

## BEVARANDEPLAN

Form och innehållsavdelningen  
Samlingsenheten Sjöhistoriska museet

Datum 2023-11-02  
Version. 1  
Dnr 3.1.2-2023-1910

## Bevarandeplan museifartyget Sankt Erik

### Sammanfattning

Statens maritima och transporthistoriska museers uppdrag är att bevara och utveckla det maritima och transporthistoriska kulturarvet. Myndigheten har också en särskild uppgift att verka för bevarandet och brukandet av kulturhistoriska värdefulla fartyg. Sjöhistoriska museets ansvarsområde är Sveriges sjöfart och maritima kulturarv. Isbrytaren *Sankt Erik* är ett av flera fartyg som ägs och bevaras av Sjöhistoriska museet.

Isbrytaren *Sankt Erik* togs i tjänst 1915 och blev museifartyg 1980. Genom fartyget kan museet berätta om ett nytt skede i sjöfartshistorien då handelstrafik genom isbrytning medgavs även under vintertid. Med *Sankt Eriks* unika maskinrum och ångmaskinanläggning kan museet även förmedla teknikhistoria och berätta om ångmaskinens betydelse för svensk sjöfart.

Bevarandeplanen är framtagen 2022–2023 och utgör en sammanställning av den information som finns på museet om fartyget samt en bedömning av fartygets kulturhistoriska värde. Bevarandeplanens syfte är att underlätta beslutsfattande för fartygets framtida bevarande.

Bevarandeplanen är även tänkt att utgöra ett direkt stöd i upprättandet av vårdplanen för *Sankt Erik*. I takt med att ny kunskap kommer fram kring fartyget kan denna plan behöva uppdateras och nya bedömningar göras.

Till bevarandeplanen hör en bilaga. I bilagan återfinns bilder på specifika utrymmen ombord på fartyget.

## BEVARANDEPLAN

Datum/Date	2023-11-02
Version.	1
Dnr	3.1.2-2023-1910

**FAKTA OM ISBRYTAREN SANKT ERIK**

Sjösättning	1914-10-24
Levererad	1915-03-18
Byggnadsvarv	Bergsunds mekaniska verkstad, stapelbädden Finnboda slip
Konstruktör	Ej känt. Aktra maskin ritad av C G Dahlby enligt Flodmans system.
Fartygstyp	Isbrytare
Fartyg i klassen	1
Längd	60 m
Bredd	17 m
Djupgående	6–7,5 m
Deplacement	2000–2500 ton
Besättning	Varierade genom åren med ca 40/32 efter ombyggnad 1958. Både män och kvinnor ingick i besättningen.
Framdrift	2 ångmaskiner; förliga 1000 ihk, 1200 vid forcering, aktra 2500 ihk, 2800 vid forcering.
Maxfart	13 knop
Uttagen ur tjänst	6 juni 1977
Museifartyg	9 juni 1980

**Fartygets historik**

*Isbrytaren II* levererades 1915 som Sveriges första havsisbrytare. Byggnadsvarv var Bergsunds Mekaniska Verkstad och stapelbädden Finnboda slip i Saltsjön. Fartyget beställdes av Stockholms stad för att säkerställa handeln i huvudstaden under vintertid samt för att hyras ut till staten vid hårda vintrar längs kusten. Byggekostnaden var 1 120 000 kr varav staten bidrog med 350 000 kr under villkor att få disponera fartyget om så krävdes.

Hennes första assistans var tidigt på nyårsaftons morgon 1915 då *s/s Ulla av Esbjerg* fastnat i isen vid Vaxholm. Den 4 januari 1916 rekvirerades hon för första gången för statlig isbrytning i Gävlebukten där ett flertal fartyg frusit inne. Därefter återgick hon till arbete i Stockholms skärgård och uppdrag åt bland annat örlogsflottan.

I slutet av första världskriget medverkade *Isbrytaren II* i Ålandsexpeditionen under örlogsflagg. Läget på Åland var oroligt och Sverige skickade 1918 en expedition för att skydda den svensktalande befolkningen och medla mellan de finska och ryska trupperna. *Isbrytaren II* ledde konvojen av fartyg som medverkade.

