

Museiloggen

Medlemstidning

Ansvarig utgivare: Ronny Tyrefelt

ISSN 1653-848X

Nr 1 2018, årgång 18

**SOMMARUTSTÄLLNING
6 JUNI – 9 SEPTEMBER**

**GATHENHIELMS
SLÄKT**

**CONTAINERN – EN
”BURK” PÅ HAVET**



Lars Gathenhielm

30 november 1689 – 25 april 1718



Båt - och Sjöfartsmuseet hedrar 300-års minnet av en av ortens mer namnkunniga personer - Lars Gathenhielm med årets sommarutställning. Lars kom att bli ett begrepp för såväl de på orten boende som för sjöfolk i farvattnen längs Västkusten. Många är de sjöfarare som fått stifta bekantskap med Lars Gathes, senare Gathenhielms, kaperiverksamhet.

Museet avser att i text och bild belysa kaperiets verksamhet som blommade upp i början av 1700-talet med tyngdpunkt på Lars och Ingela Gathenhielms bedrifter. Ett försök till en tillbakablick på den så framgångsrika kaperiverksamheten för både Gathenhielm och den svenska staten. Denna lukrativa ”affärsverksamhet” bedrevs på ett mycket förtjänstfullt sätt från hans fartyg utmed den halländska kusten och angränsande vatten.

Kaperi har i dagens värld en dålig klang men under 1700-talet bedrevs



GREVE MÖRNER i brand på Ålvsborgsfjorden 26 september år 1719. Kaparfregatten Grefwe Mörner i brand på Ålvsborgsfjorden efter det den tagits av Tordenskiöld i Nya Varvets hamn samt utbogserats. Då motvind stötte till och Tordenskiöld förföljdes av svenskarna stacks den i brand. Rekonstruktion av branden efter Tordenskiölds rapport över händelsen.

Oljemålning av Jens Christian Andresen. Sjöfartsmuseet Akvariet.

denna verksamhet genom att ett kungligt kaparbrev utfärdades som berättigade skeppare att uppbringa fartyg från fiendeländer och beslagta såväl fartyg som last. Via en så kallad prisdömstol, en amiralitetsrätt, delades därefter fartyg och last mellan parterna.

För Västkusten var det amiralitetsrätten i Göteborg som dömde i varje enskilt mål.

Kanonen från kaparfregatten *Greve Mörner*.

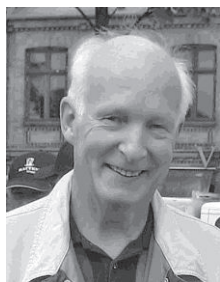
Fregatten gick på grund vid Rya Nabbe, Göta Älvs mynning, Göteborg. Fartyget var byggt i Frankrike, troligen 1717, bestyckat med 36 kanoner och inköptes samma år av Lars Gathenhielm.

Vid förlisningen ägdes det av hans dödsbo.

Vraket av *Greve Mörner* upptäcktes vid muddringsarbeten i Göteborgs hamn 1923. Bärningen av bland annat tre järnkanoner finansierades av skeppsredaren Dan Broström. En av dessa kanoner finns numera utställd på museet i båthallen. Kanonen är deponerad av Sjöfartsmuseet i Göteborg.

Text: Bert Westenberg





Hej alla medlemmar och sympatisörer till museet - god fortsättning på det nya året 2018!

Tänk vad fort tiden rinner iväg. I år är det tjugo år sedan föreningen bildades. Vi startade den 25 april 1998 med cirka 70 medlemmar. Medlemsantalet har växlat under åren. För närvarande är vi 350 medlemmar. Andelen yngre medlemmar lyser dock med sin frånvaro trots olika åtgärder från styrelsens sida och vi hoppas att detta ska ändras i år genom många nya aktiviteter också för barn och barnfamiljer, med start redan på Onsala Maritima Dag lördag den 5 maj.

