

Den 24 september avhölls kamratafton där vi äntligen fick en förklaring till varför vi dricker varm punsch till ärtsoppan vid våra träffar. Vår nye medlem i föreningen, Ronny Larsson, fick oss nämligen att lyssna på och se en intressant film om byggnationen av Ostindiefararen Göteborg. Redan på 1700-talet bar två skepp i det Ostindiska Compagniet detta namn. Båda förliste... 1745 gick det ena på grundet Hunnebådan vid infarten till Göteborg efter sin seglats till Kanton. Det andra förliste 1796 utanför Kapstaden.

Och nu skulle ett tredje byggas med samma namn....

Efter att förlisningsplatsen vid Hunnebådan återupptäckts 1984, genomfördes en marinarkeologisk undersökning – med hjälp av över 100 frivilliga amatörer och Västsvenskt näringsliv – vilken fick stor uppmärksamhet i Sverige, men även internationellt.

År 1987 bildades ”Ostindiefararen Göteborgs Vänförening,” med uppgiften att tillvarata allmänhetens intresse. Under åren har föreningen lämnat ett värdefullt ekonomiskt stöd.

1992 bildades ”Fond för Nya Ostindiefararen Göteborg”. Kunde man bygga ett skepp som i linjer, rigg och dimensioner motsvarade den Ostindiefararen Göteborg som sjösattes år 1738? Fonden skulle finansiera en undersökning som tittade på förutsättningarna för det. En stiftelse med uppgift att stödja och driva projektet bildades den 5 november 1993.

Det första steget i byggprojektet togs den 11 juni 1995, då fartyget kölsträcktes. Det skedde på det nedlagda varvet Eriksberg på Göta älvstranden i Göteborg. Under ledning av ceremonimästaren Anders Wästfelt placerades två silvermynt, ett från 1745 och ett från 1995, i laskarna på den 33 meter långa kölen. Cirka 3 000 åskådare fanns på plats vid sammanfogningen. Volvos koncernchef Sören Gyll, professor Jörgen Weibull och kyrkoherde Alf Österström välsignade projektet.^[11]

För skeppets konstruktion och historiska utformning svarade Joakim Severinsson.

Runt en kvarlämnad stapelbädd bredde snart ett nytt varvsområde ut sig. Där anlades skeppshall, smedja, timmer-, rigg- och mastverkstad. Det nya varvet på Eriksbergsområdet kom även detta att kallas Terra Nova och på detta växte under nio år den nuvarande ostindiefararen fram. Fartyget skulle i allt väsentligt likna det skepp som 1745 gick i kvav vid hemkomsten från sin tredje resa till Kina. Rekonstruktionen av fartyget kom att byggas dels på de marinarkeologiska utforskningar som gjordes på vraket och dels på historiska källor från 1700-talet.

Ansträngningar gjordes under konstruktionen och byggnadstiden för att anpassa fartyget till moderna klassnings- och säkerhetskrav. Det nya fartyget uppfyller dagens höga krav på säkerhet, stabilitet och styrka.

Finansieringen skedde med sponsorer och att företagare hade möjlighet att köpa in sig i olika större och mindre delar av skeppet, såsom exempelvis: 8 kölsvin för 105 000 kr per styck, 16 spegeltimmer för 30 000 kronor styck, 72 bottenstockar för 12 000 kr. styck, 80 meter pollare för 5 000 kr per meter, 5 500 meter bordläggning för 2 000 kr per meter och 55 000 spik för 200 kr per styck.^[13]

Sjösättningen ägde rum den 6 juni 2003 i närvaro av kung Carl XVI Gustaf, skeppets högste beskyddare, drottning Silvia och prins Carl Philip samt ett stort pressuppbåd och tusentals

åskådare. Den 3 september 2004 döptes skeppet av drottning Silvia, skeppets gudmor, vid en högtidlig ceremoni utanför Göteborgsoperan. Den första provseglingen ägde rum den 22 mars 2005 och därmed var Ronny och hans 50-tal entusiaster färdiga med sitt verk, Ostindiefararen Göteborg III var redo att segla till Kanton igen. Efter 260 år...

Och den varma punchen då? En trolig förklaring är att Niclas Sahlgren, som bland annat importerade arrak på sina skepp, 1734 bjöd sina gäster på varm punsch efter måltiden. Han hade nämligen på en av sina inköpsresor till Kanton blivit bjuden på mat och serverades då varmt vin till maten. Och varför skulle då inte punchen avnjutas varm?