



Skandiamuseet & Asta af Smögens fördäck. Foto: Fredrik Blomqvist/SMM

Minnesanteckningar Fartygsforum 2018 i Lysekil

Lördag 13 oktober

Platsen för fartygsforum 2018 var Lysekil. Genom välvilliga samarbeten både med föreningen Laurin och de k-märkta fartygen Asta af Smögen, Heimdal, Soten och Kvartsita fick årets seminarium en intressant och fascinerande inramning. Programmet görs möjligt genom att både ideella organisationer och offentliga aktörer ställer upp utan ersättning – något som både deltagare och arrangören Sjöhistoriska museet är tacksam för. Lokalerna som användes för lördagens presentationer var föreningen Laurins lokaler i Skandiaverkens gamla lokaler. Efter en presentationsrunda av de drygt 60 deltagarna inledde Leif Gullersby, ordförande i föreningen Laurin, programmet.

Föreningen Laurin & Skandiamuseet

Leif Gullersby berättade om entreprenören och motorkonstruktör Lars Laurin och hans verksamhet. Tillsammans med Karl Forsström grundade han 1899 Lysekils Mekaniska Verkstad. Produktionen var inledningsvis inriktad på behoven i konservindustrin. Tre år senare tog man fram den första motorn och efter bara några få år dominerade motorproduktionen för främst fiskebåtar verkstadens produktion. De stryktåliga tändkulemotorerna blev ett signum för företaget, som 1920 bytte namn till Skandiaverken. Företagets utveckling är en viktig del av både Lysekils och den allmänna industrihistorien. De olika ägare som Skandiaverken haft genom tiderna har å ena sidan hållit en kontinuerlig produktion – t ex började man 1933 leverera dieselmotorer. Produktionen av tändkulemotorer fortsatte dock till 1960-talet. I slutet av Skandiaverkens ekonomiska historia sysselsatte man sig med främst reservdelar i fabrikslokalerna i Lysekil. I slutet av 1980-talet lades verksamheten ned.

Leif Gullersby berättade att föreningen L. Laurin grundades 1993 och idag har runt 1200 medlemmar. Man äger de lokaler där man driver museiverksamhet och även de intilliggande föreningslokaler, som nyttjas vid årets fartygsforum. I själva verket är detta de gamla verkstadslokaler som fanns redan på Laurins tid. I museet finns en stor samling fungerande Skandiamotorer. En viktig del av föreningens verksamhet är bogserbåten Harry som föreningen äger och driver turtrafik med. Harry byggdes redan 1887. Den ursprungliga ångmaskinen byttes 1950 ut mot en 300 hk Skandiamotor. Efter lång yrkestrafik köptes fartyget (som 1974 fått namnet Harry) år 1993 till föreningen L. Laurin. Utöver museiverksamheten och driften av museifartyget Harry ger man även ut en medlemsskrift "Spridaren". Föreningens aktiviteter blir särskilt synliga under tändkulans dag då man fyller både det gamla fabriksområdet och hamnen med dunkande tändkulemotorer. Leif avslutade med att berätta att skälet till att vi inte kan besöka bogserbåten Harry under fartygsforum är eftersom fartyget just nu är på varv för att göra plåtarbeten – något man fått visst stöd från SMM till.

T/S Westkust – framgångar & hinder

Per Berg från segelfartyget Westkust berättade om verksamheten med fartyget. Tremastskonaren Westkust är byggd 1932 i Sjötorp. Hon lastade oftast sten, sågade trävaror, gödningsmedel, salt, kol och andra torra laster, vilket har skonat skrovet och behållit det i gott skick. Cementlaster som blev många skutors öde togs mycket sällan ombord på Westkust. Även Westkust blev så småningom av med sina master och blev ett rent maskindrivet lastfartyg. I slutet av 1960-talet köptes fartyget in av en ägare som ville driva skolsegelverksamhet ombord. Då återställdes fartygets rigg till ursprunglig disposition, samtidigt som lastrummet byggdes om till sov- och samlingssal. Orust skolfartygsförening och stiftelse tog ganska snart över fartyget och har sedan dess bedrivit skolseglingar med T/S Westkust. Eftersom verksamheten drivs ideellt pågår avriggning just nu – vilket innebar att Westkust tyvärr inte kunde finnas på plats i Lysekil under mötet. Per berättade bland annat om den verksamhet med skolseglingar som man bedriver. Han framhöll att även om man genomför en bra segelverksamhet så finns vissa bekymmer – framförallt vad gäller att kontinuerligt ha behörigt folk ombord så att seglingarna kan bedrivas säkert och ansvarsfullt. Man har under ett i övrigt ganska framgångsrikt år varit tvungen att ställa in vid enstaka tillfällen. Per beskrev även de olika seglingar som man erbjuder allmänheten och grupper.