*Isbrytaren II* var fram till 1926, då statsisbrytaren *Atle* byggdes, den enda svenska havsisbrytaren i Sverige.

Åren 1926–1927 höjdes kommandobryggan ett däck till nuvarande nivå. Anledningen var för att kunna läsa isläget bättre. Utkikskorgen i förmasten

## BEVARANDEPLAN

Datum/Date	2023-11-02
Version.	1
Dnr	3.1.2-2023-1910

användes förmodligen mer sällan. Under 1944 gjordes en del förändringar i akterinredningen och hytter byggdes om.

En genomgripande ombyggnad gjordes på Finnboda varv 1958. Ångpannorna konverterades från kol till oljeeldning. Pannorna försågs med turbindrivna brännare av det amerikanska märket Ray, svensk agent Pegasus, och de gamla kolboxarna byggdes om till sex bunkertankar om ca 300 kbm. Samtidigt installerades i pannrummet oljefövärmare och en transferpump för att kunna pumpa mellan de olika tankarna.

En elektrisk och två ångdrivna uppfodringspumpar försåg turbinbrännarna med bränsle. Installationen av oljeeldning gjorde att fartyget fick längre aktionsradie och att bemanningen kunde minskas i eldrummet.

En för befälet efterlängtd inbyggnad av styrhytten kom till stånd samma år efter många skrivelser till Stockholms hamnstyrelse.

I början av 1959 registrerades *Isbrytaren II* med nytt namn; *Sankt Erik*.

*Sankt Eriks* liv som aktiv isbrytare avslutades den 6 mars 1977 efter 31 vintrar i aktiv tjänst och 62 år i Stockholms stads ägo.

#### *Sankt Erik blir museifartyg*

När *Sankt Erik* togs ur tjänst väcktes idén om ett musealt bevarande av den gamla isbrytaren. Liknande incitament hade förekommit i Sverige sedan 1940-talet. Initiativet togs av Blidö-Frötuna skärgårdsförening, Svenska maskinbefälsförbundet och östra kretsen av Klubb Maritim som gjorde en framställning hos dåvarande statsråd och chef för utbildningsdepartementet.

Den 25 november 1977 tillsattes en arbetsgrupp med uppdrag att utreda möjligheter och kostnader för att bevara *Sankt Erik* som museifartyg.

Arbetsgruppen bestod av representant från departementet, hamndirektören och Sjöhistoriska museets museidirektör Per Lundström. Till gruppen adjungerades också 1:e antikvarie vid Stockholms stadsmuseum.

Året efter kunde arbetsgruppen lägga fram en promemoria, daterad 1978-03-17 för statsrådet. Utgångsläget för musealt bevarande var fördelaktigt till följd av *Sankt Eriks* goda skick, hon hade till exempel tjänstgjort som isbrytare så sent som 1977.

I promemorian listades argumenten för att göra om den gamla isbrytaren till museifartyg:

- *Sankt Erik* var ett av de sista fartygen i sin storleksklass.
- *Sankt Erik* var den äldsta isbrytaren i Sverige, och den första större under svensk flagg. Därmed representerade fartyget ett initialskede i sjöfartshistorien, då de svenska skärgårdslederna kunde hållas öppna för trafik även vintertid.
- Kolvångmaskinen var den förmodat största i landet och maskinrummet en unik miljö. *Sankt Erik* var nämligen nära nog i

## BEVARANDEPLAN

Datum/Date	2023-11-02
Version.	1
Dnr	3.1.2-2023-1910

originalskick 1978, med undantag för de nya oljeeldade pannorna. En del av inredningen ombord var moderniserad, men med möjlighet till återställning. Därmed antogs *Sankt Erik* kunna ge en god inblick i arbetsmiljön under ångmaskinsepoken.

- *Sankt Erik* var av pedagogiskt intresse för sjöbefälsskolans maskinavdelningar, som ombord på isbrytaren kunde lära sig om bland annat maskinlära, elektricitet, fartygsunderhåll och navigation.
- Det förliga lastrummet sågs som ett möjligt utrymme för utställningar och mäss och salong som potentiell sammanträdeslokal för maritima sammanslutningar.

