

SJÖHISTORISKA

en del av STATENS MARITIMA MUSEER

MINNESANTECKNINGAR FRÅN

FARTYGSFORUM 2011

KARLSTAD

15/10-16/10

Välkomsthälsningar

Lars Hedenskog, ordförande i Ångbåtssällskapet Polstjärnan hälsade välkommen i egenskap av lokal arrangör. Susanne Olsson från Värmlands museum hälsade välkommen till lokalen för årets fartygsforum. Slutligen hälsade Claes Wollentz i egenskap av företrädare för Sjöhistoriska museet välkommen till det 11 fartygsforum sedan starten.

Ångbåtssällskapet Polstjärnan

Lars Hedenskog höll en presentation av Ångbåtssällskapet Polstjärnan. Bland annat kretsade den historiska bakgrunden kring Vänerens seglationsstyrelse med en historia som sträcker sig från det sena 1700-talet fram till idag. För bland annat utprickning, sjömätning med mera har styrelsen haft flera tjänstefartyg. De har alla hetat Polstjärnan. Han berättade att ångbåtssällskapet tillsammans med Karlstad kommun äger det bolag som driver trafiken. De fartyg som föreningen äger är förutom Polstjärnan från 1929 (byggt på Lindholmen/Motala), bogserbåtarna Tingvalla från 1920 och Harge från 1907 samt timmerbogserarna Norsälven I från 1946 och Lusten VI (alla byggda vid Wennbergs mekaniska verkstad, Karlstad). Föreningen har kajplats med verkstadscontainers vid Lambergskajen, och lokaler i hamnkaptensbostaden vid Yttre hamnen (mitt emot det f d varvsområdet).

Karlstad, varven och fartygen

Åke Sällnäs från ångbåtssällskapet Polstjärnan berättade bland annat om stadens och dess hamnars utveckling. Det gamla ortsnamnet Tingvalla byttes ut då staden grundades och man fick stadsrättigheter som Karlstad under andra hälften av 1500-talet. Även om staden anlades vid Klarälvens utlopp i Väneren låg den äldsta hamnen i just älven och inte i Väneren. Genom tiderna har hamnens utveckling präglats av att kajer och andra hamnfunktioner på olika sätt kommit allt närmare Vänerens vatten. Klarälven har dock i sen tid fungerat som viktig flottningsled (ända in på 1990-talet). På 1830-talet kom en kanal och en sluss till stånd vilket var till nytta för hamnfunktionen i staden. Utvecklingen fortsatte bland annat genom anläggandet av den skinnre hamnen som stod färdig 1861. Kontinuerligt har sedan nya kajer och hamnanläggningar uppförts in i vår egen tid.

Åke Sällnäs beskrev även varvsverksamheten i Karlstad. Den första dokumenterade varvsplatsen kan beläggas på 1850-talet – men självklart har man byggt båtar i Karlstad med omnejd långt tidigare. Ett Karlstadbygge "Klara" är känt från 1844. Ett flertal byggen var de skinnre blockskutorna – dvs lastfartyg för timmer – som seglade från Karlstad till sågverken på Vänerens södra sida. En del ångbåtar byggdes vid samma varvsplats. Kring år 1900 och in på 1900-talet byggdes en del fartyg vid Wennbergs mekaniska verkstad i Karlstad. Några exempel är förstas de fartyg som idag tillhör sällskapet Polstjärnan. Av den mekaniska verkstadens byggnader finns dock idag inga spår. Från den period då kompositbyggen med bordläggning av trä på järnspant blev vanliga – finns även en del dokumenterade Karlstadbyggen.

Transport på inre vattenvägar

Passet med rubriken "Transporter på inre vattenvägar, förr, nu och i framtiden" inleddes av Mattias Hallgren som ingår i företagsnätverket Traditionsbärarna. Han presenterade tankar och förslag på hur man kan nyttja kanalnätet till transporter av skrymmande konstruktionsdelar som används i den traditionella byggnadsvården. Som ett exempel tog han träämnena till en

takkonstruktion i en kyrkobyggnad, eller en bottenstock till en fartygsreparation. Förslaget skulle ha flera fördelar; dels kan transporten både vara ekonomiskt och miljömässigt hållbar, dels kan man genom nyttjandet visa hur kanalerna traditionellt använts och dessutom kan man tänka sig att man därigenom skulle kunna få ökad uppmärksamhet från både media och allmänheten. Mattias presenterade olika fördelar utifrån olika aktörers uppdrag. I och med presentationen finns möjlighet för fartygsägare, föreningar och institutioner att ta ställning i frågan. Mattias berörde även frågan om huruvida Transportstyrelsen skulle ställa sig positiv till sådana transporter.

