

Skeppet *Indien* - Ny turistattraktion på Skeppsbrofjärden i Västervik



Ett förslag till Västerviks kommun och näringsliv
av Sven Kjellgren, Västrum
2008-11-21
Copyright Sven Kjellgren

Stockholm har det, Göteborg likaså och Gävle och Halmstad. Men inte Västervik - ännu så länge. Men i samband med projektet omdaning av stadens Skeppsbro har vi nu möjlighet att placera vår stad på den marina historiska kartan och få en turistattraktion som låter tala om sig inte bara i vårt land utan också i Europa och på andra kontinenter.

Fjärde största stad

Vår stad har sedan sekler tillbaka varit en del av Sveriges marina historia, inte minst kring mitten av 1800-talet och decennier därpå. Då var Västervik Sveriges fjärde största skeppsbyggar- och sjöfaranstad. Hundratals skepp byggdes på stadens fyra varv, seglade ut i långfart jorden runt och drog in välstånd till stadens partrederier, eller såldes till främmande länder och världsdelar för goda summor.

På Västerviksskeppen exporterades sågade trävaror från hundratalet sågar i Tjust, och järn från bruken och granit huggen och bearbetad i de gamla stenbrotten. I returlast drog fartygen hem salt, sill, vin, sydfrukter, kryddor, siden och mångahanda exotiska varor.

Västervik har alltså en rik marin anknytning och kan nu manifestera denna genom att återknytta till den gamla varvstraditionen.

Det kan ske genom att låta bygga en exakt kopia av Västerviks mest bekanta skepp någonsin, den legendomspunna fullriggaren *Indien*. Och att skapa kringarrangemang som också de drar uppmärksamheten till vår stad.

Ritningar

Det finns ritningar bevarade till en replik av *Indien*, modeller finns, skeppsporträtt finns, beskrivningar finns och en nutida skicklig skeppsbyggare finns nära inpå, nämligen Egil Bergström med sitt varv vid Casimirsborg.

Skeppet inreds med hytter för seglande gäster, riggas med master, rundhult och segel och förses med hjälpmotorer. Det gör turer med turister ut i vår örika arkipelag. Däremellan ligger hon förankrad på en särskilt byggd pir som sträcker sig ett stycke ut på Skeppsbrofjärden så att hon syns. Där ligger hon som ett ögonfångande blickfång för alla i änden av Storgatan eller utanför Slottsholmen och turistbyrå.

Kinaresa

De gamla segelskeppen, välbevarade original eller kopior, drar alltid till sig blickar och intresse. En exakt kopia av *Indien* kommer att bli en turistattraktion som lockar besökare från inte bara vårt land utan också från kontinenten och andra världsdelar.



Skeppsbyggmästaren Carl Rudolf Fridell i skarp-skytteuniform omkring 1865.

Och varför inte låta även den nya *Indien* segla iväg till handelsplatser i Kina och Indien, resor som den ursprungliga *Indien* många gånger företog sig. En nutida kopia som besöker de allt starkare jättenationerna borta i öst skapar uppmärksamhet och intresse där och bereder mark för nya handelsavtal.

Tillsammans med kringarrangemang och evenemang kan projektet *Indien*, i den omdanande satsningen på Skeppsbron, locka till sig många besökare från både nära och långt bort. Och bli till stort gagn för kommun och näringsliv.

Indien kommer att bli en sinnebild för staden och dess 500 år gamla, rika sjöfartshistoria.

Kort historik

Den legendomspunna fullriggaren *Indien* var Västerviks största fartyg under sina mer än 33 år på världshaven. Genom sin storlek och på grund av sina lyckosamma resor blev *Indien* stadens stolthet och dess mest ryktbara skepp.

Hon konstruerades och byggdes av skeppsbyggmästaren Carl Rudolf Fridell 1862-1863 på Stora varvet för handelsmannen C E Embrings till räkning. Fridell var en av sin tids skickligaste fartygskonstruktörer och fick sin tribut av lovord och utmärkelser.

