



S/S Trafik, Foto: Terje Fredh, Sjöhistoriska museets bildarkiv

SMM Dnr: 3.2.2-2017-1063

Minnesanteckningar Fartygsforum 2017 i Hjo

Lördag 14 oktober

Årets fartygsforum genomfördes med Sällskapet S/S Trafiks Vänner, i västgötska Hjo, som värd. Lördagen den 14 oktober hölls presentationerna i samlingsalen på hotell Bellevue med utsikt över Vätterns vatten och Hjo hamn där ångaren Trafik ligger förtöjd. Välkomsthälsningar framfördes dels av Göran Jonsson som är ordförande i Sällskapet Trafiks vänner – dels av Sophie Nyman som är avdelningschef på Statens maritima museer. Sophie konstaterade att även om detta är hennes första Fartygsforum – så är nätverksmötet något som pågått under en lång följd av år. I år är det sjutton år sedan första Fartygsforum arrangerades. Mötet inleddes därefter med en kort presentationsrunda där de drygt femtio deltagarna presenterade sig själva och vilket fartyg de kommer från.

S/S Trafik, fartygets historia och om trafiken

Den första presentationen hölls av Göran Jonsson från S/S Trafik. Fartyget byggdes 1892 på Bergsunds mekaniska verkstad i Stockholm. Måtten på fartyget är anpassade för att kunna passera Göta kanals slussar. Funktionen var den traditionella i det sena 1800-talet att transportera främst gods men även passagerare. Sjöfarten knöt samman de transporter som gick på järnväg till hamnarna. Godset har onekligen varit av mycket olika karaktär som spannmål, socker, levande kreatur och mjöl. De hamnar som varit viktigast för sjöfarten i Hjo är Hästholmen på andra sidan Vättern, Visingsö, Motala, och Jönköping. Göran berättade om olika tillfällen då fartyget varit nära undergången – som då en så världslig sak som kläderna ur en packning orsakade att rodret inte gick att rubba. Eller när befälhavaren och styrmannen inte var eniga om varken avgångstid eller kurs och resultatet blev en grundstötning med en rejäl reva i plåten – men där fartyget räddades av att stå kvar på grundet.



Ur Anders Engdahls samling <http://www.tugboatlars.se>

S/S Trafik ingick även i de fartyg som deltog i arbetena kring bärgandet av ångaren Per Brahe 1918. Efter en förändring av rederiet – där staden gick in på 1930 talet fortsatte yrkestrafiken fram till 1958. Fartyget lades upp, många hoppades på skrotning – men tack vare ett initiativ att låta fartyget fungera som stillaliggande sommarcafé blev hon kvar i Hjo. När så underhållsbehovet gjorde sig allvarligt påmint var slutet än en gång nära – det sena 1960-talet var skicket på fartyget problematiskt.

Det är i detta läge som Trafiks nya historia börjar. En grupp entusiaster ville inte låta fartyget försvinna, man engagerade folk i staden och lyckades rädda fartyget en andra gång. Mycket behövde göras och kostnaderna var stora. Stora delar av skrovets plåt behövde bytas ut, tak och däck behövde ersättas. Men man lyckades, efter reparationer som gjordes av den nybildade föreningens medlemmar – och med särskild kunskap av f d maskinisten Lundström som mönstrat på fartyget 1919. Göran beskrev de första åren (efter att föreningen fått köpa fartyget för 5001 kronor – en krona mer än skrotvärdet). Med stora arrangemang för att få in medel till renoveringen. Allmänheten kunde köpa andelar i fartyget. Man gjorde olika typer av insamlingar och arrangemang. På det höga värdet av det Hjo-borna skänkte till auktioner och loppmarknader kunde man avläsa det lokala engagemanget även från dem som inte var medlemmar i föreningen. Både Göran själv – men också många andra av pionjärerna som var med på 1960-talet finns fortfarande kvar som engagerade medlemmar. Flera av dem fanns på i auditoriet idag. Det omfattande reparationsarbetet tog över fem år. År 1977 gick Trafik för egen maskin åter till hemstaden – 20 000 människor mötte fartyget (Hjo kommun har idag drygt 6 000 invånare).

