

## Referat från Fartygsforum 2008.



Foto: Claes Wollentz, SMM

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 Statens maritima museer. Vid planering av program för arrangemanget deltar ideella aktörer, till exempel Sveriges Segelfartygsförening och Sveriges Ångbåtsförening, samt Sjöfartsinspektionen, Riksantikvarieämbetet och Arbetets museum.

Fartygsforum 2008 hölls den 18–19 oktober på Maritiman i Göteborg. Över 70 personer hade anmält sig, några fick förhinder medan andra tillkom så möteslokalen i lastrummet på Fryken var välfylld när Per Kärnman vd för Maritiman och Björn Varenius avdelningschef vid Statens maritima museer (SMM) hälsade alla välkomna.

Årets tema var Maritim Kulturmiljövård. Björn Varenius inledde med att ge en översikt hur SMM på olika sätt arbetar med ämnet. I maritim kulturmiljövård ingår till exempel frågor som rör omvandlingen av hamnar och varvsområden, det flytande kulturarvet med segel- och ångfartyg m.fl. kategorier fartyg, marinarkeologi, fyrar, farleder, sjömärken, slussar, kanaler, kranar, kunskaper, traditioner med mera.

### Något om vad som hänt sedan förra Fartygsforum

Vid fartygsforum 2007 gjordes en analys av styrkor, svagheter, hot och möjligheter gällande att bevara och bruka historiska fartyg. Vi kunde gemensamt identifiera ett antal hot mot verksamheten och konstatera att många gånger är svårigheterna av den art att en part inte

ensam kan lösa dem. Möjligheterna ligger ofta i partsammansatta samarbeten där man tillsammans arbetar för en lösning.

Under året har några mindre arbetsgrupper träffats för att behandla olika problemområden. I grupperna har ingått representanter från museer, myndigheter, ideella aktörer och lokala företrädare. Några exempel på frågor som diskuterats:

- Stiftelsen Skärgårdsbåten har tagit initiativ till att diskutera frågor kopplade att bruka passagerarångfartyg. Tillsammans med SMM har olika svårigheter och möjligheter analyserats och i diskussionen har fler parter deltagit.
- Sveriges Ångbåtsförening har tillsammans med Sjöfartshögskolan i Kalmar, Sjöfartsverket och SMM planerat för en fortsättning av ångmaskinistutbildningen.
- Frågor kopplade till bevarande av fiskefartyg med utgångspunkt i fiskefartyget Sandö på Skaftö har behandlats där lokala företrädare, Bohusläns museum och SMM träffats.
- Möjligheten att bevara den unika ångdrivna utsjöbogseraren Nordkust som riskerar att gå förlorad har engagerat flera. Arbetets museum, Sveriges Ångbåtsförening, SMM och lokala aktörer undersöker tillsammans olika alternativ för bevarande.
- Under året har personal vid SMM diskuterat maritim kulturmiljövård mer ingående med företrädare för Norska Riksantikvarien och med kollegor från Danmark i syfte att stärka kompetensen i ämnet.

Även om vardagen bjuder på svåra utmaningar för fartygsägare har några fartyg under senaste året också drabbats av osedvanligt oturliga olyckor med bränder och rejäla skador som följd. Någon fartygsägare har gett upp och låtit en grävskopa avsluta projektet medan andra bjuder ut sina fartyg till försäljning. Just nu finns flera segelfartyg till salu, det var dock ännu fler för 10 år sedan. En försäljning behöver inte innebära slutet för ett fartyg, det ger också möjligheter till att utveckla ny verksamhet.

Även om det kan se dystert ut på sina håll finns också fantastiska framgångshistorier att berätta. För alla som följt det många gånger motiga arbetet att renovera 3-mast skonaren Vega av Gamleby är det glädjande att fartyget 2008, efter 14 år på land, åter seglar. Prestationen att få Vega under segel med knappa medel och i liten organisation är mäktigt och imponerande. En annan ljuspunkt är att läsa hur man inom Västarvet ser det maritima kulturarvet som en resurs i utvecklingsarbetet inom regionen.

