

Fartygsforum i Oskarshamn 12-13 oktober 2019



Foto: Hans-Lennart Ohlsson, Sjöhistoriska museet

Årets fartygsforum samlade runt 35 deltagare från olika delar av landet. Tvådagarssträffen är en mötesplats för de som använder och bevarar historiska fartyg. Det är ett tillfälle att ideella aktörer och myndigheter möts och samtalar om angelägna frågor för att utveckla det flytande kulturarvet.

Inledning

Anders Nyström, ordförande i Oskarshamns Sjöfartsförening och Hans-Lennart Ohlsson museichef på Sjöhistoriska museet hälsade välkommen till årets fartygsforum.

Anders presenterade sjöfartsföreningen som grundades 1940. Nu driver man båt- och maskinmuseet vid kajen (den lokal som nyttjades även till fartygsforum). Utöver egna medlemsträffar och programverksamhet kan man hyra ut lokalen för konferenser och företagsevent. Intill dessa lokaler finns kajen där man erbjuder fri kajplats för historiskt värdefulla fartyg av olika slag. Här ligger även stadens gamla bogserbåt, s/s Nalle. Just nu utvecklar man dessutom området med lokaler för enklare café mm. I Kulturhuset på Hantverksgatan finns sjöfartsmuseets basutställning samlokaliserat med både en utställning om Döderhultarn och det kommunala biblioteket. Här finns även föreningens föremålsmagasin där det även finns stora ritnings- och fotosamlingar. Under vardagar träffas flera olika grupper av föreningen bl a för att scanna ritningar och fördjupa sig i samlingarnas historia.



Foto: Oskarshamns sjöfartsförening

Både Sjöfartsmuseet och Båt- och maskinmuseet ingår i det regionala nätverket Sjöfararkusten som sträcker sig längs Smålandskusten och Öland.

S/S Nalle

Den nyvalde ordföranden för ångbogseraren Nalle, Kent Fahl inledde och lämnade sedan över till Krister Johansson/Lars Norrby/Joakim Fagerström som varit aktiva i föreningen i många år. Fartyget byggdes vid Oskarshamns mekaniska verkstad 1923 för hamnens verksamhet. Ångmaskinen är fortfarande densamma som vid nybygget – en 250HK compoundångmaskin av varvets tillverkning. Sedan slutet av 1960-talet har olja ersatt den ursprungliga koleldningen. S/S Nalle gjorde ett gott arbete med isbrytning och bogsering i hamnen. Emellanåt ingick hjälp med bogsering in och ut ur varvets torrdocka. Fartyget användes även i de skuthamnarna Figeholm och Påskallavik. Nalle var utlånad till Flottan under 2:a världskriget och var då beväpnad med en luftvärnspjäs på fördäck.

År 1965 såldes bogserbåten och hamnade i Stockholm och vidare till Köpenhamn. Där blev hon så småningom bostad och förfallet tilltog. Dock var all utrustning kvar ombord och fartyget kunde köpas tillbaka till Oskarshamn år 2000. Föreningen bildades och ett omfattande restaureringsarbete påbörjades. Fartyget blev K-märkt 2003. Till de arbeten man senast gjort hör att alla tuber i ångpannan bytts ut.

Det seglande kulturarvet i ett europeiskt perspektiv

Anders Berg, som är engagerad i både EMH (European Maritime Heritage) och segelfartygsvärlden gjorde en presentation av hur de gemensamma reglerna för Traditionell sjöfart kom till. Med segelfartyget Sarpen som exempel beskrev Anders det nationella och europeiska arbetet med som resulterade i både Traditionsfartygsklassning samt att de undertecknande ländernas sjöfartsmyndigheter accepterar varandras bedömningar och att man därmed kan segla inom stora delar av Europa. Anders framhöll även den stora betydelsen att sjöfartsmyndigheterna i de olika länderna anser att den traditionella sjöfarten med t ex segelfartyg har ett värde i sig, d v s ett värde för allmänheten. Kortfattat kan sägas att det som tog sin början under 1990-talet, då ett nätverk av engagerat folk bland de seglande fartygen kom att inventera situationen för traditionella seglande fartyg i olika länder, slutade i fortsatta säkra seglatser mellan flera europeiska länder.

Detta ledde till att begreppet traditionsfartyg tillkom, d v s att fartyg registrerades som T-fartyg. Särskilda regler gäller för dessa. Man kom överens om att egna nationella föreskrifter skulle gälla när man besökte festivaler och veteranmöten i andra länder och där körde passagerare.

