

Vad händer med ångfartyget s/s Motala Express, som numera har Stockholm som hemmahamn ?

Hösten 2010 blev ångfartyget s/s Motala Express "kapat" - i dubbel bemärkelse. Dels avkapat med cirka 3,5 meter i fören samt att hon också lämnade Vättern den 11 oktober 2010 för att numera ha Stockholm som hemmahamn. Motala Express byggdes på Sandwalls Mekaniska Werkstad i Jönköping under åren 1894/1895. Fartyget har kallas för "Vätterns fånge", då hon är för lång för att tas ur Vättern genom slussarna i Göta kanal.

För ett år sen försökte Motala Express Ångbåtsförening rädda kvar fartyget i Vättern genom att vi skickade ut 40 skrivelser till Kommuner, Landsting, Länsstyrelser och Regioner runt Vättern där ångbåtsföreningen önskade ett årligt drift- och underhållsbidrag. Samtidigt gick det ut 75 skrivelser till stora företag runt Vättern samt de allra största företagen i Sverige om att teckna aktieposter i ett nytt rederi som skulle kunna bildas i Jönköping, då det är enda hamnen i Vättern där s/s Motala Express skulle kunna drivas med viss "lönsamhet". Ett fåtal företag hörde av sig, endast en bilfirma i Motala kunde lämna ett årligt bidrag på enbart 2000 kronor.

När det gäller ansökan om bidrag från kommunala och statliga myndigheter har de flesta svarat på vår skrivelse och vi har fått avslag i samtliga fall. Främsta orsaken är att bidrag endast kan lämnas till att bevara gamla byggnader. När det gäller bidrag till ångfartyg eller ånglok (järnvägar) eller andra transportmedel finns det i princip inga möjligheter till bidrag. Möjligen kan man få ett engångsbidrag från EU för ett speciellt ändamål, typ en marknadsföringsaktivitet.

Vi sökte även bidrag från EU och statens kulturråd och fått avslag. Från USA och Schweiz har vi sökt bidrag, en stiftelse från USA gav oss ett årligt bidrag på 20.000 dollar för att täcka upp driftkostnader och underhåll, dock kom svaret från USA för sent för att kunna nyttjas.

Lite bakgrund till att det blev som det blev:

KG Knutsson (avled i mars 2011) som ägde fartyget genom sitt rederi AB Stockholms Omgifningar, ville inte bekosta mer i ombyggnadskostnader. Han hade förutom inköp av fartyget trots allt kanske kostat på det närmare 10 miljoner under de senaste 4 - 5 åren.

Droppen var när Transportstyrelsen kom med det negativa beskedet att s/s Motala Express inte fick dispens utan en ombyggnad, där 3 vattentäta skott (sektioner) skulle konstrueras under däck till en kostnad av 1,5 miljoner kronor. De vattentäta skotten är till för att två likvärdiga fartyg ska kunna köra in i varann med full fart och fartygen ska kunna klara av en viss tid flytande.

Förra året hade s/s Motala Express kunnat trafikera Vättern, enligt Rederi AB Kind, antingen i Motala eller Jönköping om ett bidrag hade tillförts på 350.000 kronor, men KG Knutsson tyckte att han har subventionera tillräckligt, så några pengar kunde inte komma från ägaren, därför lades Motala Express i docka under juni i Motala (och fick ligga kvar tills det var dags för avkapning av fören under hösten). Kanalbåtarna skulle kunna lägga till för proviantering där s/s Motala Express då låg innan och någon annan plats i Motala fanns inte som var lämplig.

Ev. skulle s/s Motala Express tas till Jönköping i samband med en stor sjöhistorisk helg i september 2010, men inga riktiga klara svar kom från Jönköpings Kommun. Hamnavgiften i Jönköping skulle dessutom vara lika kostsam som för dockan i Motala.

Jag kan inom parentes bara nämna att i Jönköping har det byggts ett nytt kulturhus i år för närmare 500 miljoner kr. Jag har vid flera tillfällen pratat med kommunens näringslivschef och han har ingen förståelse för bevarande av ett ångfartyg utan menar att ett dieseldrivet fartyg lika gärna duger som turistattraktion.

