

# SJÖHISTORISKA

## Referat från Fartygsforum 2010

Fartygsforum är en mötesplats för de som bevarar och brukar historiska fartyg. Det är ett tillfälle för ideella aktörer och myndigheter att mötas och tillsammans diskutera och samtala om angelägna frågor. Fartygsforum har hållits årligen sedan 2001 och arrangeras av Sjöhistoriska museet som ingår i Statens maritima museer. Vid planering av program för arrangemanget deltar ideella aktörer, till exempel Sveriges Segelfartygsförening och Sveriges Ångbåtsförening, Stiftelsen Skärgårdsbåten samt Transportstyrelsen och Arbetets museum.



# LÖRDAG 16 OKTOBER

*Fartygsforum 2010 hölls den 16–17 oktober på Vasamuseet. Ett sjuttiootal deltagare var anmälda och Hans-Lennart Ohlsson, museichef vid Sjöhistoriska museet, hälsade alla varmt välkomna.*

Årets arrangemang var det tionde i ordningen. Fredrik Blomqvist och Claes Wollentz från Sjöhistoriska museet summerade intrycken från tidigare fartygsforum. De första åren ägnades mycket tid åt att föreningar, både rikstäckande och lokala, fick tillfälle att presentera sig och lära känna varandras verksamhet. Fartygsforum har hela tiden också varit ett viktigt tillfälle där ideella aktörer och myndigheter – institutioner kan mötas och samtala. Genom åren har Sjöfartsverket / Sjöfartsinspektionen / Transportstyrelsen, Kustbevakningen, Riksantikvarieämbetet, Arbetets Museum, Fiskeriverket, Sjöfartshögskolorna, Norska Riksantikvarien, Danska Skibsbevaringsfonden och naturligtvis Sjöhistoriska museet medverkat i programmet.

Frageställningar som behandlats har rört bland annat regelverk, där det hänt att justeringar har skett efter diskussioner på Fartygsforum. Tid har ägnats åt bemanningsfrågor och utbildningsfrågor, T-klassning och K-märkning samt ekonomiska stödformer till fartygsbevarandet. Vi har diskuterat modellen för fartygsvärncentra och tagit upp sakfrågor som till exempel pannrevision, färgval och materialval. 2006 belystes skillnaden mellan privata projekt och föreningsprojekt, vad finns för fördelar respektive nackdelar med olika ägar- och driftformer. Marknadsföringsfrågor och hur man rekryterar nya medlemmar har flera gånger diskuterats. 2007 gjorde vi tillsammans en så kallad "swotanalys" av verksamheten där styrkor, svagheter, hot och möjligheter inom fartygsbevarandet analyserades. Det finns ett omfattande dokumentationsmaterial från dessa diskussioner samlat och referat från Fartygsforum publiceras på sjöhistoriskas webb [www.sjohistoriska.se](http://www.sjohistoriska.se).

Några problemområden som diskuterats genom åren har kommit närmare en lösning. Förståelsen för varandras villkor har ökat både föreningar emellan och mellan föreningar och myndigheter. Fartygsforum är dock inte alltid bästa tillfället för att lösa problem men erbjuder ett bra tillfälle att identifiera ömsesidiga problemområden. Det är viktigt att ideella, företag och det offentliga finner gemensamma motiv och drivkrafter att gå vidare. Ingen äger självständigt makten över genomförande utan man är beroende av varandra. Frågorna är så komplexa att en part med aldrig så goda föresatser ensam inte kan lösa uppgiften.

Efter summeringen av frågor som tidigare behandlats var det dags för nästa tema som handlade om fartygsbevarande ur ett

politiskt perspektiv. Före detta riksdagsmannen och kommunpolitikern Sören Norrby från Blidö inledde med att beskriva det politiska arbetet för historiska fartyg sedan 1970-talet och framåt. Han nämnde inledningsvis exemplet fastighetsannonsen – där det sjönära läget är en värdehöjare som kan räknas i kronor och ören Särskilt framhölls sedan betydelsen av att synliggöra värdet av det ideella arbetet. En timmes ideellt arbete värderas enligt EU:s definition till 175 kr. Det betyder att i de flesta kommuner överstiger värdet av ideellt arbete kulturförvaltningarnas budget för kulturaktiviteter. Att uppmärksamma politikerna på detta och finna gemensamma verksamheter mellan politiken, den ideella rörelsen och företag skapar alltså förutsättningar utöver vad varje enskild part förmår åstadkomma.