Ett musealt bevarande förutsatte dock att Sjöhistoriska museet utövade huvudmannaskapet för fartyget och att det utan kostnad för statsverket ställdes till Sjöhistoriska museets förfogande genom donation eller deposition. Sjöhistoriska museet behövde därtill full kostnadstäckning i form av särskilda anslag för att kunna bevara *Sankt Erik*. Årliga driftskostnader beräknades till ca 400 000 kr, vilket museets anslag också kom att öka med.

För att *Sankt Erik* skulle utgöra ett värdefullt komplement till Sjöhistoriska museets samlingar behövde hon också genomgå visst underhållsarbete och ombyggnation. För att kunna ta ombord besökare på fartyget behövde maskinrum förses med lämpliga trappor och läktare för att undvika olyckor och viss inredning (exempelvis i salongen) behövde restaureras samt däck renoveras. Stockholm stad anslog därmed ca 500 000 kr för det nödvändiga renoveringsarbetet samtidigt som Sjöhistoriska museets bemanning utökades med två tjänster.

Tre år efter att *Sankt Erik* gjorde sin sista isbrytarsäsong blev idén om att göra om isbrytaren till museifartyg verklighet. Den 9 juni 1980 bogserades *Sankt Erik* till isbrytarpiren vid Galärvarvet på Djurgården och överlämnades till Sjöhistoriska museet. Bogseringen sköttes av Stockholm stads isbrytande hamnbogserare *Heimdall*.

Efter mottagandet dokumenterades fartyget och efter de mest nödvändiga åtgärderna kunde skolklasser tas emot. Möjligheten att ta fartyget till sjöss fanns däremot inte.

Den första tiden fanns det ingen plan för bevarandearbetet, och resurserna var knappa. Fartyget var visserligen någorlunda komplett när museet tog emot det, men då *Sankt Erik* var tänkt att huggas upp var det tidigare underhållet kraftigt eftersatt. Färgen var flagnad och det läckte in från trädäck. En del av inredningen hade också blivit vattenskadad.

I mitten av 1980-talet, efter några år med vikande publiksiffror och otillräckligt underhåll, tillsattes en arbetsgrupp för att på allvar diskutera Sankt Eriks framtid och ställning i den nya organisation som skulle etableras när det nya Vasamuseet öppnades.

Tre möjliga vägar framåt diskuterades:

1. Fortsätta ha *Sankt Erik* som ett permanent stillaliggande museifartyg.

## BEVARANDEPLAN

Datum/Date	2023-11-02
Version.	1
Dnr	3.1.2-2023-1910

2. Restaurera *Sankt Erik* till ett sjögående fartyg för enstaka resor.

3. Begära att få avveckla *Sankt Erik*.

Det slutade med att museet bestämde sig för att höja ambitionen med *Sankt Erik*, framför allt på maskinsidan, med en blandning av alternativ 1 och 2 där aktra maskinen samt två pannor gjordes körbara.

Under 1986–1990 låg *Sankt Erik* på Beckholmen under tiden som det nya Vasamuseet byggdes upp vid Galärvarvspiren. Under denna tid renoverades fartyget interiört och maskineriet renoverades och kunde igångsättas. Aktra maskin blev åter driftsatt 1989 och den förliga 1990. Samtidigt renoverades både båt- och delar av huvuddäck. Däcksbalkar och däckshus renoverades. Därefter fortsatte restaurationsarbetet där de flesta miljöer ombord fick samma utseende som fartyget hade 1977, vilket innebar samma som efter renoveringen 1958.

Dock gjordes vissa förändringar gällande konstruktion framför allt i arbetet med fartygets trädäck och underliggande plåtdäck, samt renoveringen av akterinredningen. Detta för att säkerställa ett långsiktigt bevarande. Likaså har valet av färgprogram för det utvändiga underhållet förändrats och anpassats efter rådande miljökrav.

Ytterligare avsteg från 1970-talsprincipen var återställandet av salongen till 1915 års utseende. Salongen var vid övertagandet 1980 delad i en befälsmäss och en salong. Salongen restaurerades under tidigt 1990-tal.