Även Lennart Martinsson från Kvartsita framhöll betydelsen och bristen på behörigt sjöfolk ombord – just de delar av sommaren då verksamheten är som störst är också konkurrensen om de som har rätt behörigheter också störst. Detta är ett bekymmer som gäller generellt för de äldre fartygen – och kan kopplas till att färre personer utbildar sig till sjöbefäl.



Seglarskola på T/S Westkust – foto från T/S Westkusts /Orust skolfartygsförenings hemsida.

Generationsväxling och kunskapsöverföring 2

Under fartygsforum i Hjo, förra året, höll Helena Törnqvist från Arbetets museum en workshop där deltagarna fick lämna in sina synpunkter och erfarenheter av hur man kan arbeta med kunskapsöverföring och generationsväxling. Nu höll hon en presentation där en bearbetning av svaren från den gången sammanstälts. I korta drag kan man konstatera att det visserligen finns en problematik som handlar om att överföring av djupa kunskaper kan vara ett problem – samtidigt som det fanns många idéer om hur man kan arbeta med frågan. Bland annat beskrevs ungdomsprojekt som ett sätt att överföra kunskap. Att nya medlemmar, som i många fall kan vara nyblivna pensionärer eller sk 55+-are, känner sig välkomna och därmed vill engagera sig i verksamheten är ett annat sätt. Viss specifik kompetens kan bara överföras genom att man själv får vara med och utföra arbetsuppgiften i samverkan med någon mer erfaren kamrat i föreningen. Frågan om organisationsform kan, enligt Helena, också vara skäl att se över, t ex vid en generationsväxling som gäller ägande eller liknande. Den organisationsform man har kanske inte alltid är den optimala för den egna verksamheten.

Information från Transportstyrelsen

Enhetschefen Fredrik Hellsberg och fartygsinspektören Tomas Olsson från Transportstyrelsen höll en kortare presentation där de reflekterade över hur det nya självdeklarationssystemet EKAN fungerat. Systemet som tagits i bruk sedan förra året har, i vanlig ordning, ett antal barnsjukdomar – som bl a har med hur de digitala blanketterna kan anpassas och göras mer användarvänliga. De konstaterade att införandet av denna nya självdeklaration på det hela taget fungerat ganska väl. Fredrik noterade att eftersom många av frågorna gällde hur Transportstyrelsen arbetar med behörigheter och bemanning bör man från myndigheten till nästa fartygsforum skicka expertis på det området.

Fredrik & Tomas berättade även att 5-15 m båtar också ska inarbetas i systemet till april 2019, i de fall båtägarna bedriver yrkessjöfart. Se vidare information och kontaktuppgifter på:

www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/

Ekonomiskt stöd till kulturarvsarbete

Tove Holm från Riksantikvarieämbetet presenterade det nya utökade ekonomiska stödet: ”Bidrag till kulturarvsarbete”. Tidigare fördelade RAÄ ett bidrag som kallades stöd till arbetslivsmuseer. Grundtanken med det utökade stödet är att det ska gå till tidsbegränsade projekt kopplat till ideellt kulturarvsarbete. Efter att stödet breddades 2017 kan även hembygdsföreningar och andra som jobbar ideellt med kulturarvsarbete söka bidrag till tidsbegränsade projekt. En utgångspunkt från regeringen är dock att stödet till arbetslivsmuseer inte ska minska – och därför fördubblades stödet från 8 till 16 miljoner kronor per år. Det övergripande ändamålet med bidraget är att öka delaktigheten i kulturarvsarbetet och allmänhetens tillgång till kulturarvet. Som tidsplanerna ser ut nu lyses stödet ut i januari månad och ansökningar kan sedan lämnas in till och med februari. Beslut fattas av RAÄ under maj månad. Om ett projekt förändras efter att man fått medel till det ska man kontakta RAÄ så att inte slutrapporteringen (som görs när projektet avslutats) handlar om något annat än det man fått medel till. Tove beskrev även sättet man ansöker på – där den ena halvan handlar om ens egen organisation, allmänhetens tillgång till arbetet och hur man arbetar med frågor som gäller jämställdhet, mångfald, funktionshinderfrågor och ungdomsperspektiv. Tove underströk att det viktiga är att man reflekterar över sin egen verksamhet i förhållande till dessa frågor – även om man inte alltid kan lösa t ex en total tillgänglighet. Den andra halvan av ansökan utgörs av en noggrann beskrivning av det projekt man vill genomföra. Här betonas syfte, vad som ska göras, tidsplan och förväntade resultat. Tove avslutade med att säga att projekt som är inriktade på byggnadsvård inte prioriteras – eftersom man då kan söka andra pengar hos var och en av landets länsstyrelser. Angående vilka syften etc man kan söka medel för så kommer detta tydligt att klargöras på www.raa.se när bidraget lyses ut i början av nästa år.

