

Dokumentation av kran 50, Lundbyhamnen, Norra Älvstranden, Göteborg



Hans Hellman
Förvaltningen för kulturutveckling
December 2021

Innehåll

Uppdraget.....	2
Administrativa uppgifter kran 50.....	2
Historik.....	3
Teknisk beskrivning.....	19
Fotodokumentation kran 50.....	25
Historiska foton.	34
Källor	36
Bilagor	37

Författare Hans Hellman

Grafisk form och Layout Förvaltningen för kulturutveckling

Omslagsbild Foto taget av Robin Eriksson.

Förvaltningen för kulturutveckling

Vänerparken 13

462 35 Vänersborg

Telefon 010-441 42 00

Hemsida www.vgregion/kulturutveckling

Uppdraget

Förvaltningen för kulturutveckling har på uppdrag av Älvstranden Utveckling AB under november och december 2021 gjort en dokumentation av kran 50 belägen vid Lundbyhamnen i Göteborg. Kranen kommer att demonteras och läggas i förråd under några år i väntan på att sättas upp på en ny plats.

I offertunderlaget från Älvstranden Utveckling AB daterat 20211025 står följande:

Älvstranden Utvecklingsplan för kran 50 är att den behöver flyttas innan 2023 pga att spårvägen ska dras där kranen står idag. Tillsammans med Länsstyrelsen, Kulturförvaltningen samt Martiman för Älvstranden Utveckling samtal för att ta fram en plan för finansiering av reparation och underhåll samt en ny plats dit kranen kan komma att flyttas i framtiden.

Av den anledningen behöver kran 50 demonteras ner i delar och mellanlagras innan den kan monteras upp på en ny anvisad plats längre fram i tiden. En plan för hur kranen ska demonteras för att i ett senare skede kunna monteras upp igen behöver inkluderas i dokumentationen.

Förvaltningen för kulturutveckling gör den historiska dokumentationen av kranen och VBK Konsulterande Ingenjörer AB den tekniska beskrivningen gällande demontering, lagring samt framtida montering.

Samtliga fotografier är tagna av Hans Hellman och Robin Eriksson, Förvaltningen för kulturutveckling om inget annat anges. Fotografierna är tagna 20211129 om inget annat anges.

Spridningstillstånd för drönarfoton har beviljats av Lantmäteriet med ärendenummer: LM2021/050971, beslutsdatum: 20211216.

Administrativa uppgifter kran 50

Ägare:

Älvstranden Utveckling AB
Lindholmsallén 10
Göteborg

Kran 50 ägs av Älvstranden Utveckling AB genom Förvaltnings AB Fribordet.

Kran 50 är idag uppställd i Lundbyhamnen.

Historik

De första elektriska hamnkranarna i Göteborg.

De första elektriskt drivna hamnkranarna ställdes upp i Hamburg år 1890 som en försöksanläggning och den första permanenta anläggningen togs i bruk 1894 i Rotterdam. Innan de elektriska kranar gjorde entré drevs kranarna företrädesvis med handkraft eller ånga.

De första elektriska kranarna började dyka upp i Sverige vid början av 1900-talet. I Teknisk Tidskrift från 1901 går att läsa följande om den första elektriska hamnkranen i Göteborg:

”Behovet af ytterligare ett antal kranar har därför gjort sig allt mer gällande, och i sammanhang med anläggande af elektrisk centralstation för stadens nya elektriska spårvägar beslöt Göteborgs hamnstyrelse, med öppen blick för de fördelar elektrisk drifna kajkranar erbjuda, att genast anskaffa elektriska portalkranar, och i afvaktan på spårvägscentralens färdigbyggande taga erforderlig ström från Göteborgs Elektriska Aktiebolags centralstation å Otterhällan. När det visat sig önskvärdt att erhålla en kran med större lyftkraft, än de befintliga ega, beslöts till en början anskaffande af en elektrisk fullportalkran med 5 tons lyftkraft, och infördrades anbud å en sådan från ett antal tillverkare, hvarvid fördelaktigaste anbudet inlämnades af Göteborg Mek. Verkstad, hos vilken firma beställning ock omedelbart skedde.”

Den elektriska kranen skulle komplettera de redan fem befintliga ångkranarna som fanns i hamnen. Två av dessa ångkranar var levererade av Göteborgs Mekaniska Verkstad 1894. Troligen är det Masthuggskajen som byggdes mellan 1888 och 1902 och som tar oceangående fartyg, som får de första elektriska kranarna som komplement till de ångdrivna kranar.

Förnöjsamheten med den nya elektriska kranen var stor och som slutord i besiktningensprotokollet som är utfärdat av *”herrar lektorn m.m. Fr. Lamm, lektorn m.m. A.H. Lindfors och ingenjör John A. Nyberg”* går att läsa följande:

”Kranen synes till alla delar vara utförd af godt material och vara väl arbetad samt utmärker sig vid riktig manövrering för en stötfri och lätt reglerbar gång.”

Utbyggnaden av staden hamnanläggning går efter detta i rask takt och redan 16 år efter att den första elektriska kranen har levererats tillverkas kran 50 som den andra generationens elektriska kranar för Göteborgs hamn.

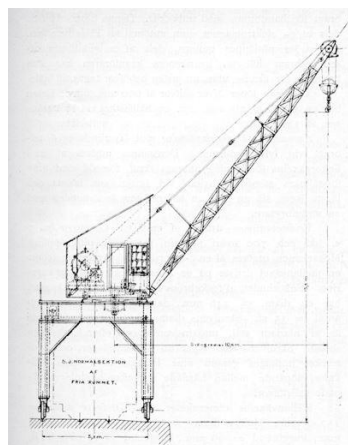
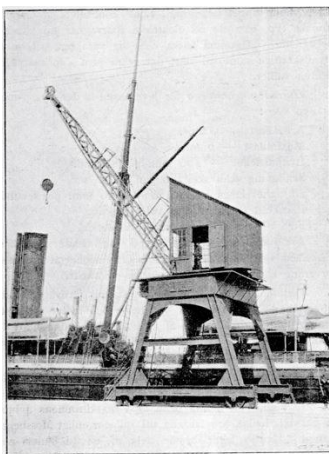


Foto och ritning på den första elektriska hamnkranen i Göteborg. Ur Teknisk Tidskrift nov. 1901.

AB Götaverken.

Alexander Keiller - Född 1804 i Dundee, Skottland, var en skotsk affärsman som kom till Göteborg år 1825. År 1840 köpte Keiller två sammanhängande tomter på tillsammans 8000 kvm vid Skeppsbron i Göteborg. Området begränsades i norr av Lilla Badhusgatan, i söder av Verkstadsgatan och i öster av Stora Badhusgatan. Här startade Keiller en mekanisk verkstad år 1841.

En viktig del av den nya verkstadens tillverkning utgjordes av ångmaskinsanläggningar och kraftöverförande utrustningar såsom transmissioner och axelledningar till de mest skilda företag. En annan viktig tillverkningsgren för de tidiga mekaniska verkstäderna gällde redskap för lanbrukets behov. Det första fartyg som byggdes på verkstaden (vid Skeppsbron) var en liten järnångare som levererades den 10 april 1847 och fick namnet "Kare". Beställare var Kungliga Flottan.

På 1860-talet flyttades varvsrörelsen över till den plats på Hisingen som den sedan hade fram till nedläggningen av varvet. År 1867 gick Keillers Verkstad i konkurs. Resultatet blev att man i samband med överflyttningen till Hisingssidan samma år bildade Göteborgs Mekaniska Verkstadsaktiebolag. Fram växte ett helt omdanat varv fram med nya fartygsbäddar, modernare verkstäder samt rationellare transporter.

Samtliga verkstäder stod under den Keillerska släktens ledning fram till år 1906 då rörelsen övertogs av ett nybildat företag: "Göteborgs Nya Verkstadsaktiebolag" med telegramadress "Götaverken". Övertagandet av den Keillerska rörelsen innebar att alla maskiner och inventarier från stadssidan fick flyttas över till Hisingssidan och en kraftig upprustning av varvets kapacitet påbörjades. Vid den här tiden hade Götaverken börjat tillverka kranar till bland annat hamnen i Göteborg.

År 1916 fick varvet sitt slutliga namn; AB Götaverken. Götaverken kom att inta platsen som Sveriges ledande skeppsvarv under 1910-talet. Varvet var år 1920 sett till antal anställda arbetare stadens näst största företag efter SKF. Även om man vid denna tid var ett ledande skeppsvarv så tillverkades under lång tid även andra produkter som exempelvis som tidigare nämnts kranar men även dieselmotorer i olika storlekar, ångpannor, broar och även flygplan om än i något begränsad omfattning.

I mitten av 1930-talet hade verksamheten vuxit så att Götaverken var världens största skeppsvarv. År 1940 förvärvades Öresundsvarvet i Landskrona. Framförallt under krigsåren och därefter (1939-1949) gjorde varvet enorma vinster, bland annat som reparationsvarv för krigsskadat tonnage. Utvecklingen accelererade sedan under 1950-talet med en omfattande nybyggnadsverksamhet och kröntes under 1960-talet med stora investeringar i nya varvsanläggningar. Varvet tillverkade också dieselmotorer på licens redan år 1915, då man ingick ett avtal med det danska företaget Burmeister & Wain men år 1939 levererades de första dieselmotorerna av Götaverkens egen konstruktion. Varvet var det enda i Sverige som utvecklade egna motorer och alla fartygsleveranser från Götaverken och dotterbolaget Öresundsvarvet utrustades med dem.

Götaverken förvärvade 1957 ett markområde vid Arendal norr om inloppet till Göteborg. Arendalsvarvet blev ett specialvarv för bland annat tank-, malm- och bulkfartyg. Fredagen den 1 mars 1963 lades den första sektionen ned i byggdocka III. När anläggningen invigdes i maj 1963 var den världsunik genom att det mesta av fartygsbyggnationen skedde inomhus. I takt med att Arendalsvarvet kom i drift utvecklades också byggnationen vid det gamla varvet och sista sjösättningen där ägde rum 1968. Därefter omdanades Cityvarvet till att bli ett utpräglat reparationsvarv.

