

SJÖHISTORISKA

Miljonstöd till historiska fartyg

Sjöhistoriska museet delar nu ut 1 miljon kronor till reparationer av kulturhistoriskt värdefulla fartyg. I år har de seglande fartygens träskrov stått i särskilt fokus. Tre segelfartyg får pengar till sina skrovreparationer. Årets största bidragssumma går till ångfartyget Färjan 4 i Göteborg som står inför en mycket omfattande ångpannerenovering. Fartygsägarnas engagemang är viktigt, tack vare deras insatser stävar många kulturhistoriskt värdefulla fartyg ut på landets vatten i sommar.

Sjöhistoriska museet, som är en del av Statens maritima och transporthistoriska museer, fördelar årligen 1 miljon kronor till bevarande av kulturhistoriskt värdefulla fartyg. Det ekonomiska stödet är viktigt – men det betalar bara en liten del av de verkliga reparationskostnaderna. I år var antalet ansökningar 37 stycken och den totala summan på ansökningarna drygt 8 miljoner kronor – något som berättar om de stora behoven.

– De historiska fartygen är viktiga för en levande sjöfartshistoria som kan upplevas av många samtidigt som kostnaderna för att reparera dessa historiska klenoder är kostsamt. Självklart är det fartygsägarna själva med sitt engagemang och sin egna ekonomiska insatser som är viktigast. Utan deras insatser skulle landets många historiska fartyg inte gå i trafik. Särskilt i år ser vi att behoven för de traditionella segelfartygets träskrov kräver stora insatser. Både kunskap och traditionell teknik behöver vämas för framtiden. Vi hoppas att stödet från oss kan bidra till detta, säger Karolina Matts,intendent på Sjöhistoriska museet.

Segelfartyget Klara Marie i skånska Skillinge erbjuder bl a kvälls- och eftermiddagsseglingar under sommaren. Tvåmastskonaren Ellen, som byggdes 1898 erbjuder skolseglingar och kollo i Stockholm. Den f d engelska kuttern Sunbeam planerar både för charterseglingar och marina forskningsinsatser, hemmahamnen är Uppsala. Den välbevarade bogserbåten Herkules, som får bidrag i år, kör turer sommartid med utgångspunkt från Göteborg. I Stockholm finns passagerarångfartyget Mariefred som får stöd till reparationer till sin ångmaskin – där den kontinuerliga trafiken sedan 1903 planeras fortsätta. Ett annat fartyg som får stöd är Kalmarsund VIII – den sista färjan som byggdes innan Ölandsbron stod färdig, hemmahamnen idag är Färjestaden på Öland. De historiska fartygen är viktiga för förståelsen av den mångfacetterade historien, t ex genom olika karaktär på sjöfarten förr i tiden.

Fartygsstödet har delats ut av myndigheten sedan 1991 och kan i första hand sökas av ägare till historiskt värdefulla fartyg. Beslut om fördelningen efter diskussioner med Riksantikvarieämbetet, Transportstyrelsen och Arbetets museum. Även de rikstäckande föreningarna Sveriges segelfartygsförbund och Sveriges ångbåtsförening erbjuds möjlighet att lämna synpunkter på bidragsfördelningen.

– Vi lägger särskild vikt vid om ett fartygs verksamhet är eller planeras bli tillgänglig för allmänheten. Syftet med detta är förstås att fartygens historia ska kunna upplevas av så många människor som möjligt, säger Karolina Matts.

Mottagare av bidrag till bevarande av historiskt värdefulla fartyg 2019

- Segelfartyget Ellen, Stockholms stad och län
- Ångfartyget Färjan 4, Göteborgs stad, Västra Götalands län
- Bogserbåten Herkules, Göteborgs stad, Västra Götalands län
- Motorfartyget Kalmarsund VIII, Färjestaden, Kalmar län
- Segelfartyget Klara Marie, Skillinge, Skåne län
- Ångfartyget Mariefred, Stockholms stad och län
- Segelfartyget Sunbeam, Uppsala kommun och län

