

Nr 2 år 2000, årgång 18

FLASKPOSTEN



Nu har vi snart avverkat det första året på det nya seklet. Sommaren var väl inget att hänga i julgranen precis. Början på hösten var ju bättre men sedan kom november med regn, regn och ännu mera regn. Varmt har det varit men annars har inte vädret inspirerat till någon större lust att vistas utomhus. Detta har kanske haft det goda med sig att ni varit inne och byggt flaskskepp istället.

Vi har även denna höst haft våra träffar på Skeppsholmsgården den första torsdagen varje månad. Anslutningen har varit god på våra träffar och vi har, som vi brukar byggt på våra olika fartyg, fikar och pratat.

Som jag skrev om i förra numret har Björn fixat tröjor till det lilla fåtal, som beställde. Finns det intresse så hör av er så kan säkerligen Björn beställa ytterligare tröjor. För att få dem till de nämnda priserna behövs dock att flera beställer.

Vi tänkte att vi skall göra någon utflykt under våren till något trevligt resmål. Kom med era förslag, så får vi försöka komma överens vart resan skall gå.

Nu är jag ute i väl god tid, men under Hobbymässan som äger rum under Allhelgonahelgen 2001, tänkte jag att vi skulle sitta några stycken från Flaskskepparna och bygga flaskskepp, svara på dumma frågor och vara allmänt pittoreska. Likaså har Sjöfartsmuseet frågat mig om vi kunde ställa upp under Båtmässan 2002 med liknande aktivitet och propagera för kurserna, som museet ordnar.

Alla i Flaskskepparna tillönskas en **GOD JUL OCH ETT
GOTT NYTT ÅR**

Redaktören emotser tacksamt ej införda ritningar, artiklar eller andra bidrag, som kan göra vår tidning ännu mera läsvärd.

Under våren 2001 träffas vi följande torsdagar, som ni bör pricka in i era almanackor med rödpenna:

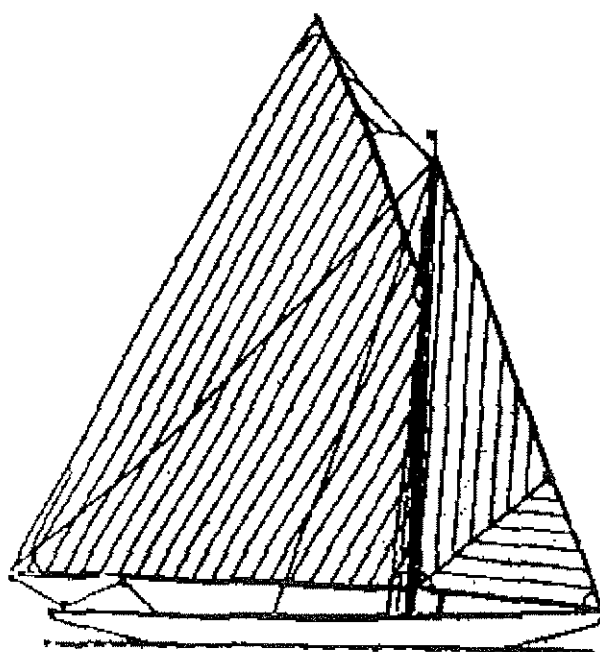
6/2, 6/3, 3/4, 8/5, 5/6

Vi ses då med nya idéer och modeller.

OBERON

SK75

Segelnummer 01



Sekelskiftesracer, registrerad som SK75

Byggd 1901 av Stockholms Båtbyggeri AB på Liljeholmsvarvet.

Konstruktör:	August Plym
LÖA	12,38 m
LVL	7,50 m
Bredd	2,51 m
Djup	1,90 m
Depl	3,5 ton
SA	73 kvm

Innehåll: [Historik](#) - [Kappsegling](#) - [Ägare](#) - [Renovering](#) - [Bildgalleri](#) - [Ägarlängd](#).

Historik:

OBERON är en mycket intressant båt seglingshistoriskt sett. För att vinna kappseglingar i kryssarklassen försökte man bygga kryssare som var så raceraktiga som möjligt. OBERON var avsedd att tävla som kryssare, men hon ritades och byggdes som en racer, mycket lätt och med klena dimensioner.

Karaktär av kryssare fick OBERON genom en mycket låg rufföverbyggnad (som på sin höjd kan ha givit plats att sitta rak under).

En kryssare skulle också ha riktig, nedbyggd köl. Det hade OBERON visserligen, men bara formellt. I praktiken fick OBERON en med skrovet sammanbyggd fenköl och ett fritt sittande roder.

Bruksägaren Erik Roth, på Kohlsva Bruk i Bergslagen, beställde OBERON av August Plym. Roth gav Plym en konstruktörs önskedröm, en beställning utan restriktioner.

De enda anvisningar som Roth lämnade var att hon skulle vara snabbast i sin klass och inte ha ett större djupgående än 1,60 m, ty Roth hade inte mer vatten än så i sin vik.

