

M/S JUNO

Passagerarbåt, 254 brt, LÖA 31,45 m, största bredd 6,87m, djupgående 2,72m.

Ursprungligen byggt som ångfartyg avsett för passagerartrafik kombinerat med styckegodsfrakt på Göta kanal. Levererad 1874 från Motala Verkstads varv i Motala. Ett flertal förändringar av fartygets exteriör och interiör har genomförts under åren, där den första större ombyggnaden gjordes 1904/05. Motoriserades 1956 och försågs med två nya Volvo dieslar 2009. I början av 1960-talet gjordes den visuellt mest genomgripande förändringen av JUNO då överbyggnaderna ändrades och förlängdes förut, och med detta fick fartyget i stort sett det utseende det har idag.

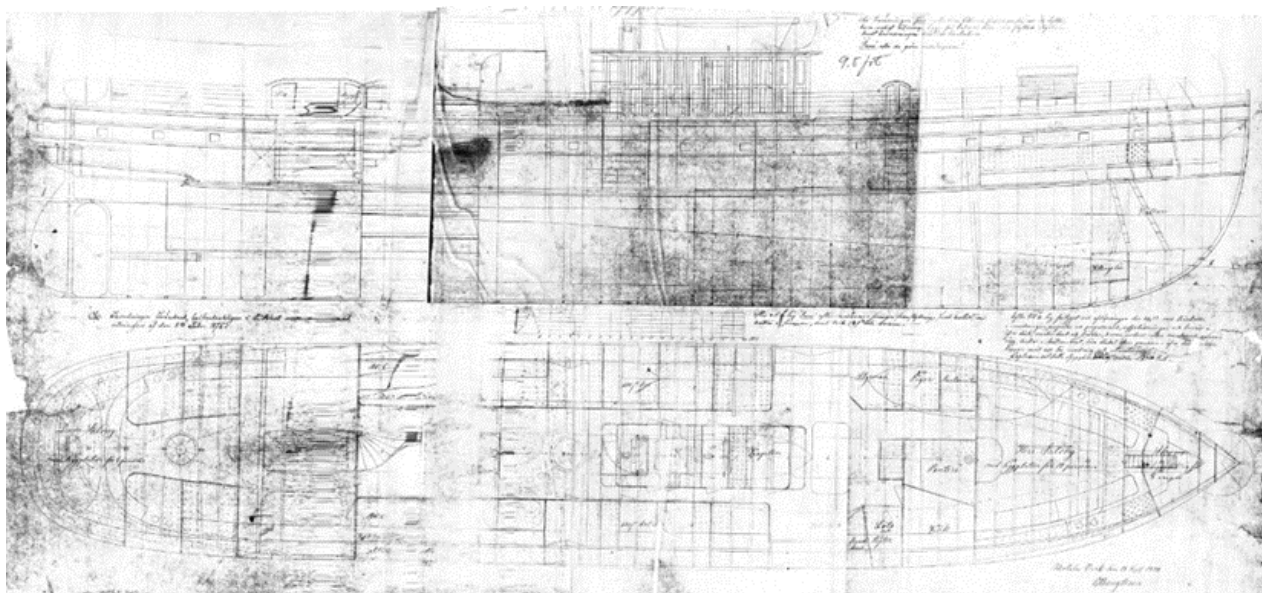
JUNO är ett av de äldsta passagerarfartygen i Sverige i rent kommersiell drift och är fortsatt i aktivt bruk som passagerarfartyg på den ursprungliga ruten längs Göta kanal. JUNO är därtill världens äldsta registrerade fartyg med övernattningsmöjligheter.



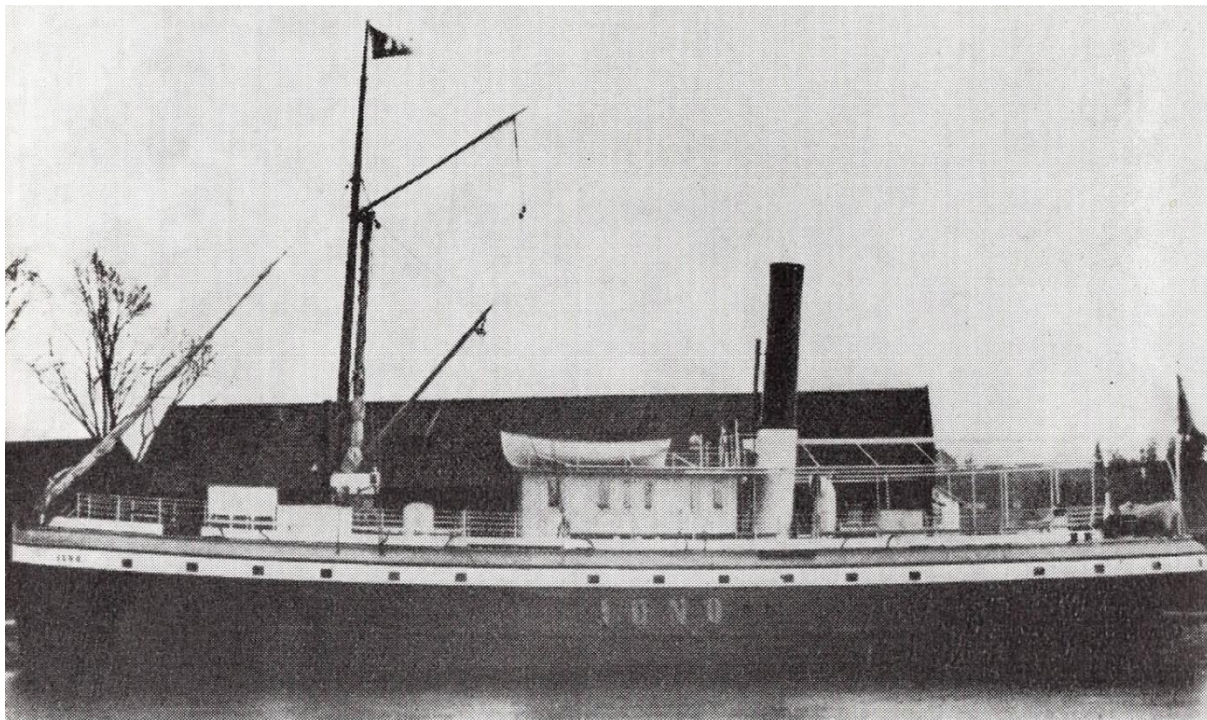
SAMMANFATTAD KRONOLGI

1872-74 – Juno beställdes 1872 av Motala Ströms Ångfartygs AB under ledning av sjökapten Erik Bernhard Thorsell. Kontrakterad byggkostnad var 115 000 rdr rmt. Fartyget, varvsnummer 198, byggdes av Motala Mekaniska Verkstads AB och levererades 1874.