År 2017 blev ett framgångsrikt år för museet med över 2000 besökare till våra utställningar och föredrag. Under året anordnade styrelsen även fyra välbesökta allsångs- och visaftnar.

Våra byggnader och inventarier kräver ständigt underhåll såväl interiört som exteriört och under hösten har vi bland annat monterat upp fyra belysningsstolpar vid parkeringen. Båtarna under det nya skärmtaket har invändigt tjärats för att ej torrspricka.

Allt fler har upptäckt vår fina samlingssal och kök till dop, begravningar, teaterföreställningar, konstutställningar, linedance, föreningsmöten m.m. Uthyrning av lokalen är en mycket viktig intäkt för museet. Av ekonomiska skäl har styrelsen valt att göra en mix mellan ren museiverksamhet och kommersiell uthyrning av lokalen.

Under de år som nu förflutit har museets verksamhet utvecklats och blivit allt mer känt i Västsverige. Under året har vi haft glädjen att hälsa såväl bussresenärer som skolklasser välkomna till våra guidningar.

Vi har också uppmärksammats av bland annat Sjöhistoriska i Stockholm och Riksantikvarieämbetet.

Med alla aktiviteter som bedrivs på museet har nu ett kulturcentrum etablerats i Onsala.

Med anledning av att det förflutit 300 år sedan Lars Gathenhielms bortgång 25 april 1718 kommer årets sommarutställning att fokusera på Lars Gathenhielms levnadsöden.

Invigningen av utställningen sker på nationaldagen den 6 juni.

Vi söker museivårdar!

Vi behöver vara några fler som hjälps åt på föredragskvällar och under sommarutställningen och därför hoppas vi att det finns medlemmar som kan hjälpa till på några föredragskvällar under våren och/eller någon dag då och då under sommaren. Vi kan utlova trevligt sällskap samt fri entré med fika på våra föredragskvällar.

Arbetet består av att hjälpa till med bord och stolar, servering och gemensam städning efter föredragskvällen. På sommarutställningen består arbetet av att låsa upp museet, lämna ut en broschyr till besökare, koka en kanna kaffe och sedan stänga museet efter fyra timmar. Hör av er till mig!

Sommarpolitik

Sommaren 2014 bjöd vi in alla politiska partier som fanns representerade i kommunfullmäktige till museet.

Varje parti fick var för sig en kväll under juli - augusti att inför allmänheten redogöra för vad man presterat under mandatperioden och vad man avser att göra under de kommande fyra åren. Dessa kvällar blev mycket välbesökta då väljarna fick möjligheter att ställa frågor om bland annat Onsals och kommunens kommande utveckling.

2018 är som bekant valår och vi kommer att göra en repris på 2014 års upplägg under namnet

"Sommarpolitik på Båt- och Sjöfartsmuseet i Onsala" ett samarbete med lokaltidningen Norra Halland.

Avslutningsvis vill jag passa på att framföra ett stort tack till er som hjälpt till på våra arbetsdagar på måndagar under året som gått och hoppas att alla ni som läser denna text sponsrar museet genom er närvaro på de aktiviteter som styrelsen anordnar. Varmt välkomna!

Ronny Tyrefelt

Ordförande

Tel. 0736-838780



Aktiviteter på museet 2018

8 februari – 22 mars	Vårens föredragsserie, torsdagskvällar
25 mars	Årsmöte med fika för alla medlemmar
5 maj	Onsala Maritima Dag
6 juni – 9 september	Sommarutställning om Lars Gathenhielm
28 juni – 16 augusti	Sommarpolitik, torsdagskvällar
12 augusti	Allsång
8 september	Kulturarvsdagen
11 oktober - 29 november	Höstens föredragsserie, torsdagskvällar
16 december	Visor och allsång i julens tecken

Familjeaktiviteter i sommar

På **Maritima Dagen 5 maj** får vi besök av Malin Söderlind från Pysselparty.

Här kan alla barn lära sig att stämpla, stansa och dekorera egna vykort eller gratulationskort med pirattema.