Kort fartygsfakta och fördelat stöd

Segelfartyget Ellen, Stockholm, 200 000 kronor

Ellen är byggd i Thure, Danmark, 1898 i ek och bok med jaktskrov med skonarrigg. Hon byggdes för fraktfart och var hemmahörande i Troense fram till 1918, med namnet William. År 1920 såldes fartyget till bohuslänska Resö och fick då namnet Ellen. År 1922 fick fartyget en hjälpmaskin och 1940 riggades hon om till galeas. Hennes historia i fraktfart är knuten till orter som Resö, Strömstad och Böda. Den yrkesmässiga trafiken pågick fram till 1961. Som fritidsfartyg har Ellen varit hemmahörande i Malmö, Karlshamn och Lidingö. Sedan tidigt 1990-tal köptes Ellen av den nuvarande ägaren Stiftelsen S/Y Ellen. Verksamheten var redan då kopplad till seglingar för skolungdomar. Sedan slutet på 1990-talet är Ellen åter riggad som skonare och är nu i ett skick som påminner om hur hon såg ut på 1930-talet. Hon används idag bland annat för kolloverksamhet och kan hyras av både skolklasser och företag. Årets stöd ska användas till skrovarbeten främst bordläggning, spant och relingsstöttor.

Färjan 4, Göteborg, 300 000 kronor

Färjan 4 är byggd som ångdriven personfärja vid Motala Verkstad 1920. Stålskrovet är nitat och förstärkt för gång i is. Den har ett balansroder och en propeller i var ända. Färjan 4 drivs av en tvåcylindrig compoundmaskin med ytkondensor. Marschfarten är 7 knop. Ångpannan är av skotsk typ med ett eldrör och eldas med kol. Färjan 4 är i stort sett oförändrad sedan leveransen 1920. År 1934 fick hon dock större styrhytter samt tak över för- och akterdäck. Färjan 4 är den enda kvarvarande ångfärjan från lokaltrafiken över älven i Göteborg. Hon trafikerade i över 30 år linjen Residensbron – Götaaviken och var kvar som reservfärja till och med 1970. Färjan 4 skänktes därefter till Sjöfartsmuseet, som gett Sällskapet Ångbåten ansvaret att bevara färjan i trafikdugligt skick. Sedan oktober 2016 har färjan inte varit i trafik beroende på ett haveri på ångpannan. Årets stöd ska användas till reparation av ångpannan.

Bogserbåten Herkules, Göteborg, 59 000 kr

Motorbogserbåten Herkules byggdes 1939 på Öresundsvarvet i Landskrona för C. L. Hanssons Stuveri AB i Göteborg. Det var ett dotterbolag till Johnsonlinjen och därför har Herkules Rederi AB Nordstjernans skorstenmärke. Vid leveransen var Herkules en av Nordens starkaste isbrytande bogserbåtar med en Atlas Polar diesel som kunde leverera 750 hkr maskinstyrka. Hon var utrustad med en av de första KaMeWa propellramar. Under de stränga krigsvintrarna utförde fartyget kustbogseringar och bröt isrännor på västkusten. I början av 1980-talet lades Herkules upp. Efter stort engagemang av både Klubb Maritim och Maritiman i Göteborg är idag Herkules i ett mycket gott sjödugligt skick. Från år 1999 överfördes ägandet av Herkules till "Bogserbåten Herkules Ekonomiska förening". Idag ligger Herkules vid Maritiman i Göteborg och används för charter- och medlemsturer. Årets stöd ska

användas främst till målningsarbeten på skrovet.

Färjan Kalmarsund VIII, 40 000 kronor

Kalmarsund VIII byggdes 1963 vid Kalmar Varv med nybyggnadsnummer 408 som bil- och passagerarfärja för sträckan Kalmar – Färjestaden med en 7 cylindrig Nohab Polar diesel. När Ölandsbron öppnade 1972 försvann i ett slag underlaget för trafiken och fartyget såldes till utlandet. Efter att ha trafikerat kusten längs Adriatiska havet i närmare 30 år skulle fartyget gå till upphuggning. Men 1999 köptes färjan tillbaka till Färjestaden. Den nya ägaren har genomfört omfattande reparationer av Kalmarsund VIII och har som målsättning att med färjan skapa en verksamhet som bland annat åskådliggör färjesjöfartens epok i Kalmarsund. Årets stöd ska användas till reparationer av yttertaket samt svetsarbeten på bildäck.