Juno byggdes med ett nitat stålskrov med måtten 29,65 x 6,5 m och utrustades förmodligen med en kompond-ångmaskin om 240 ind hk av Motala verkstads egen tillverkning. På ritning från 1872 ses ett skrov med ett fåtal låga överbyggnader på shelterdäck/mellandäck i form en lös och två fasta kappar samt ett däckshus med öppen styrplats i bakkant på däckshustaket. På huvuddäck ses diverse utrymmen för besättning och passagerare, de sistnämnda hänvisades till en damsalong med 7 liggplatser i aktern samt en herrsalong med 12 liggplatser längre förut. På huvuddäck ses också lastlucka ned till lastrummet respektive upp till fördäck. Ritningen är signerad av skeppsbyggmästare och ångbåtskonstruktör Olof A Bengtsson, anställd av Motala verkstad sedan 1863. Flera av de tidiga ritningarna är gemensamma för Juno och systerfartyget Venus som levererades av samma varv året innan.



Med hjälp av det äldsta kända fotot av Juno, dessvärre från okänt årtal, kan man konstatera att fartyget faktiskt byggdes i enlighet med 1872 års ritning. Skrovet är svartmålat med en vit rand vid hyttventilerna och en något mörkare kulör vid den rundade övergången mellan skrov och shelterdäck/mellandäck. Midskepps är fartygsnamnet målat på skrovsidan. Kappar och det låga däckshuset (kaptenshytten) är vitmålade och tillverkade i trä, och sannolikt finns en öppen styrplats i bakkant av däckshustaket. Akter om den höga, lutande skorstenen ses ett stativ för ett soltak. På fördäck ses en segelbeslagen hjälprigg där ena gaffelbommen förmodas ha använts som lastbom.



1874 – Juno fick hemort Stockholm och sattes i trafik på Göta kanal med rutten Stockholm - Söderköping - Motala - Vänersborg - Göteborg.

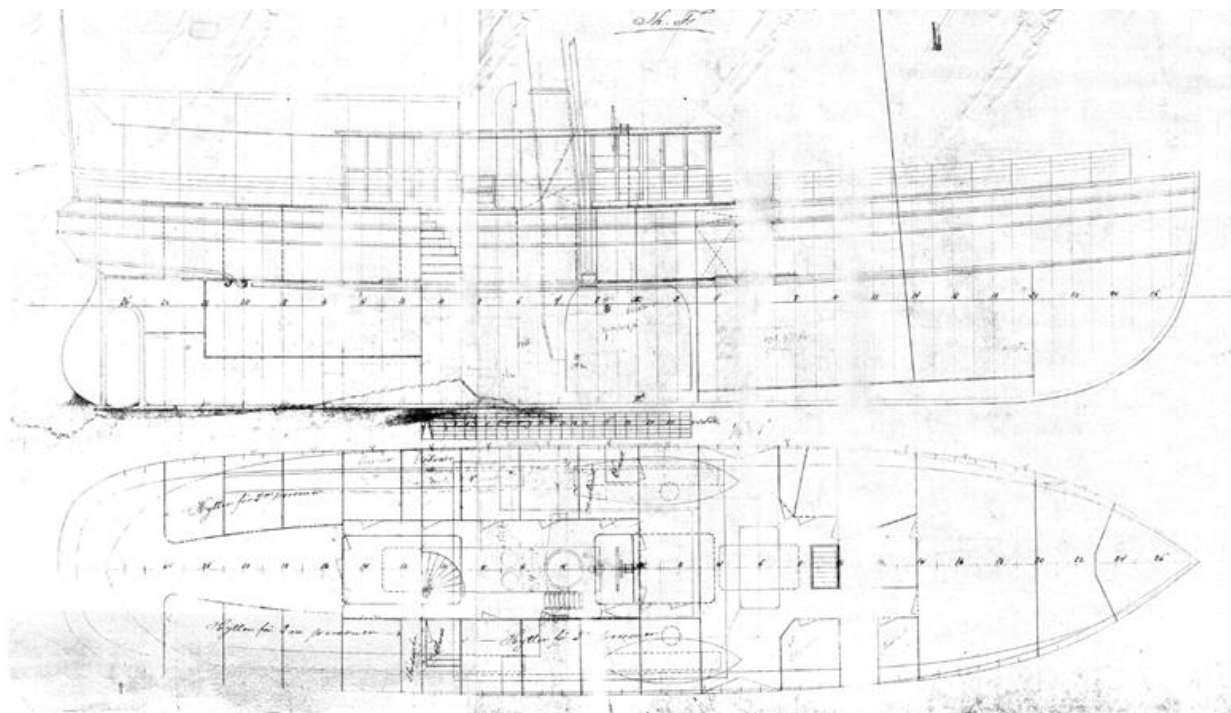
1877 – För att öka trafikunderlaget sattes Juno i trafik uteslutande på Vänern där hon trafikerade hamnarna Karlstad, Kristinehamn, Mariestad, Lidköping, Hällekis och Sjötorp.

1880 – Under 1880 gjorde Juno tre turer per vecka under den ljusa årstiden och två turer per vecka på under den mörka årstiden på Sunnanå hamn för Fredrikshald - Sunnanå järnväg och Dalslandsbanans räkning.

1882 – Juno utsträckte sina turer till att, förutom Vänerhamnar, även inbegripa Göteborg.

1885 – Juno sattes åter i trafik på linjen Stockholm - Göteborg med mellanliggande hamnar längs Göta kanal.

1888 – Rederiet Motala Ströms Ångfartygs AB blev en del av det nya rederiet Ångfartygs AB Göta Kanal, Stockholm.



