

**B**SVERIGE
PORTO BETALT
PORT PAYÉ**Medlemstidningen**

Museiloggen

Ansvarig utgivare: Ronny Tyrefelt

ISSN 1653-848X

Nr 1 år 2012, årgång 12

WWW.SJOFARTSMUSEETONSALA.SE

Båtmuseet kommer under 2012 att lägga in information och marknadsföring om museet på sajten Go to Sweden, som är en webbdistributör för besökande och besöksnäringen. Det ses också på möjligheterna att vara med på Region Hallands projekt "Kattegattleden". Läs mer om detta och andra aktiviteter på vår hemsida under våren!

**LEDIGT JOBB PÅ
BÅT- OCH
SJÖFARTSMUSEET I
ONSA!**



Bild Agneta Santesson Blomqvist

**APELHÖGEN
SIDAN 3****SKONERTEN EMANUEL
SIDAN 4-5****BÅTEN DAGMAR
SIDAN 6**

**Föreningen Båt- och Sjöfartsmuseet i Onsala
Hagards väg 1, 439 31 Onsala**



Ordföranden har ordet!

Hej!

Nu närmar sig julen med stormsteg. Nu i de sista dagarna i november är det aktuellt med en återblick på

sommaren och hösten 2011, vad som här har tilldragit sig.

Under sommaren har vi som bekant haft Nidingens fyrplats som separatutställning. Sommarutställningen invigdes den 6 juni och pågick in i september månad. Utställningen var denna gång ett samverkansprojekt med tre involverade parter, nämligen föreningen Nidingens vänner, Göteborgs Ornitologiska förening och museet. Ett i mitt tycke en av de hittills bästa utställningarna med mängder av nöjda besökare.

I anslutning till sommarutställningen har det anordnats inte mindre än 6 separata föredrag med en presentation av Nidingen ur olika perspektiv som dess historia, fågel- och naturliv samt öns framtid. Dessa föredrag drog inte mindre än drygt 160 åhörare. Tack till alla engagerade som bidragit med denna förträffliga utställning!

Vid förra årsmötet gav stämman styrelsen i uppdrag att inom en kostnadsram om 250.000.- kr påbörja den sedan länge beslutade tillbyggnaden. Det som hittills hänt är att vi nu äntligen har fått bygglov beviljat. Med tanke på byggnadens läge har det varit flera turer innan bygglovets blivit klart. Vi kommer nu att starta upp byggnadsarbetena under våren 2012. Till bygget behövs mycket material, köksinredning, VVS och dylikt. Vi har därför ställt upp en redskapsbod i omedelbar anslutning till den utomhus förlagda båthallen att under byggnadstiden förvara värdefull material som skänks till bygget. Vi har stort behov av utrustning och material av skilda slag, kontakta därför museet om ni har något att avvara.

Under hösten har föreningen erhållit generösa bidrag till bygget från bl.a fastighetsbolaget Aranäs. Från Onsala Kofferdi Kapteners Förening och Fond har museet erhållit ett unikt ankarspel som forslades från Rotterdam till museet. Ytterligare en båt kommer att finnas till beskådning nästa sommar. Museet har av Jonas Rahmn fått en öppen, riggad julle med sprisegel och fock i original som sedan 1950-talet seglat i Kungsbackafjorden.

Jonas farfar, Åke Rahmn lät bygga jullen på Orust 1954 och döpte den till "Julius af Örneknalten". Vidare har museet berikats med intressant lektyr inom sjöfarten jämte äldre timmermansverktyg. Stort tack till våra sponsorer!

I övrigt har projektet "I Kaparland" fortskridit, dock i mycket begränsad omfattning. Något bra skäl till besöksnedgången har ännu ej redovisats av Turistbyrån.

Våra föredrag har dessbättre gått mot nya besöksrekord. Under hösten hade vi 8 föredrag, dessa drog 297 betalande åhörare. Våren 2012 startar föredragen den 9 februari och pågår fram till 12 april. Sistnämnda datum ägnar vi helt åt 100 årsdagen om Titanic katastrofen.

Varmt välkomna till dessa föredrag!

Ånjo vill vi vädja till er! Behovet av ytterligare medlemmar och övriga som är intresserade att ta del i museets görande är nödvändigt för museets fortlevnad, då nästan alla som arbetar för museet är pensionärer högt upp i åldrarna. Kontakta oss i styrelsen så berättar vi mer om oss och aktuella arbetsuppgifter.