Lena och Clas Rosander från Lekverket kommer den **10 juni, 22 juli och 19 augusti** att anordna barnaktiviteter på museet.

Vid dessa tillfällen får barnen höra spännande berättelser, pröva olika slags hantverk samt leka och lösa kluriga uppdrag med kaperiet och Lars Gathenhielm som tema.

Utrustade med kista, rep, skeppsskorpor och skattkarta seglar vi 300 år tillbaka i tiden och får en inblick i hur det såg ut i Onsala då.

Utanför museet står lekbåten "Ingela" som alla barn kan leka och "segla" i. För de allra yngsta finns dingarna som är fyllda med sand, sandlåda. Här finns också sjöbodar för barn och en knopstation. Välkomna!

Gå in på museets hemsida för information om tider och priser.



Hyr vår trevliga möteslokal!

1 - 4 timmar	775
5 - 12 timmar	1 000
12 - 18 timmar	1 500

För konstutställningar, frågor eller bokning:
bokning@batmuseetonsala.se

Vi behöver ditt stöd, välkommen som medlem i Båtmuseet!

Medlemsavgift för 2018:
100 kr/enskild och 150 kr/familj.

Bankgiro: 5081-3880

Vänligen uppge namn, adress och e-postadress!

Nyhetsbrev - registrera er e-postadress på www.batmuseetonsala.se så får ni information om aktuella händelser, föredrag och utställningar.

Ny e-postadress? Vänligen informera oss för att få fortsatt information om aktiviteter på museet!

Redaktionen

Marie Cervin	marie.cervin@parvel.nu
Gunnar Dahlgren	gunnar.dahlgren@telia.com
Bert Westenberg	
Adress	Hagards väg 1, 439 31 Onsala
Telefon	0300-647 60
Hemsida	www.batmuseetonsala.se
E-post	info@batmuseetonsala.se
E-post bokning	bokning@batmuseetonsala.se
Produktion	Båt- & Sjöfartsmuseet i Onsala
Tryck	Printforce Tryck & Distribution



Ingela och Lars Gathenhielms släkter

Börje Andersson (1611-1684) är en känd skeppare som levde på Vässingsö. Han gick tidigt till sjöss och blev snart skutskeppare. Han gifte sig med Kerstin Christensdotter (1616-1681) från Rösan och fick med henne sonen Anders Börjesson (1647-1710). Anders hade tre bröder och två systrar. Hans Börjesson gift med Anna Mikaelssdotter, dotter till storredaren Mikael Mårtensson Lund, bosatt på Ögården, flyttar tillbaka till Vässingsö och drunknar 1711. Han har en son som är kaparkapten Börje Hansson. En bror Per Börjesson död 1698, blir kvar i barndomshemmet och är gift med Elin Mårtensdotter (1658-1751).

Anders Börjesson (1647-1710) flyttar till gården Gatan år 1679 och tar sig namnet Gathe. Helge Börjesson gift med Kerstin Christiansdotter från Elsa socken, flyttar till Ekerna och dör 1698. En av Anders systrar Anna Thalena gifter sig med Nils Andersson Heden. Samtliga gårdar är belägna i Onsala, om inte något annat anges.

Anders Gathe gifter sig med Kerstin Larsdotter (1654-1735), från Hjelm i Elsa socken. Hon är dotter till redaren Lars Mattsson och hans hustru Anna Cristensdotter. De får nio barn däribland Christian



Olof Hammars gravsten på Onsala kyrkogård. Det avbildade skeppet sannolikt Pelikanen.

Efter Anders död gifter Kerstin om sig med Johan Baltzar Callen.

Ingela Olofsdotter Hammar vet vi betydligt mindre om, så vi försöker klarlägga begreppen något. Ingela var ingalunda en fattig liten jänta från en liten gård i obygden. Hennes far var en av de större redarna i norra Halland i klass med Anders Gathe. Hennes mor var dotter till storredaren Mårten Olsson Lund och syster till Mikael Mårtensson Lund och Per Mårtensson Lund, kända skeppare i Onsala.