## Ett förändrat stöd till fartygsbevarande.

I regeringsbeslut Ku2007/3443/SAM och i regleringsbrev för budgetåret 2008 avseende Statens maritima museer står det att:

*”Statens maritima museer får i mån av tillgängliga medel lämna bidrag till bevarande och brukande av historiskt värdefulla fartyg.”*

Det betyder att det ekonomiska stödet till fartygsbevarande måste utvidgas till att omfatta alla kategorier historiskt värdefulla fartyg. SMM redovisade därför en modell för hur ett förändrat stöd kan formuleras.

K-märkningen är ett sätt att visa vad som är ett historiskt värdefullt fartyg och alltså bör kunna söka stöd till bevarande.

- K-märkningen infördes 2001, flera års erfarenhet av handläggning.

- Modellen är framtagen i samråd med ideella föreningar och myndigheter.
- Idag finns över 80 fartyg som är k-märkta, alla kategorier fartyg ingår. Fartygen presenteras med historik på [www.maritima.se](http://www.maritima.se)

Fartygs om kan k-märkas måste uppfylla följande kriterier:

- Definieras som skepp, dvs överstiga 12 m längd och 4 m bredd,
- Vara äldre än 50 år eller av sådan ålder eller karaktär att man kan anlägga ett kulturhistoriskt perspektiv på fartyget,
- Vara byggt i Sverige eller under varaktig tid gått i yrkesmässig trafik under svensk flagg eller anses vara av mycket stor vikt för främjandet av kunskapen om sjöfartshistorien i svenska farvatten.
- Om särskilda skäl föreligger kan också båtar som brukats yrkesmässigt som bogserbåtar, lastfartyg, passagerarfartyg eller tjänstefartyg erhålla beslut om k-märkning.

För att ett fartyg ska bli k-märkt måste fartygsägaren:

- Lämna in en ansökan till Statens maritima museer. Ansökningsblankett finns på [www.maritima.se](http://www.maritima.se).
- I ansökan lämnas uppgifter om fartygets nuvarande skick, fartygets historik, hur det bevaras och brukas samt framtida planer.
- Vid SMM studeras ansökningarna av en arbetsgrupp på ca 6 personer som gör en bedömning. Beslut fattas sedan av överintendenten.
- Processen sker i dialog med fartygsägaren.

Som utgångspunkt gäller att bedömningen görs *positivt* och att den ska vara ett stöd för ägaren i arbetet med fartyget. Bedömningen utgår från några huvudpunkter som till exempel det kulturhistoriska sammanhanget, tekniskt tillstånd, utrustning och tillgänglighet i verksamheten.

Ett förändrat stöd till fartygsbevarande kan utformas så att det i första hand riktas till k-märkta fartyg eller fartyg som kan bli k-märkta. Det betyder då att:

- Stödet har en kulturhistorisk inriktning med tydlig koppling till gälland regleringsbrev.
- Kriterierna är väl kända, målgruppen är tydlig och principerna framtagna i samråd med berörda aktörer och myndigheter.
- Möjligheten att söka stöd öppnas för alla kategorier av fartyg.
- Den maritima kulturmiljövården breddas och stärks.
- Synliggör att mångfalden av ideella initiativ är nödvändig och en förutsättning för att kunna bevara ett brett urval fartyg för framtiden

Målsättningen för fartygsbevarande kan utifrån detta beskrivas:

- Arbeta för att historiskt intressanta fartyg med tillhörande fysiska miljöer, kunskaper och traditioner bevaras och synliggörs.
- Stödja och stimulera arbete som syftar till att bevara och bruka ett brett urval av olika typer av historiskt intressanta fartyg för framtiden.
- Uppmuntra till engagemang i en mångfald maritimhistoriska projekt, stärka kunskapen och kompetensen inom ämnet.
- Främja verksamhet med historiskt intressanta fartyg som kommer många människor till glädje.

