

Kulturhistoriskt värdefulla fartyg och pandemin



Sammanställning av svar på enkät hösten 2020

Fredrik Blomqvist, Hans-Lennart Ohlsson & Karolina Matts

1. Sammanfattning

Statens maritima och transporthistoriska museer (SMTM) har bland annat i uppdrag att verka för bevarande och brukande av kulturhistoriskt värdefulla fartyg. Detta sker inom ramen för Sjöhistoriska museets verksamhet som för att främja uppdraget ansvarar för den så kallade k-märkningen, där kulturhistoriskt intressanta och värdefulla fartyg (och fritidsbåtar) kan ansöka om utmärkelsen att bli k-märkta.

Det finns idag 147 k-märkta fartyg. Då SMTM fått tydliga signaler om att Covid-19-pandemin under 2020 haft en negativ påverkan på driften av de k-märkta fartygen gjordes en enkätundersökning med syftet att få fram ett bättre kunskapsunderlag om detta. Frågorna som ställdes handlade om olika aspekter av pandemins påverkan på verksamheten och de därmed förknippade intäkterna, samt om utsikterna för den fortsatta verksamheten. De viktigaste slutsatserna av undersökningen är:

- Att pandemin 2020 lett till en kraftigt minskad seglation och besöksfrekvens för kulturhistoriskt värdefulla fartyg i Sverige
- Att intäkterna från seglationen därmed har minskat radikalt, i flera fall med 100 %
- Att den långsiktiga driften av flera fartyg är i fara

Sammantaget visar undersökningen att pandemins år 2020 inneburit ett hårt slag för verksamheten med kulturhistoriskt värdefulla fartyg i Sverige. De långsiktiga effekterna av pandemiårets problematik är ännu svåra att överblicka, men en sannolik konsekvens är att flera företag och föreningar kommer att få det allt svårare att överhuvudtaget upprätthålla verksamheten.

Innehåll

1. Sammanfattning	1
2. Inledning	2
3. Resultat av undersökningen	3
Pandemin har lett till en kraftigt minskad seglation	3
Pandemin har inneburit ett avsevärt minskat passagerarantal	4
Intäkterna från seglationen har minskat radikalt	6
Medlemsantalet i föreningar som driver fartyg har inte förändrats	6
Pandemin har inte lett till ekonomiska lättnader ifråga om avgifter	7
Besättningarnas kompetens har påverkats negativt	7
Den långsiktiga driften av flera fartyg är i fara	8
4. Slutsatser	9
5. Kontaktpersoner	10

2. Inledning

Sverige är ett land med en stor rikedom av kulturhistoriskt intressanta och värdefulla äldre fartyg. Många känner till de fina skärgårdsbåtarna i exempelvis Stockholm, Göteborg, Hjo och Östersund som fortfarande är i trafik. De seglande gamla träskutorna är ett omistligt inslag i många hamnar och till havs under segelsäsongen.

Statens maritima och transporthistoriska museer (SMTM) är en myndighet som bland annat har i uppdrag att nationellt i Sverige verka för bevarande och brukande av sådana kulturhistoriskt värdefulla fartyg. I myndigheten ingår Sjöhistoriska museet, Vasamuseet, Marinmuseum och Järnvägsmuseet.

För att främja uppdraget samverkar SMTM på många sätt med civilsamhället och dess föreningar, eftersom det är dessa som tar hand om många av fartygen. Bland annat i form av gemensamma forum och träffar samt en årlig fördelning av ett statligt bidrag, Fartygsstödet (som dock inte kunde delas ut 2020 på grund av myndighetens egna ekonomiska svårigheter).

Dessutom handhar Sjöhistoriska museet den så kallade k-märkningen, där kulturhistoriskt intressanta och värdefulla fartyg (och fritidsbåtar) kan ansöka om att bli k-märkta.