Årsmötet kommer att äga rum söndagen den 18 mars 2012 kl. 16.00 på museet.

Ett stort tack till alla de medlemmar som varit behjälpliga, dels med markservice i olika former, dels som museivärdar.

Till sist vill jag önska en riktig GOD JUL och ett GOTT NYTT 2012, då jag hoppas att vi ses igen!

Ronny

MUSEILOGGEN

Ansvarig utgivare: Ronny Tyrefelt
Redaktion: Marie Cervin, marie@parvel.nu
Agneta Santesson Blomqvist

Hemsida: <http://www.sjofartsmuseetonsala.se/>
Epost: batmuseet@spray.se
Adress: Hagards väg 1, 439 31 Onsala
Tel. 0300-647 60

Medlemsavgift för 2012

Kr 100,-/enskild och kr 150,-/familj

Bankgiro: 5081-3880

Vänligen uppge namn, adress och gärna e-postadress.

Kaptensgårdar i norra Halland

Apelhögen

Det första som möter besökaren till kulturresevatet Mårtagården är kaptensgården Apelhögen. År 1780 uppfördes helt nya byggnader på gården, varav bostadshuset ännu står kvar. Ekonomibyggnaden är uppförd efter en brand år 1893 .

Figur 1 – Bild på Apelhögen före renoveringen



Bild: Hans Bergfast, Länsstyrelsen Halland

Än idag är Apelhögens planlösning i stort sett bevarad. Som ett märkligt minne från gångna tider finns i den smala trappan upp till vinden ostasiatiskt inspirerade målningar, sannolikt från sent 1700-tal.

Apelhögen har genomgått många skiftande öden och var vid mitten av 1980-talet starkt nedgången. En kraftig om- och tillbyggnad skedde då tyvärr kulturhistoriska värden gick förlorade. Under början av 2000-talet uppkom diskussioner i stiftelsen om hur Apelhögen skulle kunna inlemmas i kulturresevatet. Efter åtskilliga turer påbörjades under år 2010 en omfattande restaurering.

Som expert medverkade kommunantikvarien Wivi-Ann Reit. Installationerna av el, värme och VA har helt förnyats. Bergvärmeanläggning ger miljövänlig värme och kunde installeras i den nyinredda källaren. All

utrustning i kök och våtutrymmen har nyinstallerats. Målning och tapetsering har utförts i samtliga utrymmen. Utvändigt har fasadpanelen, fönster och dörrar m.m. ersatts med rekonstruktioner efter äldre foton.

Fasaderna har färgsatts i samråd med kommunantikvarien efter äldre förebilder. Tegeltaket är omlagt och skorstenen ommurad. Den bevarade kakelugnen från sent 1700-tal i dagligstugan omsattes av kakelugnsmakare och slutligen har målningarna i vindstrappan åtgärdats av konservator, varefter restaureringen kunde avslutas i början av år 2011.

Figur 2 - Bild på Apelhögen efter renoveringen



Bild: Hans Bergfast, Länsstyrelsen Halland

Boningshuset är uppfört av timmer med brädklädsel, som först var rödfärgad. Taket var täckt med tegel. Huset var cirka 3 m högt på en 60 cm hög stensockel samt 20 m långt och 6 m brett. Bottenvåningen innehöll en förstuga på mitten av huset och innanför den låg köket med spis och bakugn. Till vänster om förstugan låg salen och till höger dagligstugan. Innanför denna låg två små kamrar. Tre kakelugnar värmdes upp bostaden. I en tillbyggnad fanns skafferier och förråd.

Källa: "Apelhögen rediviva!" av Hans Bergfast i Länsarkivariens årsredogörelse 2010 .

Åke Charpentier

Skonertskeppet Emanuels resor

Emanuel anlände till Lissabon den 29 juni 1875. Efter lossningen är klar den 14 juli börjar lasta salt. Sista dagen i Lissabon kommer en ny besättningsman, Anders Hansen, ombord. Ni minns kanske att det rymde en man dagen innan man skulle segla från New York. Alla var mycket nöjda att det kom en skandinav att kompletterat besättningen ombord. Sedan går resan till "St. Ubers" d.v.s. Setúbal för att lasta fullt. Setúbal ligger strax söder om floden Tejos utlopp, och seglingen dit går på en dag. Setúbal är sedan länge en betydelsefull fiskehamn söder om Lisboa. Lastningen där blev klar på 2 dagar. Dessutom kom det en passagerare, Alfred Berg, som skulle med hem till Sverige. Det var ovanligt och intressant. Ytterligare en person att prata med på fritiden och kanske locka att hjälpa till med diverse sysslor. Det är inte fel att få en extra man i besättningen. "Emanuel" avgick den 22 juli.