Plym gjorde ett förnämligt arbete vid framställande av OBERON. Linjemässigt ligger hon nära Plyms TROLLHÄTTAN, som vann Tivolipokalen 1898.

Byggnadsmässigt blev OBERON något av ett underverk. Av totaldeplacementet om 3,2 ton låg 1,8 ton i den dåvarande blykölen. Hela skrovet med däck, ruff, inredning och utrustning samt riggen med segel vägde alltså blott 1,4 ton. OBERON förde mycket segel från början, under sitt första år 82 kvm som sedan ökades till 90 kvm. Inredningen var av amerikansk ceder, rundhultet ihåligt och skrov med däck av 40 cm breda mahognyplankor allt utomordentligt klen dimensionerat, men ytterst väl hoppassat. Plym sade också en gång att en båts styrka inte i första hand bestäms av dimensionerna utan mer av av det sätt varpå byggnadsdelarna sammanfogas. Han litade dock i OBERONS fall inte endast på noga inpassning utan lade in en 1 mm tjock plåt av nickelstål i OBERONS hålkrabb och ned till blykölen.

OBERON är också unik utifrån det faktum att båten aldrig har riggats om till den idag alenarådande "Bermudariggen". OBERON har alltid seglat med gaffelrigg.

[Tillbaka till Innehåll.](#)

Kappsegling:

Hur seglade nu denna märkliga båt ? Strålande helt enkelt. Så var Roth också en utomordentligt skicklig rorsman. Under sin debutsommar gjorde OBERON nio starter mot Östersjöns förnämsta racers, såväl köl-,fen-, som centerbordsbåtar. Och hemförde 9 första pris.

Konkurrenterna sade dock många ord om att en så lätt maskerad racer tilläts starta i kryssarklass. Under KSSS:s största evenemang 1901, Gefle-regattan, vägrade också de

två förnämsta kryssarna i klassen (GERD-dagens SANG och ELVAN) att starta mot OBERON och mot Gustaf Estlanders lika lätt maskerade racer Wendula. Debatten mellan seglarna gick sedan hög hösten 1901 och slutade med att OBERON genom en displacementsregel diskvalificerades och överfördes till racerklass.

Men även idag hävdar hon sig ofta väl i kappseglingssammanhang. Till de bästa placeringarna kan räknas en 3:e plats i "The Scandal Beauty Trophy Race" (av ca 40 båtar) och goda placeringar på SSKF:s våreskaddrar (som bäst 5:a av ca 35 båtar), Segelbåtens dags Skärgårdskryssarsegling (som bäst 3:a av ca 45 båtar) och på SK75-klubbens Kanholmsdagen (som bäst 2:a av ca 15 båtar), i hård konkurrens med de bästa skärgårdskryssarna.

Tillbaka till Innehåll.

Ägare:

1903 sålde Roth OBERON till kandidaten Fr.Berg i Ronneby. 1906 återbördades båten till Stockholm av sin då nye ägare, grosshandlare C. Söderberg. 1920 övertogs OBERON av direktören Oscar Jansson i Långsängen, Stocksund, som 1922 lät förbygga båten på Marieholms Båtvarv med en ny hög rufföverbyggnad och en akterut förskjuten sittbrunn.

Så småningom försvann OBERON till Skåne. Båten låg under många år i Åhus där den seglades av mästerlotsen. Få är de som har växt upp i Åhus under 30-40-tal som inte har seglat på OBERON.

OBERON återbördades ännu en gång till Stockholm 1977, denna gång från Limhamn av Thomas Larsson och bröderna Hans och Bengt Wahrolen. Bröderna Wahrolen ersattes redan på hösten 1977 av Lars Göransson som sedan 1984 är ensam ägare till båten.

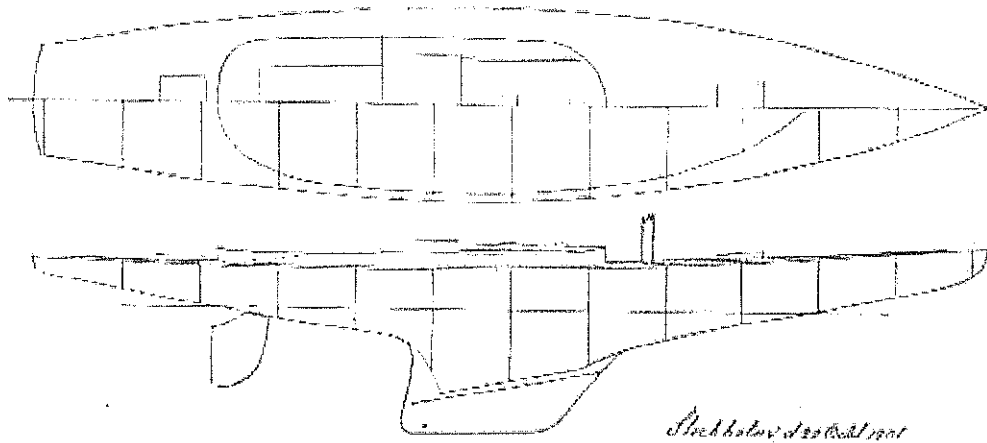
Se komplett ägarlängd nedtill. Visa!