När fartyget sjösattes skrev Westerviks Wecko-
blad den 9 augusti 1862:

“På Stora varvet här i staden lämnade återigen ett större skepp stapelbädden förlidne lördag den 2:e dennes. Den imposanta avlöpningen försiggick under hornmusik av frivilliga Skarpskyttekårens hornmusikkår. Fartyget som inte var mindre vackert och ändamålsenligt än sina många föregångare, fick namnet Indien. Det beräknas mäta 300 svåra läster. Längden i vattenlinjen är 154,50 och bredden 33 fot (cirka 46 resp. 9,75 meter). Det kommer att utrustas för varvsintressenternas räkning. Tacklingen har redan påbörjats under tillsyn av Hr Kapten Engström som är en av varvets disponenter.”

Under vintern utrustades fartyget och gav sig i mars 1863 iväg på sin jungfruresa. Befälhavare ombord var Johan Georg Lagus, född i Victus, Finland, i augusti 1807. Hans hustru Emilie Wäfer var från Västervik.

Myteri

På en resa till New York gjorde besättningen myteri, domstolsförhandlingar följde och när konflikten så småningom löstes, seglade fartyget vidare. I London 1865 avgick Lagus som kapten och reste hem till Västervik.

Ny kapten blev Johan Alfred Frumerie som mönstrat ombord som styrman på fartygets första resa. Från 1865 förde han *Indien* tills han 1892 slutade på sjön och blev hamnkapten i hemstaden.

Skeppsbyggmästaren Fridell byggde en modell av *Indien* som han skänkte till stadens navigationsskola.

Modellen flyttades 1943 till Sjöhistoriska museet i Stockholm.

Fartygsfakta

Tackling: Fregattskepp. Nerriggat 1879 till barkskepp.

Tonnage: 303,02 svåra läster, 174,54 nyläster, 574,48 netto reg ton.

Signal: HGCZ

Dimensioner i fot: Längd 153,95, bredd 22,2, djupgående 12,49.

Byggn material: Ek på kravell.

Byggnadsår/ort: 1862-1863 i Västervik.

Förhyrdning: Kopprat.

Byggt av: C R Fridell.

Fribrev: nr 7/1863 den 19/2.

Reg nr: 369 den 27/2 1893.

Byggt för: Claes Erik Embrings m fl räkning.

Hemmahörande i Västervik: 1863-1894.

Huvudredare: 1862 Claes Erik Embring, 1865 Reinhold Egge & Co (J Chr Tenger), 1880 M L Schultz, 1885 Carl Gustav Carlbom, 1893 Svante Gustav Jern, samtliga Västervik.

Befälhavare: 1863 J G Lagus, 1865 J A Frumerie, 1890 A Norberg, 1890 J A Frumerie, 1892 N C Bökman, samtliga Västervik.

Reparationer: 10/1 1891 grundstötte *Indien* utanför Vinga och reparerades på Göteborgs gamla varv.

Skeppet förliste 1894 utanför Vliessingen i Holland under kapten N C Bökman.

Flaggor och kanonsalut

På sin jungfruresa som varade nästan åtta år korsade *Indien* alla världshav och fullbordade sin första världsomsegling. När fartyget till slut återvände och seglade in på Skeppsbrofjärden en kulen novemberdag 1870, hissades stadens alla flaggor, skolbarnen fick ledigt, folket samlades på Skeppsbron och hurrade och saluter avfyrades





från stadens kanoner. *Indien* hissade flaggställ och besättningen mannade rå under infarten på fjärden. Det var en bejublade dag i stadens historia.

Fullriggare

Indien var ursprungligen en fullriggare, en typ av riggning som krävde 18 mans besättning. Fartyget riggades sedermera om till barkskepp. Det mättes då till 574 ton och hade 12 mans besättning. Som bark hade det alltså 6 man mindre manskap än när det var fullriggat.

Fartyget fick ett våldsamt slut. Under resa till Antwerpen med kapten Nils Conrad Bökman som befälhavare strandade det på holländska kusten i november 1895 och blev vrak.

Den stora modell av *Indien* som Fridell byggde omkring 1860 visades på den stora industriutställningen i Stockholm 1865. Modellen skänktes sedan till Västerviks navigationsskola. Från 1943 finns den på Sjöhistoriska museet i Stockholm.

Mycket mer om fartyget och dess konstruktör och sjöfärder kan läsas i min bok "Skeppsbyggmästaren Carl Rudolf Fridell. Hans liv och fartyg 1826-1885".

Skulptur

Repliken av skeppet *Indien* kommer att bli en turistattraktion och ett kulturobjekt som lyfter fram

Det här fartygsporträttet visar skeppet *Indien* i en storm i Biscayabukten. Målningen är en akvarell. Privat ägo.

staden och skapar en identitet och sinnebild för Västervik som gammal skeppsbygger- och sjöfarrstad.