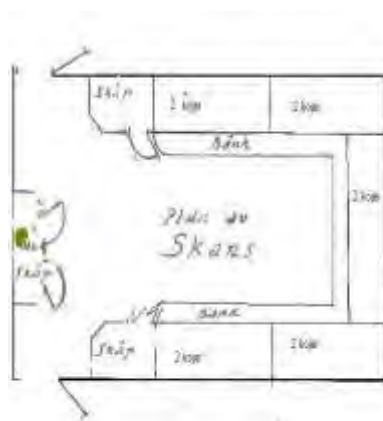
Rundar Cap Espichel och sätter kursen norrut. Man kan vänta sig att de vanligaste vindarna är sydvästliga och att det skall bli en hemresa med förhärskande vindar snett akterifrån. Det är ju sommarsäsong och man kan tro på en mindre slitsam resa vilket gör stämningen i den lilla skansen förväntansfull och man har säkert ett hopp om en snabb segling hem. Kanske det blir storm över Biscaya med akterliga vindar? Det är hur som helst stora utsikter att det blir en bekväm segling hem, med laber bris och maklig sjögång. Det är skönt att kunna ligga i sin koj och vaggas av långa dyningar, lyssna till bogvågornas brus innan man somnar. Att få ha en lång period av torrt väder, få vädra ut all fukt ur skansen, torka kläder, äta i inte så jobbig ställning vid bordet o.s.v.

Skonerten Emanuel var 22 m. lång och ett djupgående på ca. 3,3 m. vid full last. Hon är ett ganska litet fartyg för att ge sig ut i Oceanfart.

Manskapet ombord bor i vad som kallas skansen. I större fartyget kan den vara i inredningen under däck i fören eller i andra fall en hytta på däck, oftast sammanbyggd med köksdelen). De flesta kojor ligger långskepps men inte alla. Att ligga i en koj

som är tvärskepps är mindre bekvämt, eftersom man då ibland hamnar med huvudet nedåt, mot läsidan. Man kan naturligtvis vända sig i kojorna och ha huvudet åt andra hållet, men det är ju ett extra besvär mitt i vilan, särskilt om det blir flera stagvändningar i tät följd. Befälet ombord bor akterut i "kajutan" där skepparen har sin salong. Hela antalet besättningsmän i ett litet skepp, som Emanuel, varierar mellan 8 och 10 man.

Exempel på en skans för 10 man.



Nu mot Cap Finisterre och Biscaya och in i Engelska Kanalen. Först seglar man längs Portugals och Spaniens västra kuster. Det är en ovanlig syn för Emanuels besättning att se land så länge. Det relativt bergiga och buskiga kustlandet är ganska grönt med många små byar och städer, varav man kan se en del från sjön. Man passerar den välkända hamnstaden Porto varifrån stora mängder vin skeppas ut. I Spaniens nordvästliga del ligger dess stora hamnstad Vigo, där finns en stor flotta fiskefartyg, De största båtarna går över Atlanten till fiskebankarna utanför Canada och Newfoundland.

Sträckan Setúbal - Vigo tog ca 5 dagar. Sedan väntade Biscayas omtalade vatten men havet var på gott humör denna gång, vindarna blev mest ostliga och man kom därför mycket mera västvärt än önskvärt, varför man först den 3 augusti fick se ljuset från Lizards fyr på Englands yttre sydkust Den franska ön Ouessant utgör annars västra rundningspunkten som man har som styrmärke för insegling till engelska kanalen och tills man kan runda den och lägga kursen mera ostligt förbi