Ingelas far Olof Nilsson Hammar (1653-1707) var son till skepparen Nils Björsson från Hallen (1617-1690) och sonson till skepparen Björn Nilsson på 1600-talet omnämnd som salig (alltså död) Björn på Hallen. Nils på Hallen hade redan innan Skånska krigets utbrott 1675 köpt in virke till ett skepp om 30 alnars köl, vilket ger ett skrov på ca 25 meter. Skeppsbygget fullföljdes av Olof tillsammans med hans svåger Mikael Mårtensson Lund, samt sin fasters man Lars Hansson i Hagen. Skeppet stod klart 1681 och fick namnet *Pelikanen*.

Olof blev skeppare på detta framgångsrika fartyg som genererade förmögenheter åt sina redare. Man antar att det skepp som är avbildat på Olof Hammars gravsten på kyrkogården är just *Pelikanen*, enligt G Jedeut Palmgren, Vår Bygd 1987.



Gården Hammarkullas belägenhet. Storsagården och Clasagården syns i vänster bildhalva, Hultet till höger.

(1682-1722) och Lars (1689-1718), kända kaparkaptener. Flera av systrarna gifter sig med kaparkaptener.



När Olof gifter sig med Gunela Mårtensdotter flyttar paret år 1680 till gården Hammarkulla belägen i sydvästra Onsala och granngård med Häcklehagen, där Olofs syster Anna är bosatt med sin man Bengt Andersson skeppare på skeppet *Kung Salomon*. Olof och Gunela tar sig namnet Hammar i början av 1690-talet. De fick tio barn, åtta döttrar och två söner.

Sonen Mårten byggde skeppet *Vinthunden* tillsammans med Lars Gathe 1710. Mårten dog året efter och 1712 blev *Vinthunden* kapad till norska flottan.

Kerstin Olofsdotter gifte sig med kaparkaptenen Nils Andersson Knappe i Knappegården. Denna uppgift är osäker.

Anna Olofsdotter gifte sig med Ebbe Andersson Knappe som dör 1705. Anna gifter sig med skepparen Lars Nilsson Berg.

Olof Olofsson är osäker. Det dör en Olof Olofsson 1742 på Hammarkulla enl. dödsboken. Han skulle vara född ca 1682 om man räknar åldern bakåt i tiden.

Ingeborg Olofsdotter gifter sig på Mellberg, som ägdes av hennes far, med redaren Anders Engelbrektson Giedda från Gieddhult i Hällingsjö. Kristina Olofsdotter gifter sig med amiralen och amiralitetsrådet Abraham Falkengren (1685-1752). Hon dör 1752.

Anna Olofsdotter gifter sig med kapten Sven Nilsson Fjellet.

Sigrid (Sigrun) Olofsdotter gifter sig med kapten Lorentz Borman som dör 1720. Hon gifter om sig med ryttmästare Hinrich Aschenbom (1679-1755) från Häcklehagen.

Ingela Olofsdotter (1692-1729), gifter sig med kaparkaptenen Lars Gathe (1689-1718) från Gatan. Det skall enligt gravstenen finnas ytterligare en dotter, men kanske dog hon vid späd ålder.

I äktenskapet mellan Ingelas syster Sigrun och Lorentz Borman föddes 1721 en dotter, Laurentia (Lona) gift med Bengt Svensson Juthe, senare med Anders Andersson Wijk från Viken Björnsgård. Lona och hennes dotters familj som hette Röse, var de sista av släkten Hammar som bebodde Hammarkulla.



Ingela Gathenhielm, fotograf okänd

När Andreas Björson Clase köpte gården 1798 var den i ett bedrövligt skick, men den då 77 åriga Lona bodde kvar till sin död 1803.