- Allmänt stärka insikten om *hela* det maritima kulturarvets betydelse som en resurs i samhällsutvecklingen och verka för att ideella, privata och offentliga aktörer samverkar i gemensamma projekt.

Till vad bör stöd kunna ges:

Arbeten som berättigar till stöd ska göras på sådant sätt att det *stärker fartygets kulturhistoriska värde* som det formulerats i beslutet om k-märkning.

Stöd bör kunna ges till:

- Skrovreparationer, köl, ballast, spant, knän, roder och jämförbart.
- Däck, stöttor, karmar, kappar, luckor, reling, garnering och däckshus.
- Återställa dokumenterad inredning, hytter, skans, salong, mäss.
- Master, rundhult, beslag och segel.
- Renovering av ångmaskin/panna eller traditionell motortyp och propeller.

Efter presentationen av en möjlig utveckling av stödet till fartygsbevarande var ordet fritt för frågor och diskussion.

Allmänt framfördes positiva kommentarer från såväl företrädare från föreningar som enskilda att det är bra att stödet breddas och kan sökas av alla kategorier av fartyg. Man konstaterade samtidigt att stödsumman måste höjas och verksamheten tillföras mer medel. Flera önskade att möjligheten prövas att ge stödet som lån för att undvika risken att fartygen och stödpengar förs ut ur landet. Några poängterade också betydelsen av att ge stöd till att utveckla fartygsvårncenter där kunskap och kompetens inom fartygsbevarandet kan stärkas. För flera fartyg är det inte främst bevarandet som är i centrum utan driften, verksamheten och de aktiviteter som sker runt fartygen är det centrala. Stöd bör därför ges för att stödja en levande trafik och för att bruka, driva och utveckla verksamheten som en resurs i samhället. Som avslutning på denna programpunkt tackade Björn Varenius deltagarna för värdefulla synpunkter och inlägg. SMM tar med sig dessa kommentarer i den vidare beredningen av frågan.



Foto: Claes Wollentz, SMM

## Sjöfartsinspektionen informerar och svarar på frågor.

Per Nordström stf Sjösäkerhetsdirektör berättade att:

- Sjöfartsinspektionen står inför en stor omorganisation som ska vara verksam från 1 januari 2009.
- Inspektionen kommer att ingå i en nymyndighet som får namnet Transportstyrelsen och som förutom inspektionen innehåller Luftfartsstyrelsen, Järnvägsstyrelsen, Vägtransportinspektionen, Trafikregistret, Länsstyrelserna gällande bl a körkort, Tullverket gällande bl a internationella transporttillstånd.
- Det blir alltså en myndighet med regler för sjöfart, järnväg, flyg och väg.
- Generaldirektör blir Staffan Wigert, huvudkontoret kommer att ligga i Norrköping tillsammans med flyg och sjö, järnväg och väg ligger i Borlänge.
- Finansieringen ser idag olika ut för de olika delarna och är något som den nya myndigheten raskt måste ta tag i
- Sjöfartsinspektionen har avtal med kustbevakningen gällande behörigheter, lastsäkerhet och tillstånd
- Alla sjöfartsinspektionens sysslor av idag förs över till den nya myndigheten
- Sjöfartsinspektionen har idag ca 180 medarbetare som alla går över i den nya myndigheten
- Per Nordström önskade att fartygsägare i större utsträckning gemensamt driver frågor istället för att ägare till olika typer av fartyg vänder sig till Sjöfartsinspektionen en och en med samma problem.
- Per Nordström menade att frågor av principiell natur alltid ska avgöras i Norrköping.