I slutet av 1960-talet drabbades Götaverken av en akut finansiell kris som resulterade i att Götaverken övertogs av Salénrederierna AB. Varvskrisen på 1970-talet innebar att det inte fanns beställare av tanktonnage längre till varven i Göteborg. Salénrederierna kunde under dessa omständigheter inte ekonomiskt driva Götaverken vidare. Det statligt bildade Svenska Varv övertog därför koncernen i sin tur år 1977. Under denna sista period i Götaverkens historia sökte man efter alternativ till den traditionella produktionen av tank- och malmfartyg. Detta resulterade i en akut likviditetskris som blev accelererande och innebar att Staten fick inrätta en s.k. stödekonomisk statlig ”varvsakut”. 1989 levererades så statsisbrytaren ”Oden” från Arendalsvarvet som Götaverkens sista egenbyggda fartyg. Därmed var det definitivt slut med Götaverken och Arendalsvarvet och en över hundraårig skeppsbyggarverksamhet i Göteborg. Reparationsverksamheten på cityvarvet lades ned 2014.



Nuvarande kranars placering på Norra Älvstranden och Lundbyhamnen i december 2021. Kran 10, Hensen 1962. Kran 11, Hensen 1962. Kran 24, Landsverk 1947. Kran 42, Kampnagel 1954. Kran 47, Kone 1974. Kran 50, Götaverken 1917.

Kran 50

Kran 50 är den sista representanten för de många styckegodskranar som har funnits utmed Göteborgs kajer och som under mer än hundra år var en del av Göteborgs identitet som sjöfartsstad. Kran 50 är tillverkad som styckegodskran för leverans av Götaverken 1917 till Göteborgs hamn. Kranen placerades redan från början på Gullbergskajen, även kallad Gasverkskajen, tillsammans med ett antal likadana kranar och var i drift där under närmare 60 år. Kranen är av typen portalkran och är idag den enda som finns kvar i en serie av tolv som levererades till Göteborgs hamn av Götaverken. Götaverken köpte ursprungligen tre kranar från Tyskland och tillverkade i egen verkstad under ett antal år nio till som i stort var identiska. Götaverken kom att tillverka ett stort antal styckegodskranar till hamnen men dessa fick i takt med teknikutveckling och krav på större lyftförmåga en någon annan utformning än kran 50. Dessa kranar fanns representerade på bland annat Masthuggskajen och Stigbergskajen. Ingen av dessa kranar finns kvar så kran 50 kom så sent som 2021 att bli den sista kranen av den äldre typen som återstår från den tidigare så omfattande hamnverksamheten i Göteborg.

På Gotenius varv på Ringön finns en styckegodskran kvar som används i deras verksamhet. Den är tillverkad av tyska Kampnagel 1958. Götaverken var inte den enda tillverkaren av hamnkranar utan det fanns en mängd andra tillverkare bland annat från Tyskland, Nederländerna, Finland och USA. I Göteborgs hamn fanns på tidigt 1950-tal som mest ca 220 hamn- och varvskranar av en mängd olika typer och tillverkningar.

Kranarna på Gullbergskajen användes för styckegodshantering och för bulkvaror som stenkol, sand, kalk mm. Stenkolet som lossades gick bland annat det närliggande gasverket. Mycket av godset som lossades och lastades kom med den smalspåriga Västergötland-Göteborgs Järnvägar, VGJ, som hade ett omfattande spårssystem på den östra delen av Gullbergskajen. År 1961 lades godstrafiken ned helt på smalspåret och med den en del av godshanteringen på kajen. Även trafiken på den normalspåriga delen på Gullbergskajen upphörde efter hand.

Efter detta klingade hamnverksamheten av mer och mer för att helt vara borta på mitten av 1970-talet till förmån för det so idag kallas för Drömmarnas kaj. Kvar på Gullbergskajen blev så småningom tre kranar som blev föremål för ett kommunalt parlamentärande under några år och som utmynnade i att tre kranar blev två, kran 50 och 89. Dessa fick så småningom göra en resa över älven till Sannegårdshamnen för att renoveras. Efter detta ställdes de upp i Lundbyhamnen. Till denna duo hörde även en godsvagn vars öde efter 2010 är okänt då den plötsligt försvann ur rullorna. Kran 89 fick efter en tids uppställning i Lundbyhamnen göra en sista resa över till Maritiman för att ställas upp där. Kvar i Lundbyhamnen blev kran 50. Kran 89:s öde beseglades 2021 då den monterades ned och skrotades trots att kranen var i betydligt bättre skick än kran 50. Kvar är således kran 50 i allmänt dåligt skick efter decennier av uteblivet underhåll. Det kulturhistoriska värdet är trots skicket synnerligen högt. Kranen har många viktiga värdebärare och en av de viktigaste är symbolvärdet som kranen representerar när det gäller Göteborgs framväxt som hamn-, varvs- och industristad. Nu är snart klockan slagen för den 105 år gamla kranen som kommer att monteras ned inom de närmaste åren och under några år läggas i förråd för att sedan förhoppningsvis renoveras och monteras upp på lämplig plats.



På fotot från ca 1940 finns inga kranar på den västra delen av Gullbergskajen. Digitalt museum Fo200596



Gullbergskajens västra del på tidigt 1970-tal taget från nästan samma plats som fotot från 1940. Fartyget som ligger vid kajen heter La Laja och är byggt 1964 med hemmahamn Huelva i Spanska Andalusien. Godshanteringen på kajen kommer inom kort att avvecklas, för att upphöra helt på mitten av 1970-talet. Foto www.goteborgshamn.se 40912



*Gullbergskajen 1969. Fotot är taget från gasklockan och visar tolv av de kranar som fanns på kajen. Kranen längst till höger är troligen av samma typ som kran 89, eller är det kran 89? Portalen på kran 89 skiljer sig något från kran 50 vilket kan ses av den skarpögde på utsnittet nedan. Aktiviteten kring kranen verkar något avsmnad och kanske hade den vid fototillfället redan gjort sitt och inväntade sina kommande resor över älven.
Foto www.goteborgshamn.se 903*





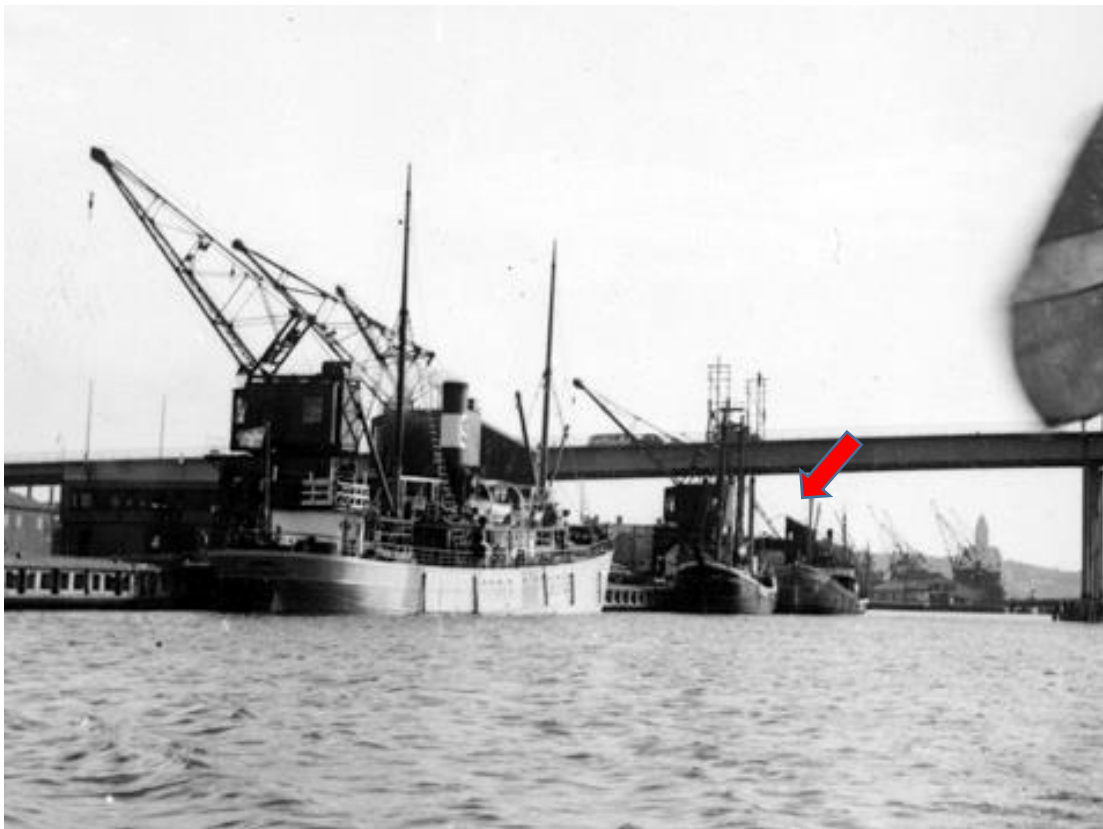
Gullbergskajen ca 1940. Digitalt museum Fo52179A



Gullbergskajens västra del 1969. Kranarna har en något annan utformning än kran 50 och 89. Göteborgs stadsmuseum GhmD:28406



Gullbergskajen 1946. Här syns tre av de fyra kranar som stöd längst österut på Gullbergskajen. Samtliga av den äldre typen. Göteborgs stadsmuseum GMA_11267_23

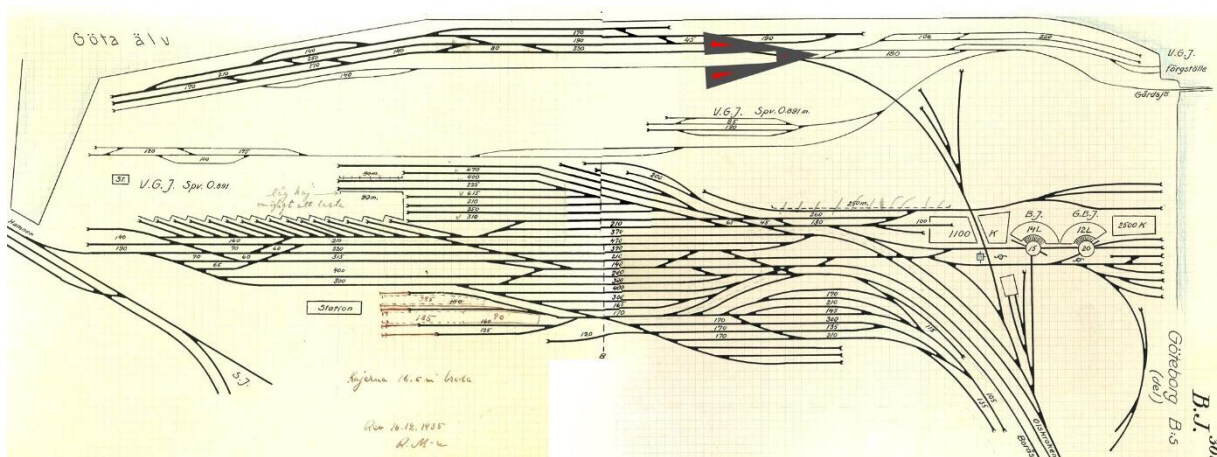


Avslutningsvis på tema Gullbergskajen finns detta intressanta foto. Här syns ett antal kranar av samma typ som kran 50 men under Götaälvbron finns även en kran av första generationen från 1901. (Röd pil) Fotot uppges vara taget i juli 1940 och tydligen hängde dessa första elektriska hamnkranar med under många år. Fotot är beskuret. Digitalt museum. Juli 1940. Fo85297AB



Foto taget mot öster troligen någon gång runt 1950 och visar de smalspåriga hamnspåren som fanns på Gullbergskajen. Spåren tillhörde ursprungligen Västergötland - Göteborgs järnvägar, VGJ, som bland annat sträckte sig upp mot Skara, Lidköping och Mariestad. Trafiken på spåren klingade av på 1950-talet för att helt upphöra 1961. Kranarna är av samma typ som kran 50 och här försedda med skopor.