Tillbaka till Innehåll.

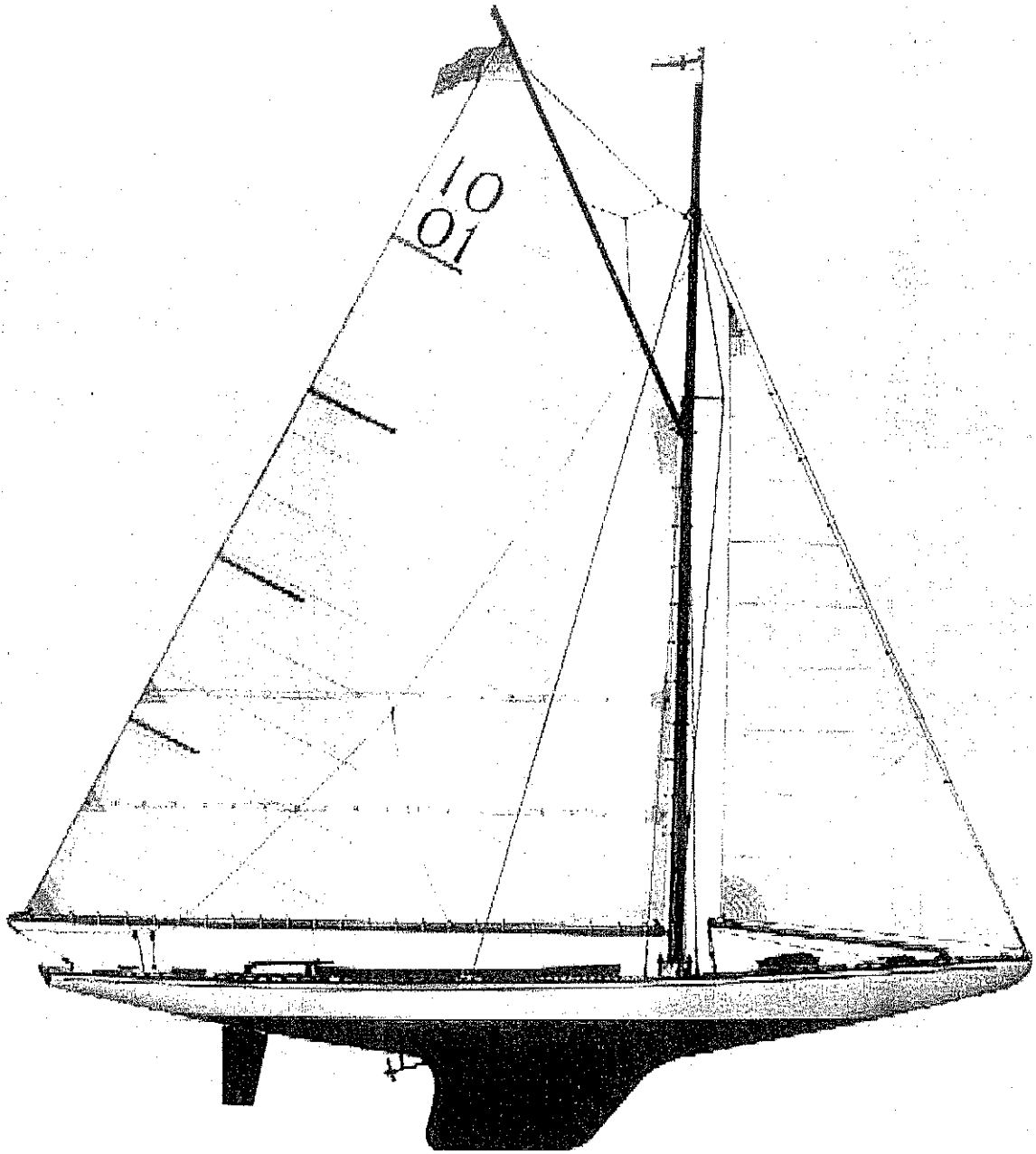
Renovering:

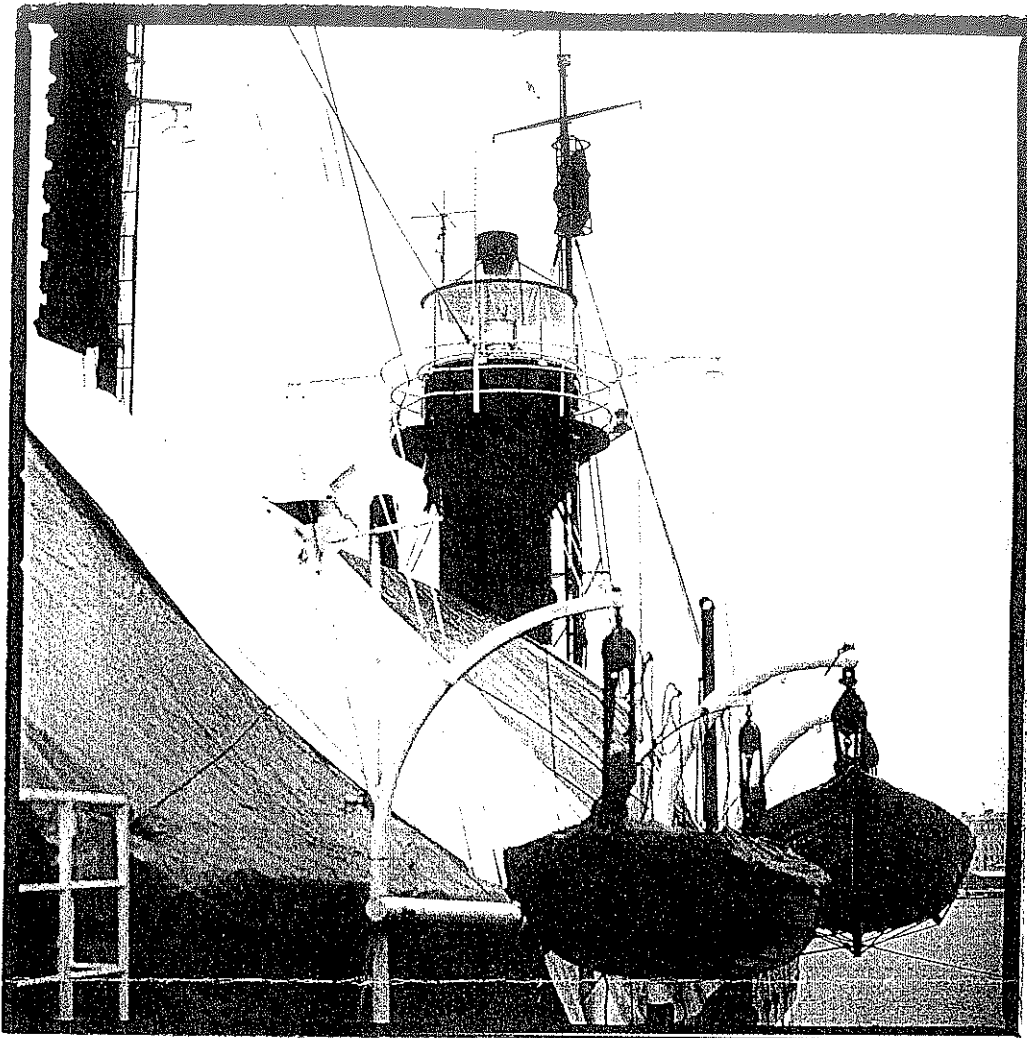
Lars Göransson och Thomas Larsson har rivit den stora ruffen och istället byggt en stor öppen sittbrunn mitt i båten. De har också återställt den påbyggda kölen till ursprunglig form och satt på ett frihängande roder. Äntligen har alltså OBERON blivit vad de flesta seglarna år 1901 såg henne som, en äkta racer. Hon är idag grann att se, denna sekelskiftesracer som ännu seglar med gaffelrigg, om än inte med den ursprungliga stora segelytan.

OBERON är alltså idag mera än äkta kryssare än hon var 1901, trots detta används hon mest som kryssare och har tagit ägarfamiljen (2 vuxna och 3 barn) på många och långa färder runt Sveriges kuster.



*Sketch taken at 25 fathoms
A. B. P. M.*





Sjömännens ängel var isolerad till havs

När hans treåriga dotter frågade mamma om inte "den där farbrorn" skulle gå snart så att de kunde gå och lägga sig hade det gått för långt.

– Då tänkte jag att så här får det inte fortsätta, berättar Uddo Westerberg om den gången han hade legat ute på fryskeppet i 104 dagar utan att kunna ta sig till land.

TEXT: SOPHIA WADENSJÖ KARÉN
FOTO: ANNIKA LUNDAVALL

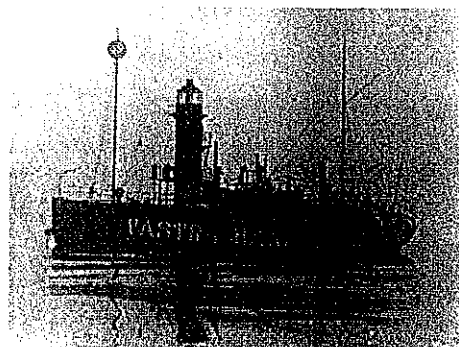


Foto: Uddo Westerberg



Bakom det ståtliga och världsberömda Vasa-skeppet på Djurgården i Stockholm ligger fyrskeppet Finngrundet. Ligt och oansenligt – i förhållande till grannen – må tyckas. Men icke desto mindre väl värt ett besök.