Riksdagsman Gunnar Andrén redogjorde därefter för de två motioner om förutsättningarna för att använda traditionsfartyg som han och Lars Hjalmered lämnade till riksdagen förra året. Lars Hjalmered, som på grund av förhinder inte själv kunde delta, koncentrerade sin motion till frågor kopplade främst till utbildning och behörigheter på skolegelfartyg medan Gunnar Andrén bland annat inriktades på indelningen av fartområden och de regler som begränsar möjligheten för bland andra s/s Blidösunds trafik.

Frågorna om utbildning, behörigheter och bemanning är nu föremål för en översyn och Andrén vill att regeringen instruerar Transportstyrelsen att ändra förutvarande Sjöfartsverkets tolkningsbeslut av EG-direktivet 98/18/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerartrafik.

Gunnar Andrén berättade att han kommer fortsätta engagera sig i frågor som berör hur man bevarar, använder och utvecklar verksamhet med historiska fartyg och fler riksdagsmotioner är att vänta. Det är klokt att vara enträgen eftersom en fråga blir politiskt "het" då det finns stark opinion för området – något som t ex kan utlösas av en uppmärksammad nyhet eller förslag till förändring.

Efter en paus med kaffe och kanelbulle var det dags för Gustaf Dillner från Transportstyrelsen att svara på frågor och redogöra för nya regler och föreskrifter. Under året har Transportstyrelsen, i enlighet med regeringens beslut att tillsynen av respektive transportslag huvudsakligen ska vara avgiftsfinansierad presenterat ett förslag till nya avgifter som under hösten varit ute på remiss. Omkring ett 50-tal yttranden har inkommit, något beslut är dock ännu inte fattat men mycket pekar på att det blir avgiftshöjningar för besiktningar. Transportstyrelsen har också fått i uppdrag av regeringen att göra en översyn av behörighets- och bemanningsregler som ska presenteras i början av 2011. Inledningsvis gäller detta främst skolegelfartyg mindre än 24 meter som nyttjas i närfart i det s k Memorandum of Understanding

(MoU) området, (fartområde A50). I samband med översynen avser Transportstyrelsen att belysa hur behörighetsfrågan hanteras av åtminstone samtliga Nordiska länder som undertecknat Memorandum of Understanding gällande traditionsfartyg.

Efter frågor och diskussion kring regler och föreskrifter kunde konstateras att utvecklingsarbetet av regelverket är en ständigt pågående process och man kan därför inte utesluta att en översyn framöver kan komma att omfatta fler kategorier av fartyg och fartområden.

Anders Berg, ordförande i Sveriges Segelfartygsförening och tidigare ordförande för European Maritime Heritage, EMH, gav en redogörelse för EMH:s organisation och rapporterade från senaste kongressen som avhölls i september i Portugal. Man kan ta del av EMH:s uppbyggnad och om de frågor som är på agendan på EMH:s hemsida [www.european-maritime-heritage.org](http://www.european-maritime-heritage.org). Anders presenterade därefter ett utkast till förslag om samarbete mellan Sveriges Segelfartygsförening och Sveriges Ångbåtsförening. För att bli slagkraftigare och kunna agera effektivare planerar man skapa ett gemensamt förbund med namnet Sveriges kulturfartygsförbund. Förebilden är hämtad från bland annat idrottsrörelsens organisation. En kort diskussion följde på detta och frågan kommer vidare behandlas inom respektive förening.

Båthistoriska Riksförbundet, (BHRF), har tillsammans med Sveriges Ångbåtsförening, (SÅF), i en skrivelse till kulturdepartementet uppmärksammat konflikten mellan arv och miljö i arbetet med att bevara det rörliga kulturarvet. Rutger Palmstierna från BHRF beskrev bakgrunden till skrivelsen. Man bedömer att konsekvensen av nuvarande regelverk och föreskrifter är att allt färre ursprungslösningar bevaras och det som är av kultur-, teknik- och arbetslivshistoriskt värde byts ut eller förvanskas. Inom tjugo år befarar BHRF och SÅF att våra ångfartyg med nuvarande regelverk inte längre kvalificerar för benämningen traditionsfartyg, och att en väsentlig del av det maritima kulturarvet också i form av veteranbåtar gått förlorad.

I skrivelsen till departementet framhålls särskilt ett par problemområden. Det rör dels läckstabilitetsfrågan där man anser att Sverige ska följa EU-rådets direktiv 98/18/EG. I enlighet med detta direktiv omfattas inte fartyg byggda före 1965 av nybyggnadskraven på läckstabilitet. Vidare tar skrivelsen upp frågan att kulturhistoriska fartyg har ett svagt eller obefintligt skydd i lagstiftningen och man vill därför se en ändring av kulturminneslagstiftningen. Skrivelsen föreslår också att undantag från kravet på septiktank bör ges för veteranbåtar.