Digitalt museum IM16-A145233_3865



Spårplan över hamnspåren på Gullbergskajen 1935. Pilen visar trolig fotoplats för fotot ovan. www.ekeving.se



Flygfoto från ca 1960. Kranarna utmed Gullbergskajen syns som skuggor i Göta älv. På fotot syns 19 kranar av totalt 23 som fanns på Gullbergskajen vid denna tid. Källa: Eniro historiska kartor

Händelseutvecklingen från 1977 och fram till idag 2021

Nedanstående kursiverade text är skriven av Cilla Ingvarsson, intendent på sjöfartsmuseet. Texten beskriver utförligt de turer som var kring kranarnas vara eller icke vara mellan 1977 och 2010. Texten är en nedkortad version av den ursprungliga.

På våren 1977 överfördes några hamnkranar från Göteborgs hamn till Göteborgs stad. Idén kom från början från politiker Inger Sjöstrand, via en motion till Kommunfullmäktige i juni 1976. Byggnadsnämnden fick i uppdrag att utreda frågan och även Museinämnden och Stadskontoret inkom med yttrandet. De tre kranar som var på tal stod på Gullbergskajen och hade varit i bruk sedan 1913 men hade ingen praktisk funktion längre. De som förordade att kranarna var värda att bevara angav kulturhistoriska skäl – kranarna ansågs ge ett tillskott till kajmiljö och stadsbild. Kommunfullmäktige tog beslut om bevarande av kranarna 21 april 1977, i enlighet med kommunstyrelsens hemställan.

Museinämnden, som i sitt yttrande ställde sig positiva till förslaget, fick härmed ansvaret för kranarnas framtida skötsel och förvaltning, inklusive kostnader. Nämnden fick dock inga extra medel för skötsel och underhåll. (bilaga 1 och bilaga 2)

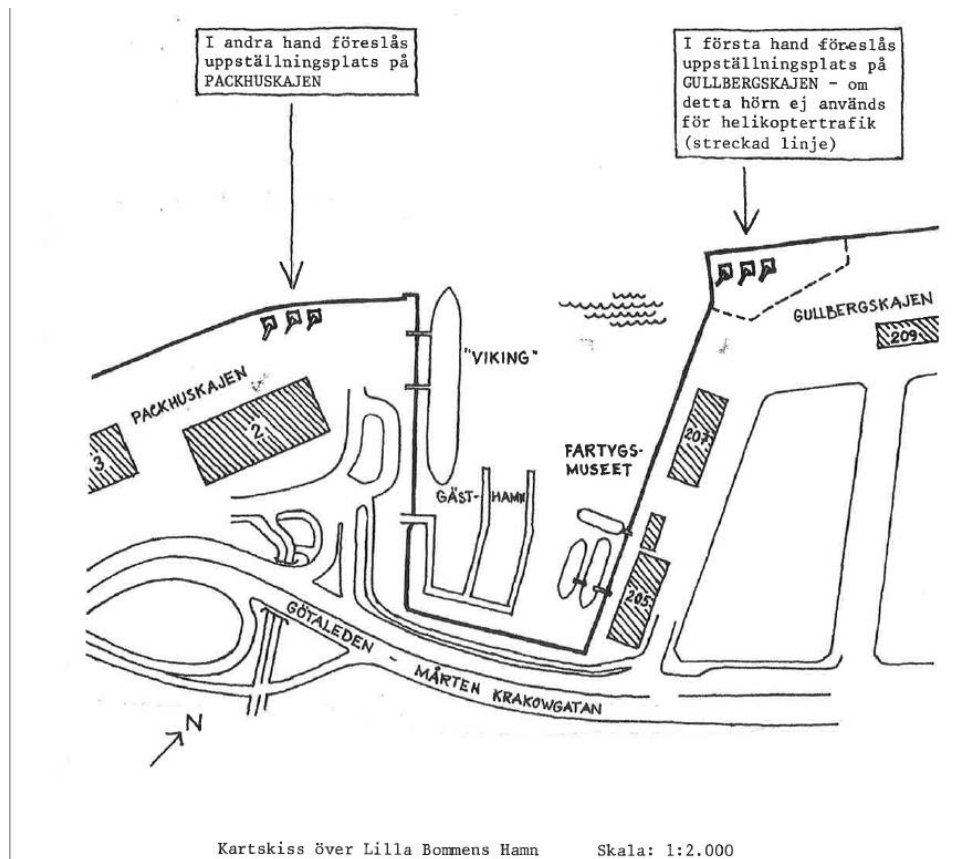
Sjöfartsmuseet Akvariet (SMG) utsågs 1977 som tillsynsmuseum för kranarna¹, enligt uppgifter från Göran Sundström, museichef på SMG 1980-1995. (bilaga 3, sidan 2) Eftersom kranarna inte ansågs ha överförts till SMG skrevs de inte in i SMG:s samlingar och har därmed aldrig fått eller haft inventarie-nummer.

Under 1980-talet diskuterades kranarna regelbundet inom och mellan SMG, Museinämnden och Göteborgs hamn: deras status, kondition, placering och finansiering. (bilaga 3) Det är dock endast två kranar som nämns (se exempel i bilaga 3). I diskussionerna 1976–1977 var det tre kranar som omnämndes. Var den tredje tog vägen är höljt i dunkel. I Stadskontorets utlåtande då kranarna överfördes 1977 fanns dock förslaget att projektet av ekonomiska skäl kunde begränsas till en eller två kranar och Kommunfullmäktiges beslut nämnde inget antal utan bara ”några hamnkranar”. (bilaga 1)

Redan i november 1982, alltså fem år efter att Göteborgs stad tog emot kranarna, påtalade Göteborgs hamn för SMG:s dåvarande museichef Göran Sundström att kranarna var i stort behov av underhåll och påminde om att museet åtagit sig detta. Sundström uppvaktade museinämnden vid flera tillfällen och i januari 1984 fick SMG medel för reovering av kranarna. Efter diverse förseningar och ökade kostnader reoverades kranarna slutligen 1985. Kranarna demonterades och flyttades till Sannegårdshamnen, där reoveringen utfördes. Kranarna flyttades sen tillbaka till Packhuskajen igen. All transport genomfördes med kostnadsfri hjälp av Göteborgs hamns pontonkran Chapman. (bilaga 3)

Verksamheten som i dag kallas Maritiman var under uppstart på 1980-talet och Göran Sundström var starkt engagerad i frågan. Museinämnden hade redan en verksamhet kallad Fartygsmuseet, en slags filial till SMG vilken låg vid Lilla bommen, och beslut togs att denna filial skulle överföras till den då nybildade Stiftelsen Göteborgs Maritima centrum (Maritiman). Det skrevs ett avtal mellan Maritiman och Göteborgs stad, genom Museinämnden, där villkoren tydliggjordes. I detta avtal stod angivet att Sjöfartsmuseet behöll äganderätten till alla föremål och att ett depositionsinstrument skulle upprättas för att tydliggöra vad som handhas av Maritiman. I slutet av avtalet specificerades vilka objekt som omfattades. Där nämns inte kranarna. (bilaga 4) Ett depositionsinstrument upprättades dock och där nämns kranarna, utan inventarienummer. Den enda version som hittats är från augusti 1990. (bilaga 5)

¹ Detta ska ha skett enligt nämndbeslut i dåvarande Museinämnden. Inga konkreta uppgifter har dock hittats om detta beslut trots omfattande arkivsökningar i Sjöfartsmuseet Akvariets arkiv och i Museinämndens handlingar på Stads- och Regionarkivet i Göteborg.



Förslag från Referensgruppen för södra älvstranden. Promemoria daterad 1977 01 25. Regionarkivet

Avtalet sades upp 1993. Anledningen var att Maritimans publika verksamhet låg nere 1991–1994, på grund av byggnationen av Göteborgsoperan och den påverkan som byggnationen hade på området. (bilaga 6) När Maritimans publika verksamhet återupptogs skrevs ett nytt avtal, vilket i formuleringarna är mycket likt det från 1987. Denna gång var dock parterna Maritiman och SMG. I detta avtal nämns också kranarna uttryckligen, i §4: de ägs av SMG och tas om hand av Maritiman men SMG står för kostnader för underhåll. (bilaga 7) Inget senare avtal eller depositionsinstrument har hittats, inte heller någon uppdaterad version.

Under första halvan av 1990-talet verkar alltså kranarna ha ansetts tillhöra SMG. Som ytterligare exempel kan nämnas uppgifter hos Föreningen Göteborgs Maritima centrum (en slags stödförening till Maritiman) där Göran Sundström vid ett möte i september 1995 sa att kranarna tillhör SMG. (bilaga 8) Detta är intressant då inget avtal eller beslut har hittats där det framgår att kranarna överförts från nämnden till SMG.