Utmärkelsen k-märkt kan av ägaren sökas för fartyg som gått i yrkesmässig trafik under svensk flagg eller som på annat sätt främjar kunskapen om sjöfartshistorien i svenska farvatten. Genom utmärkelsen k-märkt vill vi verka för att fartygen uppmärksammas, bevaras och brukas. Förhoppningen är att k-märkningen ska ge uppmuntran och stöd till ägarna som arbetar med att förvalta vårt historiska arv (läs mer på www.sjohistoriska.se/fartyg-kulturmiljoer/k-markning-av-fartyg).

Det finns idag 147 k-märkta fartyg. Många av ägarna till fartygen är för driften av fartyget beroende av ekonomiska intäkter från att gå med passagerare eller elever. Då SMTM fått tydliga signaler om att Covid-19-pandemin under 2020 haft en negativ påverkan även på driften av de k-märkta fartygen ville vi få en bättre helhetsbild av läget och fördjupa kunskapen om situationen. Därför sände Sjöhistoriska museet, via Kulturarvsgruppen vid SMTM, hösten 2020 ut en enkät med några enkla frågor med syftet att få fram underlag om hur pandemin påverkat säsongen 2020 för de k-märkta fartyg som går med passagerare eller elever.

Ett urval bland de 147 fartygen gjordes. Fartyg som är helt stillaliggande eller för helt privat bruk (och därför inte går med passagerare eller elever) valdes bort och totalt 89 enkäter sändes ut.

Frågorna som ställdes var:

1. Hur har pandemin påverkat er verksamhet med fartygen?
2. Där ni haft någon seglation, hur har besöksfrekvensen varit i år jämfört med 2019?
3. Hur har årets intäkter från trafiken förändrats från senaste året med trafik?
4. Om trafiken drivs av en förening – hur har medlemsantalet förändrats under 2020?
5. Har pandemin lett till några lokala lättnader, avseende hamnavgifter eller motsvarande?
6. Påverkar pandemin möjligheterna att upprätthålla kompetensen för besättningen?
7. Hur ser möjligheterna ut att fortsätta med fartygets drift, vård och underhåll och/eller föreningens/företagets långsiktiga verksamhet?

Tre ytterligare frågor, nr 8-10, rörde förslag till kommande verksamhet, uppdatering av aktuella adresser och eventuella övriga synpunkter men svaren på dessa tas inte upp i rapporten.

Det kom in 53 svar på enkäten. I vissa fall rör svaren ett enskilt k-märkt fartyg och i andra fall var det ett samlat svar från ett rederi med flera fartyg. Svaren har för sammanställningen av rapporten även kompletterats genom telefonsamtal och e-post-kontakter om statistiken.

3. Resultat av undersökningen

Pandemin har lett till en kraftigt minskad seglation

Enkätens första fråga gällde ”hur har pandemin påverkat er verksamhet med fartygen?”. Det fanns tre svarsalternativ: ”helt inställd seglation”, ”delvis inställda seglationer” eller ”inte alls”.

Av svaren framgår att vad gäller ett stort antal fartyg (22 st) har seglationen helt ställts in och för många andra (24 st) har året inneburit en delvis inställd seglation. För dessa 24 har verksamheten minskat betydligt (vilket framgår i det följande avsnittet, se nedan). För de allra flesta fartygen har pandemin alltså lett till en helt inställd eller avsevärt minskad seglation, med de tapp av intäkter som detta leder till. Två stillaliggande fartyg anger att pandemin inte påverkat alls.

Vad gäller 22 fartyg så har pandemin inneburit att man helt ställt in sina seglationer. Man har velat följa Folkhälsomyndighetens (FHM) rekommendationer. Exempel på dessa är de välkända ångfartygen Mariefred i Stockholm (som aldrig tidigare legat stilla sedan 1903) och Trafik i Hjo. Detta innebär förstås att man inte haft några inkomster från dessa fartyg – även om man fortfarande haft utgifter. För mindre passagerarfartyg som drivs av mindre rederier eller föreningar har restriktionerna inneburit att verksamheten drastiskt minskats. Någon av de svarande menar att restriktionerna till slut i praktiken inneburit ett ”verksamhetsförbud”.