Efter att Vasamuseet invigdes 1990 som ett eget museum kunde *Sankt Erik* gå för egen maskin till Galärvarvspiren och kom efter det, att tillsammans med fryskeppet Finngrundet, organisatoriskt ligga under det nya Vasamuseet. Det tillkom även en gångbro från Vasamuseet över till museipiren så besökare kunde gå direkt över till museifartygen. Denna gångbro är numera riven.

Den första bevarandeplanen upprättades under mitten av 1990-talet som ett led i att dokumentera arbetet. Detta dokument hade emellertid mer karaktär av interna minnesanteckningar. Det togs även fram utkast till bevarandeplaner 2004.

Bevarandet har genomgått flera faser genom åren:

Fas 1. Det stillaliggande museifartyget 1980–1986. Under denna fas var det ganska låg aktivitet och man koncentrerade sig på att försöka visa fartyget under ganska provisoriska förhållanden.

Fas 2. Stillaliggande men renoverades med ambitionen att kunna driftsätta och köra huvudmaskin vid kaj 1986–1990. Detta gav möjlighet för en större publik att få uppleva teknikhistoria genom att se maskineriet röra sig med ångkraft. Skulle även hjälpligt kunna förflytta sig till sjöss med endast huvudmaskin.

## BEVARANDEPLAN

Datum/Date	2023-11-02
Version.	1
Dnr	3.1.2-2023-1910

Fas 3. Driftsatt och sjögående 1990–1993. Då ambitionen växte och steget var litet att gå från stillaliggande med fungerande maskineri till sjögående så togs möjligheten att köra fartyget.

Fas 4. Passagerarfartyg 1994–2007. Under denna tid blommade *Sankt Erik* upp som dragplåster och reklampelare för myndigheten. Fartyget klassades som passagerarfartyg och genomförde i myndighetens egen regi. Resor gjordes längs med hela Sveriges kust men även utomlands samt deltog i olika evenemang som exempelvis Tall Ship Race 2007 där *Sankt Erik* fungerade som startfartyg.

Fas 5. Stillaliggande museifartyg 2007–2014. Omorganisationer i myndigheten gav ett väsentligt försämrat underhåll vilket drabbade *Sankt Erik*. Fartygets kondition försämrades betydligt.

Fas 6. Återuppbyggnadsfas 2014–. Inför *Sankt Eriks* 100-årsjubileum kraftsamlade museet resurser för att få i gång fartygets maskineri och få en allmän upprustning och göra fartyget presentabelt. Efter en ansökan från vänföreningen K-märktes *Sankt Erik* år 2018.

*Sankt Erik* är för närvarande ett passagerarfartyg med certifikat för 98 passagerare. Tillsynsmyndighet är Transportstyrelsen. Detta innebär också avsteg från ett bevarande av den karaktär som ett stillaliggande museifartyg har. Detta gäller framför allt när det kommer till säkerhetsutrustning såsom brandlarm, livräddningsutrustning, navigationsutrustning med mera.

**MILSTOLPAR I FARTYGETS HISTORIA**

1913	Beslut att bygga en havsisbrytare
1915	Fartyget <i>Isbrytaren II</i> levereras.
1918	<i>Isbrytaren II</i> medverkar i Ålandsexpeditionen.
1958	Större ombyggnad till oljeeldning på fartyget.
1959	Namnbyte till <i>Sankt Erik</i> .
1977	Sista säsongen i aktiv tjänst.
1977	En arbetsgrupp tillsattes för att utreda möjligheten att bevara <i>Sankt Erik</i> som museifartyg.
1980	Premiär som museifartyg.
1990	Sjötur för egen maskin efter 13 år som stillaliggande.
1992, 1995–1996, 2005, 2015, 2018, 2019–2020	Dockning för skrovunderhåll.
2018	<i>Sankt Erik</i> K-märks.
2023	Dockning för skrovunderhåll.

## BEVARANDEPLAN

Datum/Date	2023-11-02
Version.	1
Dnr	3.1.2-2023-1910

### Övrigt i samlingarna kopplat till isbrytaren Sankt Erik

I samlingarna finns sex inmärkte konstverk, en modell och en halvmodell som avbildar *Sankt Erik*. En kikare och fyra fat som använts på *Sankt Erik* finns även i samlingarna. Därtill är även kommunikationsradion som var placerad på *Sankt Eriks* brygga fram till 2014 inmärkt i samlingarna.