Vid något tillfälle flyttades kranarna till Lundbyhamnen/Frihamnen. Detta ska ha gjorts av kommunen utan SMG:s vetskap (bilaga 8) före 1995, sannolikt i början av 1990-talet i samband med byggnationen av Göteborgsoperan. Då kranarna stod i Frihamnen påbörjades diskussioner om att Maritiman skulle överta ansvaret för dem. Det finns dock inga papper på denna muntliga överenskommelse. Maritiman såg emellertid till att en av kranarna flyttades över till deras område (oklart när). Denna kran renoverades och står kvar där än i dag. (bilaga 9)

Under slutet av 1990-talet och början av 2000-talet finns inga spår av kranarna i det omfattande arkivmaterial som gått igenom. Göran Sundström gick i pension 1995 och mycket kunskap och engagemang

för Maritiman i stort (från SMG:s sida) och kranarna specifikt verkar ha försvunnit då han inte längre var museichef. 2010 aktualiserades frågan igen. En kran stod då vid Maritiman och den andra i Lundbyhamnen (vid Frihamnen, kajskjul 122). SMG:s dåvarande chef Anna Rosengren kontaktades av Maritiman då de i sin tur blivit kontaktade av Älvstranden Utvecklings AB som ville riva och skrota kranen, som nu var i väldigt dåligt skick. Älvstranden AB erbjöd sig att ta alla kostnader. Ingen ville kännas vid ett ägandeansvar för kranen men alla parter (Maritiman, SMG, Kulturförvaltningen och Stiftelsen som äger SMG:s samlingar) var överens om att låta Älvstranden genomföra skrotningen. (bilaga 9) Ett avtal skrevs mellan Älvstrandens dotterbolag Fastighets AB Fribordet och Maritiman, där Maritiman angavs som ägare till kranen. (bilaga 10)

Kompletteringar till ovanstående text.

Efter att ovanstående text skrevs under 2020 har det i arbetet med denna dokumentation framkommit en del kompletterande uppgifter om kranarna.

Kranarna renoverades i Sannegårdshamnen under juni-juli 1985 av Premator AB. Företaget finns idag kvar inne på fd Götaverkens område. Kranarna var uppställda på den östra kajen i Sannegårdshamnen. Efter att kranarna 50 och 89 renoverats ställdes dessa upp i Lundbyhamnen runt 1990. I bilaga 3 redovisas mer i detalj hur renoveringen av kranarna gick till.

Efter några år flyttades kran 89 till Maritiman, dock oklart när. På ett foto som enligt uppgift ska vara taget år 1998–2000 och som återfinns i Göteborgs hamns arkiv, syns tydligt kranarna 50 och 89 i ena hörnet av fotot. Stämmer dateringen av fotot skulle kran 89 ha flyttats till Maritiman efter 1998 och kran 50 blev då ensam kvar tillsammans med en godsvagn som också skulle bevaras.

I ett protokoll daterat 25 september 1995 kl. 17.00 för Föreningen Göteborgs Maritima Centrum finns under punkt 8 en fråga som kommer från allmänheten kring varför det inte finns ”en kran uppställd i centret. Han hade svarat att det finns två kranar, förvarade i Lundbyhamnen, avsedda att jämte järnvägsvagnar ställas upp vid Fryken men att geotekniker anser, att kajen måste förstärkas dessförinnan.”

Det innebär alltså att någon gång efter 1995 har kranen flyttats till Maritiman och då möjligen även efter 1998.

I avtalet som upprättades 1 maj 2010 mellan Maritiman och Älvstranden Utveckling AB står följande:

”Vi bekräftar att fastighetsbolaget Fribordet, dotterbolag inom Älvstrandenkoncernen, övertar ägandet av den hamnkran samt godsfincka som är belägen i Lundbyhamnen/Frihamnen vid Kajskjul 122. Nuvarande ägare är Maritima centrum Göteborg. Övertagandet träder i kraft fr o m 2010 05 01 och innebär då att Fastighets AB Fribordet övertar allt framtida ansvar för kran och godsfincka.”

Tanken var att Älvstranden efter övertagandet skulle skrota både kran och godsvagn. Den utstakade intentionen verkar enbart ha sträckt sig till godsvagnen och kran 50 blev kvar och skrotades således inte.

I arkivmaterialet framgår det i några avsnitt att kran 50 inte skulle ha blivit renoverad och var redan på 1990-talet i dåligt skick. Detta stämmer inte då den helt uppenbart figurerar renoverad på foton från strax efter 1985 när kranarna renoverades i Sannegårdshamnen. Att skicket efter hand blev sämre får tillräknas att den nu i mer än 30 år stått uppställd i Lundbyhamnen helt utan något som helst tillsyn, underhåll eller skydd.



*Foto i juni-juli 1985 på kran 50 i Sannegårdshamnen när den är nyrenoverad.
Foto Bengt Bucht, Sjöfartsmuseet.*



*Foto från Sannegårdshamnen jun-juli 1985. Närmast kameran kran 50 och längst bort kran 89.
Foto Bengt Bucht, Sjöfartsmuseet.*



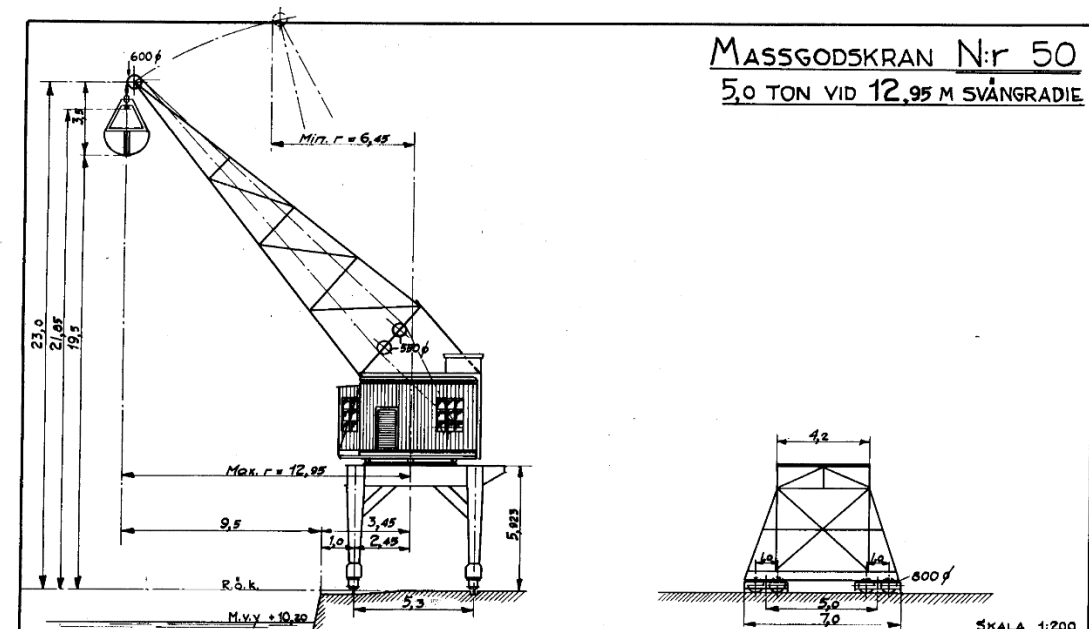
*Kran 50. Maskinrum och hytt svävar över portalen. Foto i Sannegårdshamnen,
juni-juli 1985. Foto Bengt Bucht, Sjöfartsmuseet.*



Hytt och maskinrum lyfts upp på portalen i Sannegårdshamnen efter renoveringen sommaren 1985. Under styrhytten på pontonkranen syns Lundby nya kyrka. Foto Bengt Bucht, Sjöfartsmuseet.

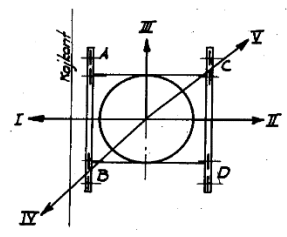
Teknisk beskrivning

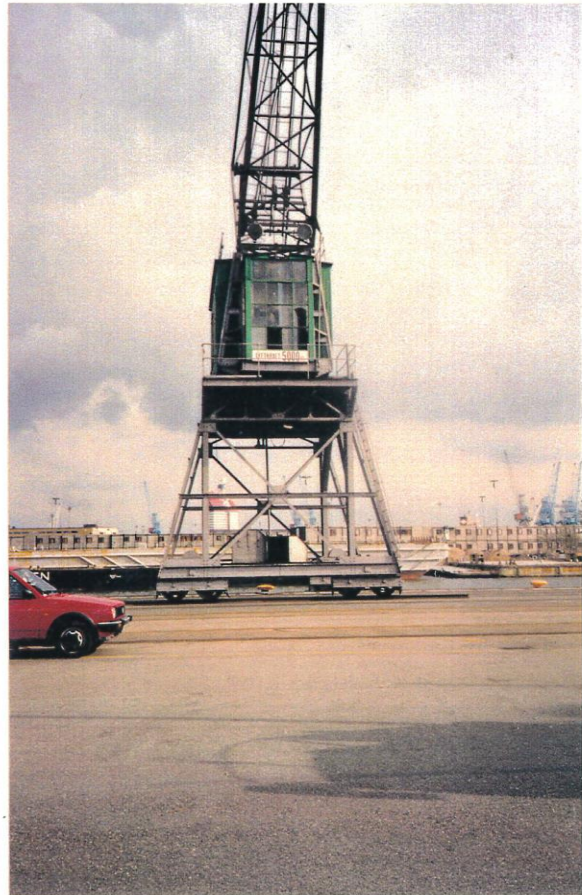
Här nedan finns en teknisk beskrivning som troligen är upprättad i samband med renoveringen 1985. Fotona på följande sida visar kranarna 50 och 89 uppställda i Lundbyhamnen. Den omnämnda godsvagnen lyser med sin frånvaro vi denna tid. Dokumentet daterat 19920321.



LEVERERAD AV		GÖTAAVERKEN	MOTORER		
— — ÅR		1917	HISSMOTOR	FABRIKAT	SIEM.-SCH. GH 200
OMBYGGD AV				HK	92,4 = 68 kW
— — ÅR			KRANARMSMOTOR	AMP	12,5
HISSHASTIGHET		M/SEK. 1,1		VOLT	600
SVÅNGHASTIGHET		V/MIN. 2 1/4	SVÅNGMOTOR	VARV	490
VIPPASTIGHET		M/SEK. —		INKOPPL.-TID	60 min.
ÄKHASTIGHET		— — 0,6	ÄKMOTOR	FABRIKAT	SIEM.-SCH. GH 191
LÖPBANANS DIAM.		MM 4200		HK	15 = 11 kW
LINTRUMMORNAS DIAM.		— — 500	AMP	22	
TOPPLINSKIVORNAS		— — 600	VOLT	600	
MINSTA RULLENS		— — 550	VARV	845	
HISSLINOR (2 st.)		DIAM.: 19 MM LÅNGD: 76 M	INKOPPL.-TID	60 min.	
TÖMNINGSLINA		DIAM.: 23 MM LÅNGD: 68 M	FABRIKAT	SIEM.-SCH. GH 191	
HELA KRANENS VIKT		TON 73	HK	15 = 11 kW	
INKÖPSKOSTNAD		KR	AMP	22	
SÅLD (GSV)		ÅR	VOLT	600	
			VARV	845	
			INKOPPL.-TID	60 min.	