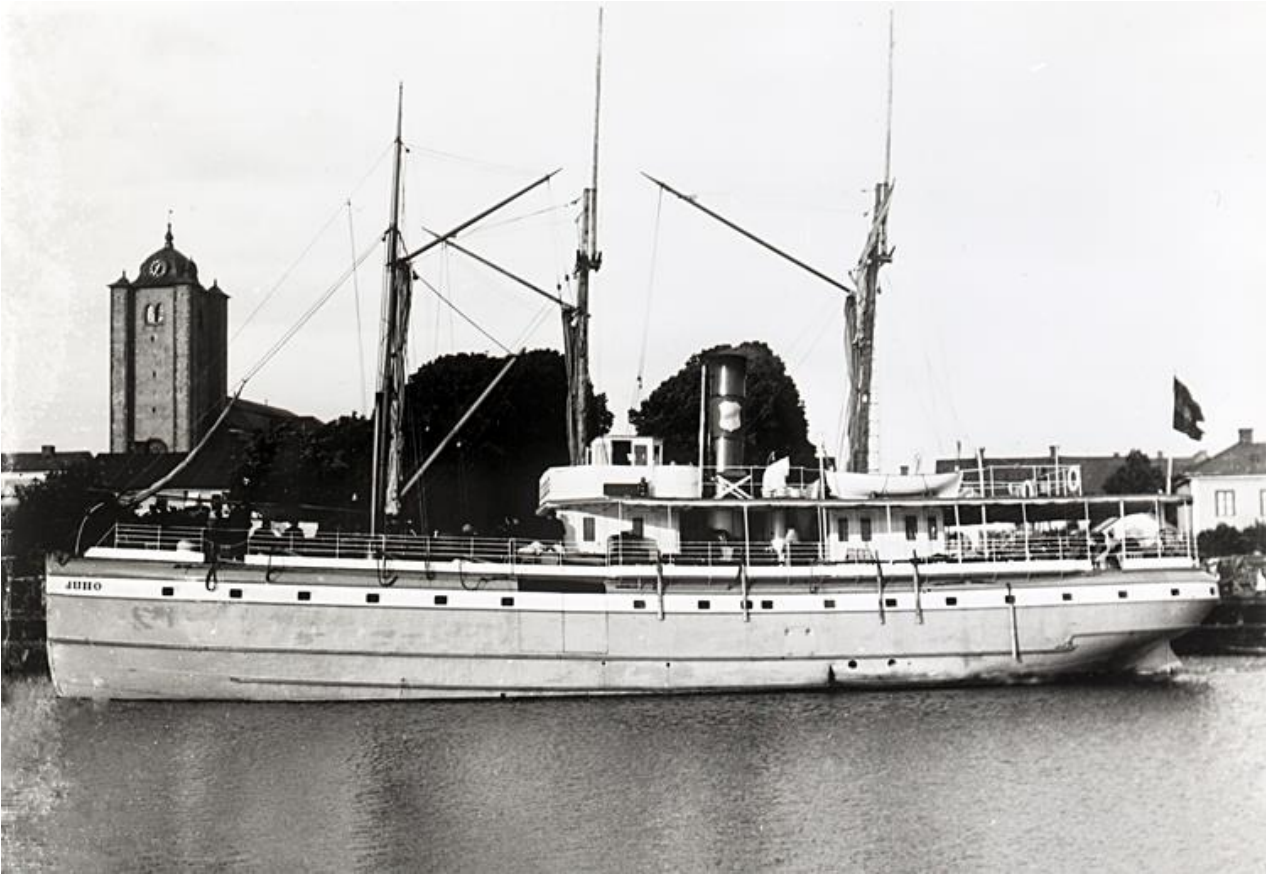
På ritning ovan (daterad 1875 och signerad Th Forsell Motala Mek. Werkstad) ses ett utförande med två separata däckshus på Junos mellandäck, för om skorstenen en kaptenshytt och akter om skorstenen vad som kan antas vara en salong. Den öppna styrplatsen har likvärdig placering som originalutförande men är till hälften nedsänkt i bakkant av det förliga däckshuset. Däckshuset är i sin tur placerat något längre akterut än på 1873 års ritning. Ett enkelt soltak ses på akter halvan av fartygets mellandäck. Det är okänt vid vilken tidpunkt som Juno byggdes om från sitt ursprungliga utförande med endast ett däckshus, enligt uppgift i ansökan om K-märkning av Juno kan det ha skett redan i början av 1880-talet.

1894 – Ny ångpanna installerades.

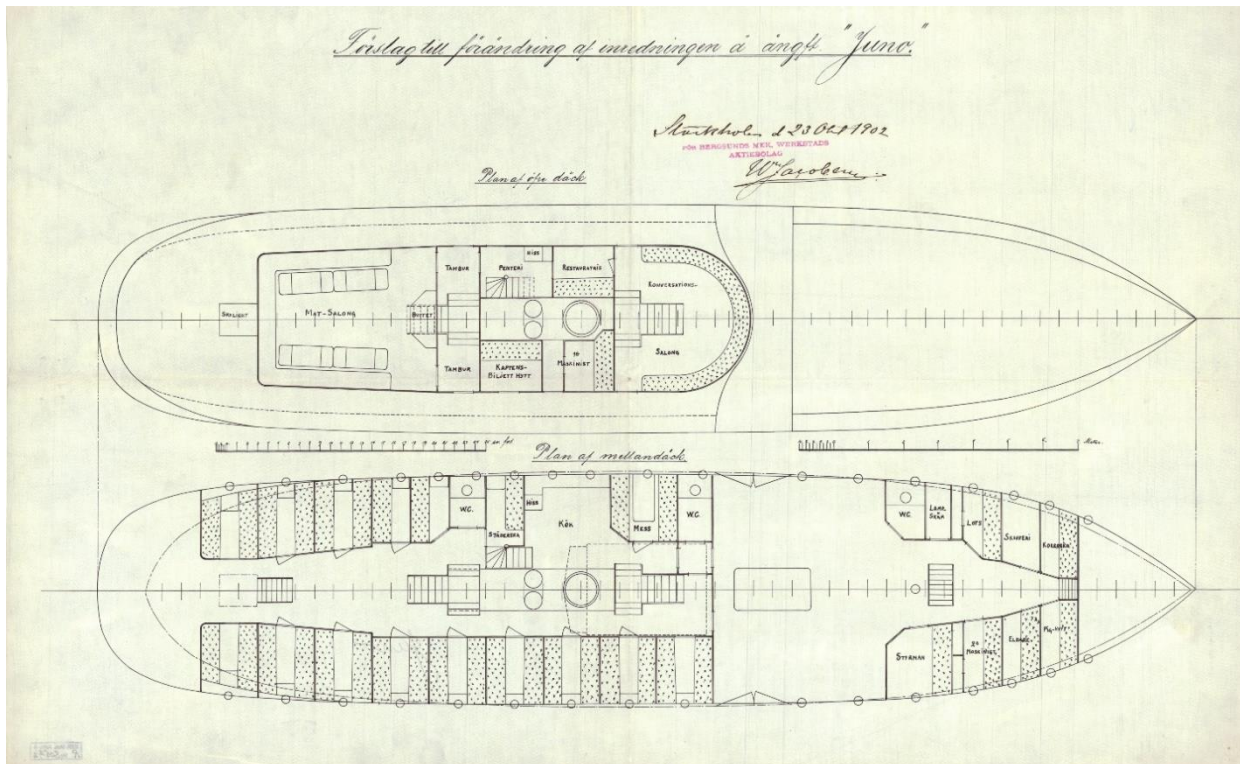
1894 – Ommätning. Nya mått 29,65 x 6,74m. Nytt tonnage 241/161

Enligt foton hade Juno vid denna tid två överbyggnader med däckshus på mellandäck samt ovan detta ett smalare båtdäck/bryggdäck med en mindre styrhytt på. Runt om det smala båtdäcket sträckte sig ett soltak ut till relingen vid mellandäck. Skrovet var ljus målat, sannolikt grått, med vit rand runt om och samtliga överbyggnader var av vitmålat trä. Foto på fartyget i profil visar att Juno kring 1894 försågs med en bryggskärm med fartygsnamnet på och på fördäck ses ett smalt rökrör/skorsten. Troligen var detta kopplat till ett fartygets ångdrivna hjälpmaskin, en s.k. donkeymaskin med donkeypanna), vilken nyttjades till att driva en länsypump (kolvpump) och förmodligen även en ångvinsch på fördäck. Senare foto på fartyget i profil, sannolikt även det från 1894, visar att skrovet på Juno då har vitmålat. Detta var första gången som i princip hela fartyget var målat i vitt, undantaget var en rand vid den välvda övergången mellan skrovsidor och mellandäck samt avbärarlisterna, dessa detaljer tycks ha varit ljusmålade men inte vita.