I ämbetsarkivet finns en del handlingar som rör *Sankt Erik*. Här finns underlag från när hon blev ombyggd till ett museifartyg, likaså handlingar från reparationer, övriga ombyggnader och däckarbeten. Vissa handlingar från resor med fartyget, och därtill loggböcker, arbetsdagböcker och gästböcker finns också sparade. För tiden innan *Sankt Erik* blev museifartyg finns vissa handlingar sparade i det enskilda arkivet för *Sankt Erik*. Äldre ritningar på isbrytaren finns däremot på Stockholm stadsarkiv.

I fotoarkivet finns en fotodokumentation från en av de sista isbrytningarna i mars 1976 med *Sankt Erik*. 1979 gjordes också en genomfotografering i samband med överlämnandet till museet. När fartyget öppnades för publik 1980 fotograferades det också. Arbeten och händelser på fartyget har sedan dokumenterats löpande.

Litteratur om isbrytning finns även i museets bibliotek.

### Analys av kulturhistoriskt värde

Likt de flesta andra äldre fartyg utgörs isbrytaren *Sankt Erik* av flera olika kulturhistoriska värdefulla miljöer. Dessa tillsammans samverkande miljöer skapar kulturarvet *Sankt Erik* och vad som betraktas som kulturhistoriskt värdefullt varierar ofta med tiden, något som tydligt speglas ombord.

Initialt var det viktigt att rädda fartyget från fortsatt förfall, men också att låta det bli en utbildnings- och besöksarena som skulle användas. Fartyget skulle berätta om en ny tid i sjöfartshistorien och om arbetsförhållandena ombord. Fartyget har också genomgått en omfattande restaurering för det pedagogiska ändamålet. Trots att ambitionen var att *Sankt Erik* skulle bevaras så som hon såg ut på 1970-talet under sin sista aktiva tid, är få miljöer därför helt intakta och orörda från 1977.

Helt konsekvent har inte heller den principen varit. Avsteg har gjorts, så som med återställandet av salongen till 1915 års utförande.

Önskemål under åren har även varit att fartyget skulle vara sjödugligt. När ett gammalt fartyg ska nå upp till moderna krav för att kunna verka i sjötrafik kommer det alltid framtvunga kompromisser mellan det antikvariska och framför allt sjösäkerhetskrav men även tillgänglighet.

I Sverige har vi en lång tradition att försöka jämka de olika kraven mot varandra medan man i andra nordiska länder inte kör med de rena museifartygen i samma utsträckning och därmed behåller en större autenticitet.

Eftersom *Sankt Erik* är en kulturmiljö som brukas ur flera olika aspekter har olika intressen behövt ställas mot varandra. Moderna säkerhetskrav har gjort



## BEVARANDEPLAN

Datum/Date	2023-11-02
Version.	1
Dnr	3.1.2-2023-1910

att några av fartygets miljöer behövt förnyas och anpassas samtidigt som andra miljöer inte alls påverkas, men där hårdare miljökrav ändå tvingar fram ett användande av färger och material som avviker från det ursprungliga.

*Sankt Erik* är inte heller införd i Sjöhistoriska museets samlingar, vilket har underlättat anpassningar som inte behövt kompromissa med antikvariska avvägningar.

Nuvarande målsättning med bevarandet av fartyget är att kunna bedriva en hållbar verksamhet som ger kunskap om hur tidigare generationer arbetat och levt men även möjliggöra för nutida upplevelser.

### Dokumentvärde (historiska egenskaper)

Genom att ställa en rad fastställda frågor kan vi definiera varför fartyget är bevarandevärt. Frågorna ringar in olika aspekter av fartygets kulturhistoriska och tekniska värden.

Samtliga bilder återfinns i bilaga 1.

#### *Vilka historiska värden finns?*

Med *Sankt Erik* kan museet berätta om äldre tiders isbrytning och om de ekonomiska förändringar som föranleddes av att infarten till Stockholm kunde hållas öppen vintertid. Med fartyget kan museet också visa utrymmen, maskineri och detaljer som fanns på de ångdrivna lastfartyg som var så vanliga innan dieselmaskineriet helt tog över.