Kranarmsläge	HJULTRYCK I TON							
	MED LAST UTAN VIND				MED LAST + 50 kg/m ² VIND			
	A ₁ = A ₂	B ₁ = B ₂	C ₁ = C ₂	D ₁ = D ₂	A ₁ = A ₂	B ₁ = B ₂	C ₁ = C ₂	D ₁ = D ₂
I								
II								
III								
IV								
V								





MUSEIKRAN LUNDBYHAMNEN 123 920321

På fotot upp till vänster ses kran 50 till höger. Fotot till höger visar enbart kran 50. Foto under det visar båda kranarna med kran 50 i förgrunden. Sju år har gått sedan kranarna renoverades sommaren 1985.

Kranjibben

Kranjibben är utförd som en fackverkskonstruktion samt utrustad med tre linor för att genomföra lyften. Två linor går till stora kroken och en lina går till den sk hjälplinan eller lilla kroken, som den även kallas. Lintrummorna är placerade inne i maskinrummet bakom förarplatsen. Kranjibbens vinkel regleras med en elmotor (gul pil) kopplad till två vinkelväxlar (blå pil) som i sin tur vrider runt två stänger som är gängade till hälften av sin längd. När kranföraren vill ändra vinkel på kranjibben aktiveras jibbens motor och via stänger som då vrids kan kranjibben röra sig till avsedd vinkel. (röd pil) Kranarmen är lagrad i framkant på hytten. (grön pil) Skyddskåporna saknas över elmotorn och kugghjulen. Vid drift är minsta radien på kranen 6,45 meter och maximal radie är 12,95 meter

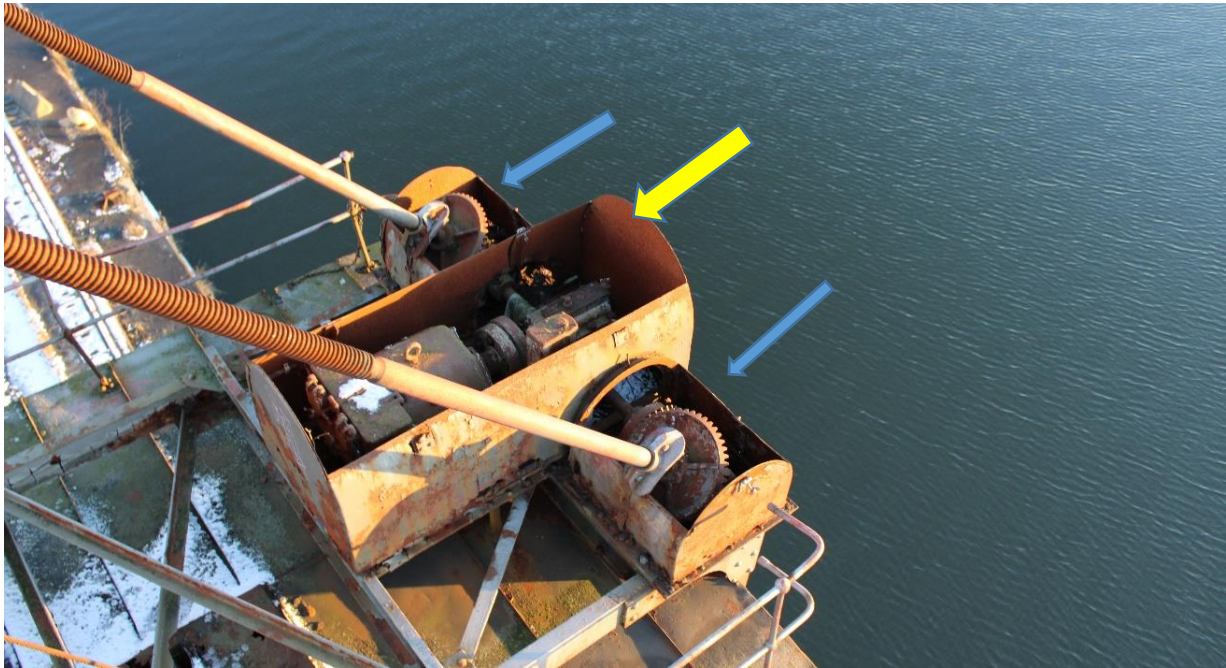


Foto: Jimmy Lovén, VBK





Fotot ovan visar hur vajrarna löper genom kranjibben. De två linorna till stora kroken går överst och tömningslinan är den under som löper lite mer avslappnat ner mot maskinrummet. Det finns två linrummor i maskinrummet som styrs oberoende av varandra. Tömningsvajern användes främst när kranen arbetade med en skopa för att hantera kol, eller andra bulkvaror.

Hytt/maskinrum

Hytten/maskinrummet är byggt i trä med stående grönmålad panel monterad på ett stålskelett. Taket är klätt med falsad plåt. Förarhyttens fönster består idag i princip av en större träskiva men ursprunget som finns under bestod av tolv fönster med spröjs. På den vänstra sidan finns en dörr och ett nu igenspikat fönster. Under skivan finns ett småspröjsat fönster med nio rutor samt en nödutgång från förarhytten med ett småspröjsat fönster bestående av sex rutor.

När det gäller styr- och reglerutrustningen så finns den kvar inne i kranen men har inte kunnat inventeras på grund av bristande sanitära omständigheter. På baksidan av hytten/maskinrummet finns en motvikt monterad. Kranen lyfter fem ton och då bör motvikten väga ca hälften, i detta fall 2,5 ton.

Drift

Kranen är utrustad med fyra elmotorer.

- Hissmotorn användes för att aktivera de två vajrarna till stora kroken vid lyft.
- Kranarmsmotorn användes för att vinkla kranarmen vid lossning och lastning.
- Svängmotorn användes för att dra runt maskinhus och hytt med tillhörande kranjibb.
- Åkmotorn användes för att köra hela kranen fram och åter på rälsen nere på kajen. Elmotorn var placerad på en av boggierna.

Det bör även finnas en motor för tömningsvajern men det har inte gått att kolla upp då det inte går att gå in i kranen. Tömningsvajern användes främst när man använde skopan för bulkhantering.

Portalen

Portalen är konstruerad av nitade stålbalkar i olika dimensioner samt nitade krysstag. Konstruktionen kan liknas vid ett fackverk. Hytten och maskinrummet vilar på en kuggkrans och den löpbana för de hjul som maskinrum och hytt vilar på. Svängmotorn, placerad i maskinrummet, för över kraften via kuggar från elmotorn till kuggkransen. I stora drag vilar den övre delen av kranen på fyra ben där varje ben är monterad på en boggi med två dubbelflänsade hjul på varje boggi. Hjulen drivs av en central elmotor som via kardanaxlar och vinkelväxlar förmedlar kraften till hjulen. Åkmaskineriet sitter endast på ett av benparen och i detta fall det som är mot söder. Elmotorn är sedan länge borttagen men bromsanordningen finns delvis kvar som troligen bromsade direkt på en axel till elmotorn om man tolkar det kvarvarande bromsbandets placering. Strömförsörjningen löstes troligen genom en längsgående kulvert i kajen närmast vattnet och från kranen gick en strömskena ner som sedan gav ström till kranens motorer. Det här systemet var vanligt bland kranarna i Göteborgs hamn.

Portalen är även utformad för att järnvägsvagnar ska kunna passera under kranen när dessa hanteras på kajen.

Portalens konstruktion kan med fördel studeras på nedanstående foton.

För en mer detaljerad teknisk beskrivning av kran 50 hänvisas till rapporten: *Hamnkran 50. Plan för demontering, mellanlagring och uppmontering. VBK 2021.*



Elmotor, växellåda och kardanaxlar med vinkelväxlar ses på det borte benparet. Benparet närmast har ingen drivanordning. Vid körning får man reglera start och stopp med en viss finesse för att undvika ryck i själva portalen.



Foto 20170913

Fotodokumentation kran 50.

Samtliga foton tagna 29 november 2021. På grund av de sanitära förhållandena inne i kranen gick det inte att gå in där och ta foton. Under åren har kranen varit ett besöksmål för många fågelarter vilket har skapat högar av avföring inne i kranen vilka är direkt hälsovådliga att visats i. Detta kan ses på interiörbilderna som togs av VBK. Fotografierna togs utifrån från en för det specifika tillfället inhyrd kranbil. Skicket i övrigt på framförallt hytt och maskinrum framgår med all tydlighet av fotografierna.













Interiör hytt/maskinrum. Foto Jimmy Lovén, VBK

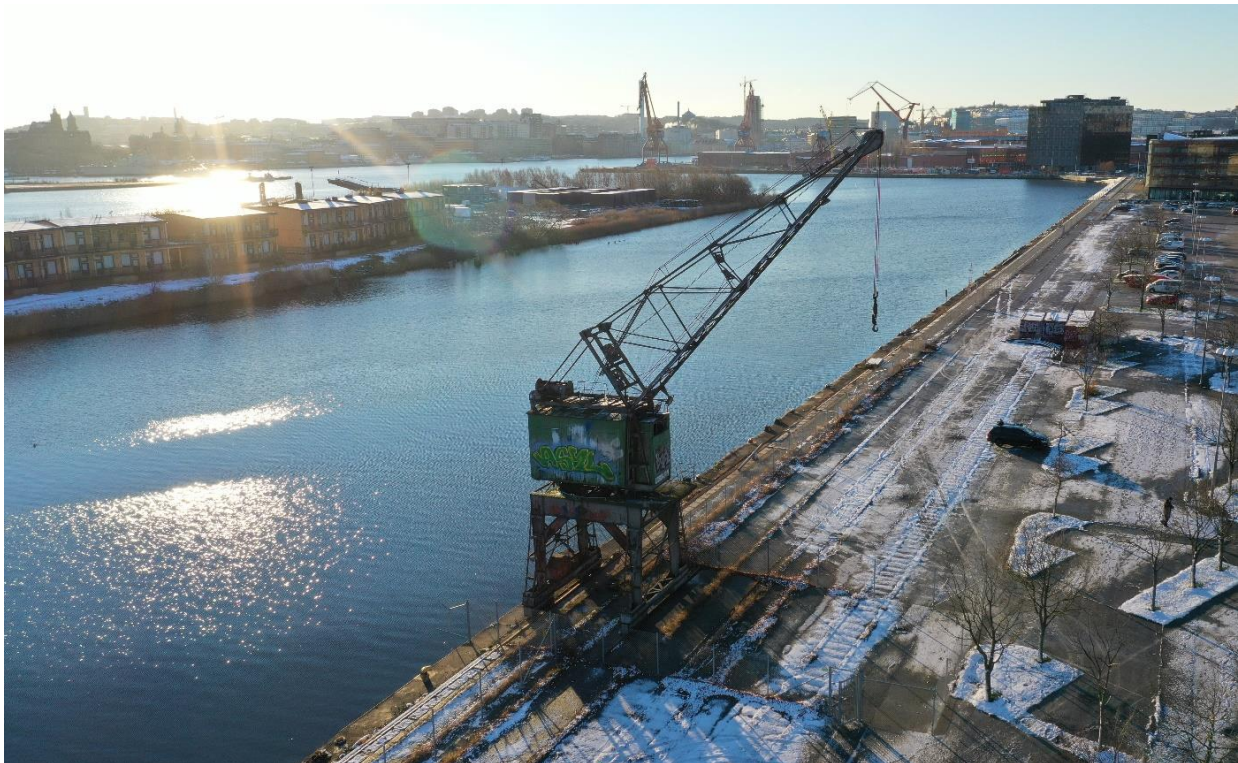


Interiör hytt/maskinrum. Foto Jimmy Lovén, VBK



Foto Jimmy Lovén, VBK

Drönarfoton







Historiska foton.