Hans Eriksson, vd Strömsholms kanal, gjorde en presentation av Strömsholms kanal. Denna kanal driver sin verksamhet på flera olika sätt. Det är kommunerna Hallstahammar, Surahammar, Fagersta och Smedjebacken som är ägare. Kanalen byggdes i slutet av 1700-talet och dess främsta funktion var som transportled för stångjärn från Bergslagen till Mälaren (Borgåsund) för vidare transport till utskeppningshamnen i Stockholm. Av det 11 mil långa kanalsystemet är 1,5-2 mil grävd kanal. Under kanalens storhetstid kunde 8 pråmar i rad dras av en bogserare. För att visa hur dessa lokalt byggda pråmar såg ut byggdes en rekonstruerad pråm (med namnet "Albert") för några år sedan. När kanalen var som mest trafikerad, omkring år 1900, reste 12 000 passagerare på kanalen. De viktiga varorna var annars främst stångjärn, malm och timmer. Kunskap om Strömsholms kanal får man bland annat genom kanalens intakta arkiv – som förvaras i kommunhuset i Hallstahammar. Vad gäller kanalens ekonomi så är det främst de fyra hemkommunerna som finansierar driften. Man får även vissa bidrag från länsstyrelserna i Västmanlands och Dalarnas län. Kanalen är sedan ett antal år tillbaka byggnadsminnesförklarad – vilket innebär att underhållet helt följer gamla beprövade material och metoder. Kanalen har en egen underhållsverkstad som bland annat renoverar slussportarna som fortfarande tillverkas av trä. I samband med Erikssons presentation nämndes även idén att be Göta kanalbolaget rabattera de k-märkta fartygen som går i kanalen genom att låta dem betala de avgifter som gällde då respektive fartyg var nytt. Slutligen inbjöds alla äldre fartyg att komma till Strömsholms kanal – bara deras höjd understiger 2,5 meter (på grund av de fasta broarna).

Pågående verksamhet – Sveriges segelfartygsförening

Lars Hultqvist som är ordförande i Sveriges Segelfartygsförening (SSF) presenterade föreningens verksamhet. Han berättade något om föreningens tillblivelse samt om verksamheten idag. Några av de områden där det finns framtida utmaningar är; Transportstyrelsens avgifter för besiktningar och certifikat. De stora underhållskostnaderna, särskilt vad gäller skrovarbeten. Behörighetskrav bland annat med koppling till radiooperatör (GOC). Sätt att upprätthålla sjötiden – för att kunna behålla olika certifikat. Arbeta vidare med både olika utbildningar och utbildningsanordnare, samt slutligen frågan om momsbefrielse. Även frågan om samverkan mellan de olika nationella föreningarna inom fartygsbevarandet (förbund eller allians) nämndes som en fråga som är aktuell.

Pågående verksamhet – Sveriges Ångbåtsförening

Kjell Nordeman, ordförande i Sveriges Ångbåtsförening (SÅF) presenterade ångbåtsföreningen. På gång just nu är föreningens 25-årsjubileum som firas i Eskilstuna helgen den 29-30 oktober. Arbetet med att tillsammans bilda ett förbund eller en allians som paraplyorganisation för de föreningar som arbetar nationellt med olika typer av fartyg togs upp av Nordeman. En nödvändig utbildning för verksamma inom ångbåtsområdet är förstas ångmaskinistutbildningen. Denna utbildning har erbjudits av olika utbildningsanordnare (bl a Sjöfartshögskolan i Kalmar och Chalmers) och kommer att erbjudas vid Sjöskolan på Beckholmen i Stockholm. Nordeman tog även upp frågan om den publikation som givits ut av SÅF under flera år "Ångbåstidtabellen" där han önskade stöd från andra organisationer för att klara kostnaderna för utgivningen. Slutligen nämnde han det arbete som han tror blir allt viktigare – att arbeta gentemot de kretsar där de politiska besluten fattas – t ex genom engagemang vid Almedalsveckan i Visby.