För att ytterligare befästa denna bild kan kommunen ge uppdrag åt den välrenommerade skulptören Peter Linde, Nacka, att skapa en skulptur av Fridell. Linde är en av landets mest namnkunniga konstnärer inom sitt område.

Ingen minnessten restes över Fridell där han ligger begravd på gamla kyrkogården. Änkan hade det för fattigt efter hans bortgång och måste i första hand sörja för barnens behov.

En skulptur av Linde, placerad på Skeppsbrokajen med utblick över Fridells främsta skapelse, skeppet *Indien*, skulle ge skeppsbyggmästaren den uppmärksamhet han förtjänar i stadens historia.

Han kunde stå med en ritningsrulle i vänster hand och ritningsbestick i den högra. Skulpturen skulle bli över två meter hög för att synas.

Delprojekt

Piren som blir förtöjningsplats för skeppet *Indien* byggs ut från nuvarande kaj eller från Slottsholmen ett stycke ut i Skeppsbrofjärden. Det kommer att ligga ett stycke ut på redan för att synas väl



Västerviksdamer i kreationer från 1880-tal, från vänster Amelie Fogelmark, Christina Odelmark och fru Wilke.

men ändå nära stadens turistbyrå som kan arrangera visningar med gruppbesök på fartyget.

En informationsavla under uthängande tak uppförs intill skulpturen och får ett antal fält typ Tindered. Där ges information om fartyget.

Ett delförslag är att nuvarande restauranbyggnad på Slottsholmen rivs och en ny regattarestaurang uppförs. Den byggs i en äldre stil som anknyter till den ursprungliga restaurang Slottsholmen som revs 1950. Se min bok "Västervik 1900 till 1930". Byggnaden rymmer också ett Visans hus som får egen entré.

Internationell regatta

För att täcka upp begreppet regattarestaurang etableras en årlig internationell stor seglingstävling i Tjusts skärgård. Deltagare bjuds in från hela Europa. Medarrangörer blir förslagsvis Westerviks Segelsällskap och Segelsällskapet Wikingarna. Efter avslutade tävling seglar båtarna in till Skeppsbrofjärden och lägger till vid bryggor eller ankrar upp på fjärden.

Regattan blir en tillställning med klass. Middag och dans till storband. Klädsel smoking. Priser delas till vinnarna av tävlingarna.

Ett arrangemang av denna kaliber kräver vana, kunnighet och en anpassad organisation för s k event. Per Johansson på Gränsö har kompetens och medarbetare att hålla i ett sådant stort projekt. Med kommunens stöd låter han också sina internationella båtmöten återuppträda med utställningar där båtkonstruktörer och andra får visa upp sina produkter i tält längs Skeppsbrokajen, Strandvägskajen, Fiskarhamnen och på Grönsaks- torget.

Finansiering

Kommunen går in med några miljoner i startkapital så att Egil Bergström med söner kan starta bygget. Hans varv står nu ledigt sedan skonerten *Vega* ligger färdigrenoverad efter tio långa år av arbete.

I rådande lågkonjunktur kan arbetskraft slussas av Länsarbetsnämnden via den lokala arbetsförmedlingen till projektet och sysselsättas på varvet. Statsbidrag kommer med all sannolikhet att kunna påräknas från sysselsättningssynpunkt.

Vidare engageras Regionförbundet och Sparbanksstiftelsen för delfinansiering. Medel söks också ur de olika stiftelser och fonder där möjlighet finns att uppbåda kapital.

AB Skeppet Indiens vänner

Den viktigaste försörjningskällan för kapital blir ett aktiebolag som tillskapas för projektet, arbetsnamn "AB Skeppet Indiens vänner". Näringslivet i Västervik, Tjust och andra intresserade orter och regioner får injudan att förvärva aktier i projektet.

Västerviks museum, Klubb Maritim, föreningen Flottans män med flera ideella organisationer bereds möjlighet att medverka.

På sockeln till skulpturen av skeppsbyggmästaren C R Fridell kan man fästa mässingsskyltar med namnen på de företag och organisationer som varit huvudsponsorer för projektet och skulpturen. Övriga bidragsgivare får sina namn återgivna i en skeppsdagbok som förvaras ombord eller på turistbyrån.