fyren på halvön Bretagnes udde. Där ligger också Frankrikes stora västra hamnstad Brest. Nu, på grund av den ostliga vinden, missade man denna och hamnade mera västligt och därmed vid Lizards fyr. Kursen sätts därför mera NO-lig. Natten mellan 4 och 5 augusti var det stiltje och dygnsdistanserna ligger mellan 40 och 60 distansminuter. Natten den 5-6 augusti hård vind och man måste stagvända två gånger den och följande två vakter. Den 8 aug. 0200 passerat South Sands fyrskepp Det är tjock dimma på natten och man lodar 2 gånger per vakt för kontroller djupet, Det finns många sandbankar i området och tidvattnet ger fartygen riskfyllda avdrifter. I engelska kanalen märks tidvattenströmmarna mycket tydligt och man får ofta så att säga kämpa sig framåt, särskilt när man närmar sig sundet vid Dover Calais. Här ser man ju land på båda sidor och de vita klipporna på Dover-sidan är bländande vita i klart väder och morgonsol. Här har Emanuel och besättningen inte passerat sedan april året innan, då de seglade mot Liverpool för lossning och lastning och för att fortsätta till USA. Kommer ni ihåg hur kapten Hagberg i tät dimma då norrifrån lyckades segla rätt in i Engelska kanalen? (Loggen 2, 2008).

Natten mellan 7 och 8 aug. är det tjocka och nästa girpunkt är udden vid Den Hel-der Nederländernas nordvästra udde. Ny "generalkurs" är nu NO för att passera Hirshals och runda Danmarks nodligaste udde, Skagen. Man anade inte på den tiden att det om 10-20 år skulle det finnas en kanal från floden Elbes utflöde till Nordsjön och över till Östersjöns södra del. Kielkanalen anlades mellan 1887 och 1895 och kortade vägen till Östersjön med 280 distansminuter.

Danska landet om styrbord är lågt och kan ibland endast skönjas på långt håll. Vindarna var mest sydostliga i början, men vred till nordostliga. Men nu vidare norrut och runt Skagen. De sydvästliga vindarna ger god framfart upp mot danska kusten och de ökar, från ett 20 distansminuter per dygn till ca 80 och 150 dist.min. I en jämn frisk västvind passerar man Hirshals den 12 augusti och kl. 12 Skagen och farten är 6 knop. Kl. 14.00 tog man ombord Vinga-lotsen i inloppet till Göteborg och spänningen i besättningen ökade vid de hemtama dofterna från den svenska skärgården. Det är alltid denna faktor man känner då fartygen angör nya kuster och hamnar, det är dofter med särskild karaktär på vart ställe.

Skeppet bogseras den 13 aug. in till Göteborg och förtöjdes i norra pålverket. denna resa från Setúbal blev en sträcka på 1355 dist.min. och en medelfart på 2,7 knop. Lasten skall lossas och hela besättningen arbetar med att ta ner alla segel, rår mm.

De hoppas nu att deras familjer har fått de vykort eller brev man skickat från Portugal, där man talat om att man är på väg hem och kan väntas till Göteborg i början av augusti. Att komma hem efter en långresa kan i sig vara både en härlig och dramatisk upplevelse. Efter ca 18 månaders frånvaro startar en stark ström av olika känslor kroppen.

Den 16e är det avmönstring och alla får kvittera ut sin innestående lön Även kapten Hagberg mönstrar av, och det skall så småningom hyras en helt ny besättning i skeppet inför kommande resa.

Sven Sandström

Ledigt jobb på Båt- och Sjöfartsmuseet i Onsala!

Från årsskiftet söker vi ny bokningsansvarig för möteslokalen.

Onsala Båtmuseum hyr ut möteslokalen till dop, jubileum, bröllop, vernissage, marknader m.m.

Bokningsansvarig tar emot alla förfrågningar och bokningar av lokalen.

För mer information, kontakta Gunnar Dahlgren på tel. 0705-502 062 eller Allan Wilson på tel. 0702-774 905.

Petterssonbåten

I museets båthall ligger en fin gammal mahognybåt av Pettersontyp. Hon skänktes till museet 2000 av Svinholmens Marina där hon hade legat i ca 25 år. På ena sidan kan man tydligt läsa namnet "Dagmar", men det är inte säkert att det är hennes ursprungliga namn. På sjöhistoriska museet finns ingen båt av CG Pettersson med det namnet, men för övrigt uppfyller hon många av de kriterier som man anser att en "äkta" Petterssonbåt har. Hon är 770 cm lång och 179 cm bred, har sluttande akter och "öra". Hon är under renovering och kommer så småningom att blänka som den juvel hon är.