Pågående verksamhet – Stiftelsen Skärgårdsbåten

Claes Insulander från Stiftelsen Skärgårdsbåten presenterade denna förenings speciella karaktär och verksamhet. I stiftelsen organiseras många av de större passagerarbåtar som finns i Stockholmstrakten. Genom att föreningen är majoritetsägare till tre rederier är tre ångdrivna

fartyg särskilt starkt förknippade med föreningen. Dessa fartyg är ångfartyget "Mariefred" från 1903, ångslupen "Tärnan", från 1901 samt ångfärjan "Djurgården 3" från 1897. Insulander talade om hur möjlighet att få dispens från dåvarande Sjöfartsinspektionen lett till att man i många fall fått besättningar med ganska hög medelålder. Utifrån detta betonade han betydelsen av de olika utbildningar som erbjuds inom det specifika området. Han framhöll att skötseln av ångpannan helt och fullt är det centrala för både maskinister, eldare och befälhavare. Utan väl fungerande ångpanna kan ingen ångbåtstrafik bedrivas. Slutligen erbjöd han hjälp vad gäller ekonomiskt stöd för publikationen Ångbåtstidtabellen – som nämndes av Kjell Nordeman i SÅF.

Pågående verksamhet – Båthistoriska riksförbundet

Sven Jönsson som representerade Båthistoriska Riksförbundet (BHRF) berättade om vilken typ av organisation man är. Han tog sedan upp ett par frågor som BHRF anser vara viktiga. Främst nämnde han den utvärdering som sänts ut från Sjöhistoriska museet gällande K-märkningen av fritidsbåtar. Han tog även upp frågan om övergivna båtvrak i naturen som Naturvårdsverket ser över just nu. Även Sven Jönsson nämnde ångbåtstidtabellen i sin genomgång – eftersom han själv arbetat med den.

Aktuella ämnen från Transportstyrelsen

Bo Bergström som är sektionschef vid sjöpersonalsektionen vid Transportstyrelsens sjöfartsavdelning beskrev de nya reglerna för seglande traditionsfartyg (mindre än 24 meter). Transportstyrelsen har på regeringens uppdrag sett över de regler myndigheten tidigare tagit fram. I regeringsuppdraget ingick att man skulle utforma ett regelsystem som stämmer överens med de krav som ställs i våra grannländer. Bo Bergström redovisade resultatet av den rundfrågning myndigheten gjort till Danmark, England och Tyskland. Även de krav som nämndes i det MoU (Memorandum of Understanding) som undertecknades i Wilhelmshaven år 2000 och reviderades i London 2005. Denna frivilliga internationella överenskommelse går ut på att man godtar de behörigheter som accepteras av de undertecknande nationerna. Bland de undertecknande länderna finns utöver Sverige bland annat Storbritannien, Tyskland, Danmark, Norge och Finland. Efter att ha gjort jämförelserna har man vid Transportstyrelsen beslutat sig för att sänka kraven i Sverige för seglande traditionsfartyg. I punktform innebär förslagen: Kravet på behörighet för däckmanskaper tas bort, istället ansvarar rederiet/befälhavaren för att sjömannen har tillräcklig erfarenhet och kunskap. Yachtmaster Offshore, en utbildning som finns i Storbritannien, godkänns som utbildning för seglande traditionsfartyg även i Sverige. En ny styrmansbehörighet skapas, där kravet på tjänstgöring sänks med tre månader mot tidigare regler. Samt att en ny utbildning till fartygsbefäl skapas, som är kortare än tidigare och anpassad för de seglande fartygen.

Definitionen av ett traditionsfartyg utgår från följande kriterier: framdrivningen sker med traditionellt sjömanskaper och traditionell teknik, fartyget är av kulturhistoriskt värde (eller en kopia av ett sådant), fartyget är byggt på enligt traditionella färdigheter och traditionellt sjömanskaper samt att fartygsverksamheten inte får ha ett kommersiellt syfte. Bo Bergström nämnde slutligen att man från Transportstyrelsen även ska se över kraven på ångfartyg med en maskinstyrka om högst 75 kW. Samt att man gärna återkomma till denna fråga vid nästa års fartygsforum.