Man har från föreningens sida nu kört 40 sommarsäsonger, år 1978 fick man sitt passagerarcertifikat – och man har kontinuerlig kontakt med Transportstyrelsen för att fartyget och dess besättning ska

upprätthålla de krav som ställs för sjösäkerheten. Göran kunde stolt berätta att fartyget utsetts till Århundradets Hjo-bo, att fartyget är k-märkt i den högsta klassen, d v s synnerligen kulturhistoriskt värdefullt och att man 2013 glädde sig åt utmärkelsen Årets arbetslivsmuseum. Bland de föreningsaktiva både ombord och i styrelsen finns en kombination av medlemmar med både ganska hög och betydligt lägre ålder. Nere i maskin brukar veteranen Göran Jonsson arbeta sida vid sida med eldaren Anton som är knappt hälften så gammal...

Generationsväxling och kunskapsöverföring

Helena Törnqvist som är arbetslivsintendent på Arbetets museum i Norrköping inledde denna punkt som är en viktig fråga för alla. Helenas grundläggande uppfattning är att idéer om hur man kan göra en generationsväxling redan finns hos föreningar, stiftelser och andra fartygsägare. Det handlar snarare om att vi delar med oss av våra idéer. För att få med sig tankar från deltagarna vid Fartygsforum delade Helena ut post-it-lappar där man fick skriva ned dels det man anser vara de största utmaningarna nu, dels exempel på hur man själv ser på vad som kan göras? De viktigaste frågorna som man behöver ställa sig är: Hur ser det ut idag? Vilka förändringar har skett? Vad kan vi lära av varandra? Hon pratade även om saker som olika typer av organisationsform. Upp till diskussion var då t ex fördelen att ha en ekonomisk förening i förhållande till t ex en stiftelse. De engagerade i ångdrivna f d örlogsfartyget Sprängaren har fått rådet att satsa på en Det juridiska kring att göra ändringar i verksamheten hos en stiftelse är mycket omfattande och tidsödande. Från Föreningen Stiftelsen Skärgårdsbåten underströk man att just denna organisation alltså inte är en stiftelse annat än till namnet. Claes Wollentz från Sjöhistoriska/SMM menade att på många skolsegelfartyg dominerar ungdomar och inte sällan tjejer i besättningarna medan styrelser som driver verksamheten domineras av folk som är lite äldre, ofta män. I olika faser i livet engagerar man sig på det sätt som passar åldern. Helena framhöll även att det kan finnas goda erfarenheter inom andra delar av föreningsvärlden runt det rörliga kulturarvet – t ex de järnvägshistoriska föreningarna står inför stora utmaningar – där likheterna inte bara handlar om att de har lika stora och komplexa ångmaskiner – utan även att de måste förhålla sig till och passa in i trafiksäkerheten för att få nyttja det allmänna järnvägsnätet.

Information från Transportstyrelsen

Inledningsvis nämnde Tomas Olsson något om de nya nationella föreskrifter De nya reglerna gäller från den 1 juni 2017 för den som använder sitt fartyg yrkesmässigt. Reglerna är funktionsbaserade, vilket innebär att istället för att tala om exakt hur något ska göras, talar reglerna om vad som ska uppnås. Det ger möjligheter som passar allt från en ångdriven passagerarbåt på insjövattnen till ett skolsegelfartyg som seglar från Stockholm till Gotland. Kort nämnde samt om Transportstyrelsens regeringsuppdrag avseende bemanning & behörigheter (RUBB). Syftet med detta uppdrag är att ge ökade möjligheter för sjömän inom skärgårdstrafiken att tillgodoräkna sig tillräcklig behörighetsgivande tjänstgöring, samt att rederierna ska få ökade möjligheter att bemanna sina fartyg. De nya behörighetsreglerna för inre fart ska träda i kraft 2018-01-01. Föreskriftsförslagen har skickat på remiss och omremiss under 2017.

Det Tomas gick in djupare på var EKAN, där fartygsägare kommer att göra s k självdeklarationer i detta nya system. Myndigheten har påbörjat arbetet med att kontakta fartygsägare som kommer att omfattas av det nya regelverket – här är det frågan om fartyg som genom sin verksamhet bedriver någon form av passagerarfart och som har passagerarcertifikat. Under presentationen gick Tomas igenom det digitala verktyg som kommer att användas för att ge deltagarna ett begrepp om hur självdeklarationerna är tänkta att fungera. Eftersom en sammanfattning här skulle bli alltför förenklad hänvisar vi till den instruktion som kan ses på Transportstyrelsens hemsida:

<https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Fartyg/nationell-sjofart/egenkontroll-och-tillsyn/>

De lättnader och avgiftsbefrielser som tillkommer endast de fartyg som är k-märkta (av Sjöhistoriska/SMM) och t-klassade (av Transportstyrelsen). Lättnaderna gäller enbart själva fartyget – medan däremot kostnader som besättningsmedlemmar har för olika typer av utbildningar och kompetenser inte omfattas av rabatteringen.