Fyrskeppen bär på ett stycke fascinerande historia som sällan berättas. På de här båtarna, där däckets inte var mer än ett par hundra kvadratmeter stort, levde och arbetade åtta man – dygnet runt, året om. Allt för att varna förbipasserande fartyg för livsfarliga grund med hjälp av fyrlykta, skeppsklocka, mistlur och signalkanoner. Leda, isolering och trångboddhet var besättningens insats. Ledigheter om två veckor i stöten var deras belöning.

I trakterna kring Öregrund lever fortfarande en del av männen som arbetade på dåtidens fyrskepp kvar.

Vi tar båten från Öregrunds brugga ut till Gräsö, som likt en vågbrytare försvarar Öregrund mot det stormiga havet. Här ute befinner sig Uddo Westerberg. I ett par decennier var fyrskeppet Västra banken hans arbetsplats.

– Det som lockade de flesta var ledigheten, berättar han.

Och visst, männen var lediga två veckor i stöten. Men dess emellan isolerade en hel månad. Mitt ute på havet satt de utan minsta chans att kontakta sina anhöriga. Utan annat sällskap än varandra. Och utan något att göra på fritiden. Ett hårt liv.

1950 mönstrade Uddo Westerberg för första

gången på Västra banken. Tidigare på dagen hade han varit på BB för att hämta hem frun Karin och deras förstfödda.

”Han kommer inte hem den här gången heller, sa rösten i telefon...”

– Om inte jag hade åkt ut hade någon annan fått stanna kvar efter fullgjort månadspass, säger han självklart.

Med på båten ut till det ankrade fyrskeppet var alltså den nyblivne fadern. Säkert var han tung i sinnet. Men lojaliteten mot de blivande arbetskamraterna var orubblig.

Den gången hade han dock tur. Efter fjorton dagar lade sig isen. Och då varken kunde eller behövde fyrskeppen ligga kvar. Att frysa fast i

isen var ju farligt och ingen båt riskerade ändå att gå på grund där det inte gick att ta sig fram. Uddo fick komma hem till sin familj.

Betydligt värre var det den gången tre år senare när dottern inte kände igen sin egen far. Uddo tar inte till några överord, men på hans lågmälda sätt att berätta förstår man att det var tungt. Fruktansvärt tungt.

104 dagar till havs

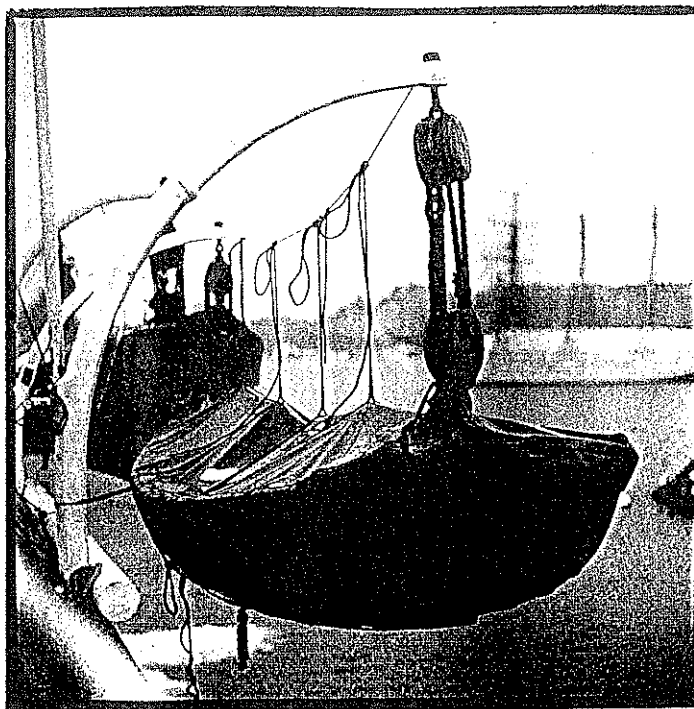
Efter den fullgjorda månaden ombord fick han meddelade om att ingen fanns som kunde byta av honom.

– Jag kunde ju inte bara lämna båten. De måste ju ha någon som kunde det där med maskin, säger han.

Var fjortonde dag kom en båt ut med förnödenheter och byte av tre man i besättningen. Men någon maskinist kom aldrig.

Därhemma gick Karin. Inför var gång som förnödenhetsbåten skulle ut till skeppet ringde de hem till henne.

– Han kommer inte hem den här gången heller. Så du får komma hit och skicka ut något till honom, sade rösten i telefon vecka efter vecka.



– Det var den regnigaste hösten någonsin. Och båda flickorna hade kikhosta, minns Karin.

Till slut blev Uddo desperat.

– Jag sade till styrman som legat ute lika länge att nu hivar jag ankaret så går vi in till land. Du navigerar och jag kör.

Då kom avlösningen äntligen – efter 104 dagar. Och tur var det. Dagen efter åkte nämligen Karin in på BB.