Under bensträckaren visades dels ett bildspel från sensommarens ångbåtsevenemang i Stockholm; *Ångbåten 200 år* samt fotografier från de båda k-märkta fartygen *Asta af Smögen* och *Dynäs II*.



Ångbåten 200 år firades den 26 augusti i Stockholm. Här S/S Mariefred utanför Drottningholm.
Foto: Fredrik Blomqvist/SMM

Information från Sveriges Ångbåtsförening – problematiken om fossila bränslen

Kjell Nordeman och Sven Jönsson från Sveriges ångbåtsförening (SÅF) tog upp en fråga som diskuteras inom miljöpolitiken idag – nämligen den om hur man ska se på fossila bränslen med koppling till de fartyg mm som drivs på detta traditionella sätt. Kjell refererade till att flera ångfartyg/rederier och även andra landbaserade anläggningar får klagomål på röklukt och sot. För att råda bot på detta kan man tvingas till kostsamma, och delvis onödiga ombyggnationer av anläggningarna. Fokus för frågorna handlar om de fartyg vars ångpannor är avsedda för stenkol som huvudsakligt bränsle. Kontrasten mellan de röstsvaga människor och organisationer som uppskattar lukten av stenkolsrök står i konflikt med röststarka personer och institutioner som hävdar nolltolerans mot fossila bränslen. Med tanke på den korta säsongen och det i sammanhanget mycket lilla antalet fartyg som av kulturhistoriska skäl fortfarande eldas med t ex stenkol så är det viktigt att tydliggöra proportionerna gentemot det totala utsläppet från alla motordrivna fordon, industrier och förbränningsanläggningar. Kjell framhöll att ångsjöfartens del i dessa utsläpp är mycket liten. För att kunskapen om den industriella revolutionen är ångmaskinen helt central. Därför är det viktigt att bibehålla kunskaper hur dessa anläggningar fungerar. Han nämnde även att den ideella paraplyorganisationen EMH (European Maritime Heritage) jobbar med frågan hur man ska hantera ett undantag för de kulturhistoriskt värdefulla fartygen i förhållande till de fossila bränslena. Kjell avslutade med att uppmana deltagarna att tillsammans med SÅF skapa opinion för att kunna fortsätta visa de betydelsefulla kolfyrade anläggningarna.

Sven Jönsson som under många år varit ansvarig för utgivningen av den årliga Ångbåstidtabellen – där alla landets ångbåtars trafik presenteras med både tidtabeller och vilka fartyg som står för trafiken. Nu känner Sven att han med ålderns rätt behöver lämna över huvudansvaret till någon annan inom ångbåtssektorn. Deltagarna vid fartygsforum uppmanades att ta med sig denna fråga – där ett visst samarbete med Föreningens Stiftelsen Skärgårdsbåten kan fortsätta även med ny huvudansvarig för sammanställningen. Flera deltagare framhöll att de insatser som Sven Jönsson gjort för ångbåtstrafiken i Sverige genom många år är både imponerande och något vi ska vara tacksamma för.