Alla finansiärer ges tillfälle att hyra *Indien* och segla ut i skärgården med sina kunder och gäster på en heldagstur med konferens och bespisning. Besättning blir befarna sjöbefäl och manskap. Strandhugg kan ske i vår fantastiska skärgård.



Anna Palmblad och Josephine Peterson, sjökapten Janne Ugarph, postmästare Viktor Wennerström med hustru Hilda. Klädedräkterna är från 1880-tal och skiljer sig något från tidigt 1860-tal som präglades av senrokoks stil.

Seglats till Kina och Indien

När fartyget ligger färdigbyggt och döpt kan det bli dags att utrusta det för en långresa till samma avlägsna farvatten som originalskeppet företog sig

Indien angjorde under många resor bland annat Macaos redd. På den här målningen ser vi ett barkskepp i förgrunden med unionsflaggan på rånocken, kanske Indien. Längs kajen radar fabriksbyggnaderna upp sig, alltså varunederlagen.

på sin jungfruresa. De nutida motsvarigheterna till de gamla fabriksbyggnaderna bland annat i Wampoa, Hongkong och Macao angörs.

På resan mönstras nya besättningar var fjortonde dag, i Biscaya, vid Kapstaden och följande världsdelar. Sponsorer får möjlighet att skicka iväg anställda som besättningsmedlemmar ombord. Skeppet seglas av fullbefärna sjömän.

Lokala massmedia engageras, honoratiores bjuds in och representanter för företag i dessa för oss avlägsna världsdelar välkomnas för presentation och förhandlingar som ger nya affärsmöjligheter och kontrakt för det lokala och regionala näringslivet i Tjust med omnejd.





Byggtid

Hur lång tid bygget tar är avhängigt hur stora resurser som sätts in. Ursprungliga *Indien* ritades 1858 men projektet fick ligga nere några år på grund av då rådande kraftiga lågkonjunktur. Arbetet startades på nytt 1860 och efter två år kunde sjösättning ske 1862. Skeppet rustades ut vid en brobänk utanför Stora varvet och seglade i mars 1863 iväg på sin jungfrutur.

För dagens skeppsbyggare finns avancerade maskiner till hjälp jämfört med gångna tiders arbetskrävande metoder. Repliken *Indien* bör efter i vart fall fem års bygghet kunna glida ner i sitt rätta element, döpas och segla Gamlebyviken söderut och igenom Stora Strömmen för att lägga till vid Skeppsbrokajen.

Dokumentär

Under hela byggprocessen filmas projektet, allt ifrån utläggning av bottenstock till spanträsning, bordläggning, däckets läggning och resning av master och upphissandet av rår och stänger, liksom segelsömnad och installation av motorer.

För att försöka återge en dåtida byggprocess och jämföra den med dagens moderna maskinteknik, engageras skådespelare, eller folk med anlag för sådan uppgift, att föreställa varvsarbetare anno 1862. Iklädda arbetskläder från tiden sågar de, bilar, hyvlar, bultar med träpluggar och drevar. Som jämförelse visas nutida teknik.

Alternativa förtöjningsmöjligheter vid specialbyggd pir är 1) där Storgatan mynnar ut mot Skeppsbrofjärden. Åsynen längs Storgatan en afton med hela riggen eklärerad blir spektakulär 2) eller vid en pir i förlängningen av en nybyggd regattarestaurang på gamla restaurang Slottsholmens plats. Båda alternativen ger närhet till turistbyrån för guidade visningar av fartyget. Blå prick markerar Fridells skulptur.

Skeppsbyggmästaren själv figurerar i bild, iklädd sin skarpskytteuniform. En lokal amatörskådespelare, t ex Christer Warfvinge, ombeds lära in rollen och spela den.

Janne Näsström i Färhult eller annan filmskapare vidtalas för att åstadkomma en 60 minuters spelfilm av hela bygget, sjösättningen, dopet och det högtidliga mottagandet på Skeppsbrokajen.

Filmen visas för turister och andra besökare i lämplig lokal i närheten av fartyget.

Om resan till Kina blir av skildras färden och äventyren som möter på vägen och mottagandet i anöringshamnar under vägen. Filmen redigeras och visas efter återvändandet till hemmahamnen. Broschyrer skrivs och trycks upp på olika språk.