Frågor o svar

- Önskan om en inspektör som har hand om alla traditionsfartyg – Det finns en sådan grupp redan idag o de sitter på olika platser men har gemensamma möten mm för att ge samma svar
- Problem med Radiobehörigheten, kräver många sjödagar idag – Det är en internationell regel så den måste vi följa och kan ej påverka. Det gäller ju bara de fartyg som har beslutat sig för att röra sig på internationellt vatten annars gäller bara vanlig behörighet. Inspektionen vet att detta är ett problem och att det för högre behörigheter finns refresh kurser och de ska se över om de inte kan få till stånd något liknande för RAC.
- Vissa tar mer än 5 år på sig vid utbildningar och då förfaller de första tentornas giltighet – Detta är en självklar informationsfråga för utbildningsinstanserna och inte inspektionens ansvar.

## Om Maritiman

Per Kärnman vd för Maritiman berättade om verksamheten bland de flytande fartygen. Många fartyg är med i olika projekt såsom Försvar i förvar och sponsringsprojekt med RAÄ och Strömmakanalbolaget. Efter presentationen bjöds det på en mycket uppskattad rundvandring och visning av några av fartygen.

Kvällen avslutades med en god middag på Maritiman.

Söndag 19 oktober

## Traditionsfartygsutbildning-Ånga 750.

Kjell Nordeman ordförande i Sveriges Ångbåtsförening berättade först lite historik kring utbildningen TF-75 som har getts på Sjöfartshögskolan i Kalmar sedan 2006. Troligen startar en ny omgång av denna kurs kommande läsår.

En viktig nyhet är att det nu även finns en påbyggnadskurs benämnd TF-750 som genomförs på deltid under 2 terminer. Vissa moment i kursen, laborationer, övningar och tentamen är obligatoriska. Mer om utbildningen finns på [www.sjofartshogskolan.se](http://www.sjofartshogskolan.se).

## Om Västarvet

Bosse Lagerqvist från Göteborgs universitet redogjorde för Västarvets organisation och målsättning. Västarvet består av de många olika regionalt finansierade institutioner som ligger i Västra Götalandsregionen, ett landskap med längre kuststräcka utefter sina insjöar än efter kusten. Man har inom Västarvet sagt att en viktig del till regional utveckling är naturen och det kulturella arvet.

Man har tagit fram en utvecklingsplan i vilken det bland annat framhålls:

- Intentionerna är att utveckla kulturarvet, både det maritima och industriella, skapa samarbeten mellan det civila och det offentliga samhället, välja några starka platser, skapa förutsättning för finansiering från både offentliga medel, frivilliga insatser och från näringslivet.
- Målen är att belysa att kulturarvet är viktigt för utvecklingen, att det ger en lokal förankring och förstärkning och att det sprider kunskap och väcker intresse.
- De utvalda platserna ska vara i projektform, nytänkande och kreativa, utanför ordinarie verksamhet och ha en motfinansieringsprincip.
- Offentliga sektorn ger stöd och koordinering och med de gemensamma ekonomiska resultaten bildas fonder ur vilka projekten kan äska pengar.
- Sedan berättade Bosse Lagerqvist om hur arbetet kring Forsvik ser ut, en av de platser som man valt att fokusera på. Här finns idag industriminnen, aktivt varv mm men i framtiden även ett fartygsvärnscentrum, återvinning av gamla plastbåtar, vinterförvaring/varv, kapellmakeri, utbildningsverksamhet mm.
- 

## Västkustskutornas samrådsgrupp

Lennart Martinsson ordförande i Västkustskutornas samrådsgrupp berättade om verksamheten och gav en bakgrund till hur allt startade med seglande skolfartyg på 1950-talet. Idag ingår 30 segelfartyg som ägs av olika föreningar samarbetet. Man träffas 4 gånger/år för att diskutera regler, program mm. En av träffarna är tillsammans med sjöfartsinspektionen. Årligen arrangerar man en gemensam kappsegling som brukar locka ca 20 fartyg. En hälsning från Lennart Martinsson var att alla som behöver nya krafter till sina fartyg inte ska glömma bort skolfartyget Gunilla, den seglande gymnasieskolan, där ungdomarna efter utbildningen har sjöpraktik i bagaget.

