

Fartygsforum 2013 i Leksand

Mötet inleddes med en fantastiskt trevlig tur med ångfartyget Engelbrekt neråt älven till Insjön. Vädret var strålande med fina höstfärger på träden längs älven. Åtta fartyg deltog. Det var Siljan som även fick mottaga sin K-märkningsplakett, Gösta Karlbergs lilla Smulan, ångfartyget Insjön 1, motorfartygen Göran, Erik och Särna.

Efter lunch ombord och senare förflyttning till Moskogens konferensanläggning inleddes föredragen med Transportstyrelsens Jan Borgman och Gustav Dillner. De hade i år ett par positiva besked att lämna.

Föreskrifter

Det har inom Transportstyrelsen startats ett "Projekt nationella föreskrifter". Avsikten är att införa ett nytt förenklat nationellt regelverk för svenska fartyg som medför effektivare tillsyn. Föreskrifterna för säkerhetskraven skall utformas som funktionskrav och vara förståeligt för både inspektörer och rederifolk.

Det blir mer egenkontroll och självdeklaration av att regelkraven uppfylls. Berör ca 2000 fartyg, endast 100 svenska, resten är utflaggade.

20 brutto ersätts av 15 m längd och 24 m i stället för 100 brutto när det gäller tillämpningen av föreskrifterna.

Avsikten är att särskilda regler skapas för T-klassade fartyg (och därmed även är K-märkta). Därmed är förhoppningen att man tar hänsyn till det kulturhistoriska värdet. Projektet skall vara klart 2016.

Avsikten är nu att ångbåtsrörelsen bildar en referensgrupp där utredarna kan testa sina förslag till föreskrifter.

Ovanstående gäller således säkerhetskrav. För behörighetskrav behövs också en översyn. Det blir nu upp till referensgruppen och övriga i ångfartygsrörelsen kräva en översyn även av dessa regler.

Avgifter

Gustav Dillner kunde meddela att tillsynsavgifterna kommer att slopas 2015 för K-märkta och T-klassade fartyg. För närvarande får rederierna betala 1400: - per timme.

Heta arbeten

Claes Insulander berättade säkerhet och risker vid heta arbeten. Många av de bränder som inträffat ombord beror på gnistbildning vid slipning och skärning eller svetsning. Brandvakt skall finnas i minst 2 timmar efter svetsning. Det är viktigt att ta bort brännbart material innan heta arbeten påbörjas.

Tyvär har en del fartyg brunnit, senast i sommar ångfartyget Tomten.

För att förhindra skador bör alla historiska fartyg snarast förses med brandvarnare och släckutrustning. Det finns släckutrustning som är oberoende av el. Ultra Fogg har släckutrustning består av trycktuber fyllda med saltvatten. Det fungerar utan el och klarar kyla. Kostar runt 100 000: -. Rekommenderas på det varmaste för våra veteranfartyg.

Fartygsreparationer

Christer Strandell redogjorde för genomförd reparation av Engelbrekts maskin. Maskinen har bearbetats i en fleraxlig fräs- och arbormaskin i Ljusdal. Finskavning av slidplan och lager utfördes manuellt på sedvanligt sätt.

Christer berättade vidare om de omfattande arbeten han genomför på bogseraren Stockvik på varvet i Stocka. Det är ett imponerande företag att få ordning på det kraftigt avrostade och förmultnande fartyget!

Trafiken på Runn

Ove Arvidsson berättade om den omfattande ångbåtstrafiken som förekommit på Runn. Det har genom åren transporterats mängder av virke för gruvdriften i Falun. Det krävdes stora mängder för brytning med tillmakningsmetoden. Runt Falun var tidvis all skog skövlad. Därför hämtade man skog från finnskogarna i norra Dalarna.

Timret flottades på älvarna. Över större sjöar såsom Siljan spelade man flot. Man samlade in en mängd timmer, 20 000 stockar, med hjälp av en ringbom. Denna var kopplad till en wire på ett spel i fartyget. Detta går nu till en sänkstöd eller dykdalb och ankrar där. Samtidigt har den 2 kilometer långa linan löpt ut. Det ångdrivna spelet sätter nu igång och spelar in floten. När detta når fartyget kopplas detta loss och går vidare till nästa förankring. Huvudmaskinen stoppas och spelmaskinerna kopplas in och nästa inspelning av timret fortsätter. Det fanns ett fyrtiotal dykdalber på sträckan Mora till Leksand. En vända mellan Mora och Leksand tog ca 50 timmar. Man arbetade dygnet runt utom på söndagar.

När brytningen upphörde övergick man till att transportera sågvirke i ångbåtsdragna pråmar. Numera är de båtar som användes fritidsbåtar. Pga traditionen att bygga sina egna båtar har många mindre båtar tillkommit så att det finns ca tjugo stycken runt sjön. Dock är närmare hälften numera upplagda främst pga att ägarna uppnått hög ålder och bara ett fåtal yngre tillkommit.

K-märkning

Claes Wollentz redogjorde för verksamheten med K-märkning som har pågått i tio år.

172 har sökt

120 beviljade kvar varav 24 synnerligen värdefulla att bevara. 45 mycket bevarandevärdiga.

51 kulturhistoriskt värdefulla.

T-klassning

117 sökt

70 beviljade kvar

Danmark har 10 st enligt samma bestämmelser som i Sverige

I Norge bestämmer Riksantikvarien på förslag vilka som blir K-märkta, enligt egna bestämmelser.

Sjöhistoriska Museet vill göra en utvärdering av K-märkningen. Därför får nu alla ägare till K-märkta fartyg att få svara genom en enkät.

Firande

Ångisbrytaren Sankt Erik blir 100 år 2015. Överväganden har gjorts att köra med passagerare. Det drar stora kostnader och mycket arbete. I stället kommer man att satsa på ett stort firande med fartygsmöte. Från Västkusten, Norge, Finland m fl inbjudes fartyg att delta.

Med en avslutande summering och enkät avslutade Hans- Lennart Ohlsson, Claes Wollentz och Fredrik Blomqvist årets trevliga fartygsforum.

/Sven