De historiska ångfartyg som fortfarande vanligtvis går i ordinarie kollektivtrafik i Stockholm har under året inte gått i trafik. Av ekonomiska skäl har ett större rederi (med fartygen Diana, Juno, Wilhelm Tham, Stegeholm, Östanå I, Angantyr, Drottningholm, Enköping, Paddan 4 och S:t Erik av Göteborg) sett sig tvingade att ställa in all verksamhet vid rederiets tre största fartyg. Ett annat exempel är tjänstefartyget Malmö – där restriktionernas begränsningar innebar så stort ekonomiskt bortfall att inga resor blivit möjliga.

24 fartyg har minskat sin verksamhet betydligt; till exempel fartyget Bohuslän i Göteborg som kört vid betydligt färre tillfällen och med kraftigt minskat antal passagerare. Eller Blidösund i Stockholm som endast kört sex helger under sommaren. Även före detta örlogsfartyget Ystad har gjort resor under sommaren med starkt begränsat passagerartal, måltider utomhus och endast tillåtet för passagerare att vara på däck. Man har då även begränsat antalet passagerare enligt FHM:s rekommendationer.

För flera av segelfartygen som drivs av föreningar har man ställt in charterseglingar och till exempel deltagande i festivaler. Exempelvis har segelfartyget Ellen i Stockholm ordnat övernattningen ombord med hjälp av tolvmannatält i land. Det enda undantaget vad gäller verksamhet står kolloseglingar för – där verksamheten trots pandemin kunnat bedrivas i modifierad form men med ungefär samma antal deltagare.

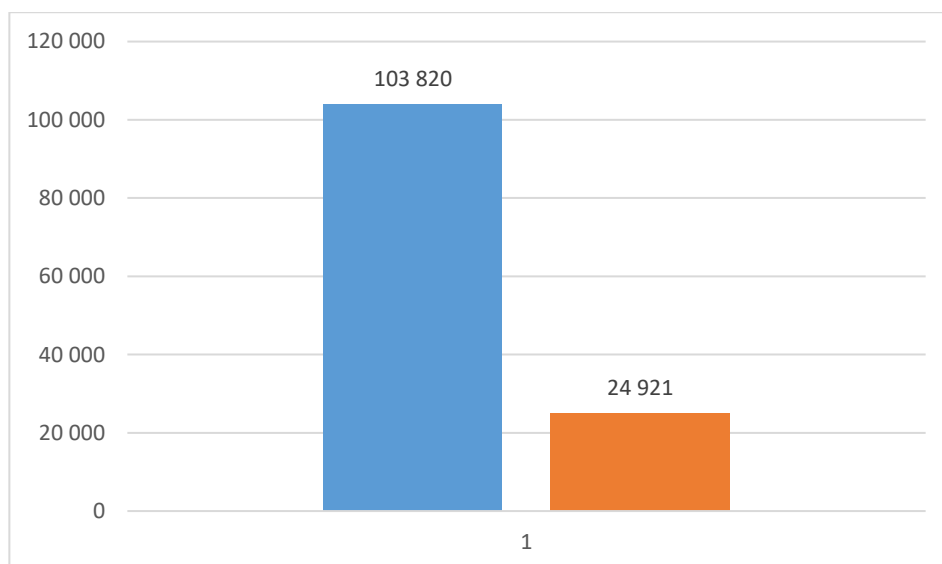
Något fartyg berättar även att man kunnat arrangera få mindre seglingar med sina egna medlemmar.