## Sällskapet Ångbåten

Ingvar Kronhamn berättade om Sällskapet Ångbåten som äger ångfartyget Bohuslän och svarar för driften av Färjan 4. Sällskapet tillkom på 1960-talet då ångaren Bohuslän hotades av upphuggning. Bohuslän är Västkustens sista passagerarångare och Sveriges största ångmaskindrivna fartyg i reguljär drift. Hon byggdes 1914 på Eriksbergs Mekaniska Verkstad och gick i mer än 40 år på traden Göteborg - Lysekil - Smögen - Gravarne (nuvarande Kungshamn). Bohuslän nyttjades också för så kallad "inköpstrafik" i Öresund och senare mellan Strömstad och norska hamnar. Hösten 1963 lades hon upp, och två år senare såldes hon till upphuggning. Hon räddades då av en skara entusiaster, som 1965 bildade Sällskapet Ångbåten. Efter ett intensivt upprustningsarbete gick ångaren redan nästa sommar åter i sina gamla farvatten. Sedan dess seglar Bohuslän varje sommar i de vatten hon en gång byggdes för med maskin och panna i original och salonger nära nog som vid leveransen 1914. Bohuslän har 60 gångdagar per år – 30 beställda turer och 30 öppna Färjan 4 ägs av Göteborgs Sjöfartsmuseum och Sällskapet Ångbåten svarar för driften.

## Arbetets museum

Torsten Nilsson från Arbetets museum informerade om verksamheten inom ArbetSam och gav flera exempel på hur man går tillväga för att rekrytera nya eldsjälar till föreningslivet. Arbetets museum satsar mycket på utbildning och på museets hemsida presenteras dessa. Se [www.arbetetsmuseum.se](http://www.arbetetsmuseum.se). Den 21 november är det till exempel en utbildning "Money makes the world go around" som handlar om hur man söker projektpengar. Arbetets museum är ett nationellt museum och verkar i hela landet. Ett sätt är det speciella ansvar man tar för de över 1300 arbetslivsmuseer som finns. Antalet arbetslivsmuseer och miljöer som berättar arbetslivets historia växer för varje år. Arbetslivsmuseerna kan vara mycket olika. Det gemensamma är dock att de fokuserar på människor, kvinnor och män, och deras arbete. Ett arbetslivsmuseum vill spegla helheter och berätta bygdens industriella historia med utgångspunkt från arbetsplatsen. Målet är att skapa möten mellan eldsjälar, personal, besökare och historiska gestalter från olika tider.

## Hur går vi vidare?

Nästa fartygsforum bestämdes till den 17-18 oktober 2009 i Norrköping hos Arbetets museum. Maila förslag till Claes Wollentz. [claes.wollentz@maritima.se](mailto:claes.wollentz@maritima.se) om frågor och ämnen att ta upp på då.

Ämnen som dök upp denna helg var: ekonomi, nya medlemmar, marknadsföring, genus, EU-bidrag, ta fram strategi och vilka strategier behöver vi, segelfartygens däcksbefäl, hur skapar vi fler Forsvik/Beckholmen, utveckling av fartygsstödet, belysa de bra exemplen inte bara K-märkning, hur ska vi bli en röst gentemot myndigheter, ska det finnas en TF förening, hur får vi med fartyg i våra föreningar som inte är medlemmar idag – tex diseldrivna, hur ser organisationerna ut i andra länder med mera.

Av detta resonemang åtog sig Tommy Andersson, Isolda Ekonomisk förening, att inför nästa Fartygsforum försöka skapa möjlighet att ha ett förmöte med en arbetsgrupp. Tommy Andersson skickar ut en kallelse om detta separat.

Fartygsforum 2008 avslutades med en underbar rundtur bland Göteborgs hamnar med Färjan 4 och dess mycket kunnig guide, Ingvar Kronhamn



Foto: Claes Wollentz, SMM

Vid pennan,  
Karin Meddings och Claes Wollentz