Masthuggskajen



*Lyftkranskontor Masthuggskajen. 1930-tal. Kan ett liknande kontor ha funnits på Gullbergskajen?
Foto www.goteborgshamn.se*



*Masthuggskajen mellan 1914 - 1918. Kranen till vänster i bild är troligen av äldre modell än kran 50.
Göteborgs stadsmuseum Fotou.nr_0_2794*



Masthuggskajen 1920-tal. Kranarna ser ut att var i samma generation som kran 50 och 89. Kranjibbens konstruktion är densamma som på kran 50. Foto: www.goteborgshamn.se img 001



Masthuggskajen 1960-tal. Kranarna 18, 19 och 20 är tillverkade av Götaverken. Kranarna är av något mer modernare snitt än kran 50. Foto www.goteborgshamn.se img092

Källor

Tryckta källor

Hamn- och varvskranar i Västra Götalands län. Västarvet 2018

Teknisk Tidskrift Nov 1901

Arkiv

Regionarkivet

- Bilaga 1: Kommunfullmäktiges handlingar 1977 nr 150

Göteborgs Sjöfartsmuseum

- Bilaga 2: Museinämndens protokoll 1977-02-01 §27 yttrande om hamnkranar
- Bilaga 3: Korrespondens om kranarna och deras renovering 1982 - 1985
- Bilaga 4: Avtal mellan Maritiman och Museinämnden 1987
- Bilaga 5: Depositionsinstrument mellan Sjöfartsmuseet och Maritiman 1990-08-06
- Bilaga 6: Anteckningar angående avtal mellan Sjöfartsmuseet och Maritiman
- Bilaga 7: Avtal mellan Maritiman och Sjöfartsmuseet 1995
- Bilaga 8: Styrelseprotokoll Föreningen GMC september 1995
- Bilaga 9: Korrespondens angående överföring av kran till Älvstranden 2010
- Bilaga 10: Överföring av hamnkran till Älvstranden AB 2010
- Bilaga 11: Protokoll Styrelsen för Stiftelsen Göteborgs Sjöfartsmuseum 2010-04-09

Göteborgs Stadsmuseums arkiv

Muntliga källor

Informant Anders Jansson (E-postkonversation)

Informant Bengt Spade (E-postkonversation)

Internet:

Digitalt museum. www.digitaltmuseum.se (äldre foton)

Eniro Historiska kartor. Dec 2021

www.ekeving.se Spårplan Gullbergskajen. Dec 2021

www.goteborgshamn.se (äldre foton) Dec 2021

Lantmäteriet app Min karta. Dec 2021

Bilagor

Bilaga 1

3 st. GM, KF, Sjöfarts 77-04-30



Göteborgs Kommunfullmäktiges handlingar

1977

Nr 150

Yttrande av kommunstyrelsen över byggnadsnämndens redovisning av fullmäktiges uppdrag 1976-06-03, § 14, om bevarande av karaktäristiska och kulturhistoriska inslag i den äldre hamnmiljön däribland frågan om bevarande av någon hamnkran (1976 nr 257 och 90)

Till Göteborgs kommunfullmäktige

Kommunfullmäktige uppdrog 1976-06-03, § 14, åt byggnadsnämnden att i den för närvarande pågående "Hamnområdesutredningen" och efter samråd med Göteborgs museer och Sjöfartsmuseet överväga frågan om bevarande av karaktäristiska och kulturhistoriska inslag i den äldre hamnmiljön däribland frågan om bevarande av någon hamnkran från Gullbergskajen.

I skrivelse till kommunstyrelsen 1977-02-08 har byggnadsnämnden redovisat uppdraget.

Vidare har museinämnden 1977-02-01 avgivit yttrande i ärendet.

Ovannämnda skrivelser är sammanfattade i stadskontorets tjänsteutlåtande här nedan.

Skrivelserna hålles tillgängliga på stadskansliet.

KOMMUNSTYRELSEN

Stadskontoret

Stadskontoret har 1977-03-18 avgivit ett tjänsteutlåtande av följande lydelse:

"Kommunfullmäktige beslöt 1976-06-03, § 14, efter motion av Ingrid Sjöstrand (fp) att hemställa åt byggnadsnämnden att i den för närvarande pågående 'Hamnområdesutredningen' och efter samråd med Göteborgs museer och Sjöfartsmuseet överväga frågan om bevarande av karaktäristiska och kulturhistoriska inslag i den äldre hamnmiljön, däribland frågan om bevarande av någon hamnkran från Gullbergskajen'.

Vid byggnadsnämnden pågår för närvarande den skildrade Hamnområdesutredningen (programutred-

ning för Göta älvs stränder väster om Bohusbanan). Som en delutredning inom Hamnområdesutredningen pågår arbetet med en studie av södra älvstranden. Studien är tillkommen bl a som resultat av en kommunfullmäktigemotion år 1975 vari efterlystes en miljöplan för hamnen och dess närmaste omgivningar. I den nämnda delutredningen har nu frågan om bevarande av gamla hamnkranar på södra älvstranden utretts.

I utredningen påpekas att under senare år har ett av de mest karaktäristiska inslagen i Göteborgs stadsbild försvunnit. Det gäller de gamla hamnkranarna som ända fram till mitten av 1970-talet har stått i långa rader på Gullbergskajen, Masthuggskajen och Stigbergskajen. Idag är Stigbergskajen och Masthuggskajen helt tomma på kranar, om man bortser från ett par som Stena Line använder sig av. Av Gullbergskajens kranar finns bara tre kvar. Kranarna togs i bruk år 1913. Någon användning för dessa återstående kranar har hamnen ej. Kranarna kommer att skrotas om de ej av kulturhistoriska skäl bevaras.

I utredningen har man kommit fram till att bevarandet av kajkranarna vid Gullbergskajen är en åtgärd som till förhållandevis ringa kostnader kan ge ett väsentligt tillskott både till kajmiljön och till stadsbilden. Kranarna bör helst placeras i hörnet Gullbergskajen-Lilla Bommen. Om detta område till följd av annan användning ej kan utnyttjas bör kranarna placeras framför Kajskjul 2 på Packhuskajen, ca 40 meter från barken Vikings tilläggsplats.

Kostnaderna för flyttning och preparering av

2 Nr 150

en kran beräknas till 50 tkr och av tre kranar till 140 tkr. Kostnaderna för flyttning till Packhuskajen är desamma som till hörnet Gullbergskajen-Lilla Bommen emedan från nuvarande uppställningsplats, nordost om Götaälvsbron, rälsen fram till Lilla Bommens bassäng är uppbruten. I båda lägesalternativen måste kranarna förflyttas sjöledes med en pontonkran. Framtida underhåll är beräknat till 2,5 tkr per år och kran. Göteborgs hamn har erbjudit sig att erlægga 50 tkr av utgifterna men förutsätter att museinämnden för framtiden övertar allt ansvar – såväl ekonomiskt som praktiskt – för kranarnas skötsel.

Av utredningen framgår att ärendet är brådskande. Kranarna kan ej stå på sin nuvarande plats längre än fram till sommaren 1977. Om kranarna skall bevaras bör därför beslut fattas helst före den 1 mars 1977.

Både byggnadsnämnden och museinämnden har nu i skrivelse till kommunstyrelsen uttalat sig för ett bevarande av de tre hamnkranarna på sätt utredningen föreslagit. Museinämnden hemställer därför om ett tilläggsanslag på 90 tkr att tillsammans med de av hamnen tillskjutna 50 tkr användas för flyttning, uppställning och preparering av de tre kranarna.

Stadskontoret har från sina utgångspunkter i princip inget att erinra mot ett bevarande av de tre hamnkranarna. Något tilläggsanslag för ändamålet kan stadskontoret dock ej tillstyrka. Ett bevarande måste därför ske inom ramen för de medel som hamnstyrelsen tillskjuter samt de medel som museinämnden genom omfördelning i sin investeringsplan kan framtaga. Stadskontoret har under hand erfarit att vissa möjligheter härvidlag finns. Skulle å andra sidan museinämnden icke kunna omfördela hela summan innevarande år bör t ex följande alternativ övervägas: Förslagsvis kan projektet uppdelas i två etapper, innebärande att de tre kranarna enbart förflyttas och ställs upp under 1977, varefter preparering sker nästa år. Alternativt får projektet begränsas till en eller högst två kranar.

Beträffande placeringen av kranarna delar stadskontoret uppfattningen att hörnet Gullbergskajen-Lilla Bommen förefaller bäst. Diskussion har emellertid sedan några år förts om att just här förlägga en helikopterlandnings-

plats. Såvitt stadskontoret erfarit har berörda myndigheter icke kunnat enas om denna plats. Hälsovårdsnämnden vill ej ge permanent tillstånd utan föreslår en provotid på ett år. Byggnadsnämnden vill inte heller tillstyrka ett permanent läge vid Gullbergskajen utan föreslår att man i första hand försöker ordna landningsplatsen på P-hustaket i Östra Nordstaden. Luftfartsverket är negativt till byggnadsnämndens förslag men kan acceptera läget på Gullbergskajen. Hamnstyrelsen, slutligen, är icke beredd att medverka till nödvändiga basinvesteringar vid Gullbergskajen under de osäkra förutsättningar (enbart försökstid på ett år) som gäller.