Pandemin har inneburit ett avsevärt minskat passagerarantal

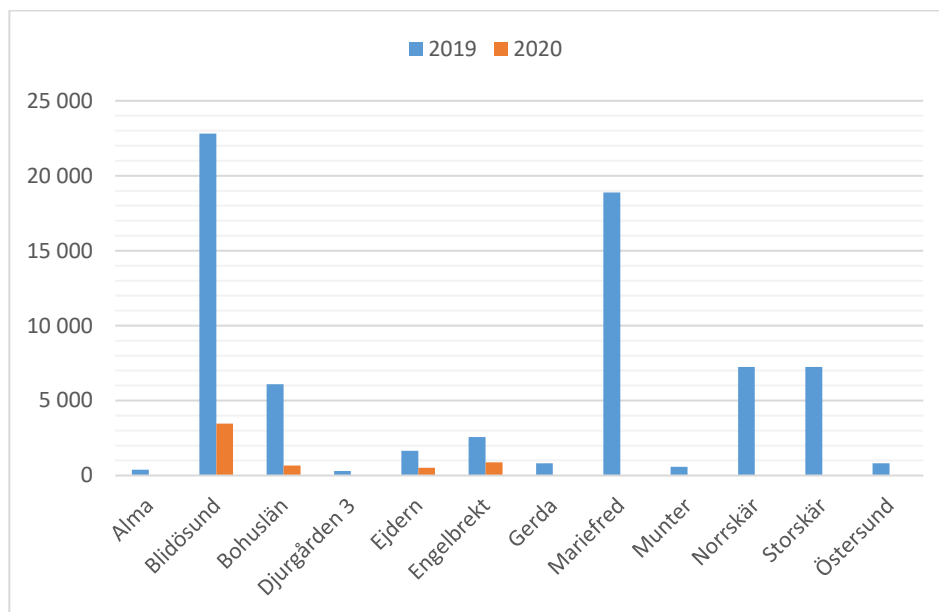
Enkätens andra fråga gällde ”Där ni haft någon seglation, hur har besöksfrekvensen varit i år jämfört med 2019?”. I enkätsvaren har inte information om besöksfrekvensen lämnats för alla fartyg, men uppgifter finns för 20 fartyg. Informationen ger här en närmare bild av verksamheten för de flesta av de 24 fartyg för vilka svaret på den förra frågan var att de delvis ställt in sin seglation (se ovan). I de nedan följande tabellerna är bara de fartyg som lämnat passageraruppgifter medtagna och som dessutom haft trafik under 2019.

De följande tabellerna visar att även för de fartyg som haft seglation har besöksfrekvensen minskat högst betydligt, generellt till en knapp fjärdedel av frekvensen 2019 (tabell 1). För många av fartygen har besöksfrekvensen 2020 varit noll, eller mycket liten, även fast de varit i drift (tabell 2-3).

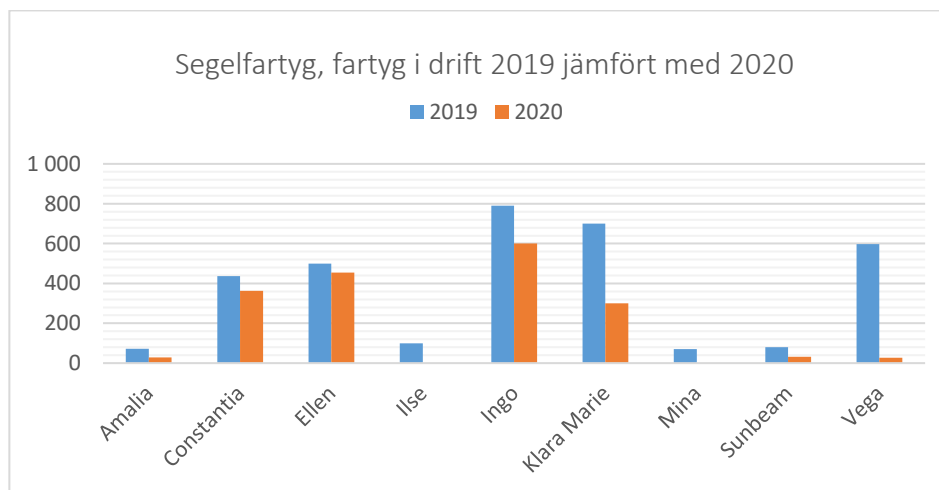
Tabell 1. Total passagerarfrequens på k-märkta fartyg i seglation 2020 (orange) jämfört med 2019 (blått) (exklusive Strömmas fartyg)



Tabell 2. Passagerarfrekvensen för **ångdrivna** passagerarfartyg i drift 2019 jämfört med 2020.