Tabell 1. Utrymmen/föremål med historiska värden

Specifikt utrymme	Specifika föremål
Mäss (bild 18–19)	Hela mässen med ett flertal originalmöbler, mm.
Maskinrum/Pannrum (bild 42–52)	Hela maskineriet.
Byssa (bild 20–21)	AGA-spis, skåp, bänkar.
Hytter (bild 24–25)	Olika befäls- och manskapshytter.
Brygga (bild 1–3)	Roder, maskintelegraf, nakterhus, mm.
Radiohytt (bild 6–7)	Radioapparat.

#### *Vilka teknikhistoriska värden finns?*

På fartyget finns en komplett ånganläggning både i maskin och ute på däck med vinschar med mera. Ångmaskinsanläggningen är fungerande vilket gör fartyget unikt.

Kring 1880 hade ångmaskinen utvecklats så långt att dess tillförlitlighet och totalekonomi medförde att den slog ut den seglande handelssjöfarten. Även med nya tekniska innovationer, som dieselmotorn och ångturbinens intåg,



## BEVARANDEPLAN

Datum/Date	2023-11-02
Version.	1
Dnr	3.1.2-2023-1910

kom den under en period av 60–70 år vara det dominerande framdrivningsmaskineriet till sjöss.

*Sankt Eriks* maskinanläggning är en god representant för de 10 000-tals ångfartyg som en gång i tiden seglat över oceanerna med en maskinanläggning av samma typ och storlek. Det finns även andra tidiga innovationer ombord som krängningssystemet vilket gjorde att fartygen själv kunde krängas för att förhindra att fastna i isen.

Tabell 2. Utrymmen/föremål teknikhistoriska värden

Specifikt utrymme	Specifika föremål
Aktra maskinrum (bild 46–52)	Huvudmaskin med tillhörande hjälpmaskiner. Samtliga pumpar, tryckklockor, rörledningar, propelleraxel, trycklager, svarv, fasta oljebehållare, stora delar av greting, maskintelegraf, interntelefon, eltavlor, ångturbin, lysmaskin, lyftanordningar, mm. Styrmaskin med tillhörande verktyg på skottet (bild 46).
Pannrum (bild 44–45)	Pannor, brännare och oljepumpsystem (1958). Ej längre använd pannrumsfläkt för forcering.
Insida skrov	Nitväxlar och balkar.
Däck (bild 16, 34–36)	Vinschar för- och akterdäck. Ångspel. Aktra maskintelegraf på båtdäck (bild 16).
Brygga (bild 1–5)	Maskintelegrafer (bild 1–2), roder (bild 2), nakterhus (bild 3).
Radiohytt (bild 6–7)	Radioutrustningen.
Byssa (bild 20–21)	AGA-spisen (bild 21).

#### Vad kan fartyget berätta om sitt samtida samhälle?

Ett fartyg kan visa ett samhälle i miniatyr. Livet ombord var ett starkt utpräglat klassamhälle och *Sankt Erik* skildrar uppdelningen i olika manskapskategorier. Med ångmaskinens införande tillfördes ytterligare en kategori ombord; maskinisterna.

Arbetsordningen ombord lastångare ärvdes från den ordning som rådde på segelfartygen. Där fanns befälen för beslut och arbetsledning samt manskapet för dess verkställande. Under lång tid såg bemanningen på ett större ångfartyg ungefär likadan ut med någon mindre variation beroende på fartygets tonnage. På däck fanns en befälhavare, styrmän, båtsmän,

## BEVARANDEPLAN

Datum/Date	2023-11-02
Version.	1
Dnr	3.1.2-2023-1910

matros, lättmatros och jungmän och så skulle det förbli under hela epoken med ångmaskinsdrivna lastfartyg.

I maskin kom det att ske en ökad specialisering och olika roller kom att växa fram allt eftersom tekniken kom att utvecklas. Ofta används begreppet maskinister som ett samlingsbegrepp för allt manskap som på något sätt arbetar med fartygets framdrift, men maskinister var vid förra sekelskiftet en välutbildad befälskategori.