Man utarbetade ett Memorandum of Understanding (MoU) som reglerar detta ömsesidiga erkännande av nationella certifikat som minimumstandard för traditionella fartyg. Dokumentet antogs av ett tiotal länder 8 september i Wilhemshaven. Funktioner i detta MoU följs upp av undertecknade länders sjöfartsmyndigheter.

Syftet är att säkerhetsbestämmelser kan uppfyllas på olika sätt beroende på fartygens verksamhet. De flesta seglar bara på sommaren, en del i skyddade vatten, segelfartyg med skolegling har stor besättning. Då kan bestämmelserna anpassas till driftförhållanden utan att göra avkall på säkerhetskrav och sjömanskap. Så har t ex utbildningskraven på maskinister för ångfartyg en del anpassningar gjorts.

Driften av fartygen får inte ha kommersiellt syfte men det är tillåtet att dra in pengar som går till fartygets bevarande. Att T-klassningen har betydelse även nationellt och ekonomiskt kan utläsas av de lättnader som Transportstyrelsen ger T och K-klassade fartyg. Om fartyget är både T-registrerat i sjöfartsregistret och K-märkt av Sjöhistoriska /SMTM så slipper man den årliga tillsynsavgiften!

Anders uppmaning; Håll EMH vid liv! Bevaka tillkomsten av nya krav.



Foto: Karolina Matts, Sjöhistoriska museet/SMTM

Information från Transportstyrelsen

Fredrik Hellsberg höll en presentation där han kortfattat beskrev regelverket för nationell sjöfart. De fartyg som omfattas är svenska passagerarfartyg oavsett skrovlängd samt övriga fartyg över fem meter som bedriver yrkesmässig trafik. För noggrannare beskrivning av det Fredrik pratade om kan följande länkar till Transportstyrelsens webbsida användas: <https://transportstyrelsen.se/sv/regler-for-nationell-sjofart/Regler-kompletterade-upplysningar/allmanna-bestammelser/>

Samt: <https://transportstyrelsen.se/sv/Om-transportstyrelsen/vart-uppdrag-och-arbetsatt/tillsyn/riskbaserad-tillsyn/>

Vad gällde de frågor som inlämnats redovisas här först:

Kommer krav på eldarcertifiering att införas enligt AFS 2017:3 för ångfartygen? Fredrik framförde svaret; Kravet på certifiering gäller **inte** ombord på fartyg. Kravet finns i föreskriftens 6 kap om övervakning av pannor. Skälet till att Transportstyrelsen undantagit detta kapitel är att de redan framhåller har kompetenskrav på eldarbehörighet för att tjänstgöra ombord.

Undantaget regleras i 2 kap 7 § TSFS 2019:56 ” På fartyg som omfattas av dessa föreskrifter gäller 1–5, 7 och 8 kap. Arbetsmiljöverkets föreskrifter (AFS 2017:3) om användning och kontroll av trycksatta anordningar.”

Frågan huruvida ändringar av avgifter kommer ske besvarades med ja. Ändringar av avgifter sker kontinuerligt. Transportstyrelsen reglerar sina avgifter i föreskriften TSFS 2016:105 AKA ”avgiftsföreskriften” som ses över årligen och träder ikraft vid årsskiftet.

Om biljettförsäljning och marknadsföring på s/s Bohuslän

Eva Helmersson från ångaren Bohuslän höll en presentation utifrån frågeställningen hur man valt att satsa på biljettförsäljning och marknadsföring på ångaren Bohuslän. Det finns en problematik kring sena avbokningar av biljetter för många föreningar som kör passagerartrafik. Eva berättade att man inom föreningen satsat främst på bokning genom *Ticknet*. Eva berättade att man hittat bra och relativt enkla rutiner för smidig hantering av vilka turer fartyget erbjuder och vilka sträckor som körs. Man har möjlighet att styra hur många biljetter som säljs via *Ticknet*. Det är även möjligt att gå in och ändra olika uppgifter på ett smidigt sätt. Rederiet betalar en avgift per biljett för försäljningen hos *Ticknet*. På senare år har man även provat att sälja biljetter via en annan förmedling; nämligen *Let's deal*. Denna väg är betydligt dyrare för rederiet men bidrar till kunskapen att Bohuslän finns hos andra publikgrupper, främst till yngre personer.