1902 – Förslagsritning på ny inredning signerad Waldemar Jacobsen på Bergsunds Mekaniska Werkstads AB.



1904 – Ombyggnation på Motala Verkstads varv på Beckholmen i Stockholm. Vintern 1904/05 genomgick Juno en genomgripande ombyggnad som i korthet innebar att förstäven höjdes något, övergången mellan skrovsidor och mellandäck ändrades från välvd till kantig, de fyrkantiga hyttventilerna i skrovsidorna ersattes med runda, samtliga överbyggnader förstörades och försågs med mörka fönsterramar, båtdäcket breddades och försågs med ett nytt soltak som sträckte sig hela vägen från aktern fram över den breddade styrhytten. Hjälpriggen på fördäck ändrades genom att segel togs bort och endast mast och en (last)bom behölls. Troligen var det vid denna ombyggnad som Juno för första gången försågs med överbyggnader utförda i stål, åtminstone beträffande det stora däckshuset på mellandäck. Sannolikt tillkom vid denna tid även (de ännu bevarade) maskintelegraferna och det runda skylightet på båtdäck. Interiört gavs inredningen en ny utformning, bland annat byggdes en helt ny matsalong på mellandäck samt att elektrisk belysning installerades (den ångdrivna hjälpmaskinen ska ha nyttjats som lysmaskin). Fartyget hade enligt uppgift 42 liggplatser/kojplatser efter ombyggnaden, motsvarande antal som på 1902 års förslagsritning. Förutom förslaget från 1902 finns inga kända ritningar relaterade till ombyggnaden 1904/05.

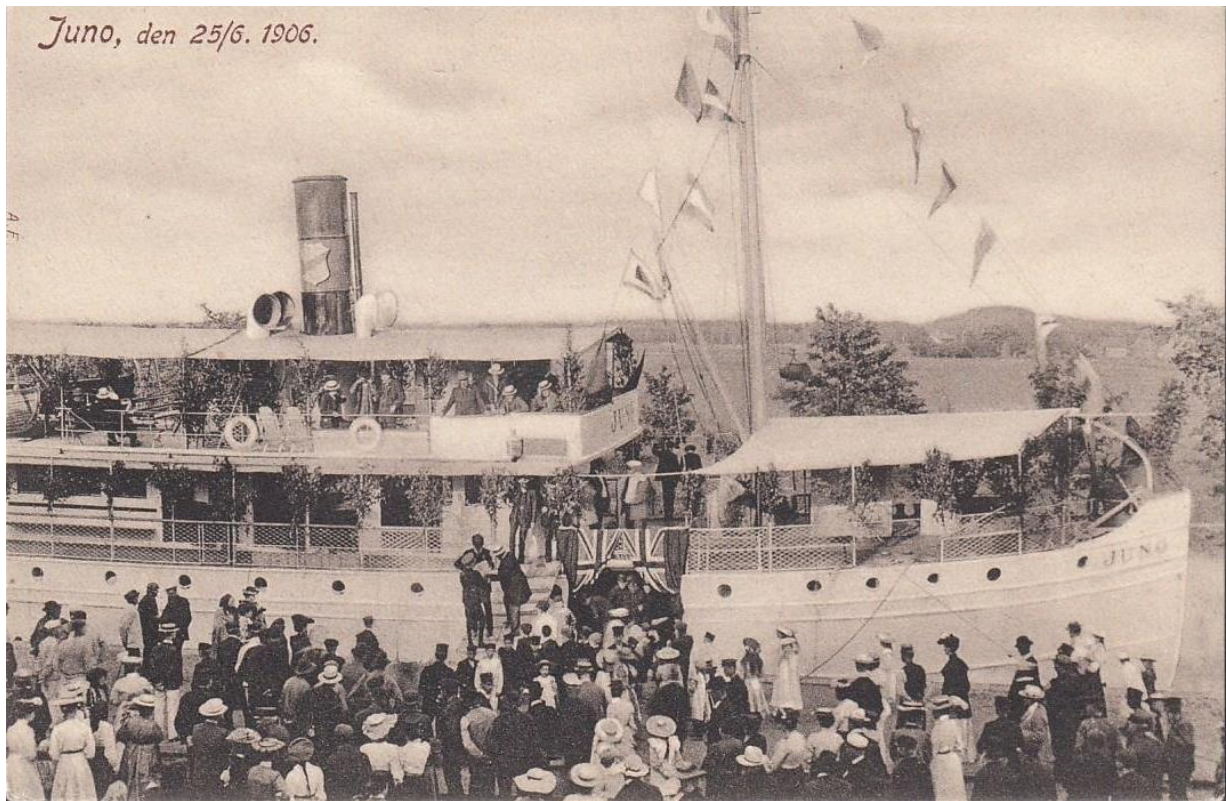


1905 – Ommätning. Nytt tonnage 266/178.

1914 – Uppläggning. Som en följd av minskad turism efter första världskrigets utbrott var Juno upplagd vid Bergsunds mekaniska verkstad i Stockholm ända fram till efter krigsslutet 1918.

1918 – Aktiemajoriteten i köptes av ett konsortium med Ångfartygs AB Tirfing och Stockholms Rederi AB Svea som främsta aktörer. Rederiets huvudkontor flyttades till Göteborg.

1919 – Juno sattes åter i trafik och fick Göteborg som ny hemort.



1930-tal –Mindre ombyggnation. Skrovsidornas portar som ledde direkt in på huvuddäck sattes igen, en lådliknande hög kapp på fördäck togs bort (ev. ersatt med en lägre kapp), styrhytten förstörades något och byggdes i framkant samman med bryggskärmen så att två separerade bryggvingar bildades och samtliga fönsterramar på överbyggnaderna vitmålades. Åtgärderna utfördes enligt foton någon gång mellan 1931 och 1935. Möjligen sattes portarna i skrovet igen som en följd av att frakterna minskat på grund av konkurrens från den vid tiden snabbt ökande lastbilstrafiken. Det fraktgods som togs ombord därefter måste antingen ha stuvats uppe på fördäck eller hissats ned genom lastlucka på fördäck vidare ned genom lastlucka på huvuddäck ned till lastrummet.



1940 – Upplägning. Som följd av andra världskriget var Juno upplagd mellan åren 1940 och 1945.

1946 – Ommätning. Nya mått 30,92 x 6,69 m. Nytt tonnage 281/179.

1947 – Stockholms Rederi AB Svea, som då var den helt dominerande aktieägaren, överlät hela sitt aktieinnehav i Ångfartygs AB Göta Kanal till ett nybildat konsortium bestående av kaptener från rederiets kanalbåtar.