Tabell 3. Passagerarfrekvensen för **segelfartyg** i drift 2019 jämfört med 2020.



Intäkterna från seglationen har minskat radikalt

Den tredje frågan i enkäten var ”hur har årets intäkter från trafiken förändrats från senaste året med trafik?”. Svaren visar att huvuddelen av de tillfrågade ägarna av fartygen inte har bedrivit någon trafik överhuvudtaget under året. För det fåtal som kunnat ha någon form trafik har intäkterna minskat med mellan 35 och 100 %. Ett undantag är de segelfartyg som seglar med ungdomselever där man har kunnat upprätthålla viss verksamhet. Men de som enbart ägnar sig åt passagerar- eller chartertrafik har haft det svårast. För fartyg som legat helt still minskar givetvis bunker- och bemanningskostnader men så fort man går med passagerare krävs en minimibesättning efter Transportstyrelsens beslut och då börjar kostnaderna komma. Man kan förutsätta att flera gjort bedömningen att med FHM:s rekommendationer är någon seglation inte lönsam.

Strömma kanalbolaget, med tio k-märkta fartyg, svarar inte om intäkterna av affärsmässiga skäl. Men nedgången för deras fartygstafrik motsvarar i stort den som övriga fartyg uppvisar. Den följande listan tar upp de fartyg för vilka enkätsvaren tillät en mer eller mindre exakt beräkning av minskningen av intäkter.

Amalia	minskning med 80 %
Blidösund	minskning med 85 %
Bohuslän	minskning med 90 %
Edit	minskning med 75 %
Ejdern	minskning med 75 %
Ingo	minskning med 35 %
Malmö	minskning med 90–95 %
Mariefred	minskning med 100 %
Spica	minskning med 100 %
Sunbeam	minskning med 70 %
Trafik	minskning med 100 %
Tärnan	minskning med 100 %
Ystad	minskning med 46 %
Östersund	minskning med 100 %

Medlemsantalet i föreningar som driver fartyg har inte förändrats

Den fjärde frågan i enkäten var ”Om trafiken drivs av en förening – hur har medlemsantalet förändrats under 2020?”. Svartalternativen var ”minskat”, ”oförändrat” eller ”ökat”.

Frågan är intressant eftersom en tänkbar effekt av pandemin är att människor på grund av smittrisk och rekommendationer från FHM i mindre grad kan vara aktiva i föreningar, på grund av svårigheterna att mötas och göra saker tillsammans. Svaren visar dock att medlemsantalen i stort sett har varit oförändrade för de flesta föreningar detta år.

Eventuella förändringar kommer möjligen inte förrän längre fram, kanske vid årsskiftet då det är dags att förnya eller avsluta medlemskap inför nästa år.

Pandemin har inte lett till ekonomiska lättnader ifråga om avgifter

Den femte enkätfrågan var ”Har pandemin lett till några lokala lättnader, avseende hamnavgifter eller motsvarande?”

Lokala lättnader för k-märka fartyg när det gäller just till exempel hamnavgifter finns på olika håll och har funnits tidigare. Frågan avsåg alltså om pandemin inneburit några skillnader i detta avseende. Svaren ger tydligt vid handen att så inte är fallet. En enda aktör svarar att man fått lokala lättnader (i Göteborg) och den generella slutsats som kan dras är därför att pandemin i sig generellt inte har givit upphov till några lättnader i avgifter.

Besättningarnas kompetens har påverkats negativt

Enkätens sjätte fråga var ”Påverkar pandemin möjligheterna att upprätthålla kompetensen för besättningen?” Som förtydligande angavs att det exempelvis kunde gälla befälhavare, eldare, maskinister och navigatörer och exempelvis ifråga om de certifikat och den specialkunniga bemanning som behövs.