BHRF:s och SÅF:s hemställan till departementet om att stärka bevarandet av Sveriges flytande kulturarv har sänts ut på remiss. Statens maritima museer, (SMM), har lämnat ett yttrande som Fredrik Blomqvist vid Sjöhistoriska museet redogjorde för. Vad gäller fartyg så instämmer SMM med skrivelsens förslag att Sve-

rige bör följa EU-rådets direktiv avseende läckstabilitet. SMM anser att man kan anlägga ett kulturhistoriskt perspektiv på dessa fartyg därför att de har en annan funktion än den kommersiella sjöfartens fartyg. Gällande septiktankar i veteranbåtar konstaterar SMM att det berör ett mycket begränsat antal båtar. Därför håller SMM med om den del av skrivelsens förslag där undantag från kravet på septiktank bör ges för veteranbåtar som står inför möjligheten att k-märkas av SMM.

SMM anser slutligen att skrivelsens förslag om en utvidgning av kulturminneslagstiftningen vad gäller fartyg och båtar bäst hanteras av Riksantikvarieämbetet.

Fredrik redogjorde också för det remissvar som sjöhistoriska museet lämnat till Transportstyrelsen rörande nya avgifter där museet förespråkar att k-märkta fartyg undantas från förslaget om höjda avgifter. I Transportstyrelsens förslag finns en undantagsparagraf som SMM anser kan användas till just detta.

Innan dagen avslutades på Vasamuseet berättade Claes Wollentz om utställningen Baltic Ships contemporary challenge som producerats inom samarbetet Baltic Sea Heritage Co-operation. I samarbetet ingår länderna runt Östersjön samt Norge och Island. Utställningen premiärvisades i Riga i september 2010 och består av 12 affischer som beskriver historiska fartyg runt Östersjön, hur de bevaras, används och berättar om människorna bakom skeppen. Utställningen visades under Fartygsforum och delades ut till de föreningar och intressegrupper som anmälde intresse av att få en uppsättning affischer.

På kvällen serverades en gemensam buffé på Sjöhistoriska museet. I samband med detta överlämnade museichefen Hans-Lennart Ohlsson k-märkningsplaketter till s/s Bore, isbrytare byggd 1894 på Kockums för Malmö hamn och s/s Örnén, bogserbåt byggd vid Lundby Mekaniska Verkstad 1903. Jan-Olov Blid presenterade ägaren och tog emot plaketterna.

## SÖNDAG 17 OKTOBER

Söndagens program inleddes med att Krister Bång från Klubb Maritim berättade om föreningen som grundades 1963. Man ger ut tidskriften Båtologen och bedriver stor social verksamhet. Klubb Maritim har avdelningar på 12 olika platser i landet och har totalt 4 500 medlemmar. Västra kretsen av Klubb Maritim samarbetar med Göteborgs universitet och Bohusläns Museum. Man ger ut tidskriften Länspumpen och är mycket engagerade i att dokumentera de mindre fartygen och det svenska fisket särskilt efter 1945.

Västra kretsen av Klubb Maritim har ett omfattande dokumentationsmaterial (bland annat ett stort fotoarkiv) om bevarade his-

toriska fartyg som kan vara ett stöd och hjälp i arbetet att renovera fartyg. Läs mer om Klubb Maritim på <http://klubbmaritim.com>.

Under programpunkten ”Kunskapsöverföring vid renovering av historiska fartyg” inledde Egil Bergström med att tala om planerna för ett kunskapscenter vid Träskeppsvarvet i Gamleby. Under senaste tiden har flera stora träskeppsprojekt genomförts i landet. Störst är bygget av ostindiefararen Göteborg, därefter följer bygget av briggen Gerda i Gävle, briggen Tre kronor i Stockholm och restaureringen av skonaren Vega i Gamleby.

Av de anläggningar som byggts upp för dessa projekt finns nu bara den i Gamleby kvar intakt. Ostindiefararens byggplats är ett bostadsområde, Gerdas anläggning är splittrad efter konkurs. Tre kronors verkstad är Moderna museets kontor.

Träskeppsvarvet i Gamleby kan utvecklas till ett nationellt kompetens- och kunskapscentrum som bedriver utbildning/forskning i träskeppsteknik, studier av äldre teknik och hantverk samt metodutveckling för bevarande. Planer finns att samla flera aktörer att engagera sig för att åstadkomma en långsiktig satsning på ett kunskapscentrum i träskeppsteknik vid Träskeppsvarvet. Diskussion pågår för närvarande med främst Tillväxtverket och Regionförbundet Kalmar län.