1951 – Rederiet avyttrade alla sina lastfartyg och de kanalbåtar som byggts som kombinerade passagerar- och fraktfartyg nyttjades efter denna tid som renodlade passagerarbåtar i trafik endast under sommarhalvåret.

1955 – Efter seglationssäsongens slut dömdes ångpannan på Juno ut vid inspektion.

1956 – Huvudmaskineriet med ångpanna och ångmaskin byttes ut mot 2 st Volvo Penta TMD 100 dieselmotorer om sammanlagt 330 hk, 243 kW. Den höga, svarta skorstenen ersattes med en modern, låg, vitmålad skorsten och de stora ventilatorerna kring skorstenen togs också bort. I övrigt tycks inga större exteriöra förändringar ha gjorts.

1956 – Ett fåtal veckor under hösten 1956 var Juno insatt i trafik på linjen Strömstad - Tønsberg. Därefter sattes Juno åter i trafik på Göta kanal.



1957 – Juno köptes av Lidköpings Bogserbåts AB som kort därefter bytte namn till Rederi AB Göta Kanal. Ny hemort Lidköping.

1962 – Ombyggnation vid Karlstads Mekaniska Verkstad. Vintern 1962/63 byggdes alla de invändiga passagerarutrymmena om och moderniserades. Förmodligen motsvarade passagerarutrymmena efter detta i stort dagens layout med totalt 29 hytter. Däckshuset på mellandäck byggdes om kraftigt genom att det befintliga delades i två och en ny mittsektion i lättmetall monterades. Överbyggnaden kom därmed att förlängas betydligt och flyttas ca 7 m föröver, vilket i hög grad förändrade hela Junos fartygsprofil och inte minst utformningen av fördäck. I korthet innebar ändringen att lastrummet samt lastlucka på fördäck och huvuddäck togs bort samt att fördäckets mast med lastbom ersattes av en mindre mast (signalmast) som placerades på den nya styrhyttens tak. Därtill byggdes en ny styrhytt i lättmetall, bryggan ändrades återigen till en öppen brygga, bryggdäckets soltak ändrades och de nya överbyggnaderna försågs med fönsterramar och dörrar i mörkt ädelträ.



1960-talets slut – Fartygets äldre livbåtar i trä ersattes med nya plastbåtar.

1970-tal – Huvudmaskineriet ersattes med 2 st nya Volvo Penta dieselmaskiner. Hydraulisk styrmaskin av fabrikat Seffle monterades, den ersatte en äldre styrning med kedjor, roderränna och utväxlingsmekanik. Modern utrustning för radar och VHF-radio monterades. De två däverupphängda livbåtarna av plast ersattes av en dävertupphängd MOB-båt samt av uppblåsbara gummibåtar i kanistrar på båtdäck. En plastdinge placerades på styrhyttstaket.

1984 – Mindre renovering. Båtdäck och delar av mellandäck försågs vintern 1984/85 med nya däck av massiv Oregon Pine som nåtades med gummimassa.

1984 – Ommätning. Nya mått 31,45 x 6,698 m.

1986 – Juno köptes av Canalroute AB, Lidköping som var det nya namnet för tidigare Rederi AB Göta Kanal.

1990-tal – Automatstyrning och GPS navigationssystem installerades.

1994 – Fartyget övertogs av Rederi AB Astrea, Göteborg. Fartyget ägdes av Astrea medan fartygets drift, personal och övrig verksamhet tillhörde ett annat bolag.

1996 – Söld till Rederi AB Astrea, Lidköping.

2001 – Rederi AB Astrea övertogs av Strömma Turism & Sjöfart AB. Juno fick återigen Göteborg som hemort.

2001 – Mindre ombyggnad. Signalmasten på styrhyttstaket kortades ned för att slippa broöppningar vid Dalviksbron i Stockholm och Jordfallsbron i Kungälv.

2002 – Renovering vid Tjörnvarvet, Rönning. Matsalen renoverades med nya ytskikt och ny inredning i klassisk stil med mörkt trä och mässing. Även samtliga passagerarhytter försågs med nya ytskikt och ny inredning.

2004 – K-märkning av Statens Maritima museer, en frivillig utmärkelse avsedd för äldre flytande fartyg som bedöms ha kulturhistoriskt värde. I beslutet från museet bedöms Juno som "mycket kulturhistoriskt värdefull".

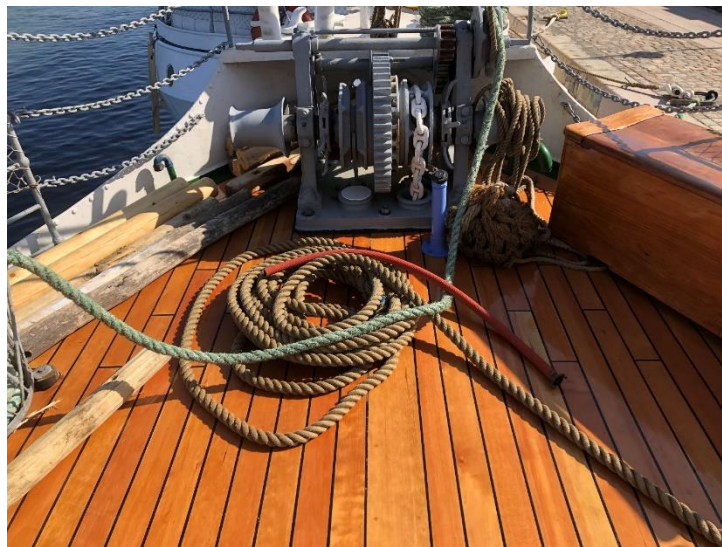
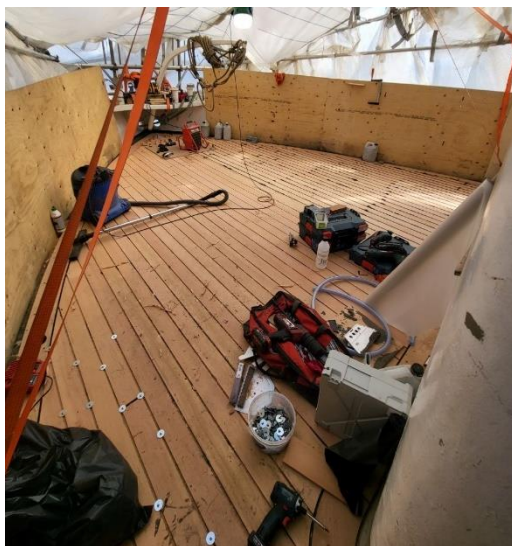
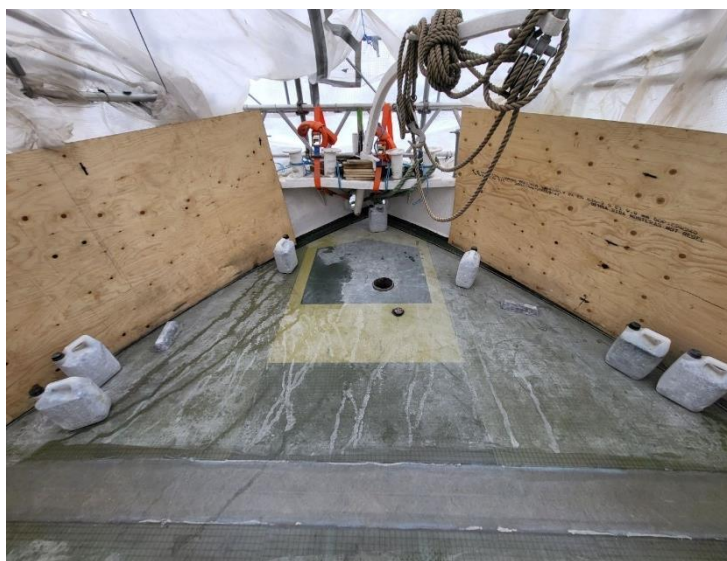
2009 – Ombyggnation vid Ö-varvet AB, Öckerö. Hela maskinrummet från 1956 förnyades och nya huvudmaskiner installerades, 2 st Volvo Penta TAMD 100A om sammanlagt 462 hk, 340 kW. Den lägre vitmålade skorstenen från 1950-talet ersattes med en ny långsträckt, svartmålad skorsten, mer lik den ursprungliga skorstenen från Junos tid som ångfartyg.