Men den gången kändes tiden till sjöss av rejält.

– Jag drog mig för att träffa folk, minns Uddo som bestämde sig för att något liknande skulle aldrig mer få upprepas.

Det gjorde det inte heller.

Uddo och Karins hus mitt på Gräsö är ombonat och mysigt. Men så har de byggt det precis så som de själva ville ha det. De hade varit gifta i fem år när de för snart 45 år sedan flyttade hit. Från köket luktar det förföriskt av nybakta bullar, nioåriga barnbarnet Rasmus som bor i närheten är på besök och underhåller de båda katterna med en papperstuss och utanför ligger snön alldeles vit och stilla på träden.

Det är inte svårt att föreställa sig den hemlängtan som Uddo måste ha känt där ute till havs.

Ovanpå teven står en lampa med en fot gjord av en glaskupol. I den syns ett smäckert fartyg som ligger för ankar utanför en idyllisk ö med en

rödmålad stuga som tronar ensam invid en flaggstång. "Karin" står det skeppets för.

– Frun heter ju det.

På hyllan ovanför står några smidda ljusstakar och snidade träfigurer. Allt ett sätt att få tiden att gå därute på fyrskeppet. Ett oräkneligt antal nät har han också hunnit knyta i sina dagar. Jakt och fiske var huvudsysselsättningarna.

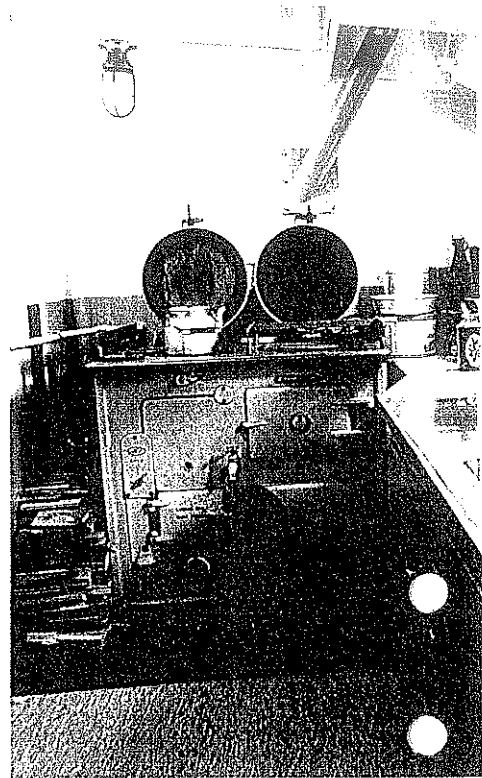
Efter att fyrskeppen drogs in 1969 arbetade Uddo först på fyren Grundkallen. Tidigare hade det legat ett fyrskepp även där, men liksom vid de andra grunden som fyrskeppen markerade uppförde Sjöfartsverket i stället höga fyrtorn som står direkt på sjöbotten, så kallade kassunfyror. I dag är de obemannade.

Slapp sjösjuka

När Uddo visat bilder på det höga tornet som sträcker upp sig ur havet ser det nästan värre ut än att vara hänvisad till en båt. Men så var det inte.

– Tvärtom. Det var en lättnad att börja på Grundkallen. Där hade man ju i alla fall tio trappor att gå upp och ner i. Dessutom stod det still. Det var bara om det var riktigt kuling som det skakade lite.

Det går knappt att som landkrabba ens föreställa sig hur fyrskeppen krängde och vred. En vanlig båt i storm är ingenting mot en båt i storm som ligger för ankar – så som



fyrskeppen gjorde. En gång gick faktiskt till och med den rejäla ankarkättingen av. Det upptäckte besättningen på att det plötsligt blev alldeles "lungt". Västra banken ryckte inte längre, inte heller dök den eller slog. Ett nytt ankare fick komma med långtradare från Stockholm.

– När det var som värst i stormbyarna brukade jag ställa stolen mot väggen och hålla emot med knäna mot korridoren samtidigt so jag balanserade tallriken. Annars gick det inte att få något i sig över huvudet taget.

I de lägena hade Uddo inte mycket sällskap till lunchen, eftersom de flest mådde mer eller mindre dåligt.