Segelfartyget skonerten Klara Marie, 100 000 kronor

Klara Marie byggdes 1884 i Rönne på Bornholm för frakter mellan Rönne och Köpenhamn. Fartyget har klipperstäv och en liten låg akterspegel. Fartygstypen: "Bornholmsklipper" var rigg som tvåmastad skonare. Klara Marie har främst seglats i södra Östersjön med Rønne som hemmahamn. År 1965 köptes hon till Skillinge av en fiskhandlare som avsåg att använda henne för att frakta fiskrens till minkfoder. Då hade hon utrustats med en tändkulemotor och var riggad som galeas. Från och med år 1968 avslutades yrkestrafiken med fartyget och hon blev fritidsfartyg. Sedan 1994 ägs Klara Marie av Föreningen Partsrederiet Klara Marie som har renoverat henne och nu är hon åter seglande. Fartyget är en representant för de över 300 skutor som haft Skillinge som hemmahamn. Årets stöd ska användas till skrovarbeten, främst bordläggning, spant och brädgång.

Passagerarångfartyget Mariefred, 101 000 kronor

Mariefred byggdes 1903 vid Södra Varvet i Stockholm för trafiken Stockholm – Enhöma – Mariefred. Hon går fortfarande i samma trad med samma koleldade ångmaskin sedan dess. Fartyget byggdes ursprungligen för passagerar- och godstransporter och har sedan 1905 ägts av Gripsholms – Mariefreds Ångfartygs AB. År 1965 övertogs aktiemajoriteten av Stiftelsen Skärgårdsbåten. Sedan dess har mycket arbete lagts ned på att renovera fartyget och hålla det i gott skick. Det kulturhistoriska bevarandet av Mariefred med direkt koppling till den kontinuerliga trafiken står i fokus för fartygets nuvarande ägare. Ångmaskinen är original från 1903 men en ny tillverkad panna sattes in 1983. Vid två tillfällen drabbades Mariefred av omfattande bränder ombord. Den traditionella inredningen har dock rekonstruerats efter de båda bränderna. Årets stöd ska användas till renovering av lågtrycksdelen av ångmaskinen.

Segelfartyget Sunbeam, 200 000 kronor

Sunbeam är byggd i Lowestoft 1905 och användes för seglande trålfiske på Nordsjön fram till 1937. Hon såldes därefter till Sverige och gick omväxlande i fiske och fraktfart åren 1937 till 1961. I flera omgångar har Sunbeam förbyggts bland annat vid Hälleviksstrands varv. År 1962 övergick Sunbeam från att vara trållare till att registreras som forskningsfartyg. Detta år gjordes en resa till Medelhavet, och därefter har hon utnyttjats till marinbotanisk forskning i Östersjön, Kattegatt och Skagerack. Under de senaste femton åren har mycket arbete gjorts på fartyget, bland annat byte av maskin, ny styrhytt, och byte av bordläggning. År 1993 sänktes det förhöjda fördäcket till ursprunglig nivå och nya master riggades. Eftersom de senaste större skrovarbetena gjordes för tio år sedan 1999 genomfördes arbete med förskeppet, 2001 med akterskeppet där bord, balkar, stöttor, knän med mera byttes. Ambitionen är att återskapa exteriören och riggen från 1905 med undantag för en styrhytt. Sunbeam ägs sedan tidigt 1960-tal av Uppsala Marinbotaniska Medelhavsexpedition AB och har därmed fungerat för forskningsverksamhet längre än yrkesfisket. Efter vårens skrovarbeten planerar man för charterseglingar och marina forskningsinsatser även under seglingssäsongen 2019. Årets stöd ska användas till skrovarbeten med bordläggning, spant och gamering.

Kontakt

Karolina Matts, intendent Sjöhistoriska museet/Statens maritima och transporthistoriska museer
E-post: karolina.matts@maritima.se
Telefon: 08 519 549 58 | Mobil: 0768 56 55 42

Fredrik Blomqvist, intendent Sjöhistoriska museet/Statens maritima och transporthistoriska museer
E-post: fredrik.blomqvist@maritima.se
Telefon: 08 519 549 38 | Mobil: 0766 31 86 04

Kristoffer Henrysson, informationsenheten Sjöhistoriska museet/Statens maritima och transporthistoriska museer
E-post: kristoffer.henrysson@maritima.se
Telefon: 08 519 549 32

Sjöhistoriska museet är en del av Statens maritima och transporthistoriska museer (SMTM) tillsammans med Vasamuseet, Marinmuseum och Jämvägmuseet.

Museet är miljöcertifierat enligt ISO 14001 och arbetar kontinuerligt med hållbar utveckling.