Kommendören Lars, blev tillsammans med sin bror Christian adlad för sina insatser under det långa kaparkrig Karl XII inledde mot Danmark, Ryssland och Polen-Sachsen. Efter Lars död tog Ingela över verksamheten och bedrev den fram till 1720 talet. Ingela och Lars Gathenhielm fick tillsammans fem barn mellan åren 1713 och 1717, men endast ett av barnen överlevde barnaåren, nämligen Anders Larsson Gathenhielm född 1714, som dog barnlös i Stockholm år 1768.

Ingela gifte om sig med Isak Browald och fick en dotter 1725, Elisabet Maria Browald som avled 1798. Ingela levde sina sista år på herrgården Lärjeholm i Angered.

Text: Ulla Svanvik



Containern – fyrkantigt fraktföremål

Godsbehållare, fraktlåda... Olika översättningsord har lanserats. Ändå använder de flesta av oss nog helst det engelska ursprungets *container*, såvida vi inte drar till med sjöjargongens ”burk”. De språkligt renläriga islänningarna säger *gámur*, med betydelsen stort kärl eller rum.

Containerfartyg blir *gámaskip*. Motsvarande på den närbesläktade färöiskan är *byngja* och *byngjuskip*, efter bing i betydelsen lår eller box. Fartyget kan kallas *box ship* på maritim engelska.

Numera lär uppskattningsvis 300 miljoner metallboxar flyta omkring på världshavens fartyg eller vara på väg till och från världens hamnar för att snabbast möjligt kunna nå sina mottagare. Sedan 1961 finns den standardiserade måttenheten TEU (20 foot equivalent unit). Standardcontainern är således 20 fot, motsvarande 6,1 meter lång, samt 8 fot bred och 8,5 fot på höjden.

Broströmkoncernens och Sveriges stolthet *Nihon* löpte av stapeln 1972 som världens främsta containerfartyg. Hon var god för i efter världens ögon föga imponerande 2.400 TEU.

Utvecklingen går i rasande fart. 2010-talets generation containerfartyg lastar upp till 18.000 TEU. Det kräver ökad markyta och allt större containerkranar i de allt mer svåröverskådliga containerterminalernas ödsliga landskap.

Hamnarna har blivit mer identitetslösa, utan de dofter och skådespel som äldre lasthanteringsmetoder kunde bjuda på. Containern har gjort sjöfarten mer osynlig för hamnstädernas invånare och förpassat sjömännens traditionella hamnliv till minnets redd. Utvecklingen går mot allt kortare liggetider i containerterminaler som ligger allt längre bort från citykärnorna.

Världen har med andra ord blivit mer fyrkantig. Men den standardiserade godsbehållaren på 20 fot (eller 40 fot, FEU) har revolutionerat de intermodala godstransporterna, där olika trafikslag samverkar från dörr till dörr. Det går inte att vrida klockan tillbaka; knappast ens om de värsta farhågorna skulle besannas om diskret smuggling från land till land av narkotika, ovälkomna personer och massförstörelsevapen.

Under containerns jubileumsår 2006 kretsade det mesta kring den amerikanske åkeriägaren Malcolm McLean, som 1956 köpte tankrederiet Pan Atlantic. Samma år lämnade rederiets *m/t Ideal-X* Newark på resa till Houston, försedd med 58 containrar på plattformar. Detta var också embryot till containerrederiet Sea-Land, som sedermera slukades upp av jätten Maersk Line.

Både rederiet och containeriseringen fick en ordentlig skjuts under Vietnamkriget, då samarbetet med föregångaren till Military Sealift Command fördjupades. 1973 hade utvecklingen nått dithän att fyra femtedelar av allt inkommande gods fraktades i containrar.



Men i själva verket var det nog två samtida pionjärer som hade introducerat containern, helt oberoende av varandra. 1956 sattes Anglo-Continental Container Services' *m/s Clipper* in på lastfärjeleden mellan nordirländska Larne och skotska Ardrossan. Fartyget hade anpassats för att kunna lasta specialdesignade aluminiumcontainrar. Därmed bör *Clipper* ha rätt att dela ”äran” med *Ideal-X* över att ha inlett sjöfartens containerisering.