För 24 av fartygen, det vill säga för ungefär hälften av de svarande, framhåller ägaren att pandemin påverkar möjligheten att upprätthålla kompetensen negativt. Ett fåtal av de svarande har under året legat stilla på grund av reparationer, vilket innebär att man har svårt att bedöma detta. I en handfull fall anser man inte att pandemin påverkat just i denna fråga.

Ett motordrivet fartyg och två segelfartyg framhåller att Transportstyrelsens allmänna förlängning av behörigheter och läkarintyg underlättade våren. I ett fall framhåller man att eftersom man endast är klassad som fritidsfartyg så påverkas man inte av detta.

Två svar nämner det faktum att 60 % av ordinarie besättning (skeppare och maskinist) utgörs av människor i riskgruppsålder varför brist på befäl är begränsande för möjligheten att segla med passagerare.

Tre svar handlar om att eftersom det minskade antalet tillgodoräkningsbara sjödagar påverkas negativt så kommer det på sikt komma att innebära problem att upprätthålla kompetenser enligt Transportstyrelsens regelverk. Ett segelfartyg framhåller till exempel att brist på yrkespraktik och tillfällen till övning ombord har gjort att tilltänkta nya skeppare inte är inskolade.

Två svar från kommersiella rederier innehåller reflektioner kring det faktum att man av ekonomiska skäl tvingats säga upp stora delar av personalen ombord.

Från en ägare av flera k-märkta ångfartyg framhålls att den specifika kompetensen ”maskinist med ångbehörighet” inte blir lättare att hitta ju mindre verksamhet som bedrivs med fartyget.

Den långsiktiga driften av flera fartyg är i fara

Den sjunde frågan som ställdes var ”Hur ser möjligheterna ut att fortsätta med fartygets drift, vård och underhåll och/eller föreningens/företagets långsiktiga verksamhet?”. Svaren skiftar stort beroende på frågans öppna formulering. En del fartygsägare ger uttryck för att den långsiktiga driften är hotad, medan andra pekar på svårigheter men samtidigt ger uttryck för en stark vilja att fortsätta verksamheten.

Tre föreningsdrivna fartyg menar att de klarat av 2020, men skulle pandemin fortsätta även 2021 kommer det bli svårigheter att fortsätta verksamheten.

Problemet med inställd eller starkt decimerad trafik är att därmed minskar inkomster till underhåll och långsiktig verksamhet. Detta har konstaterats av tre fartyg. Ett fartyg som drivs av en förening nämner även att man i mångt och mycket är beroende av bidrag som söks från olika håll. Fyra andra fartyg tar även upp frågan om det ständiga behovet av välvilliga bidragsgivare

Ett par fartyg framhåller att istället för trafik har man satsat på vård och underhåll för att trygga fartygets framtid.

Från ett segelfartyg konstaterar man att har man överlevt i 122 år hittills så kommer man att överleva detta också. Även ett av ångfartygen säger samma sak. Fyra av ångfartygen ger prov på stor beslutsamhet i svaren: en förening skriver att ”Vi kommer ALDRIG att ge oss!” och en annan att ”Vi ger oss inte utan arbetar vidare även om det nu är en stor uppförsbacke.”

Ett ångfartyg konstaterar att när man följer restriktionerna så tar arbeten längre tid att genomföra. Hos både ett motordrivet fartyg och ett segelfartyg konstateras faktum att medlemmarna ofta är 70-plussare och inte har kunnat hjälpa till när det gäller iordningställandet inför säsongen, som man är helt beroende av. Detta är och har varit ett mycket stort problem. Istället har man fått förlita sig på ungdomar och unga vuxna som visserligen måste handledas men som har arbetat hängivet.

Ett motordrivet fartyg konstaterar att deras verksamhet kommer på sikt att minska om de inte kan ”visa upp sig” och rekrytera nya medlemmar som kan utbildas till besättning.