Eva avslutade med några reflektioner över hur man marknadsfört fartyget genom tiderna. Förr var det enkelt – man satte in en annons i GT. Nu för tiden får annonsering på det sättet för stor konkurrens och en krympande skara läser tidningen på det sättet. Nu gäller istället sociala medier, fartygets hemsida, Tripadvisor, Instagram, Google, Youtube och Facebook. Evas slutord avseende både biljettförsäljning och marknadsföring blev därför: Det är digital närvaro som gäller numera.

Marknadsföring av ett flytande kulturarv

Peter Henriksson från Strömma Turism o Sjöfart berättade om rederiets marknadsföring och försäljningsorganisation. Bolaget finns idag i sex länder – med olika typer av verksamhet. Flest fartyg har man dock i Sverige. Han berättade att man i rederiet har inte mindre än 12 k-märkta fartyg. Här finns bl a Enköping från 1860-talet, Drottningholm som fortfarande går med ångmaskin och de tre kanalbåtarna Juno, Wilhelm Tham och Diana. Rederiets skärgårds- och kanalbåtar har en bra blandning av kultur – historia – natur – mat & dryck. Planeringen av både trafik och marknadsföring sker under en årscykel. Exempel på olika typer av trafik på M/S Enköping kan vara uthyrt fartyg till olika kunder under hela året, säsongsbundna turer mellan Uppsala och Skokloster på sommaren och julbordskryssningar i december.

Den marknadsföring och biljettförsäljning som skett till Mariefred har marknadsförts som två olika turer; Mälarkryssning till Gripsholms slott och Mälarkryssning till Mariefred. Skälet till detta är att man vill nå ut bredare när folk söker på nätet. Man når då både de som vill besöka ett slott – och de som främst är ute efter sjöresan. Samarbetet bygger på en affärsmässig uppgörelse mellan Strömma och S/S Mariefred (där huvudägaren av rederiaktiebolaget är föreningen stiftelsen skärgårdsbåten).

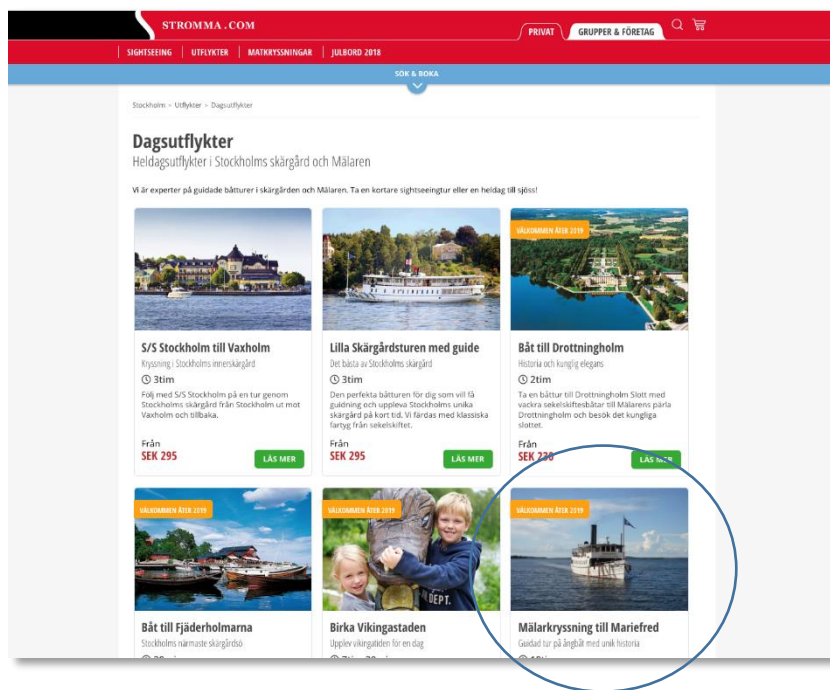


Bild ur Peter Henricssons presentation.

På Strömmas webbplatser marknadsförs kryssningarna med Mariefred på samma sätt som rederiets egna fartyg. Från Strömmas sida betraktar men det som att man därmed kan erbjuda sina kunder ett komplement till bolagets övriga kryssningsprogram.

Avslutningsvis nämnde Peter att man fortfarande till ganska stor del satsar på tryckt marknadsföringsmaterial. Därför tar man fram broschyrer och bekostar helsidor i dagspressen.

Söka pengar-kurser och EU-finansiering

Arbetets museums relativt nyanställda finansieringskoordinator Jasna Hasanica presenterade sig och informerade om ArbetSams/Arbetets museums "Söka pengar-kurser" mm.