2020 – Uppläggning. Som en följd av coronapandemin var Juno upplagd mellan 2020 och 2022.

2022 – Åter i trafik mellan Göteborg och Stockholm, via Göta kanal.

2023 – Reparation på Djupviks varv, Tjörn. Det befintliga fördäcket i trä hade läckt under lång tid med efterföljande rötskador som följd vilket i sin tur innebar att delar av överbyggnaden riskerade att rasa ned genom däck. Totalrenovering med ny uppbyggnad av fördäcket utfördes där befintliga däcksbalkar i stål behölls och överbyggnaden svetsades fast i dessa. Nytt underdäck byggdes upp som en sandwichkonstruktion med glasfiberlaminat med en kärna av Divinycell. På ovansidan av glasfiberdäcket epoxilimades 10 mm tjocka däckscribb (garnering) i massiv Oregon Pine som nåtades med svart gummimassa och sen fernissades. Valet av metod och material motiveras med att det är viktbesparande samt att det garanterar ett tätt däck.



2024 – Reparation på Källandsö Varv. Ungefär 25 kvm bottenplåtar byttes ut, majoriteten av arbetet gjordes i förskeppet vid främre vattentanken samt under mässen. Den bytta plåten var i huvudsak nitad och merparten antas ha varit mycket gammal, sannolikt från 1800-talet. Nya plåtar svetsades.

DEN TREDIMENSIONELLA AUTENTICITETEN

Den allmänna dimensionen:

Anger de väsentliga kulturella särdrag som generellt och övergripande kännetecknar fartygets/båttypens konstruktion och användning.

(Ett fartyg i denna dimension kan liknas vid ett kärl i ett givet material, avsedd för förvaring av en ospecificerad vätska)

Den specifika dimensionen:

Anger de väsentliga kulturella särdrag som kännetecknar den speciella båttypen, främst avseende dess typiska uttryck och dess historiska utveckling.

(Ett fartyg i denna dimension kan jämföras med ett kärl av speciell typ och form, avsedd för ett specifikt ändamål, till exempel ett fat för att lagra vin)

Den individuella dimensionen:

Specificerar de väsentliga kulturella särdrag som kännetecknar det enskilda fartyget avseende dess konstruktion, användning och förändring över tid.

(Ett fartyg i denna dimension kan jämföras med ett visst exemplar av ett kärl, exempelvis en enskild flaska med lagrat årgångsvin med bevarad etikett, märkning med druvsort och årtal, slitagemärken, etc.)

Viktningen av alla identifierade kulturhistoriska särdrag från de tre dimensionerna ingår i bedömningen av fartygets samlade kulturvärde/autenticitetsvärde/bevarandevärde.

Till exempel kan ett fartyg som bedöms ha väldigt få värdefulla särdrag från de specifika och de individuella kategorierna, likväl i vissa fall förklaras bevarandevärdt om det representerar en fartygstyp som är sällsynt och därför bedöms ha stort samhällshistoriskt värde. Ju färre specifika och individuella värden som fartyget har, desto större måste det allmänna värdet vara för att fartyget ska bedömas som bevarandevärdt.

Ett annat exempel kan vara då ett fartyg med många typiska särdrag från den specifika och individuella dimensionen anses ha ett högt kulturvärde och vara bevarandevärdt, även om dessa särdrag och uttryck inte har existerat samtidigt under fartygets yrkesmässiga drift.

Ett fartyg som har bevarat, eller återskapat, en helhet av såväl de allmänna som de specifika och de individuella särdrag som funnits samtidigt vid en given tidpunkt i fartygets yrkesmässiga drift har per definition ett högt värde, i många fall så pass högt att det motsvarar den allra högsta graden av autenticitetsvärde – Klass A.

Klassificering utifrån fyra nivåer av autenticitet

Första autenticitetsnivån – fartyg med bevarandevärde i klass A:

Fartyget uppvisar en synkron helhet av betydande typiska formelement och fartygsspecifika individuella detaljer, där de sistnämnda detaljerna på samma gång även är representativa för en viss båttyp. Fartyg i denna kategori har ur praktiskt taget alla avseenden behållit sin autentiska konstruktion, antingen från byggtiden eller från någon annan given tidpunkt ur dess yrkesmässiga drift. Fartyget utgör en tidstypisk helhet av betydelsefulla, karakteristiska element samt ett antal individuella särdrag som är specifika för fartyget och för den båttyp det representerar. I dagligt tal kallas dessa fartyg för "synkrona". I denna kategori accepteras inte väsentliga avvikelser från ett historiskt "korrekt" uttryck i linje med den valda tidsepokens typiska uttryck och egenskaper. Fartygets design, konstruktion och utrustning ska vara tydligt identifierbara i förhållande till den tidsepok som bevarandearbetet utgår från.

Andra autenticitetsnivån – fartyg med bevarandevärde i klass B:

Fartyget uppvisar en diakron kombination av betydande typiska formelement samt betydande individuella uttryck och egenskaper kopplade till fartygets eget levnadslopp. Fartyg i denna kategori kan ha genomgått större eller mindre förändringar, men rymmer likväl fortsatt ett antal typiska element samt ett flertal individuella särdrag. Dessa särdrag med olika egenskaper och uttryck behöver inte nödvändigtvis ha uppstått vid samma tid, utan kan förekomma i "fria" kombinationer, som återspeglar att nya lösningar ombord inte har genomförts samtidigt. Därför görs vissa undantag för denna kategori när det gäller bevarande/återskapande av fartygens ursprungliga utseende. Särdrag, egenskaper och uttryck tillkomna i senare tid tillåts alltså samverka utan att behöva vara från samma tidsperiod. Fartyg i denna kategori kallas i vardagspråk för "diakrona". Om fartyget har använts som, eller byggts om till, en annan båttyp än den ursprungliga så kan bibehålla särdrag från de olika båttypernas funktioner och egenskaper avseende konstruktion, utförande och utrustning finnas representerade samtidigt hos fartyget.