Arbetet inom Transporthistoriskt nätverk och kulturarvspropositionen

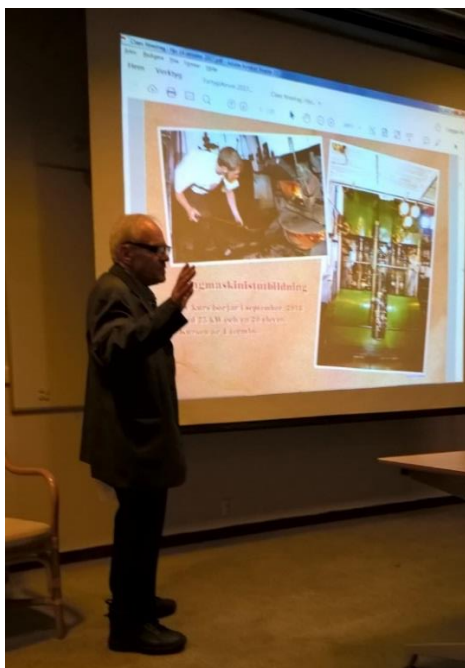
Helena Törnqvist beskrev dels kortfattat att det Transporthistoriska nätverket är en sammanslutning av en rad olika organisationer som engagerar sig i det rörliga kulturarvet. Här finns tåg, bilar, fartyg och flyg. En av nätverkets viktigaste inställningar är att man önskar en stärkt bevaranderätt. Hon berättade att man fått möjlighet att träffa kulturdepartementet vid några tillfällen – och att man därutöver dels haft kontakt med riksdagsledamöter från de olika partierna, vilket bl a resulterat i att riksdagen givit i uppdrag åt regeringen att skyndsamt se över just en stärkt bevaranderätt. Det maritima kulturarvet företräds i nätverket av Båthistoriska riksförbundet (BHRF) och Sveriges ångbåtsförening (SÅF). Under Almedalsveckan 2017 diskuterades bland annat vad denna skyndsamt kommer att innebära både vad gäller tidsplan och hur frågan ska utredas. Ännu har ingen utredning tillsatts av regeringen i denna fråga.



Inför panelsamtal i Almedalen 2017, foto från ArbetSams hemsida.

Aktuellt om ångmaskinistutbildning 750 & 75

Claes Insulander som är engagerad i både drift och trafik för flera olika ångbåtar i Stockholm höll en presentation med utgångspunkt i behovet av maskinistutbildningar för både större och mindre ångfartyg. Ungefär 2/3 av landets passagerarångare har en ångmaskin på 75 kW medan 1/3 har ångmaskiner på 750kW. Visserligen har tidigare utbildningarna getts på t ex Sjöfartshögskolan i Kalmar – men för en ideellt engagerad maskinist som gör arbete och utbildning på sin fritid – har det trots detta varit för stora kostnader för att tillgängliggöra sig utbildningen. Det glädjande i sammanhanget är att utbildningen vad gäller 750 kW nu kommer att erbjudas på distans. Kursen kommer att ges från september 2018 – med plats för 20 elever/studenter. Man förhåller sig till de studieplaner som gäller inom det ordinarie högskolesystemet – vilket innebär att utbildningen i sig kan hållas kostnadsfri. Den som är intresserad kan höra av sig till Claes Insulander på tel 070-669 88 55, eller via e-post: claes.insulander@telia.com. Håkan Johansson, som är ordförande i SÅF skulle deltagit i denna presentation – men var tyvärr tvungen att ställa in av oförutsedda skäl. Anders Svenson från Trafik understödde presentationen.



Claes Insulander berättar om utbildningarna. Till höger en modell av en ångmaskin i Sjöhistoriska museets samlingar.
Foto: Fredrik Blomqvist/SMM respektive Anneli Karlsson/SMM

Information från Sveriges Segelfartygsförbund & Sveriges Ångbåtsförening

Kerstin Bergström som sitter med som suppleant i styrelsen för SSF berättade bl a att man inom organisationen haft ett årsmöte i Norrköping under våren. Av olika skäl var deltagarantalet den gången inte så stort.

