



ETT UPPROP

längs Göta kanal för ett ökat skydd för vårt rörliga kulturarv

TEXT Charlotte Hellman FOTO Malcolm Hanes, Urban Lindström, Göta kanalbolaget

12mR Princess Svanevit är en imponerande vacker yacht byggd 1930 som nu renoverats till ursprungsskick. Denna vinter återinstalleras hennes berömda inredning med alla intarsior som ställdes ut på Liljevalchs konsthall våren 2022. Hon väcker uppmärksamhet, så hon är tacksam att visa upp, också för den allmänhet som helt saknar intresse eller kunskap om båtar. Hon är spektakulär, men i detta sammanhang är hon framförallt ett verktyg.

SÄRTRYCK UR BÅTKLASSIKER NR 4/24

BÅTKLASSIKER
TIDSKRIFT FÖR NORDISK BÅTKULTUR

Hon förvaltas av Stiftelsen Princess Svanevit och är ett ideellt projekt med syftet att synliggöra det fantastiska kulturarv som våra klassiska båtar utgör, både motor- och segelbåtar. Ett kulturarv som är sorgligt okänt i Sverige. Båtarnas höga kvalitet är betydligt mer känd utomlands, vilket gör att man kan få bättre betalt om man säljer sin båt till en utländsk köpare. Många svenskbbyggda båtar har försvunnit till länder som Finland, Tyskland, Norge, Danmark, Holland, Frankrike och Italien. Listan är lång.

När vi inför sommaren 2025 kan sjösätta en färdigrenoverad båt, vill vi berätta för Sverige om det kulturarv som Princess Svanevit bara är **en** representant för. Det är vårt gemensamma kulturarv. Det självklara valet är att göra det genom en färd längs Göta kanal, ett kulturarv i sig.

För Svanevits del kommer resan att vara ett logistiskt helvete. Vi har ett djupgående som kan göra möten problematiska. Vår mast är 27,5 meter hög, att jämföra med Göta kanals segelfria höjd på 22 meter, så vi måste masta av. Vi ska hitta kajer som både kan ackommodera tyngden av en kranbil och Svanevits djupgående på 2,70. Vi ska också frakta Sveriges antagligen längsta trämast längs kanalen på något sätt med spridare, fioler, vant och stag, och 180 kilo bom. En sammanlagd vikt på lite under ett ton. Vi ska segla i Vättern innan vi återigen ska masta av i Karlsborgstrakten. Antagligen kommer vi att kunna andas normalt först när masten åter kommer på plats då vi kommer ut i Vänern.

Varför vi vill då utsätta oss för detta? Därför att vi vet vilket enormt arbete som utförs av de olika föreningar,

klubbar och privatpersoner som vårdar vårt rörliga kulturarv. Projekt som skulle gynnas av att våra politiker uppmärksammar värdet både av det rörliga kulturarvet och det ovärderliga arbete som utförs för att bevara detta, till största del helt ideellt. Transporthistoriskt Nätverk, där bland annat Båthistoriska riksförbundet ingår, är den organisation som arbetar med att bearbeta våra politiker. En sådan här resa skulle kunna beskrivas som lobbyverksamhet för deras arbete under parollen "Bevara oss väl!".

Göta kanalbolaget säger att de tycker att det är en bra idé. Vi får stå med i alla officiella program. Det finns ingenting som hindrar att vi kommer ett helt sällskap med flera båtar, en konvoj. Alla som går med i konvojen får en rabattkod. Tänk om femtio båtar kan





"Tänk vad vi skulle kunna åstadkomma tillsammans! Vi har viktiga historier att berätta, och vi vill göra det längs Göta kanal – eller lyckans smala hav, som den också kallas ..."

Vi gör gärna en namninsamling längs vår färd, under samma paroll "Bevara oss väl!". Vårt rörliga kulturarv är inte bara en angelägenhet för oss som aktivt engagerat oss i det. Det är vårt gemensamma kulturarv och utgör ovärderliga inslag i våra stadsbilder. Allmänheten ska få både information och möjlighet att uttrycka sin åsikt.

Princess Svanevit planerar att gå in i kanalen strax efter midsommar och räknar med att komma ut i Göteborg i början av augusti. Vi kommer att segla någon vecka i Vättern och uppmärksamma dess rika maritima historia: Harry Becker byggde A22:or i Karlsborg; av kungsekarna på Visingsö byggdes våra krigsfartyg; i Hjo finns ångaren

Trafik, för att bara ge några exempel. Två av Svanevits intarsior har John Bauer-motiv, så vi vill gärna göra något tillsammans med John Bauermuseet i Jönköping.