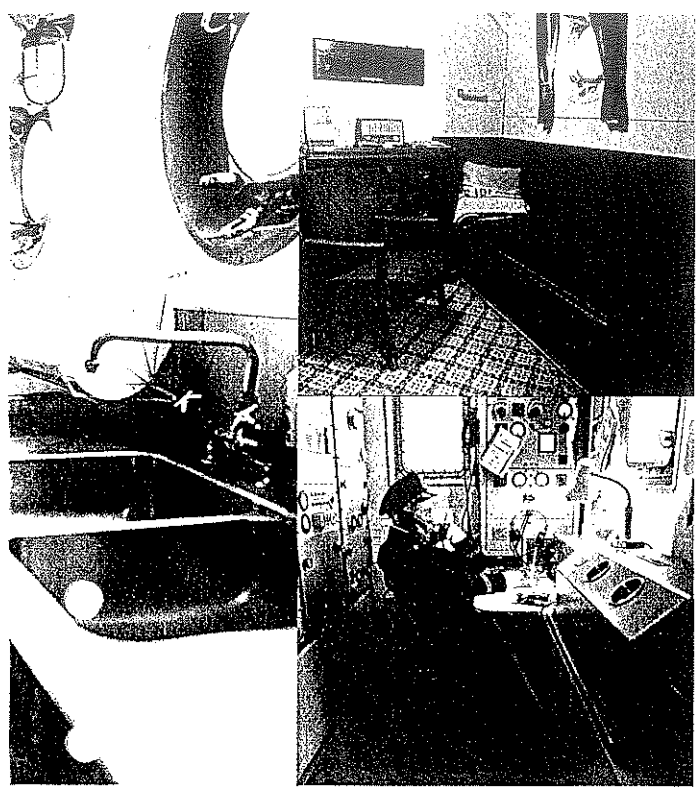
– Men konstigt nog har jag aldrig varit sjösjuk. En del blir inte det, säger han och skrattar till vid minnet av en av vikarierna.

Han ville bli sjökapten så han tänkte skaffa sig "lite sjövana" på Västra banken. När vikarien åkte med Uddo ut till fyrskeppet blev han blek redan utanför Örskär. Inget ville han ha. Till och med det nybrygda kaffet fick Uddo dricka själv. Det sades inte mycket under de sex timmar som det tog att ta sig ut till Västra banken.

Dagen därpå bad han att bli skjutsad i land, vilket givetvis var utslutet. Det var ingen som kunde avsätta 12 timmar på att köra in en sjö-



Genom breven från hustrun Karin försökte Uddo hålla sig à jour med vad som hände därhemma, och hur de sex barnen mådde.



Längst tv. – Bra mat var viktigast av allt, säger Uddo Westerberg som vet vad det vill säga att vara totalisolerad ute till havs. Det fick de också.

Överst th. Fyrmästarhytten var ett överflöd av lyx i jämförelse med den övriga besättningens hytter.

Nederst th. Från fyrskeppet Finngrundet sändes väderobservationer till SMHI var tredje timme, dygnet runt.

sjuk vikarie. Dessutom behövdes han ombord. Han hade sina vakttimmar att sköta – precis som alla andra. Efter att månaden gått ville gossen plötsligt bli vägmästare.

– Det var många som kom ut och var kaxiga. Men det behövdes bara en storm för att de skulle bli snälla, ler Uddo.

Och var det inte sjösjukan som drev dem i land var det isoleringen.

Kallt så filten frös

24 meter långt och knappt 7 meter brett. Det var som sagt inte mycket yta på skeppet. Som tur var hade dock alla varsin koj att dra sig undan till, även om de inte var vidare märkvärdiga. Till en början låg de dessutom längsmed skeppssidan.

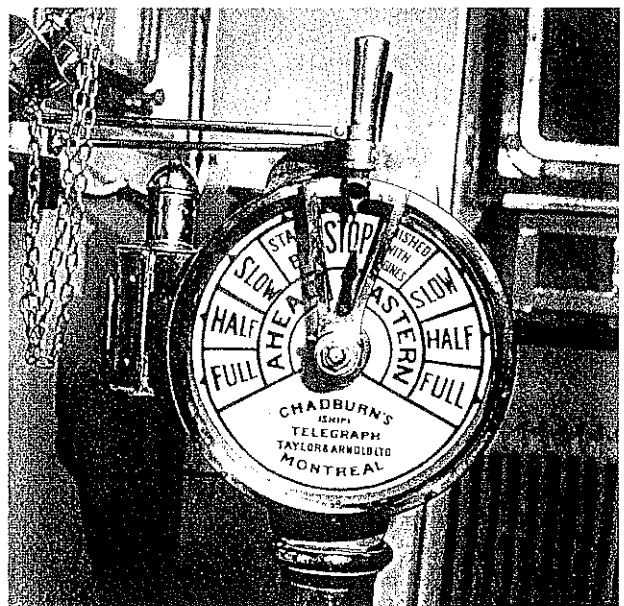
– Då var det så fruktansvärt kallt att filten frös fast mot utsidan. Där var ju bara ren plåt och lite kork på det, minns Uddo.

Men vid en av ombyggnaderna ändrades kojerna så att de kom att ligga på tvärsen.

– Då var det bara fotändan som var kall, skrattar Uddo som förvänas över att besättningen ändå aldrig var sjuk. Doktorn som kom ut med jämna mellanrum kunde alltid konstatera att mannarna var kärnfriska.