När man ser en gammal mahognybåt som är lång och smal, så säger man ofta att det är en Petterssonbåt, men det är mycket svårt att avgöra vad som är en "äkta" Pettersson eller inte, för liknande båtar ritades även av Gideon Forslund, Viktor Israelsson, Knut Ljungberg och Ruben Östlund.

Den vanligaste Petterssonbåten som konstruerades är ca 770 cm lång och 170 cm bred, byggd i mahogny med ekspant. Den har rak stäv, stor sittbrunn och en liten ruff med 2 kojor. Akterspegeln är ofta infallande och bruten och rodret svagt hjärtformat. Fram till 1940 var båtarna försedda med ett sk öra, som är en smidig övergång mellan akterdäck och fördäck. Det tillkom för att göra båtarna mer sjövärdiga och för att förhindra att stänkvatten kom in i båten. Då båtarna är långa och smala kunde de få upp ansemlig hastighet trots en ganska svag motor. Att båtarna var smala gav upphov till ett visst raljerade och man sa att om man flyttade snusen från ena sidan till den andra, så fick båten svår slagsida.

Carl Gustaf (CG) Pettersson föddes 1876 och utbildade sig till Båtbyggmästare. 1902 ritade han sin första båt och det var en 5,3m lång segelbåt med 37 kvm segelyta som döptes till Kenta.

Han övergick omkring 1910 att bygga sina långa smala båtar men frångick då och då sitt gamla koncept och byggde större sk salongsbåtar. Han konstruerade även riktigt stora båtar, som Lilian II 1916 som är en 30 m lång stályacht. Hon är renoverad och seglar stolt i farvattnen utanför Englands kust.

Tyvärr har många av båtarna tidigare gått ett dystert öde tillmötes, men numera är de populära och köps framförallt upp av holländare, tyskar och norrmän.

CG Pettersson var oerhört produktiv. Under ett års tid konstruerade han mer än 70 båtar och han fortsatte sitt arbete nästan ända fram till sin död 1953.

På Sjöhistoriska museets hemsida finns många ritningar på Petterssonbåtar.

Frågan är nu om Dagmar är en Petterssonbåt eller inte. Välkommen in i museets båthall, titta noga på henne och avgör själv.

Om någon känner till några detaljer om Dagmar tar vi tacksamt emot dessa.

Text och bild: *Agneta Santesson Blomqvist*

Susanna, (Petterssonbåt?)



Rahmska stiftelsen – en betydande donator till Onsala Båt- och Sjöfartsmuseum

1983 registrerades Rahmska Stiftelsen av makarna Brita och Sven Rahmn. De var barnlösa och deras stora intresse var kultur- och naturvård. Ändamålet med stiftelsen var att främja vetenskaplig undervisning och forskning inom kulturell naturvård, landskapsvård och kulturminnesvård i Hallands län. Stiftelsen delar ut bidrag i form av forskningsstipendier och ger även bidrag till institutioner och föreningar som verkar inom stiftelsens ramar.

Sven föddes 1905 och utbildade sig såväl i USA som vid Chalmers i Göteborg, där han blev civilingenjör 1929. Sven anställdes av televerket och erhöll så småningom chefskapet som radiokommissarie för televerkets västra radioområde och byggde upp radionätet i Tanum och Värmland med satellit-kommunikation vilket uppdrag han även fick på Råö observatorium. För sina banbrytande arbeten erhöll Sven

Chalmersmedaljen 1978. Sven var också medverkande till sjöräddningscentralens uppbyggnad i Rörvik. Den fanns i Kungsbacka efter flytt från Gnistängen i Göteborg. Sven debatterade och arbetade även för en utbyggnad av VA-nätet i Onsala. Han poängterade vikten av att planera för en ny och förbättrad Onsalaväg redan på 1950-talet. Hustrun Brita var född 1904 och utbildade sig till lärare.

Familjen var bosatt både på sin ägandes Staragården och bedrev jordbruk där med hjälp av anställda. Paret hade även en stor våning i sin hyresfastighet på Vidblicksgatan i Johanneberg, Göteborg. Svens gode vän var professor Rydberg på Råö. Paret var motståndare till byggandet av Ringhals kärnkraftverk. För att kunna bli sakägare förvärvade makarna ett stycke mark utanför Ringhals och anförde besvär över projektet.

Båda makarna ligger begravda på Onsala kyrkogård.