Sven Jönsson från Sveriges Ångbåtsförening berättade om det kommande 200 årsjubileet av ångbåtstrafiken – det blir sommaren 2018 200 år sedan Samuel Owen erbjöd passagerare att åka med den revolutionerande ångbåten. Under båtmässan allt för sjön kommer den kulturhistoriska

avdelningen ha temat ångbåtstrafiken 2090 år. Förhoppningen är att de ångbåtar och ångfartyg som kan och vill deltar i en ångbåtsparad på samma sträcka där de först turerna gick – från Riddarholmen i centrala Stockholm – ut till Drottningholm på Lovön.

Ett ungdomsprojekt hos Mjörns ångbåtsförening

Jonas Svantesson och Fredrik Wiberg berättade och visade några bilder för att beskriva ett ungdomsprojekt som man driver sedan en tid tillbaka.

I föreningen renoverar man den lilla ångbåten Sanna är en liten ångbåt, ungefär 7 m lång och 2 m bred. Skrovet är nitat och är troligen från sent 1800-tal. Både maskin och skrov är troligen tillverkade i Norge. Pannan är en skottpanna från 1913 som har ett förflutet i flottan. Båten är i nuläget som en byggsats och poängen med projektet är utöver att väcka intresse för tekniken kring ångbåtar att en grupp ungdomar ska renovera båten till körklart skick. Ungdomar i 15-årsåldern får stöd och hjälp av föreningens mer erfarna medlemmar. Under renoveringen får man lära sig praktiska handgrepp som att svetsa eller använda sig av vinkelslip. Det ingår dessutom en hel del teori om verktyg, båtar och ångmaskiner. Man träffas ungefär varannan söndag (10-15) och därutöver arbetar en del medlemmar och ungdomar med Sanna på de vanliga arbetskvällarna på måndagar. Idag är det ett tiotal ungdomar engagerade i projektet, både killar och tjejer i blandade åldrar. Projektet har ekonomiskt stöd av ett antal finansiärer bl a Alingsås Kommun. Presentationen från Alingsås väckte stor entusiasm – särskilt med tanke på den ständigt återkommande diskussionen om generationsväxling och kunskapsöverföring.

Fartygsforum 2018 i Lysekil

Under diskussionerna som följde i slutet av lördagens program kom ett förslag på vilken ort som ska vara värd för nästa års Fartygsforum. Förslaget är att **Fartygsforum 2018 arrangeras den 13-14 oktober i Lysekil.**



Gemensam middag på Hotell Bellevue. Foto: Claes Wollentz/SMM

Söndag 15 oktober

Besök ombord på S/S Trafik

Söndagen inleddes med besök ombord på S/S Trafik som ligger vinterförtöjd i hamnen i Hjo. Sällskapet medlemmar berättade och visade upp fartyget. Man kunde besöka maskinrummet och diskutera med maskinist och eldare, man kunde se salongerna och spana ned i lastrummet. Det fanns möjlighet att ställa sig vid ratten eller besöka fartygets olika däck.



Till vänster Anders Svenson som till vardags är kassör i S/S Trafiks vänner och som har stått för mycket av planeringen av årets Fartygsforum. Busstransporter, lokaler, restaurangbokning och museibesök. I mitten Göran Jonsson som är ordförande i S/S Trafiks vänner och till höger Seved Gerlicke, vice ordförande. Foto: Fredrik Blomqvist/SMM



Ångaren Trafik i hamnen där vattnet är grumligt av den pågående muddringen. Foto: Fredrik Blomqvist/SMM



Basutställningen på Dalénmuseet. Foto: Fredrik Blomqvist/SMM

Gustaf Dalénmuseet

Fartygsforum avslutades i Dalénmuseet i Stenstorp. Uppfinnaren och nobelpristagaren Gustaf Dalén är född och uppvuxen i Skräddaregården i det västgötska stationssamhället. Daléns uppfinningsrikedom fanns där redan i hans unga år. Museet berättar historien om de uppfinningar som revolutionerade sjösäkerheten och effektiviserade fyrväsendet. Man presenterar även andra viktiga delar av företaget AGA:s (Aktiebolaget Gas Ackumulator) verksamhet. Deltagarna guidades av två av museets mycket kunniga och engagerade guider. Dalénmuseet i Stenstorp drivs av Gustaf Dalénsällskapet. Museet är inrymt i ett före detta tingshus och kan varmt rekommenderas till den som inte varit där tidigare.

Vid anteckningsblocket Fredrik Blomqvist

SJÖHISTORISKA
en del av STATENS **MARITIMA** MUSEER