4. Slutsatser

Syftet med undersökningen var att få en bättre helhetsbild av läget och fördjupa kunskapen om de kulturhistoriskt värdefulla, k-märkta fartygen i Sverige under pandemiåret 2020.

Det finns idag 147 fartyg som k-märkts av Sjöhistoriska museet. Ett urval bland dessa fartyg gjordes på så vis att de som är helt stillaliggande eller för helt privat bruk (och därför inte går med passagerare eller elever) valdes bort och en enkät med tio enkla frågor skickades ut till de återstående 89 olika ägarna till k-märkta fartyg. Svar inkom från 53 av dessa.

Frågorna som ställdes handlade om pandemins påverkan på verksamheten (seglationen), om besöksfrekvensen och de därmed förknippade intäkterna jämfört med tidigare år. Dessutom ställdes frågor om det varit någon förändring av medlemstal i föreningar (många av fartygen drivs av föreningar), om fartygen fått några särskilda, lokala lättnader när det gäller avgifter (exempelvis hamnavgifter), om pandemin påverkat möjligheterna att upprätthålla kompetensen för besättningarna samt om hur möjligheterna generellt ser ut för att fortsätta drift, vård, underhåll och föreningens/företagets långsiktiga verksamhet.

Slutsatserna som man kan dra av svaren i undersökningen är:

- Att pandemin 2020 lett till en kraftigt minskad seglation och besöksfrekvens för kulturhistoriskt värdefulla fartyg i Sverige
- Att intäkterna från seglationen därmed har minskat radikalt, i flera fall med 100 %
- Att medlemsantalet i föreningar som driver fartyg inte har förändrats
- Att pandemin inte har lett till ekonomiska lättnader ifråga om avgifter
- Att besättningarnas kompetens har påverkats negativt
- Att den långsiktiga driften av flera fartyg är i fara

Undersökningen belyser därmed tydligt den ekonomiska problematiken i pandemins spår. En minskad seglation och besöksfrekvens leder till avsevärt minskade intäkter för de företag och föreningar som driver fartygen. Flera av de svarande uttrycker också en stark oro för den långsiktiga driften av fartygen. Ett annat problem är pandemins negativa inverkan på besättningarnas kompetens, vilket är en nyckelfråga i sammanhanget eftersom driften av historiska fartyg generellt kräver specialkompetenser av olika slag.

Undersökningen visar inte på någon särskild förändring när det gäller medlemsantalen i föreningar som driver fartyg, men det kan hända att en sådan förändring först kommer att bli tydlig i samband med årsskiftet, då medlemskap ska förnyas eller avslutas. Undersökningen visar också att fartygen inte fått några särskilda lokala lättnader ifråga om hamnavgifter och liknande, vilket hade kunnat underlätta deras situation något.

Sammantaget visar undersökningen att pandemins år 2020 inneburit ett hårt slag för verksamheten med kulturhistoriskt värdefulla fartyg i Sverige. De allra flesta företag och föreningar som driver fartyg har haft en kraftigt minskad seglation och besöksfrekvens samt en därmed förknippad stark ekonomisk nedgång. En ytterligare komplikation har varit svårigheten att upprätthålla den specialkompetens som behövs i sammanhanget. De långsiktiga effekterna av pandemiårets problematik är ännu svåra att överblicka, men en sannolik konsekvens är att flera företag och föreningar kommer att få det allt svårare att överhuvudtaget upprätthålla verksamheten och särskilt om seglingssäsongen skulle bli lika illa under 2021 eller till och med längre.

5. Kontaktpersoner

Intendent Karolina Matts, karolina.matts@smtm.se

Intendent Fredrik Blomqvist, fredrik.blomqvist@smtm.se

Telefon 08 – 519 540 00 vx

Foto på omslaget, Karolina Kristensson, Sjöhistoriska museet

Foto sid 8, Anneli Karlsson, Sjöhistoriska museet