Tredje autenticitetsnivån – fartyg med bevarandevärde i klass C:

Fartyget uppvisar en asynkron kombination av betydande formelement kopplade till aktuell båttyp samt betydande individuella uttryck och egenskaper relaterade till fartygets eget levnadslopp. Fartyg i denna kategori har tydligt förändrats från en fas av en båttyps utveckling till en annan, typiskt (för danska förhållanden) är från motorfartyg till segelfartyg. Fartyget kan ha behållit sitt skrov, men vara en nytolkning av en tidigare epok och innehålla en kombination av väsentliga särdrag från olika utvecklingsstadier för båttypen. Fartyg i denna kategori kallas "asynkrona" och de uppvisar en s.k. funktionell trovärdighet, där fartygets historiskt "inkorrekta" och ev. inkonsekventa utförande ändå framstår som rimligt. Liksom i kategori B gäller även i denna kategori att undantag görs i förhållande till att bevara eller återskapa fartygets ursprungliga utseende.

Fjärde autenticitetsnivån – fartyg med bevarandevärde i klass D:

Fartyget uppvisar utöver allmänna särdrag även ett betydande uttryck inom en av de två andra dimensionerna. Potential finns att avancera till en högre nivå av autenticitet. Denna kategori innehåller unika fartyg som, av olika praktiska skäl, har ändrats i förhållande till det ursprungliga fartygets konstruktion. Dessa fartyg kan vara kraftigt modifierade för att fylla en ny funktion, eller till och med flera olika samexisterande funktioner, och uppvisa en obetydlig likhet med det ursprungliga utförandet eller med någon annan känd båttyp överhuvudtaget. Om fartyget, förutom betydande allmänna särdrag, bara uppvisar få eller inga betydande särdrag från någon av de andra två dimensionerna kommer dess bevarandevärde att baseras enbart på hur betydande och sällsynt det allmänna särdraget är samt på dess individuella historiska betydelse - sammanfattat som fartygets unicitet/originalitet. Det kan röra sig om ett helt förändrat fartyg som byggts om av brukningsmässiga orsaker, men som ändå har tillräckliga allmänna eller individuella särdrag för att ge ett visst bevarandevärde. Även en identifierad potential att på sikt (re)generera ett högre autenticitetsvärde kan utgöra en tillräcklig grund för ett bevarande i klass D.

KULTURHISTORISK TREDIMENSIONELL VÄRDERING AV JUNO

	ALLMÄNNT	
PLUS	NEUTRALT	MINUS
<ul style="list-style-type: none">• Nitat stålfartyg• F.d. Ångfartyg (1874-1956)• F.d. kombinerat frakt- och passagerarfartyg (1874-1962)• Passagerarfartyg i kommersiell drift (1874-)• Passagerarfartyg med övernattningsmöjligheter (1874-)	<ul style="list-style-type: none">• Motorfartyg (1956-)	<ul style="list-style-type: none">• Mycket av den äldre nitade bordläggningsplåten är ersatt med svetsad plåt f o m 1960-talet och framåt• Inga synliga spår ombord efter tiden som kombinerat frakt- och passagerarfartyg• Endast ett fåtal bevarade lämningar ombord efter tiden som ångfartyg• Ändringen från ångfartyg till motorfartyg innebär att JUNO inte är en del av den unika flytande svenska flottan av bevarade, äldre ångfartyg

	SPECIFIKT	
PLUS	NEUTRALT	MINUS
<ul style="list-style-type: none"> • Byggt av Motala Verkstad som ett för 1870-talet typiskt utformat propellerångfartyg med ett nitat skrov i stål • God representant för båttypen skärgårdsbåt/kanalbåt avsedd att nyttjas i reguljär närfart med passagerartrafik kombinerat med stycke godsfrakt • I egenskap av en bevarad kanalbåt från 1870-talet är JUNO en god representant för den svenska flottan av äldre "klassiska" passagerarbåtar av typen skärgårdsbåt/kanalbåt. En båttyp vars generella kännetecken är det slanka och vitmålade stålskrovet med runda hyttventiler, överbyggnad med stora salongsfönster, styrhytt med öppna bryggvingar, takförsatt bryggdäck samt en framträdande skorsten • JUNO uppvisar ett för kanalbåtar typiskt särdrag där skrovets dimensioner och utformning anpassats efter den bitvis grunda Göta kanal med dess begränsande slussmått • JUNO uppvisar, en för många skärgårdsbåtar och kanalbåtar, karakteristisk och tämligen generell historik inbegripande växlande ägarskap med olika rederier, anpassning av fartyget över tid med motorisering på 1950-talet samt återkommande ombyggnader och ändringar av skrov, överbyggnader och inredning med flera olika tidsspecifika skepnader 	<ul style="list-style-type: none"> • JUNO beställdes av Motala Ströms Ångfartygs AB som ett av två systerfartyg, vilka byggdes efter (åtminstone delvis) samma ritningar 	<ul style="list-style-type: none"> • Endast enstaka synliga spår finns kvar från den långa perioden då JUNO var ett, av flera snarlika, passagerarångfartyg på Göta kanal • Efter den genomgripande ombyggnaden på 1960-talet finns inga synliga spår kvar från funktionen som lastförande kanalbåt • JUNO försågs 2023 med ett nytt fördäck i sandwichkonstruktion med glasfiberkomposit. Metod och materialval innebär ett påtagligt avsteg från ett traditionellt utförande på ett äldre stålfartyg