Tabell 3. Värden som visar samtida samhället

Specifikt utrymme	Specifika föremål
Byssan	AGA-spisen, köksskåp och bänkskivor (bild 20–21).
Hytter (bild 24–25, 32–33)	Samtliga öppna utställningshytter visar miljöer för respektive kategori. Förstestyrmans hytt (bild 24–25), maskinchefens hytt/chiefens hytt (bild 32), tredjemaskinistens hytt (bild 33).
Befälsmässa/Salong (bild 18–19)	

*Hur sällsynt/representativt är fartyget/något utrymme ombord/något föremål ombord?*

Det finns flera isbrytare bevarade i världen, men ingen av samma typ som *Sankt Erik* och som samtidigt är sjögående. Maskinrum och pannrum är i stort sett original. De moderniseringar som gjorts genom åren går att följa.

Sverige stoltserar även med *Bore* (1894) i Malmö och som är världens äldsta isbrytare med originalmaskineri. Den är god representant för de mindre hamnisbrytare som fanns i de flesta svenska industrihamnar. I jämförelse med dagens moderna isbrytare skiljer det sig flera generationer och för varje ny klass som kommer blir tekniksprånget allt längre.

*Hur autentiskt är fartyget/något utrymme ombord/något föremål ombord?*

Maskin och pannrum är original i den bemärkelse att löpande underhåll har genomförts genom åren. Då fartyget sanerades från asbest (2022) ersattes isolering med modernt isoleringsmaterial i gammal stil. Vidare har kompletteringar skett då det tillkommit elektriska brandpumpar, ny

## BEVARANDEPLAN

Datum/Date	2023-11-02
Version.	1
Dnr	3.1.2-2023-1910

värmepanna och nytt elkablage, men själva ångmaskineriet har lämnats relativt orört.

För- och akterpik är två miljöer som inte visas för allmänheten. Av den anledningen är även de relativt orörda.

Bryggan har fräschats upp genom åren och hade vid sin ankomst till museet ett tak täckt av plast. Det var resultatet av en provisorisk lagning på 70-talet men den åtgärdades 2015. På bryggan är maskintelegrafer, styranordning och nakterhus i original men bryggan är även kompletterad med modernare apparatur för att möjliggöra körningar.

### Upplevelsevärde (estetiskt och socialt engagerande egenskaper)

*På vilket sätt kan fartyget bidra till sin närmiljö/stadsbild?*

*Sankt Erik* ligger på en av sina ursprungsplatser som en rest då Stockholm inrymde både en örlogsstation, ett örlogsvarv samt en aktiv hamnmiljö. *Sankt Erik* och fyrskeppet *Finngrundet* har sedan 1980-talet legat vid Sjöhistoriska museets fartygspir och bidragit till stadsbilden.

*På vilket sätt kan fartyget användas i pedagogiska sammanhang eller andra aktiviteter i museets regi (handling collections)?*

*Sankt Erik* är inget inmärkt föremål utan redan vid övertagande var ambitionen att fartyget skulle nyttjas i pedagogiska syften och som undervisningsplattform. Fartyget har genomgått en omfattande restaurering för ändamålet och få miljöer är helt intakta och orörda från 1977.

Fartyget ger goda möjligheter till fördjupningar inom naturvetenskap. Maskinrummet ger t.ex. utrymme för undervisning i ångteknik.

Under 1980- och 1990-talet företogs skolpedagogisk verksamhet ombord museifartygen året runt och då *Sankt Erik* låg ute på Beckholmen togs endast bokade skolklasser emot.

*Sankt Eriks* lastrum har använts som just undervisningslokal och mötesverksamhet.

Det har även spelats barnteater under sommarsäsong och när ”En världsomsegling under havet” uppfördes användes såväl *Sankt Eriks* fördäck och lastrum, där lastrummet gjorts om till att föreställa insidan av ubåten *Nautilus*.

Vidare kan nämnas att *Sankt Erik* vid flera tillfällen använts till film- och TV-inspelningar. Vid Tall Ships Race 2007 var *Sankt Erik* startfartyg och fartyget har även använts som startfartyg och kansli vid Gotland Runt och mindre lokala segeltävlingar i Stockholm samt andra olika maritima evenemang. Det har även arrangerats bröllop och middagar ombord och både interna och externa möten kan bokas på *Sankt Erik*.