En dokumentär som skildrar byggprocessen tar flera år att åstadkomma. Kvalitetskraven på den är inte lika höga som på en reklamspot.

När dokumentären väl är färdig för visning tar man kontakt med programansvariga på olika TV-kanaler och presenterar sitt projekt.

TV-reklam

Korta reklamspots i TV väcker uppmärksamhet och lockar besökare. Produktionskostnad för ett inslag på 20-30 sekunder ligger på runt 100 000 - 400 000 kr beroende på ambition och kvalitetskrav. Betyddigt större summor spenderas av resursstarka storbolag. I ett filmteam från ett reklamfilmsbolag ingår vanligen 15 personer.

Bästa sändningstid för ett reklaminslag är mellan kl 20 och 22. Genomsnittslängd är numera 20 sekunder men kortare eller längre tid kan bli aktuellt, allt från 10, 15, 20, 25 till 30 sekunder.

Som jämförelse kan nämnas att priset för en 20 sekunders reklamspot kring program som "Idol" och "Stjärnor på is" kostar 70 000 - 200 000 kr. Ett reklaminslag i "Fotbollsgalan" kostar 180 000 kr. Priset för en reklamspot i "Äntligen hemma" på tisdagar är 156 000 kr.

En rikskampanj under t ex en vecka med 20-sekundersinslag 10 gånger kostar från 800 000 till 1 000 000 kr eller mer. På TV-bolaget sker lottning bland alla inressenter varvid stora annonsörer med mediaavtal har företräde. Som annonsör måste man vara ute i god tid inför varje månadsavtal för att få chans att konkurrera om bästa sändningstider.

Vill man annonsera på den tyska marknaden med dess 65 miljoner invånare får man räkna med en minst 5 gånger högre kostnad. Men då

när man en betydligt större målgrupp än Sveriges 9 miljoner. Räknat per invånare är kostnaden väsentligt högre i Sverige än i Tyskland.

Gäster och massmedia

Med affischer och annonser kungörs dag och tid för sjösättning vid varvet, för färden till förtöjningsplatsen vid Skeppsbron och för de högtidliga arrangemangen vid välkomnande och fartygsdop.

Inbjudan går ut till lokalpress, rikspress, radio och TV. En särskild inbjudan går till Klubb Maritim och andra nautiska föreningar genom annonser i medlemstidningar. Inbjudan går ut till stödföreningar för briggen *Gerda*, fullriggaren *af Chapman*, Stockholmsbriggen *Tre kronor*, fullriggaren *Najaden* och barken *Viking*.

Dagen med stort D

Indien-dagen blir en stor dag för Västerviks kommun, dess näringsliv, turistnäringen och för alla stadsbor och andra engagerade.

Som när den gamla *Indien* anlände efter sin nära åtta år långa jungfruresa hissas stadens alla flaggor, skolbarnen får ledigt, alla skådelystna samlas, en mässingsoktet, alltså en liten musikkår, uppklädd i nysömmade kopior av skarpskytteuniformer, spelar på tidstypiska instrument.

Kören Flottans män mannar rå tjugo man stark och sjunger under färden ner genom viken, vid passagen genom Stora strömmen och under förtöjningen.

Kommunfullmäktige och kommunala befatt-

Gamla restaurang Slogttsholmen innan branden 1950.



ningshavare och näringslivsfolk samlas innanför avspärrningar iklädda tidstypiska kläder. Herrarna har långa pantalonger, figursyddas rockar, halskrås och höga hattar. Damerna är klädda i långa utställda kjolar, mamelucker, krinoliner, bahytter eller kapotthattar och korkskruvslockar. Allt för att skapa en festlig tidstypisk tavla.

Modetidning

För att få delta i evenemanget krävs 1860-talsklädsel. I god tid trycker arrangörerna upp en tidning med modeller och mönster från tiden. Alla kan ta del av dessa och sömma på egen hand. Pris till bästa utstyrsel utlovas. Tidningen bladas in i "Utkik" och kan också hämtas i entrén på kommundansloppet.

Vid risk för regn uppförs stora tält. Förfriskningar serveras. Så var det vid varje stapelavslutning i gågata skeppsbyggarstider.

Välkomsttal hålls av kommunalrådet iklädd tidstypisk klädsel, skeppsbyggmästaren i skarpskytteuniform håller svarstal, fartyget döps av tillrest honoratiöres, skålar utbringas, saluter blir avfytrade och mässingsoktetten ger konsert. På kvällen följer invigningsbal på nya regattarestaurangen Slottsholmen.