Information från Sveriges Segelfartygsförbund

Christer Ericson från Sveriges Segelfartygsförbund (SSF) informerade om både förbundet och dess seglande fartyg runt om i landet. Tillika med företrädarna för segelfartygen Westkust och Kvartsita framhöll Christer betydelsen av behörigt folk ombord på fartygen. Han presenterade förbundet och antalet fartyg som ingår idag – samt deras spridning över landet. Kampen att få ekonomin att gå ihop

är en del i det ordinarie arbetet för alla segelfartyg i landet. Bland annat tog han upp problematiken kring möjlighet till pantsättning när Transportstyrelsen ändrat 12 m gränsen för fartyg till 24 m. Christer pratade även om momsreglerna och de förhoppningar man från förbundet har på ett införande av ett kulturhistoriskt ROT-avdrag för reparationsarbeten på fartyg. Christer avslutade med uppmaningen att fartygsägarna ska fortsätta jobba för att de historiska fartygen tas med i turistbroschyrer och annat informationsmaterial – eftersom verksamheten då kan bli till glädje för så många människor som möjligt.

Transporthistoriskt nätverk och lagstiftning kring det rörliga kulturarvet

Helena Törnqvist och Anders Svenson berättade om hur nätverkets arbete påverkat både riksdag och regering i målsättningarna att få ett tydligare lagskydd för det transporthistoriska rörliga kulturarvet. För närvarande jobbar Riksantikvarieämbetet med ett regeringsuppdrag att ta fram ett förslag till förnyad lagstiftning som ska ge detta kulturarv en bättre status. De berättade att man har haft en del möten med RAÄ under den tid då de tagit fram förslaget – eftersom mycket av påtryckningarna kommer från de stora ideella organisationer som står bakom det transporthistoriska nätverket. Under hösten ska RAÄ lämna in sitt förslag till regeringen. På fartygssidan finns Sveriges Ångbåtsförening, Sveriges Segelfartygsförbund och Båthistoriska riksförbundet med i nätverket.



K-märkta passagerarfartyget Soten, foto från rederiets hemsida; www.soten.se.

Den gemensamma middagen ombord på passagerarfartyget *Soten* karaktäriserades av en kombination av Bohusläns bästa fiskrecept med sanna sjöfartsskrönor ur den bohuslänska berättartraditionen personligt tolkade av Göran Hahne med hans nära band till både sjöfolk och fartyg.

Efter middagen tackade Hans-Lennart Ohlsson från Sjöhistoriska museet både för mat och berättelser. Han uppmärksammade också kollegan Claes Wollentz på museet som varit med och arrangerat dessa forum sedan starten 1997. Claes grundprincip har genom åren varit att man som ensam aktör sällan kan åstadkomma några förändringar – men gemensamt kan man både förändra och förbättra förutsättningarna för ett levande maritimt kulturarv. Claes kommer hinna gå i pension innan nästa fartygsforum. Tack för god vakt Claes!

Söndag 14 oktober

Söndagen gick i upplevelsernas tecken med visning av Skandiamuseets utställningar med körning av två av samlingens stora tändkulemotorer. Deltagarna utbytte erfarenheter, eftersom denna typ av motorer är vanliga både i historiska segelfartyg och motordrivna fartyg.



Till vänster: Tvåmastskonaren Kvartsita vid kajen i Lysekil, till höger skymtar styrhytten på lotsbåten Heimdal. Foto: Fredrik Blomqvist/SMM

Till höger: Asta af Smögen i norra hamnen i Lysekil. Foto: Claes Wollentz/SMM

Efter visningarna följde besök i mindre grupper ombord på: fiskebåten *Asta af Smögen*, byggd 1916, den 2-mastade skonaren *Kvartsita*, byggd 1945, samt lotsbåten *Heimdal*, byggd 1932. Ombord på *Asta* kunde man titta närmare på den tändkulemotor från Skandiaverken som man gjort en del reparations- och underhållsarbete på. Ombord på skolegelfartyget *Kvartsita* bjöds det på munsbitar nere i logementen i det f d lastrummet. Lotsbåten *Heimdal* – som ju självfallet är ett mindre fartyg såg man fint både från kaj och däck.

Sammantaget kan vi från Sjöhistoriska museet, i vår egenskap av arrangör, konstatera att utan de medverkande föreningarna och myndigheterna hade inget fartygsforum kunnat genomföras. Deltagarna uppmanades även att endera lämna in en skriftlig utvärdering av årets forum eller höra av sig med idéer till förbättringar och programpunkter via e-post till: fredrik.blomqvist@maritima.se

Fartygsform 2019

Innan avslutningen föreslogs att nästa års fartygsform arrangeras helgen den **12-13 oktober**. Sjöhistoriska museet återkommer med plats och program i god tid innan mötet.

Vid anteckningsblocket
Fredrik Blomqvist