Stadskontoret finner av ovanstående att förutsättningarna för att just vid Gullbergskajen förlägga en helikopterlandningsplats fn är små. Mot bakgrund härav synes det lämpligt att istället utnyttja området för uppställning av de tre hamnkranarna. Stadskontoret anser å andra sidan inte att just behovet av plats för hamnkranarna bör vara styrande för frågan om helikopterlandningsplatsens förläggning. Skulle kommunstyrelsen därför för sin del finna att marken vid Gullbergskajen ännu någon tid bör reserveras för eventuell helikopterlandningsplats bör alternativet med placering av hamnkranarna vid Packhuskajen väljas.

Stadskontorets nedanstående beslutsformulering bör vid en sådan bedömning korrigeras varvid orden 'Gullbergskajen-Lilla Bommen' utbytes mot 'Packhuskajen'.

Hemställes att kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta

att förklara sig intet ha att erinra mot att museinämnden inom ramen för till nämndens förfogande stående investeringsmedel 1977 bevarar några hamnkranar vid Gullbergskajen;

att som lägesalternativ förorda Gullbergskajen-Lilla Bommen;

att förklara det till byggnadsnämnden 1976-06-03, § 14, lämnade uppdraget fullgjort."

Kommunstyrelsens hemställan

Under behandling av ärendet framlade kommunalrådet Erling Sundwall under hänvisning till innehållet i stadskontorets tjänsteutlåtande förslag om placering av hamnkranarna vid

Nr 150 3

Packhuskajen. Kommunstyrelsen har tillstyrkt kommunalrådets förslag och får härmed föreslå kommunfullmäktige besluta:

- 1) att förklara sig intet ha att erinra mot att museinämnden inom ramen för till nämndens förfogande stående investeringsmedel 1977 bevarar några hamnkranar vid Packhuskajen; samt
- 2) att förklara det till byggnadsnämnden 1976-06-03, § 14, lämnade uppdraget fullgjort.

Det skall här anmärkas att vid ärendets behandling inom kommunstyrelsen förekommit skiljaktiga meningar. Sålunda yrkades av

Stig Gunne: att kommunstyrelsen måtte föreslå kommunfullmäktige besluta att förklara sig intet ha att erinra mot att museinämnden inom ramen för de investeringsmedel, som står till nämndens förfogande, bevarar några hamnkranar med placering som nämnden med beaktande av vad som anföres i nedan avgivet yttrande och efter samråd med berörda organ finner lämplig.

Detta yrkande har kommunstyrelsen avslagit utan omröstning.

Göteborg 1977-04-06

Göteborgs kommunstyrelse

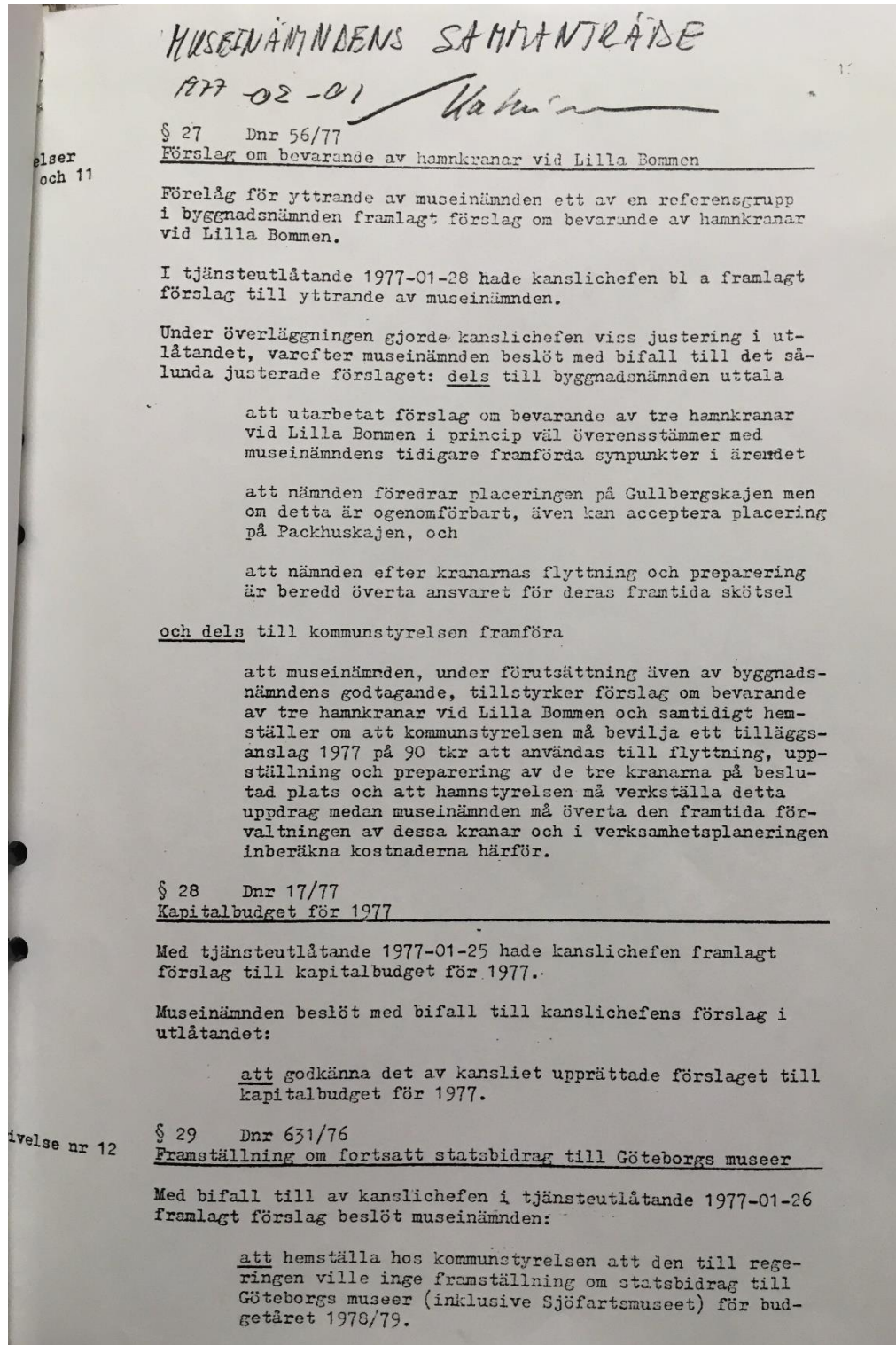
Sven Hulterström

Barbro Fällgren

Särskilt yttrande av Stig Gunne (m)

Kommunstyrelsen anser, att den föreslagna platsen vid Gullbergskajen inte bör tas i anspråk för uppställning av kranarna, emedan området kan behöva användas för annat ändamål. Bl a har förts diskussioner om att där förlägga en helikopterlandningsplats. Det andra alternativet till placering, Packhuskajen, finner kommunstyrelsen inte heller tilltalande. Kranarna bör enligt kommunstyrelsens uppfattning placeras längre västerut i hamnen och därigenom komma att ingå i den typiska hamnsilhuetten ut mot älvmyningen och havet.

Bilaga 2



Bilaga 3



GÖTEBORGS HAMN

Handläggare

G von Brömssen/IS

Datum
1982-11-10
Ert datumBeteckning
ADF 149/76
Ert beteckningSjöfartsmuséet
att: museichef Göran Sundström
Karl Johansgatan 1-3

414 59 GÖTEBORG

Två kranar uppställda vid Lilla Bommen

Vi refererar till flera samtal angående underhåll av rubricerade kranar. Vi hänvisar också till vår skrivelse av 1977-09-15 samt Ert svar av 1977-09-19. Hamnen överlät därmed rubricerade kranar som industrihistoriskt minne och muséet skulle därefter svara för erforderligt underhåll av kranarna och övertaga allt ansvar för dem.

Såsom vi påpekat behöver kranarna underhållas och omedelbara åtgärder är nödvändiga. Vi anmodar Er därför att omgående vidtaga åtgärder så att olycksrisker undanröjes och se till att kranarna allt framgent hålls i snyggt och prydligt skick.

Med vänlig hälsning

GÖTEBORGS HAMN
Administrativa avdelningen

Gerhard von Brömssen

8

GH 900 RA 914 82-03

Postadress	Gatuadress	Telefon	Telegram	Telex	Bankgiro	Postgiro
Box 2553 403 17 GÖTEBORG	Norra Hamngatan 8	031-63 20 00	scanport göteborg	Huvudkontor 20957 scanprts Trafikled.cent. 21547 scanprts	420-3154	4 28 38-3

Göteborg 82 11 11



S.M.G

Dere: 7-26-2

Ligg: 7-1

Nr: 3

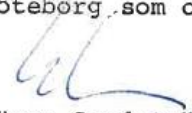
Göteborgs museinämnd

Lyftkranar i hamnen

1977 överfördes två lyftkranar i hamnen till museiförvaltningen. Hamnen överlämnade dem på särskild anvisad plats samt i gott skick. Sjöfartsmuseet utsågs som tillsynsmuseum. Underhållet har därefter varit obefintligt då det ej har inrymts i museets budget.

Museet biträder den uppfattning, som kommer till uttryck i bilagda skrivelse från hamnen, men ser ingen möjlighet att inom närmaste året genomföra restaurering utan att särskilda medel avsatts för ändamålet.

Göteborg, som ovan


 Göran Sundström
 Museichef

 SJÖFARTSMUSEET
 MARITIME MUSEUM

 AKVARIET
 AQUARIUM

 ADRESS
 Karl-Johansgatan 1-3
 S-414 59 GÖTEBORG
 Sweden

 TELEFON
 031 / 42 72 40

Göteborg, 1983 04 13

SMG
Dossé 7-26-2
Laga 7-1
Nri 4

Göteborgs Museinämnd
Göteborgs Museers Kansli
Haga Kyrkoplan
411 23 GÖTEBORG

Hamnkranar vid Lilla Bommens hamn

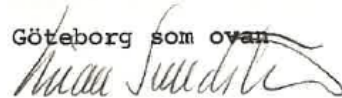
De två hamnkranar som överförts till museiförvaltningen 1977, se museinämndens protokoll 1977 02 01 §27, har genom brist på underhåll nu förfallit i så hög grad att endast två handlingsalternativ finnes.

1. Skrotning av kranarna. Hamnförvaltningen har erbjudit sig att till självkostnadspris bortforsla kranarna till skrot. Kostnad ca 8.000 kronor.
2. Upprustning av kranarna. Bedömd kostnad 50.000 kronor/kran.

