

Motion till riksdagen 2005/06:Kr217

av Eva Flyborg (fp)

Ostindiefararen Götheborg

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anføres om att säkerställa projektet Ostindiefararen för framtiden.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anføres om att dokumentation av all den kunskap och erfarenhet som framkommit under hela projekttiden för Ostindiefararen måste utföras.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anføres om att regeringen skyndsamt bör pröva frågan om att inom ramen omfördela resurser så att projektet Ostindiefararen erhåller tillräckligt anslag i syfte att marknadsföra Sverige i Kina.

Motivering

I nådens år 2005 hissas seglen för Ostindiefararens jungfrufärd och den historiska resan till Kina. Rutten kommer så nära som möjligt att följa Ostindiefararnas ursprungliga resor. Ostindiefararen Götheborg kommer dock att göra flera stopp och ligga längre tid i varje hamn, till glädje för många nyfikna åskådare.

Jungfrufärden 2005

Ostindiefararen byggs för att kunna seglas under minst 20 år framöver. Fartyget kommer att ha plats för ca 80 personer ombord. Många har redan nu anmält sitt intresse för att vara med under seglatsen. 30 personer kommer att vara utbildad besättning med specialfunktioner som kapten, maskinchef och styrman. 50 personer kommer att vara elever som får möjligheten att segla med på delsträckor under den spännande resan på världshaven.

I september 2007 beräknas Ostindiefararen segla in i Göteborgs hamn igen. Då kommer hon att förtöjas vid sin egen pir på Eriksberg vid Norra

Fel! Okänt namn på

Älvstranden. Sagan om den nya Ostindiefararen är en resa genom historien, nutiden och framtiden. Den handlar om att förverkliga drömmar och att återigen segla till Kina med ett historiskt handelsskepp i all sin storslagna prakt.

Seglats över världshaven

Den 12 september 1745 siktade Ostindiefararen Götheborg hemmahamnen, efter nära två års seglats över världshaven. Skeppet var hårt ansatt av stormar och resan hade varit full av strapatser. Strömmar och vindar hade fört skeppet på villovägar, vilket ledde till en försening i tidsplanen, och de missade sydmonsunen som skulle ha fört skeppet från Java till Kanton. Istället fick de vända tillbaka till Java för att vänta i sex månader på de rätta vindarna. Denna långa väntan innebar ett hårt liv för besättningen, och flera sjömän avled innan avfärden. Väl i Kanton lastades skeppet tungt innan kursen sattes hem mot Sverige. På hemresan stötte man återigen på svårigheter. Stormar och hård vind skadade riggen, och omfattande reparationer krävdes innan skeppet slutligen kunde närma sig Göteborg.

Väntad triumfartad återkomst byttes till katastrof

Med lots ombord och inför ögonen på tillskyndande göteborgare, rände skeppet på grund mitt i Göteborgs hamninlopp. Hon sjönk med hela sin last, värd lika mycket som dåvarande svenska nationalbudgeten!

1700-talets Ostindiefarare glömdes bort tills en dykare 240 år senare återupptäckte henne. Marinarkeologiska utgrävningar påbörjades då vid vrakplatsen. Detta ledde så småningom till idén att påbörja ett gigantiskt modellbygge i skala 1:1.

Ostindiefararens köl sträcktes den 11 juni 1995. Produktionen av spanttillverkningen (spanten är skeppets revben) startade ett år senare, och i november 1998 var samtliga spant på plats tillsammans med för- och akterstäv. Därefter påbörjades arbetet med bland annat in- och utvändigt förstärkning, och 1999 började arbetet med bordläggningen.

Fullriggare

Hon blir en så kallad fullriggare med tre master: fockmast, stormast och mesannmast. Stormasten är 25 meter lång och på det tjockaste stället 73 centimeter i genomskärning. Den tillverkas av 18 olika furustammar sammanfogade med hakningsteknik. De olika delarna hålls ihop av järnringar och surrat tågvirke. Riggens högsta höjd kommer att vara 47 meter, och den görs bland annat efter

Fel! Okänt namn på

historiska ritningar samt genom att studera andra liknande segelfartygs riggar. Skeppet byggs så långt som möjligt enligt traditionella hantverksmetoder.

För att bygga Ostindiefararen Götheborg används bland annat

- 4 000 kubikmeter utvald ek och fur,
- 50 ton järn som smids till 56 000 spikar och 10 000 bultar,
- 25 ton tågvirke samt 9 ton ankarkabel,
- 2 000 kvadratmeter handsyddas segel av linneduk,
- 1 000 handgjorda block av alm.

Projektet måste lyftas till nationell nivå

Projektet har under hela sin fantastiska historia levt under små eller inga marginaler alls. Totalt har hittills ca 350 miljoner kronor lagts ned i projektet. Dessa pengar har genererats genom egna besöksintäkter och konferensarrangemang, sponsorer, arbetsmarknadsåtgärder, frivillig arbetskraft, donationer m.m. Projektet ägs av en stiftelse och är icke vinstdrivande, och alla intäkter går således tillbaka in i bolaget och används till att bygga och underhålla skeppet.

Det finns all anledning att nu lyfta projektet till nationell nivå. Detta är en riksangelägenhet idag, precis som på tiden det begav sig. Kina är världens snabbast växande marknad, och vi har all anledning att bejaka detta gyllene tillfälle att sprida goodwill och kunskap om Sverige. Denna händelse kommer att bevakas av hundratals journalister, flera TV-bolag och miljoner kineser. Sverige har, genom olika officiella uttalanden, starkt knutit Ostindiefararen till den officiella Sverigebilden. Detta bidrar i hög grad till att projektet nu måste säkerställas genom ett rejält tillskott från statskassan i storleksordningen 100 miljoner kronor. Enligt min mening är detta ett unikt tillfälle att sälja Sverige, och svenska företag, till den snabbast växande marknaden i världen. Vissa saker i livet får helt enkelt inte gå snett. Detta är ett sådant tillfälle.

Många års erfarenheter vad gäller det genuina hantverket har också samlats hos projektets deltagare – kunskaper som håller på att dö ut. Jag anser också att det är viktigt att all dokumentation, kunskap och erfarenheter som framkommit under hela projekttiden bevaras för att i framtiden kunna förmedla ett svenskt kulturarv.

Stockholm den 23 september 2005

Eva Flyborg (fp)