I Vänern har inte minst Kristinehamn en rik båtbyggartradition. Svanevits gudfar Lars Lerin finns i Karlstad, så kanske kan vi göra något roligt med honom.

Vår målsättning är att väcka så mycket uppmärksamhet vi bara kan! Synkronisera alla ansträngningar som görs, med målsättningen att genomsyra samhället. Utomlands är Swedish boat building fortfarande ett begrepp – varför är den höga kvaliteten som våra båtar håller inte

allmänt känd i Sverige? I ankomsthallen på Arlanda möts besökarna av den bild vi vill förmedla av vårt land – varför står inte en klassisk båt där?

Vi har mycket att göra – men alla vi som jobbar med dessa båtar är vana vid hårt arbete. Tänk vad vi skulle kunna åstadkomma tillsammans! Vi har viktiga historier att berätta, och vi vill göra det längs Göta kanal – eller lyckans smala hav, som den också kallas – där vi kan möta så många som möjligt, både på och längs kanalen!

Väl mött!
Charlotte Hellman
Stiftelsen Princess Svanevit



komma tillsammans, eller hundra. Olika sorter. Museifartyget Minsveparen M20 har sagt att vi kan räkna med dem. De har gått Göta kanal flera gånger och vet vilket genomslag det får.

Vi kommer att göra uppehåll med event vid ett antal platser längs kanalen med information, föredrag och visningar av några av båtarna. Göta kanalbolaget rekommenderar bland annat Söderköping. Eftersom det inte bara är det flytande kulturarvet som saknar skydd – utan hela vårt rörliga kulturarv – vill vi också sammanstråla med exempelvis klassiska bilar. Enligt Göta kanalbolaget vore Bergs slussar en idealisk plats för ett sådant evenemang. Gissningsvis borde tåg kunna möta upp i Töreboda, där spåren går längs kanalen. Klassiska flygplan kan säkert ha uppvisning på olika ställen. Inte ens fantasin bör sätta gränser. För det här är viktigt. Och ju synligare vi är, desto bättre.

Ofta har man så fullt upp med sin egen renovering och att få ihop ekonomiska medel till den att man inte hinner knyta kontakter med andra projekt, och går därmed miste om potentiella synergieffekter. Många är också främst intresserade av sin typ av båt, och brinner för den. Det kan man absolut göra, men vårt stora arbete måste vara att försöka hitta minsta gemensamma nämnare och samarbeta kring den. Från allmogebåtar till ångbåtar. Utan stärkt bevaranderätt lever de alla lika farligt.

Vi ska berätta för allmänheten om värdet av vårt rörliga kulturarv, hur utsett det är. Självklart ska vi alla arbeta aktivt för att minimera alla utsläpp, så att inte några lagar plötsligt pådyvlas oss. "Klimatneutral" låter både positivt och eftersträfvansvärt, men skulle det också kunna innebära att ångbåtar ska elektrifieras? Och hur går det med lagförslaget att man kan bli skyldig att skrota sitt fordon om renoveringskostnaderna överstiger marknadsvärdet? Gäller det båtar också?

Sveriges välstånd byggdes av skog och malm – som fraktades med båt och tåg. Och stora delar av vårt rörliga kulturarv har på olika sätt bidragit till vårt försvar. Är det inte märkligt att de inte anses vara bevarandevärda?

Princess Svanevits meriter är i jämförelse små, men hon har en viktig poäng i sammanhanget: Som få andra båtar kan hon ställa frågan om det är rimligt att hon – vars inredning är tillräckligt värdefull för en separatutställning på Liljevalchs konsthall – skulle vara mer bevarandevärd om hon ingick i vårt fasta kulturarv, som byrå exempelvis?

Vårt vattenburna kulturarv har haft stort inflytande på våra mest uppskattade konstnärer och konstverk. Hur skulle Evert Taubes visor ha låtit om han inte haft tillgång till båt? Anders Zorn seglade och målade, Bruno Liljefors och Roland Svensson likaså. Sommaren med Monika; Änglar, finns dom? Att angöra en brygga; Saltkråkan. Listan är oändlig.