Exempel på verksamhet med fartyg; "Mina – äventyr på Vänern"

Lars-Göran Nilsson från föreningen Vänergaleasen Minas vänner och Madeleine Dolk-Anjemo från Esplanadteatern i Lidköping berättade om ett teaterprojekt där fartyget står i fokus för berättelsen. År 1993 köptes Mina av Lidköpings hantverks- och sjöfartsmuseum (nuvarande Vänermuseum) till Lidköpings kommun. Men sedan 1997 ägs och drivs fartyget av föreningen. Mina byggdes 1876 på Torsö vid Vänern. Skådespelet som man tillsammans arbetar med kretsar kring pojken Johannes och fartyget. Skådespelartruppen är tänkt att främst bestå av sommarjobbade skolungdomar – där Lidköpings kommun kommer att lägga ett antal feriearbetsplatser i projektet. Scenen man nyttjar är fartygets däck – medan publiken får plats på kajen. Man planerar i nuläget för att kunna angöra 8-10 kajplatser. Tidplanen ligger på genomförande under juli månad 2012.

Inbjudan till K-märkta fartyg att boka Galärvarvspiren

Fredrik Blomqvist bjöd in de fartyg som har möjlighet att visa upp sig i Sjöhistoriska museets monter på båtmässan "Allt för sjön" i Stockholm under tidig vår. Museet har för avsikt att detta år fylla sin monter med information om de k-märkta fartyg som vill vara på plats. Flera föreningar och representanter för fartyg tackade ja till möjligheten. Att vara representerad på olika mässor är något som man kan vinna besökare och kunder på. Bland annat från Sällskapet Polstjärnan framfördes att man också behöver fundera på hur man gemensamt kan arbeta för att få in en fot även på t ex turistmässan. Claes Wollentz informerade om att Sjöhistoriska museet nu öppnar kajplats för gästande k-märkta fartyg vid Galärvarvspiren intill Vasamuseet i Stockholm. Här finns möjlighet att visa upp sig på en plats där museet håller öppet och bemannat under sommarsäsongen. Tanken är att erbjuda en central gästplats till de k-märkta fartygen för till exempel marknadsföring av sin verksamhet, samtidigt som besökarna får en växlande upplevelse då andra fartyg än museets egna visar sig vid kajen.

Behov av ekonomiskt stöd till fartygsbevarande

Behovet av ekonomiskt stöd till de kulturhistoriskt värdefulla fartygen är en grundläggande fråga. Man kan få ekonomi till olika åtgärder på olika sätt – samtidigt som man ska vara medveten om att större skrovarbeten alltid genererar stora kostnader för fartygsägaren. Från deltagarna vid fartygsforum framfördes att ökningar i de offentliga ekonomiska insatserna är nödvändiga. I samband med detta diskuterades även förändringarna i antalet ansökningar om det fartygsstöd som fördelas av Statens maritima museer (som hanteras av Sjöhistoriska museet). På senare år har både fartygsstödet och Riksantikvarieämbetets stöd till arbetslivsmuseer ökat. Samtidigt har antalet ansökningar minskat. Från Sjöhistoriska museet framfördes en uppmaning att verkligen söka stöd – även om det inte kan täcka de riktigt stora kostnaderna. Haakon Malmborg, som företräder Constantia, framförde att det är hög tid att vi alla arbetar för att tiodubbla det ekonomiska stödet eftersom situationen för var dag som går blir allt mer kritisk.

Fartygsbevarande i Danmark och Norge

Jes Kroman från danska Skibsbevaringsfonden som hanterar det statliga danska stödet till fartygsbevarande presenterade arbetet i Danmark där man har totalt 3,5 miljoner kronor per år för verksamheten. Utöver rådgivning, stöd för kompetens inom de traditionella skeppbyggnadshantverken fördelar man även ett ekonomiskt stöd till fartygsarbeten i ungefär samma nivå som Sverige. Kroman konstaterade att problematiken vad gäller transportmyndigheternas avgifter är desamma i Danmark som i Sverige. Den lågkonjunktur som ekonomin är inne i nu har bland annat påverkat de seglande fartygen som har stor charterverksamhet. I vissa fall kan man se nedgångar på omkring 60%. Även i Danmark finns en liknande åldersproblematik – där en del av de kunniga skepparna blir allt äldre. Vad gäller fartygs och båtbyggandet är det även i Danmark så att det i stor utsträckning är glasfiber som gäller. Därför är det särskilt viktigt att man från Skibsbevaringsfonden även engagerar sig i kompetensen att kunna sköta och reparera träfartyg. Han nämnde en helt ny utbildning i träskeppsbygge som man har stora förhoppningar på.