## BEVARANDEPLAN

Datum/Date	2023-11-02
Version.	1
Dnr	3.1.2-2023-1910

Under sommartid är Sjöhistoriska museets fartygspir öppen för besökare och då arrangeras regelbundna visningar ombord *Sankt Erik*.

Sedan 2005 har Sankt Erik en vänförening, Föreningen Sankt Eriks Vänner, (FSEV), som medverkar till bevarande och brukande av fartyget. Under 2014 drog museet med föreningens hjälp i gång en större satsning på fartyget för att genomföra en kajkörning inför *Sankt Eriks* 100-årsjubileum. En teknisk provtur genomfördes 2016 och under 2017–2018 utfördes ett flertal passagerarturer och fartyget medverkade även "Ångbåten 200 år" då hon slussade in i Mälaren. Under hösten 2023 genomförde vänföreningen en teknisk provtur och ett par resor i egen regi.

*Vilken upplevelse kan fartyget ge ur ett skeppstekniskt och konstruktionstekniskt perspektiv?*

Fartyget ger möjlighet att se och uppleva ett komplett ångmaskineri av den typ som fanns i oceangående lastfartyg innan dieselmotorns definitiva genombrott. Maskinanläggningen bildar en helhet som med pannor, ångmaskiner, pumpar, rörsystem, smörjkoppar med mera förmedlar den kraft som krävdes för att bryta is.

### Ambitionsnivå för bevarande

Ambitionsnivåer för bevarande följer en fastställd indelning som redovisas nedan. Nivåerna tydliggör vad som får respektive inte får göras i fartyget och

- Nivå 1 Mycket hög: Musealt bevarande, höga krav på trohet mot original.
- Nivå 2 Hög: Bevarandekraven ska vara vägledande vid åtgärdsval.
- Nivå 3 Medel: Förändringar kan tillåtas till viss grad.
- Nivå 4 Låg: Inga särskilda krav utöver tillämpning av lagstiftning.

SPECIFIKT UTRYMME	SPECIFIKT FÖREMÅL	NIVÅ
Salongen/befälsmässa (bild 18–19)		3
Pannrum (bild 44–45)		3
Aktra maskinrum (bild 46–52)		3
Förliga maskinrum (bild 42–43)		3
Brygga	Maskintelegraf, nakterhus och ratt.	2
Lastrum (bild 22–23)		3
Hytter vid torget (bild 24–25)		3
Torget (bild 26)		3
Byssa och byssagång (bild 20–21)		3
Tvårskeppsgångar		3
Maskinisthytter (bild 32–33)		3
Förliga toaletter		4

## BEVARANDEPLAN

Datum/Date	2023-11-02
Version.	1
Dnr	3.1.2-2023-1910

Aktra hytter, ej offentliga		3
Förliga huvuddäck (bild 40)		3
Aktra huvuddäck (bild 38–39)		3
Båtdäck (bild 9–15)		3
Däck, övrigt (bild 39, 41)		3
Skrov		3
Överbyggnad	Fönster och dörrar	3
Nedre lastrum		3
Förpik	Troligen fartygets mest orörda miljö	3
Akterpik	Troligen fartygets mest orörda miljö	3

**Litteratur och källor**

Helmerson, Klas (1995). *Sankt Erik – Isbrytare och museiångare*. Vasamuseet, Stockholm.

Helmerson, Klas (2015). "Sankt Erik 100 år" I: Länsrösten 2015:2.

Malmberg, Leif (1997). "The museum ship s/s *Sankt Erik* - Practical aspects of the restoration process of an operational ship." Föredrag under The Third International Conference on the Technical Aspects of the Preservation of Historic Vessels convened in San Francisco, California on April 20-23, 1997. Se länk: <https://maritime.org/conf/conf-malmberg.php>

Nordström, Arne & Lundström, Per (1978). "Rörande musealt tillvaratagande av isbrytaren S:t Erik", Stockholm.

Ohrelius, Bengt & Matz, Erling (1982). "Fartyg som museum" i *Sjöhistoriska museets årsbok 1981–1982*. Sjöhistoriska museet, Stockholm.

Sjöhistoriska museet (2022). "Sankt Erik" <https://www.sjohistoriska.se/museifartyg/sankt-erik> (hämtad 2022-12-12).