Fremst handlade det om EU-finansiering och hjälp med att söka medel. Det finns stora krav på ansökningshandlingarna och att de är kompletta med alla bilagor som begärs in. För den som söker är det viktigt att ta reda på vad bidragsgivaren har för mål med bidraget. Budget och kostnads kalkyl är viktigt och glöm inte underskrifter och bevis på att undertecknaren har rätt att göra detta. Som sökande är det viktigt att respektera ansökningstiden – för sent inkomna ansökningar ger inga bidrag. Det tar tid att skapa en ansökning som har chans att behandlas. När det gäller EU-bidrag måste man vara medveten om att man måste ha en egen organisation där någon jobbar särskilt med redovisningen under projektets gång.

Jasna påpekade att det finns många andra bidragsgivare än EU-fonderna. I vissa fall kan det vara betydligt enklare med redovisningen efteråt. Ofta har detta även att göra med storleken på bidraget.

Även om ArbetSams/Arbetets museums kurser mest handlar om att söka EU-medel är det lärorikt att lära sig hur man fyller i blanketter rätt även vid sökning på andra håll. Gå kursen om du är ansvarig för att söka pengar. Dessa söka-pengar-kurser annonseras på ArbetSams hemsida:

<https://www.arbetsam.com/pedagogik/kurser/>

Jasna nås per e-post på: jasna.hasanic@arbetetsmuseum.se

K-märkningsnytt från Sjöhistoriska

Karolina Matts informerade om museets senaste K-märkningar. De nya k-märkta fartygen är: Fd sjöräddningskryssaren Justus (ex Justus A Waller), ångfartyget Runn, M/S Bellman och fd tjänstebåten Laban. Även de av SMTM:s egna fartyg **där ideella föreningar driver trafik med respektive fartyg** har k-märkts. Det gäller isbrytaren Sankt Erik, minsveparen M20, patrullbåten Jägaren, motortorpedbåten T38 samt robotbåten Ystad.

Avslutning dag 1 lördag 12 oktober

I samband med den gemensamma middagen på restaurang Corallen höll Thomas Gren ett intressant föredrag om Oskarshamns historia sedd utifrån hamn- och varvsverksamheten.

Dag 2 – söndag 13 oktober 2019

Visning av Sjöfartsmuseet

Föreningens medlemmar visade runt i både utställningsdelen och magasinsdelen. Sjöfartsutställningen är uppdelad i olika teman där man använder både traditionell monterteknik såväl som filmer och installationer. Utställningen har i många avseenden både människorna och fartygen i centrum. Till de utställda föremålen hör bland annat mycket fina modeller av segelfartyg – Sjöfartsföreningens stolthet. Varvens verksamhet presenteras bl a med rörlig bild. T ex presenteras bygget och provturen med finlandsfärjan s/s Bore (byggd 1960). Det har funnits minst fem varv genom tiderna. Numera har endast det moderna varvet Oskarshamns varv (som idag ägs av Damen-gruppen).

I bibliotekets källare disponerar föreningen utrymmen för samlingar av föremål, foton, ritningar, beskrivningar, bilder och tavlor. Här finns även flera arbetsplatser där medlemmar i föreningen arbetar med digitalisering av föremålen, bilder och alla ritningar från varvet. Ett mycket omfattande arbete utförs här med ideella krafter. Kommunens bidrag utgår från att man hyresfritt har tillgång till lokalerna.



Foto från Oskarshamns sjöfartsförening

Båt- och maskinmuseet & S/S Nalle

Fartygsforum fortsatte efter förflyttning till norra hamnen där s/s Nalle ligger. I Sjöfartsföreningens hus finns Båt- och maskinmuseet. I museet visas ett antal båtar som föreningen samlat in. De flesta är byggda Oskarshamnstrakten. I museet finns även ångmaskinen från Gustavsberg VII, som har försetts med tryckluftsdraft.

Söndagen avslutades med en trevlig hamntur på s/s Nalle runt hamnens anläggningar. Den f d isbrytande bogseraren får ta 20 passagerare. Deltagarna fick möjlighet att både bekanta sig med ångmaskinen och styrhytten.

Avslutning och nästa års fartygsforum

Under kaffet uppmanade Fredrik Blomqvist deltagarna att höra av sig per e-post vad gäller både utvärdering av årets forum samt förslag till tematik nästa år. Redan nu är det bestämt att kommande fartygsforum blir i Stockholm den 17-18 oktober 2020.

Från Sjöhistoriska museets sida tackade vi särskilt den lokala arrangören och även deltagarna för ett innehållsrikt och intressant tvådagarsprogram i Oskarshamn.