Jag hade löpande kontakt med Håkan Knutsson, KG Knutssons son, under hela sommaren 2010 och han gav ångbåtsföreningen en respittid fram till den 15

september, därefter måste han fatta ett beslut om hur han vill göra med fartyget. Han hade inte så mycket att välja på mer än att kapa av ME i fören och ta ut henne genom kanalen till en kostnad för cirka 1 miljon eller göra ombyggnad för 1,5 miljoner för vattentäta sektioner samt att tillföra ett bidrag (som täcker extra kostnader för driften samt löpnade underhåll) på upp till 1 miljon kronor årligen för fortsatt drift i Vättern. Stockholms stad har en helt annan inställning till att bevara ångfartygen d.v.s. en mycket positiv inställning att stötta ångbåtskulturen samt att ge bidrag till dess verksamhet.

Jag försökte även få dispens från Transportstyrelsen om att få uppskov med att bygga om Motala Express. Utan ombyggnad, får fartyget ta 59 passagerare i D-klassat område, (samma antal som Göta Kanalbåtarna) med en ombyggnad över 150 personer. Det blev ett NEJ från Transportstyrelsen, jag har pratat med flera väl initierade personer och beslutsfattare på Transportstyrelsen men det finns inga möjligheter att få dispens. Alla fartyg i Sverige ska behandlas lika på dessa vatten. Motivet att bygga om båten med vattentäta skott är att kunna trafikera ett "öppet vatten" som södra Vättern. I Norra Vättern skulle man kunna köra Motala Express utan ombyggnation och ta ombord fler än 59 passagerare, men där finns ingen lönsamhet längre. Om Motala Express skulle kunnat vara kvar i Vättern är bara Jönköping den enda hamn som skulle kunna ge en lönsamhet. Rederi AB Kind tog sitt beslut om ombyggnad av sitt fartyg Nya Skärgården när det blev klart att Motala Express skulle lämna Vättern. Det dieseldrivna fartyget Nya Skärgården, som ligger i Jönköpings Hamn, byggdes om till en kostnad på cirka 1 miljon kronor under vintern 2010/2011. Att ha två fartyg liggande i Jönköpings hamn torde inte vara ekonomiskt försvarbart.

Ja, detta var lite bakgrund till att s/s Motala Express nu har lämnat Vättern.

För att ta ut fartyget ur Vättern hade Håkan Knutsson först önskat en tillfällig ombyggnad av slussarna i Göta kanal, men det gick inte kanalbolaget med på. Så ett Stockholmsföretag fick i uppdrag att tillsammans med personal från Rederi AB Kind att kapa av fören. Arbetet gick bra och dessutom fanns det ett vattentätt skott i fören vid avkapningen som kunde förstärkas med plåtar i samband med transporten genom Göta Kanal.

Den 11 oktober 2010 lämnade Motala Express Vättern genom Göta Kanal för att ta sig till Mem och sen varvet i Gryt. Resan gick bättre än planerat enligt rederiets talesman Claes Insulander som representerar rederiet "AB Stockholms omgivning". I Gryt fick ME åter fören monterad och lördag den 30 oktober vid åttatiden på kvällen kom s/s Motala Express till Stockholm i lugn och ro utan någon uppmärksamhet. ME får behålla sitt namn och kommer troligen att trafikera Stockholms innerskärgård som turist- och charterbåt från och med 2012. Just nu letar rederiet efter en lämplig hamnplats i Stockholm.

Under detta år 2011 kommer ME åter renoveras, bl.a kommer ett slutet kylsystem installerats p g a att vattnet i Stockholm inte är "lämpligt" för denna typ av "ångmaskin". Kanske till en kostnad av ½ miljon kronor. Vidare ska fartygets övre däck akterut återställas i ursprungligt skick, dvs. restaurangdelen tas bort i detta utrymme. Nedre däck kommer att byggas om så att mer utrymme för passagerare bereds.

Vad ska vi nu göra i Motala Express Ångbåtsförening?

Vi har ett bra samarbete med både Claes Insulander och Håkan Knutsson.

Vi har som målsättning att vår hemsida ska ge aktuell information om s/s Motala Express.

Genom att betala en årlig medlemsavgift i Motala Express Ångbåtsförening på 100 kr stödjer du föreningens kommande insatser för att bevara s/s Motala Express i Sverige. Föreningen har plusgiro 2811-8.

Besök gärna vår hemsida www.ssmotalaexpress.se

Hans-Ove Aldenbrink

Ordförande i MOTALA EXPRESS ÅNGBÅTSFÖRENING

Box 280, 551 14 Jönköping

Telefon 036-37 88 88, 036-440 2002,

0705-38 47 72, 0706-95 88 88