Underliga saker inträffar, även i den fyrkantiga världen. Containerfartyg kommer in i våldsamma oväder. Containrar sliter sig och går i sjön, surringarna till trots. Normalt flyter ”burkarna” intakta – och föranleder skarpa navigationsvarningar till passerande fartyg. Men vid ett tillfälle hamnade ett parti prima Irish Cream i havet. Irländska fiskare fick åtskilliga buteljer i sina nät och trodde nog blint att Högste Kapten hade hedrat dem med ett osedvanligt välsmakande under. Vid ett annat tillfälle slapp 29.000 gula leksaksankor från Kina ur sin container i Stilla Havet – till bestående nytta och stor glädje för dem som forskar kring världshavens strömförhållanden.



Visst har containern gjort världssjöfarten mer strömlinjeformad.

2017 hanterade Göteborgs Hamn 644 000 TEU, dvs -19% jämfört med 2016.

M/V *Renas* grundstötning vid Nya Zeeland varvid 900 containrar hamnade i havet. Totalt har alltså i genomsnitt, exklusive större katastrofer, 733 containrar tappats varje år till havs mellan 2008 och 2013.

Med allt inräknat har 2 683 containrar tappats per år.

Uppgifterna kommer från World Shipping Council.

Foto: Maritime New Zealand.

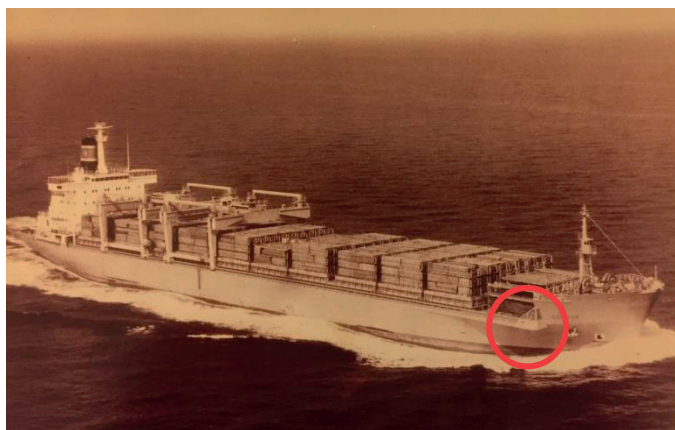


Text: Torbjörn Dalnäs. Artikeln har tidigare återgivits i boken Havets ord, Breakwater Publishing. Texten återges med författarens medgivande.

Fripassagerare – stowaways

Jag var någon gång på 70-talet överstyrman på en lumbercarrier, virkestransportfartyg. Vi hade lastat ca 20 000 ton sågat virke varav ca 4 000 ton som däckslast i Vancouver i British Columbia på Kanadas västkust.

Någon dag senare på väg till Tilbury i England, via Panamakanalen, kom båsen, båtsman, till mig och sa att det försvunnit ovanligt mycket kallskuret från dutymässen under natten. Varje kväll fylldes detta kylskåp med kallskuret för den vaktgående personalen. Jag anade att det fanns någon eller några stowaways ombord, men var? Mellan däckslasten och relingen fanns ett ca tre meter brett gångbord på båda sidor.



M/S Suecia, byggd av Oy Wärttilä AB, Åbo, Finland.
Sjösatt 1971-05-01.

Dimensioner 184,20 - 28,25 - 10,50 m, BRT 23 588.

På kvällen spände båsen och jag en tunn svart sytråd tvärs över gångborden. Nästa morgon fanns det ingen tråd kvar på den ena sidan och det hade återigen försvunnit mat ur kylskåpet. Någonstans föröver

fanns det någon eller några som inte skulle vara där. Jag sammankallade däcksbesättningen och vi började letandet.

Nästan längst förut lyste jag med ficklampan in i ett mörkt utrymme och såg då fyra glimrande ögon i mörkret. (Se röda ringen på bilden).