Ronny Tyrefelt



Britt Inger Jansson

Julstämningen strömmade emot en när man besökte julmarknaden i Onsala Båt- och Sjöfartsmuseum under helgen 10-11 december. Arrangörer var de fyra konstnärerna Ture Gustafsson, Anita Christensen, Lena Winge och Britt Inger Jansson.

Flera konstnärer och hantverkare var med på arrangementet och det kom en jämn skara besökare under hela helgen. Britt Inger Jansson, lokal konstnär



Olle Strand och Barbro Robertsson Strand

från Onsala, har återkommande vernissage på museet sedan flera år, också helgen 17-18 december 2011.

–"Det centrala läget i Onsala gör att många stannar och kommer inom, samt inramningen med trägolv, takbjälkar och belysning gör att det är en trevlig lokal att ställa ut i", säger Britt Inger Jansson. Britt Inger passar också på att tacka alla Onsalabor som kom och alltid kommer inom när något arrangeras.

Text och bild: Marie Cervin

Föredrag och föredragshållare våren 2012 på Båt- och Sjöfartsmuseet i Onsala

9 feb.	Per Persson	SKF:s historia. Många göteborgare har under åren lyssnat på Pers "Fem pärlor ur Göteborgs historia", där Svenska Kullagerfabriken intar en särställning.
16 feb.	Bengt Plomgren	Om Onsalakaptenens Oscar Plomgrens sista resa. Oscar var befälhavare på Lloydångaren S/S Fylgia som gick under med man och allt 1924. Sonsonen Bengt berättar om sina efterforskningar om sin farfar.
23 feb.	Stig Thelin	Skräddarmästaren Stig berättar om "Skrädderiets Historia". En fascinerande historia.
1 mar.	Davey Hammarsten	Bildkonstnär, Indien- och Tibetkännare. Berättar om sina intressanta resor med proffsiga bilder i Himalaya.
8 mar.	Nils Olof Ericsson	En av våra mest sakkunniga berättar om folkrepubliken Kinas historia, dåtid, nutid och framtid. Missa inte detta föredrag!
15 mar.	Agneta Linger och Stig Karsegård	Stig och dottern Agneta tar oss med på en båttur på Kungsbackafjorden med historiska strandhugg.
22 mar.	Håkan Thorell	Familjen Thorell berättar om sin spännande och intressanta färd under 121 dagar med sin motorbåt runt Medelhavet.
29 mar.	Stig Ågren	Känd Onsalabo berättar om araben Iben Battutas resa på 1400-talet till Marocko och Kina.
12 apr.	Styrelsen	Historien om Titanic. Hundra år sedan förlisningen.

Samtliga föredrag sker i Båt- och Sjöfartsmuseets lokaler, Hagards väg 1, Onsala.
Torsdagskvällar med start kl.19.00. Entréavgift 25:-

Vårens arbetsdagar blir måndagar 5/3, 19/3, 2/4, 16/4, 7/5 och 21/5 mellan kl. 10.00 – 15.00. Kom och var med någon/några timmar! Det bjuds på kaffe och smörgås. Väl mött!!

Hej Sven Sandström! När började du jobba för museet?

1996 på hösten blev jag tillfrågad att leda ett projekt vars syfte var att bygga ett sjöfartsmuseum i Onsala. 1998 presenterades ett förslag för boende i Onsala och föreningen Båt och Sjöfartsmuseet i Onsala bildades. Jag valdes till ordförande och var kvar till 2005. Efter det jobbade jag med vår tidning Museiloggen och f.n. är jag adjungerad sekreterare i föreningen.

Hur fick ni tag på alla fina föremål som finns i museet?

Ryktet spred sig att vi skulle bygga ett museum och plötslig kom folk med massor med fina saker som vi kunde visa för allmänheten.

Vad har föreningen för syfte?

Att bevara och berätta om Onsalas gedigna och spännande sjöfolk och sjöfartshistoria och givetvis att bevara våra samlingar.

Vi har föreläsningar varje vår och höst med olika teman som har anknytning till det maritima.

Vad har du för önskemål inför framtiden?

Att museet ska bestå och att det ska spela en synlig roll i Onsalabornas vardag.

Hur ska vi uppnå detta?

Våra föredrag drar ofta en stor publik. Dessutom hyr vi ut våra lokaler till bröllop, dop, minnesstunder etc och förhoppningsvis blir några av deltagarna intresserade och nyfikna på föreningen och museet. Vi marknadsför föreningen i samarbete med andra föreningar i Onsala.