Nästa exempel på kunskapsöverföring presenterades av Patrik Zimonyi från Centrum för Maritimt Hantverk i Forsvik. Under en treårsperiod kommer ett regionalt centrum för maritimt hantverk att byggas upp. För att göra kunskapsöverföringen stabilare är samarbetet med Göteborgs universitet viktig. Här finns kontinuiteten kopplad till utbildning och forskning. En grundtanke är att man i samband med större projekt inte ska behöva uppfinna hjulet på nytt varje gång. Syftet är att bevara det flytande kulturarvet genom att bygga och restaurera båtar och fartyg på ett historiskt riktigt sätt. Särskild kompetens för ångdrivna fartyg kommer att eftersträvas. Viktigt i projektet är också att visa upp en levande verksamhet med arbetande personal för besökare vid Forsviks Bruk.

Efter Erik Nordewall II kommer nästa fartyg att flytta in i varvslokalen. Det är Sjöhistoriska museets gamla ångslup från 1880-talet som står på varvsområdet. Det blir den första av kommande renoveringar som ska genomföras. Inriktningen kommer handla mycket om nitning av stål och järnskov. Här ingår lärande processer och utbildning samt en uppbyggande av samverkan mellan näringslivet, universitet och offentlig verksamhet.

Projektet vill göra ett brett flerpartsbaserat samarbete som strävar efter att skapa mervärden i verksamhets- och destinationsutveckling, baserat på det maritima historiska och industriella kulturarvet. Projektet består av fyra delar – den maritim historiska anläggningen, maritim historisk forskning och klusterbildning, besöksnäring och näringslivsutveckling som tillsammans bildar helheten.

Genom att skapa ett nätverk för fartygsbevarande som är webbaserat vill båtbyggaren Fredrik Leijonhufvud samla kunskaper och erfarenheter av renoveringsarbeten. Nätverket är ett öppet medlemsnätverk för dem som arbetar med eller vill arbeta med att bevara det flytande kulturarvet. Här finns utrymme för alla typer av såväl arbetsfartyg som fritidsbåtar, segel-, ång- och motordrivna.

Syftet med Fartygsbevarande.se är att:

- Verka för ökad medvetenhet om värdet av att bevara bruksfartyg från alla tider.
- Stödja och utveckla opinion i frågor om fartygsbevarande och maritim kultur.
- Diskutera och ta fram riktlinjer för bevarande och levandegörande av äldre bruksfartyg.
- Samarbeta med sammanslutningar och enskilda som har intresse för kulturhistoriskt fartygsbevarande.
- Visa något av den internationella verksamheten på området.

Som sista punkt före lunch medverkade Anders Svedberg från Västsvenska turistrådet i Göteborg. Rubriken var historiska fartyg i besöksnäringens resepaket – samarbete och kvalitetskrav. Anders inledde med att beskriva hur hans egen organisation haft ganska vaga begrepp om hur stor del av besöksnäringen som kan kopplas till båt- och fartygsliv.

Man har därför på senare år särskilt studerat båtuturismen och konstaterat att Sverige är det land i världen som har flest fritidsbåtar, omkring 1 miljon båtar i vilka vi tillbringar 35 milj båt dagar, omsätter åtskilliga miljarder kronor och ger sysselsättning åt tiotusentals människor. Båtuturismen har en stor utvecklingspotential i vilken naturligtvis de historiska fartygen ingår. Anders Svedberg framhöll vikten av samarbeten mellan olika parter (paketering) där var och en ska koncentrera sig på det man är bäst på. Att underhålla och driva fartyg är en sak men att marknadsföra sig och sälja resor är en annan. Uppmaningen – med hänvisning till hur man arbetar på Västkusten – var alltså att finna samarbetspartners, arbeta långsiktigt och bygga en verksamhet som alltid kan leverera det som utlovats. Anders avslutade med

Efter lunch besöktes avslutningsvis varvsön Beckholmen där Fredrik Leijonhufvud visade runt vid de olika dockorna, berättade om öns historia och om den pågående verksamheten.

Efter några uppskattande ord från föreningarna om fördelarna med ett återkommande fartygsforum bestämdes tidpunkten för Fartygsforum 2011 till den 15-16 oktober. Plats kommer avgöras senare och meddelas i samband med att inbjudan och program skickas ut.

*Fredrik Blomqvist & Claes Wollentz*