

Motion till riksdagen

1985/86:Kr286

Göte Jonsson (m)

Bevarande av gamla segelfartyg

Den ökande sjöfarten var en viktig del vid industrialismens genombrott i vårt land. Genom bl. a. lantmannaseglationens frisläppande 1832 och Krimkriget (1853—1856) fick vi en betydande export av svenska trävaror. De förut betraktade mer eller mindre "värdelösa" stora skogarna kunde nu omvandlas till hårdvaluta. Utefter våra kuster växte sågverk upp. Skogshuggning och flottning gav sysselsättning åt tusentals människor. Utefter våra kuster, även utefter Vänern och Vättern, kom att byggas flera tusen segelfartyg. Ett uppdämt behov gav upphov till hundratals varvsplatser. Slumrande fiskarbyar omvandlades till stora svenska exportorter. Utpräglade skepparsamhällen bildades, t. ex. Skillinge, Brantevik, Råå, Viken, Bergkvara, Timmersnabben och Figeholm. Vätterbygden var inget undantag. Orter som Brandstorp, Brevik, Svanvik och Lemunda var hemvist för åtskilliga skutor och besättningar.

De stora svenska segelfartygen som fullriggare, barkar, skonertskepp och briggar är sedan länge borta. Svenska staten och svenska museer har inte bevarat ett enda större trähandelsfartyg från våra stora seglacionsepoksdagar. Viking i Göteborg och af Chapman i Stockholm är utländska stålfartyg och har ingenting med svensk skeppsbyggarkonst att göra. Jarramas i Karlskrona och Najaden i Halmstad har varit svenska marina fartyg. Det senare är dessutom ett falsarium.

Ointresset från svenska kulturbevarande myndigheters sida kan här belysas med några exempel:

Sveriges sista handelsbrigg, Gerda av Pataholm, är byggd vid Brodins skeppsvarv i Gävle 1868. Dess siste ägare, sjökapten Per Olsson, Pataholm, förstod fartygets kulturhistoriska värde och ägnade bortåt 10 år av eget arbete och kapital i ett försök att bevara fartyget.

År 1936 inköptes Gerda för 8 000 kr. av medel donerade till Gästriklands kulturhistoriska förening. Briggen Gerda blev ett blickfång och ett mycket uppskattat turistmål i Gävle. Under åren 1936—1948 bekostade staden 21 600 kr. i underhåll.

När man i november 1949 diskuterade ett anslag av 40 000 kr. för att kunna bevara fartyget ytterligare 20 år avslag stadsfullmäktige detta belopp. I stället flyttades briggen och riggades av. På det nya stället låg hon mer oskyddad, och isen skruvade sönder henne. År 1959 hällde man fotogen över skrovet och försökte elda upp det, men man misslyckades och fick spränga sönder skrovet. I dag diskuterar Gävle kommun att bygga en ny Gerda. Hur många miljoner ett sådant projekt kostar törs man bara gissa.

I Pataholm högs den välbekanta galeasen Förlig Wind upp år 1963. Hon var Sveriges sista handelsfartyg utan motor. Ursprungligen var skutan en jakt som byggts vid 1800-talets början men som omgjorts till galeas 1892.

Ålems hembygdsförening försökte samla medel för att kunna bevara skutan, men få kontanter inflöt, och under väntetiden blev fartyget obönhörligen fördärvat.

Mönsterås hembygdsförening försökte i början av 1960-talet bevara den i Danmark byggda galeasen Ydun, men eftersom man inte fick ihop mer än 400 kr. för bevarandet av fartyget misslyckades projektet. I dag utgör Ydun endast en ruten brädhög.

Man diskuterade under 1930-talet att bevara Sveriges sista skonertskepp Ziba av Kalmar, byggd vid Arendal i Norge 1876, men det verkliga intresset sänkades, och fartyget blev så rötskadat att det fick lov att huggas upp 1940. Något yrverket försökte Sjöhistoriska museet att rädda åtminstone kajutan på fartyget. I 20 graders kyla monterades kajutan ned och kördes med lastbil från Norrtälje till Bergkvara där virket lades in i en lada. I 40 år fick det ligga där tills någon från museihåll beslöt att ta en titt på virket. Detta var helt fördärvat av maskangrepp. I dag finns i Sverige inte en enda kajuta bevarad från segelfartygsepoken.