Sverre Nordmo arbetar med fartygsbevarande på norska Riksantikvaren. Han inledde med att berätta om fartyget "Hestmanden" ett lastångfartyg som överlevde konvojfart under båda världskrigen. 90 miljoner norska kronor har hittills använts till restaureringen där planerna nu reviderats för hur fartyget ska användas. En utställning ombord öppnas i november. I Norge finns en så kallad Nationell Verneplan där man påbörjat arbetet med att skydda fartyg med hjälp av lag. Det norska begreppet för lagskydd är fredning. Under år 2011 har man börjat med fredning av färjor, under 2012 ska man se över passagerarfärjorna och sedan kommer man att fortsätta med olika kategorier fartyg som t ex fiskebåtar, fraktfartyg, lotsbåtar, och lustbåtar (fritidsbåtar). I Norge bedömer Riksantikvaren vilka fartyg som anses skyddsvärda (verneverdig) – men som alltså inte har ett formellt lagskydd. De skyddsvärda fartygen får exempelvis rabatter vid olje- och elinköp. Sverre Nordmo avslutade med att berätta att även i Norge arbetar transportmyndigheterna med att förenkla regelverken för ökad enkelhet och smidighet för de kulturhistoriskt värdefulla fartygen.

Hans Kihlberg från Arbetsam – Arbetslivsmuseernas samarbetsråd informerade om denna organisation. Föreningen är en paraplyorganisation för arbetslivsmuseer – och bland



Foto: Claes Wallentz, SMM

medlemmarna finns redan många föreningar som arbetar med specifika fartyg. Arbetsam är en av de organisationer som påverkat staten att öka det ekonomiska stödet till arbetslivsmuseer (det stöd som fördelas av RAA).

Torsten Nilsson, som arbetar både för Arbetsam och på Arbetets museum, informerade om några kommande arrangemang. Den 2-3 mars 2012 är det museimässa i Norrköping, den 5-6 maj samarrangerar Sjöhistoriska museet och Arbetets museum Varvsforum i Norrköping och den 20-21 april genomförs Arbetsams årsmöte. Torsten Nilsson avslutade med att framhålla att han tror på politisk påverkan på olika sätt – Almedalsveckan i Visby är något att satsa på även för fartygsfrågorna.

Ett Maritmt Center i Karlstad

Dennis Kingsvik från ångbåtssällskapet Polstjärnan berättade om planerna på ett maritimt center i Karlstad. Bakom idéerna står inte bara sällskapet Polstjärnan utan även flera andra lokalhistoriskt engagerade föreningar. Man har känt stöd från kommunen – vilket även behövs fortsättningsvis – nu efter maktskifte i kommunfullmäktige. Platsen man vill använda har stor autentisk betydelse – vid Kanikenäset finns hamnkaptensbostaden (byggd 1859) som föreningen redan nyttjar. Här finns även café Gulan – ett intilliggande hus som använts av hamnarbetare. Intill ligger den kaj som föreningen använde i många år – men där det för närvarande finns en del andra båtar och fartyg. Platsen är en av Karlstads många hamnlägen – vilken nyttjades från andra hälften av 1800-talet. Våghuskajen som ligger på andra sidan hamnbassängen har tidigare varit i mycket dåligt skick men har nyligen genomgått en föredömlig upprustning. I nuläget finns flera förslag på hur området kan utvecklas – särskilt med hänvisning till att man på intilliggande mark uppfört ett nytt bostadsområde. Dennis Kingsvik menade att eftersom kommunen tagit ställning för att behålla hamnkaraktären vid Kanikenäset så arbetar man idogt vidare för att få till stånd det maritima centret. Efter genomgången genomfördes en bussrundtur – så att man kunde se platserna som nämndes under presentationen.

Fartygsforum avslutades med en trevlig visning av ångbåtssällskapets fartyg Polstjärnan, Tingvalla, Lusten 6, Norsälven 1 och Harge. Medlemmar från sällskapet visade runt ombord, från maskinrum till bryggan på fartygen, och bjöd på fika.

Fartygsforum 2012

Efter kort diskussion framkom att deltagarna gärna ser att Sjöhistoriska museet gärna arrangerar ett fartygsforum även 2012. Datumet sattes till den 13-14 oktober. Platsen kommer att meddelas senare.