	INDIVIDUELLT	
PLUS	NEUTRALT	MINUS
<ul style="list-style-type: none"> Ett av få bevarade flytande fartyg från det välkända Motala Verkstads omfattande fartygsproduktion på 1870-talet Väldokumenterad historik med information om beställare, varv och konstruktörer. Kompletta ägarlängd och samtliga befälhavare är kända. Därtill återfinns vissa äldre ritningar samt många foton av JUNO i drift från 1800-talet fram till idag Fartyget har behållit namnet JUNO alltsedan byggåret 1874 JUNO har nyttjats som passagerarfartyg sedan 1874 med endast ett fåtal (nödtvungna) uppehåll i trafiken sedan dess Lång kontinuitet med yrkesmässig drift på sin ursprungliga rutt på Göta kanal sedan 1874 JUNO anses vara världens äldsta registrerade fartyg med övernattningsmöjligheter JUNOS ursprungliga skrovform är till stora delar bevarad. Nitade, äldre bordläggningsplåtar är synliga på skrovets ut- och insida Bevarade originaldetaljer på skrovet i form av en låg avbärarlist (s,k, Motalalist) vars ursprungliga utseende med rillor idag endast är synligt på akterskeppets svängda dekorlist Bevarade äldre detaljer från ångfartygseran i form av maskinrummets casing, ankarspel på fördäck, maskintelegrafer på båtdäck Bevarade interiöra detaljer från 1904, ex. runda hyttventiler, partier med spontpanel, hytt dörrar och trappräcken Bevarade detaljer från 1960-talet, främst då styrhytten med delar av dess inredning och utrustning 	<ul style="list-style-type: none"> Flera större ombyggnader genomförda under 1900-talet Upplagd under bägge världskrigen vilket innebar längre avbrott i Junos trafik längs Göta kanal Motoriserad 1956 Interiört renoverad under 2000-talet med nya ytskikt i "klassisk" stil Bevarandet baseras på en fortsatt kommersiell drift som passagerarfartyg på Göta kanal. Jämfört med ett fartyg som bevaras på ickekommersiell basis så får avvägningar kring vad som attraherar passagerare och är affärsmässigt gångbart per automatik en större betydelse vid underhåll, reparation, renovering och utveckling av JUNO 	<ul style="list-style-type: none"> Ombyggnaden 1962 innebar betydande förändringar av såväl exteriör som interiör och de framflyttade överbyggnaderna fick tydligt negativa konsekvenser ur estetisk synvinkel JUNO försågs med ny skorsten 2009, utformad för att likna den höga och smala skorsten som fanns under epoken med ångdrift. Utformning av ny skorsten är endast estetiskt motiverad och har ingen koppling till driftsmässiga utvecklingsåtgärder Äldre (ev. ursprunglig) länsypump som tidigare drevs av ånghjälpmaskineriet har tagits bort någon gång efter 2004 Bevarandet av JUNO bedrivs utan några uttalade principer kring vilket slags autenticitetsvärde hos fartyget man avser att bevara/förstärka eller hur detta ska uppnås. Konkret innebär det att JUNO idag inte tydligt återspeglar någon av de tidstypiska skepnaderna (från 1874 fram till 1962) som definierar fartygets levnadslopp

Bedömning:

JUNO bedöms ha en begränsad *synkron* autenticitet men tämligen hög *diakron* autenticitet, detta mot bakgrund av att ett stort antal bruksrelaterade förändringar genomförts under årens lopp, främst med avsikt att göra fartyget mer ändamålsenligt i drift. Över tid har detta resulterat i en stegvis förskjutning där kanalbåten JUNO ändrats från ett kombinerat frakt- och passagerarfartyg av 1870-talstyp till nuläget - ett gammalt turistfartyg med moderna dieselmaskiner och ett funktionellt betingat utseende som är resultatet efter flertalet ombyggnader utförda vid olika tider. Den ovanligt långa kontinuiteten i drift som passagerarfartyg i samma farvatten ger JUNO ett stort symbolvärde och ett högt kulturhistoriskt berättarvärde med stark lokal och regional förankring längs hela Göta kanal

Exteriört har skrovet i stort kvar sitt ursprungliga utseende avseende skrovform, och delar av avbärlister och dekorlist har bevarats sedan 1874. Nuvarande utseende på förstäv, övergång mellan skrov och mellandäck, hyttventiler samt den vita färgsättningen härrör alla från 1904. Ett båtdäck med full bredd tillkom även det i sitt första utförande 1904. Dagens karaktäristiska, "visuellt framtunga", fartygsprofil med långsträckta överbyggnader på mellandäck och båtdäck placerade långt förut härrör från 1960-talet. Delar av däckshuset på mellandäck är utfört i stål och är sannolikt en bevarad rest från 1904. Resterande delar av överbyggnaderna tillkom på 1960-talet och är utförda i lättmetall med fönster och dörrar av lackat ädelträ.

Interiört återfinns idag relativt få delar från tiden innan motoriseringen 1956 och den stora ombyggnaden 1962. Synliga spår från ångfartygsepoken återfinns dock i form av maskinrummets casing, spant och däcksbalkar, nitade skrovplåtar, runda hyttventiler, skylight på båtdäck, profilhyvlade spontpaneler, hytt dörrar med etsat glas och svarvade trappräcken. Vid sidan av de förstnämnda mer konstruktiva delarna bedöms merparten av äldre interiöra detaljer härröra från 1904.

Av äldre utrustning från ångfartygsepoken återfinns maskintelegraferna på båtdäck och ankarspelet (vindspelet) på fördäck. Från ombyggnaden på 1960-talet återfinns i första hand en del inredning och utrustning i styrhytten, däribland en äldre hydraulisk styrmaskin. Merparten av övriga interiörer har renoverats och byggts om på 2000-talet.

På 2000-talet har flera avgränsade renoveringsarbeten utförts på JUNO, ex. har matsal och passagerarhytter fått helt nya ytskikt i "klassisk" stil samt att en ny hög, svart skorsten har ersatt den låga, vita skorstenen från 1950-talet. Därtill har fördäcket byggts om med en ny viktbesparande konstruktion med glasfiberkomposit med en tunn garnering av trä och under intern 2024 har en hel del äldre skrovplåt bytts i främre delen av undervattensskroppen.

Gemensamt för samtliga förändringar av JUNO är att de genomförts under fartygets alltjämt pågående yrkesaktiva period. Med undantag för den nya skorstenen, som endast byttes av estetiska skäl, så kan de genomförda förändringarna av fartyget bedömas och värderas som driftsmässiga utvecklingsåtgärder.

Utifrån det tredimensionella autenticitetsbegreppet betraktas ett fartyg ha ett uttryckligt bevarandevärde så länge som fartyget brukas/har brukats på ett för båttypen signifikativt vis, och där utförda förändringar är karaktäristiska för den aktuella båttypen. Ett sådant fartyg kan alltså inrymma såväl ett specifikt som ett individuellt bevarandevärde och ett högt diakront autenticitetsvärde trots att fartyget uppvisar ett påtagligt heterogent utförande och att moderna material och metoder använts vid ombyggnader, renoveringar, reparationer och underhåll.

Samlad värdering:

JUNO har ändrats från ångfartyg till motorfartyg, från kombinerat frakt- och passagerarfartyg till renodlat turistfartyg och har genomgått ett flertal bruksrelaterade förändringar under olika tider, med resultatet att fartyget idag uppvisar en låg *synkron* autenticitet. Samtliga förändringar är dock direkt kopplade till JUNOs yrkesaktiva period och innebär att fartyget uppvisar en kombination av flera väsentliga och typiska särdrag från olika utvecklingsstadier för båttypen kanalbåt. Detta tillsammans med JUNOs nuvarande uttryck som ett tids/stilmässigt svårdefinierat motorfartyg med vissa bevarade särdrag från en tidigare ångfartygsepok gör att fartyget uppvisar betydande *asynkron* och *diakron* autenticitet.

Att JUNO får höga poäng i såväl den specifika som den individuella dimensionen gör att syntesen blir *diakron* och att fartyget sammantaget bedöms som **bevarandevärt klass B**.