Det visade sig vara två yngre män från ett land öster om Sverige som hade tänkt sig en resa till Europa. Befälhavaren kontaktade rederiet och det beslutades att passagerarna skulle överföras till ett annat av rederiets fartyg som var på väg till Vancouver via några amerikanska hamnar. Detta fartyg skulle anlända till på Cristobal, Atlantsidan av kanalen, samma dag som vi skulle anlända Balboa, Stillahavssidan.

Någon dag innan Balboa föreslog jag att vi skulle låsa in passagerarna. Det behövs inte sa befälhavaren, för de vet inte att dom ska bli ilandtagna. När vi hade ankrat på redan i Balboa för inkvartering kom bland andra agenten i sällskap med hamnpolisen för att hämta passagerarna. De fanns ej att finna! ”Va va de ja sa” tänkte jag säga. Så ut med hela besättningen för att leta efter dem. Till slut hittades de gömda i däckslasten och de fördes iland för transport till Cristobal.

Senare hörde jag att man låst in passagerarna i en hytt på det andra fartyget. När fartyget hade gått ut från sista slussen i Balboa hade gossarna krupit ut genom en ventil, fönster, och hoppat i sjön för att simma i land. De kom inte så långt innan hamnpolisen plockade upp dem och satte ombord dem igen.

Text: Anders Johansson





FÖREDRAG VÅREN 2018

8 februari	Ronny Tyrefelt	Gustav V och Sverige Ronny tecknar en bild av ett Sverige från 1800-talets mitt fram till 1950. Med Gustaf V:s levnadsbana, världskrigen, politisk oro, strejker med mera i ett nytt framväxande Sverige.
15 februari	Bengt-Arne Henriksson	De sista fraktseglarna Bengt-Arne berättar om en utveckling och marknadsanpassning under 150 år. Ålandsskepparna köpte äldre segelfartyg under 1900-talets början, medan övriga satsade på ångdrift. Ålandsskeppare hade bland annat små besättningar och kunde därför konkurrera med ångbåtsskepparna under seklets början.
22 februari	Lars Zimmerman	Almagrundet – fyrskepp och fyrar Lars berättar och visar film om det gamla fyrskeppet <i>Almagrundet</i> samt om våra kända fyrplatser.
1 mars	Gerd Riccius	Henri de Toulouse-Lautrec – livets krönikör Till börden medlem av en av Frankrikes mest förmögna och ädla familjer framlevde denne geniale konstnär, krympling sedan barndomen, sitt liv bland bordeller och kabaréer i det sena 1800-talets Paris. Gerd berättar på sitt fascinerande sätt och visar bilder på bland annat kända konstverk.
8 mars	Katarina Nyberg-Kotte	Segling med vikingaskeppet "Draken" över nordatlanten Katarina berättar och visar bilder på en mycket äventyrlig segling med ett vikingaskepp på sträckan Norge – Island och Grönland – New York.
15 mars	Åsa Lilliestam	Krogar och busliv i det gamla Majorna Åsa berättar om livet i de göteborgska kvarteren i Majorna på 1800-talets slut. Mellan Klippan och Masthuggskajen fanns det 17 krogar och en lång rad med lönnkrogar och smugglarnästen.
22 mars	Ulf Delbro	Flygplanstillverkning på Götaverken i Göteborg Flyghistoriker Ulf Delbro berättar den spännande historien om Götaverkens Aeroplanavdelning under 1930-talet med tillverkning av bombflygplanet B4 för svenska flygvapnet och sportflygplanet GV38, samt om hemlig montering av italienska jaktplan till Finland.

Samtliga föredrag startar kl. 19 i Båtmuseets lokaler, Hagards väg 1, Onsala
Entréavgift 70 kr för medlemmar och 90 kr för övriga inklusive fika. Vi har Swish!

Föreläsningarna stöds av

Kungsbacka kommun, Kultur & Fritid

sensus