Ju mer festivitas...

Varför dessa storståtliga arrangemang, och tidstypiska kläder, alltså hur man var klädd 1863? Svaret är förstås att ju mer festivitas, färg, form och musik, desto mer minnesvärd blir *Indien*-dagen under åren framöver.

Och dessutom och inte minst, ju mer upplevelsevärt arrangemang blir, ju större utrymme följer i massmedia, inte bara i lokal-TV och lokaltid-

ningar utan också i riks-TV, 1,2 och 4, kanske kanal 5, 6 och 8 också. Dessutom i rikspress som DN, SVD, AB, Expressen, DI och alla facktidningar som skriver om sjöfart.

All denna medietid motsvarar miljontals kronor - och blir helt gratis. Den drar uppmärksamheten till staden och regionen och gynnar kommun och näringsliv. Lägg därtill reklamspottar och TV-dokumentär.

Och resan till Kina och Indien för skeppet *Indien* genererar också massor av kostnadsfri uppmärksamhet i massmedia. Och ger jordmån för utvecklade handelsavtal och affärer med de stora kontinenterna i öster, allt till gagn för kommun och näringsliv.

Västervik 2008-11-21

Sven Kjellgren

Kreatör, idégivare, maritim och folkhistorisk forskare, grafisk formgivare, journalist, författare och konsult.

**Copyright Sven Kjellgren.
Varje användare av detta förslag, helt
eller delar, utan upphovsmannens
skriftliga tillstånd kommer
att beivras enligt lagen
om upphovsrätt.**

af Chapman, museifartyg och vandrarhem i Stockholm. Byggt 1888 i England.

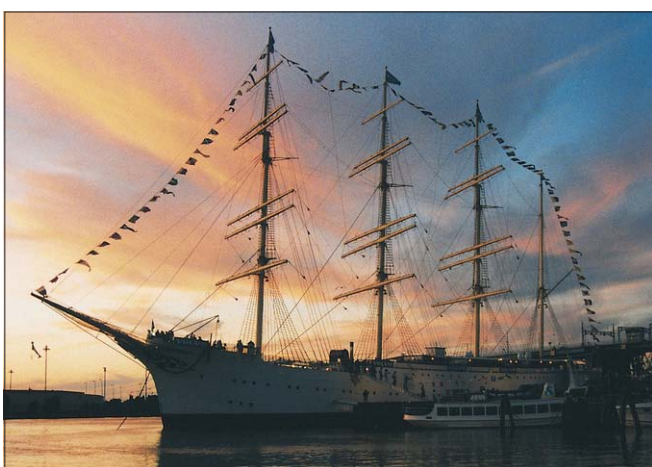




Briggen Tre kronor af Stockholm, den s k Stockholmsbriggen började byggas 1997 och sjösattes 2005. Den är 35 meter lång, 8,3 meter bred och masternas höjd är 29,5 meter.



Tre Kronor har kajplats vid Östra Brobänken, Skeppsholmen, Stockholm. Där finns det s k Kolskjulet som inrymmer konferenssal.



Den fyrmastade barken Viking byggdes i Köpenhamn 1907. 1996 fick båten ny bramrigg och ny rigg till rår samt total eftersyn av övrig rigg. Allt återställdes till original. Barken ligger i Göteborgs hamn som hotell Göteborg. Där finns också den nybyggda kopian av ostindiefararen Göteborg.



Gävle har briggen Gerda, en kopia av det ursprungliga fraktfartyget. Den sjösattes 2005 för trafik med skolungdomar och charter i Östersjön. Konstruktionsritningen utfördes av Egil Bergström, Gamleby

Najaden byggdes 1897 i Karlskrona som övningsfartyg åt flottan för utbildning av skeppsgossar. Seglatserna gick utmed väst- och ostkusten och till England m fl länder. Numera ligger hon som museum i Halmstad.



En kvinnotorso skulpterad av den välkände Peter Linde. Han är ledamot av Konstakademien och bor i Nacka där han också har sin ateljé.

Impactum Kulturförlag KB

Karlbergsvägen 53, 3 tr
S-113 35 Stockholm
08-32 07 34

Västrum, Solvik
S-590 93 Gunnebo
0490-262 50

impactum@comhem.se
www.svenkjellgren.com