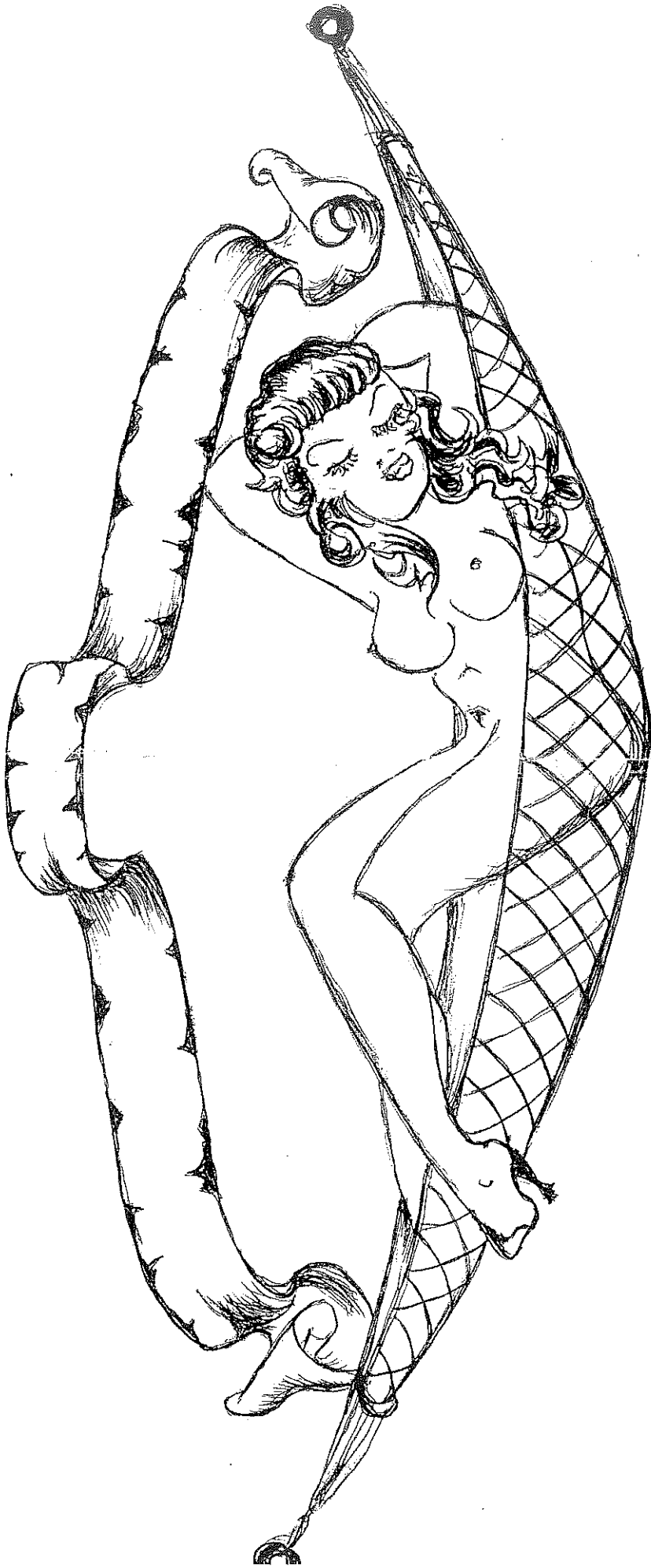
– Dels så vande man sig väl successivt vid kylan. Och så var det ju inga föroreningar där ute till havs, säger Uddo som i dag är nöjd med sitt liv till lands.

– Jag har ju en liten båt som jag åker ut med och en eka som jag fiskar från. Så inte hinner jag sakna havet inte.



FAKTA

- Det första fyren fick vi genom freden i Brömsebro 1645. Det var Nidingen som låg utanför Kungsbacka. Det första svenska fyrskeppet var Falsterborev (1831).
- Finngrundet, som ligger i vattnet nedanför Vasamuseet, lades ut för första gången 1903. Men det har legat andra fyrskepp och varnat före Finngrundet ända sedan 1859. Redan då var det internationellt vedertaget att fyrskeppen var röd- och vitmålade (fartygets namn stod i stora vita bokstäver, medan skrovet var målat rött).
- Som mest hade Sverige ett 25-tal fyrskepp. De allra flesta kunde gå ut till sina anläggningsplatser för egen maskin där de sedan låg för ankar tills isen kom.
- Under maj till september kunde besättningen själva gå in till land med en liten motorbåt (Finngrundet fick en sådan 1906) för att proviantera samt byta besättning. Övriga månader betjänades de av tjänstefartyg.
- Många av fyrskeppen fungerade även som väderobservationsplatser. Då skulle uppgifter lämnas var tredje timme, dygnet runt till SMHI.
- Av besättningens åtta man var en kock. Maten ombord var bra, vilket var en förutsättning för att fyrvaktarna skulle stå ut.
- Finngrundet är öppen för allmänheten under hela året. På vintern dock endast på helgerna mellan 12 och 17. Sommartid är det öppet 12-17 alla dagar.



Hand-drawn
by [signature]