I Vänern seglade på sin tid Sveriges äldsta fartyg, galeasen Lisa. Hon var byggd i Danmark 1799 och hade bl. a. ett förflutet som slavhandelsfartyg i Västindien.

År 1901 kom fartyget till Sverige, och hon fick Vänern som hemvist 1916. I början av 1950-talet tjänstgjorde Lisa som kafé i Vänersborg. Med sin ålderdomliga exteriör var hon föremål för mångas intresse. Starka krafter var i gång för att bevara Lisa som museifartyg, men intresset från museihåll var minst sagt ljummet och planerna fick skrinläggas. År 1952 försökte man bränna upp fartyget. Det gamla trävirket ville inte brinna, så man fick fortsätta sin destruktiva verksamhet med dynamit.

Listan på misslyckade projekt för bevarandet av svenska handelssegelfartyg kan göras mycket längre. De svenska museerna är oftast agrart eller militärt inriktade. Det är relativt enkelt att kulturminnesmärka en fastighet i vårt land. Sådana bevarandeprojekt har vi tusentals av. Likaså finns statliga medel att tillgå för bevarande av intressanta järnvägssträckor, industrier och t. o. m. gamla försäljningsställen av bilar.

De fartyg som utgjort grunden för vårt lands handel och industri anses inte ha något kulturellt värde. De bränns, sprängs i bitar eller sänks. Beror detta faktum på okunnighet om svensk handelssjöfart eller saknar man helt prioriteringsgrunder när det gäller kulturhistoriskt intressanta projekt? Måste ett fartyg ha legat på sjöbotten ett par hundra år för att anses ha ett kulturhistoriskt värde?

Skulle någon föreslå att bränna eller riva en byggnad som kanske har ett intressant förflutet torde denne bli betraktad som kulturmarodör. — Men när det gäller kulturhistoriskt intressanta handelssegelfartyg är det fritt fram. Tala om kulturutarmning.

Hur är då förhållandet i våra grannländer?

I Norge har ett 20-tal fartyg blivit klassade som värdefulla från kulturhistorisk synpunkt (K-märkta). Vid Norska Sjöfartsmuseum finns det s. k. fartygsutvalget som har till uppgift att bedöma vilka fartyg som kan uppfylla detta kriterium. Statliga medel finns att tillgå för bevarande av dessa fartyg. Deras ägare får dock förbinda sig att inte avyttra fartyget utanför Norges gränser.

Finland

Finska staten har vid några tillfällen gått och avsatt "riktade" medel för bevarandet av speciella fartyg, t. ex. den svenska barken Sigyn. (Detta fartyg är det enda större svenska segelfartyg som bevarats åt eftervärlden.)

Danmark

Danska staten har låtit specialutbilda två personer som knutits till museet i Roskilde. Dessa personer har bl. a. till uppgift att kostnadsfritt ge råd och anvisningar till personer som vill bevara ett äldre segelfartyg. I Danmark är det relativt lätt att få ekonomiska medel till bevarande av segelfartyg, och ca 270 st. har varit föremål för bevarandeinsatser. Enskilda kommunala och statliga instanser i Danmark tar det numera som en självklarhet att de gamla fartygen på alla sätt skall bevaras. Likaså finns det relativt gott om donationsfonder att tillgå. En av de mest kända är den s. k. Carlsbergfonden.

Det är mycket allvarligt att de kulturvärden som de gamla segelfartygen utgör går till spillo. Jag anser därför att riksdagen bör begära att regeringen vidtar åtgärder för bevarande av svenska segelfartyg så att de återstående värdena från denna sjöfartsepok inte helt förstörs.

Hemställan

Med anledning av vad som i motionen anförts hemställs
att riksdagen hos regeringen begär förslag till åtgärder för bevarande av gamla värdefulla segelfartyg.

Stockholm den 27 januari 1986

Göte Jonsson (m)