Under åren 1977-82 har inga medel avsatts för underhåll.

Sjöfartsmuseet hemställer om museinämndens beslut enligt endera handlingsalternativet. Medel enligt alternativ 1. kan inrymmas i SMG budget.

Göteborg som ovan



Göran Sundström
Museichef

SMG

Doss: 7:26:2

Lögg: Fil

Nr: 8

Utdrag ur protokoll fört vid sammanträde
med Göteborgs museinämnd 1984-01-26

§ 18 Dnr 646/82
Hamnkranar vid Lilla Bommens hamn

Museinämnden beslöt efter överläggning med bifall till kansli-
chefens förslag i tjänsteutlåtande 1984-01-18

att uppdra åt sjöfartsmuseet att under år 1984 påbörja under-
hållet av museets två hamnkranar vid Lilla Bommen.

Vid protokollet:

Ulf Borg

Rätt avskrivet intygar:

B. Almqvist

B. Wickberg

Göteborg, 1985 01 03

SMG
 Doss: 7-26-2
 Lägg: 7-1
 Nr: 5

Göteborgs Museinämnd
 Vasagatan 2A
 411 23 GÖTEBORG

Hamnkranar

Museinämnden uppdrog åt Sjöfartsmuseet 1984 01 26 att påbörja underhållet av museets två hamnkranar vid Lilla Bommen. Under 1984 infordrades offert på arbetet dels från Premator AB dels från Franssons Måleri (se bilaga), vilka inkom 84 03 28 resp 84 03 09.

Båda offerterna översteg tilldelade medel 60.000:- kronor trots att museets egen personal förutsattes utföra vissa arbeten.

Under sommaren genomfördes förhandlingar i vilka även Göteborgs Hamn deltog. Avsikten var att plocka isär kranarna med hamnens hjälp samt förflytta dem till en lämpligare arbetsplats. Göteborgs Hamn utlovade denna insats utan ersättning.

Dessa förhandlingar kunde bli på grund av arbetssituationen på museet ej slutföras förrän i oktober månads början. Den regniga hösten omöjliggjorde därefter att arbetena utfördes.

Inför 1985 måste underhållsarbetena starta under april-maj månad för att utföras under sommaren. Sjöfartsmuseet anholder härmed att tilldelade medel överförs till 1985-års budget. Anmärkas bör att medlen ändå endast räcker till arbetena med en av kranarna.

Göteborg som ovan

Göran Sundström
 Museichef

Rapport ang hamnkranar

Arbetet är utfört av Premator AB. Transport av hamnkranar från Lilla Bommen till Sannegårdshamnen är utförd av Göteborgs hamn utan några kostnader för Sjöfartsmuseet. Museet har även erhållit en container, samt gratis elström under projekttiden. Även transport tillbaka av kranarna inkl skopar har utförts av Göteborgs hamns "Chapman" kran. Kranarna demonterades för att underlätta arbetet.

Museets personal har bytt glas, spröjsar och fönsterkitt i maskinhusens och förarhytternas fönster. Även tillverkat ny fönsterbåge i den äldre kranen.

All utvändig träpanel där röta har förekommit har ersatts med nytt virke. Den äldre av kranarna, vilket saknade helt träpanel i front, har erhållit nytt. Invändigt har gjorts en grov rengöring samt uppmålning av detaljer av kranarnas styr- och reglageanordningar, men det återstår en hel del arbete invändigt för framtiden.

Reparation av stål där rostskador har förekommit har reparerats, ny stäldörr till den äldre kranen samt gångjärn har satts dit, då det saknades helt. Skyddsräcke runt kranarna är uppriktat och delvis utbytt, då transportskador har åstadkommit vid kranarnas delning.

Färgbeteckningar som har använts:

Trä utvändigt:	Pansarol:	kulör	BY90
Tak	"	Waxcate	101 mörk
Invändigt trä:	Behandlad	med vit	häftgrund
Invändigt kontroller:	Mekanlack	302	grå
	"	325	svart

Diabilder finns gällande delning av kranar, samt montering med hamnkran.

1985 12 12

Bengt Bucht

Bilaga 4



SMG
Doss: 7.26.4.3
Lägg: 5.0
Nr: _____

Göteborg 87.06.09

Avtal mellan Stiftelsen Göteborgs Maritima Centrum och
Göteborgs kommun genom dess museinämnd

Bifogat översändes härmed 1 st avtal mellan Göteborgs kommun
och Stiftelsen Göteborgs Maritima Centrum för kännedom.

Med vänliga hälsningar

STIFTELSEN GÖTEBORGS MARITIMA CENTRUM

Bo Lindquist
Intendent

Margareta Larsson

Bil enl ovan

KOPIA

SMG

Doss: F.26:413Lägg: 5

Nr: _____

Avtal mellan Stiftelsen Göteborgs Maritima Centrum
och Göteborgs kommun genom dess museinämnd.

§1

Museinämnden överlåter driften av nuvarande Fartygsmuseet, en del av Sjöfartsmuseet, till Stiftelsen Göteborgs Maritima Centrum under nedanstående premisser.

Stiftelsen förbinder sig att fullgöra eller överta museinämndens förpliktelser gentemot Göteborgs Hamn AB i den utsträckning dessa föranletts av fartygsmuseet.

Stiftelsen förbinder sig vidare att verka för övertaganden av sådana av museinämnden gjorda åtaganden gentemot annan som ingåtts till följd av verksamheten vid fartygsmuseet om museinämnden så begär.

§2

Sjöfartsmuseet behåller äganderätten till samtliga fartyg, båtar och föremål som finns i nuvarande Fartygsmuseet eller kommer att tillföras samlingen, men deponerar dem till Göteborgs Maritima Centrum enligt särskilt depositionsinstrument.

§3

Stiftelsen åtager sig att väl vårda och underhålla samlingarna samt att därvid i alla avseende följa Sjöfartsmuseets anvisningar. Förändringar av vad slag det vara månne skall diskuteras med Sjöfartsmuseet.

§4

Detta avtal utgör inte hinder för Sjöfartsmuseet att ändra omfattningen av eller sammansättningen av de deponerade samlingarna.

Placering av nytillkommande samlingar skall diskuteras från Sjöfartsmuseets sida med Stiftelsen.

§5

Nuvarande fast anställd personal (2 personer) överförs till Stiftelsen (se §9). Dock må Stiftelsen föra egna förhandlingar om anställningsförhållanden.

- 2 -

§6

Rapporter i anledning av Stiftelsens årsredovisning skall tillställas museinämnden.

§7

Stiftelsen skall verka för att Sjöfartsmuseet är representerat i Stiftelsens styrelse.

§8

Sjöfartsmuseet och Stiftelsen Göteborgs Maritima Centrum skall sträva efter att inriktning och programutbud stöder de två organisationerna gemensamt.

§9

Museinämnden förbinder sig att för åren 1987 - 1991 till Stiftelsen utge bidrag enligt följande:

för 1987: 7/12 av 408 kkr som avsatts i budget för fartygsmuseet för löne- och driftkostnader

för 1988: 80% av det i 1987 års budget avsatta beloppet

för 1989: 60% av det i 1987 års budget avsatta beloppet

för 1990: 40% av det i 1987 års budget avsatta beloppet

för 1991: 20% av det i 1987 års budget avsatta beloppet.

§10

Om avtalet upphör återtager Sjöfartsmuseet förvaltningen av sina samlingar.

§11

Detta avtal skall gälla fr o m den 1 juni 1987 och tillsvidare med tolv månaders ömsesidig uppsägningstid.

För Göteborgs kommun

genom dess

Museinämnd

Mona Sundström
.....
e u

För Stiftelsen

Å. Nilsson
.....

Bilaga: Förteckning över fartyg och föremål placerade på

Bilaga 1.

Sjöfartsmuseet deponerar följande fartyg och föremål till Centret.Båtar

Känningsjulle	Kanot med paddlar, Nigeria
Vässing	Segelduksbåt, André
Tullsnipa	Utriggarkanot, Madagaskar
Bohusjulle	Tvåmansubåt, "Hajen"
Doris	Barkkanot, Guyana
Skeppsgigg	Segelkanot, K31 "Wake"
Robåt	Utriggarkanot, "Hesper" Filipinerna
Båtmanseka	Utriggarkanot, V Samoa
Kajak	

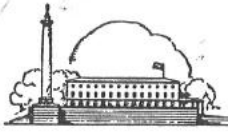
Båtar vid kaj

Fyrskepp, "Fladen" (ev Sjöfartsverket)
Motorseglare, "Valborg"
Flodsprutan (ev Brandförsvaret)
Färjan IV

Föremål

Fiskeredskap, Nigeria
Tavla, Färjan IV
Tavla, Ångfärjor
Ö Hamngatan, 1915
Signalmast
Rå

Bilaga 5



SJÖFARTSMUSEET

414 59 GÖTEBORG

Datum: 19900803

DEPOSITIONSINSTRUMENT

G M C

Sjöfartsmuseet i Göteborg överlämnar härmed som deposition:

Nr	Föremål	Kondition, m.m.	Försäkringsvärde
SMG 41328	Stropp (snaling)	God	500:--
" 41330	Fathakar	"	500:--
" 41332	Rundjärnsskopa	"	500:--
" 41335	Bordställ	"	500:--
" 41336	Lyftnät	"	500:--
" 41345	Malmtunna	"	500:--
" 41347	Spannmålsmått	"	500:--
" 42306	Tågvirke (6-kardeligt)	"	500:--
" 42307	Tågvirke (3-kardeligt)	"	500:--
" 42890	Tryckkammare	"	2.000:--
" 42891	Dykarklocka	"	2.000:--
" D 380	Fyrskippet Fladen	"	30.000:--
" 37450	Motorseglare Valborg	"	20.000:--
" 36764	Sjöräddningsbåt Adolf Bratt	"	10.000:--
-----	2 st Hamnkranar	"	10.000:--
-----	Färjan 4	"	10.000:--
-----	Brandbåt II	"	500:--
SMG 41322	Kranlänga för tunnor	"	500:--
" 42305	Korg, liten	"	500:--

ANSVARSFÖRBINDELSE Datum: 1990 0806

Undertecknad förbinder sig härmed att ansvara för depositionens behöriga vård under iakttagandet av på omstående sida angivna bestämmelser.

Depositionstagare: Stiftelsen Göteborgs Maritima Centrum

Adress: Kajskjul 3, Lilla Bommen

411 04 GÖTEBORG

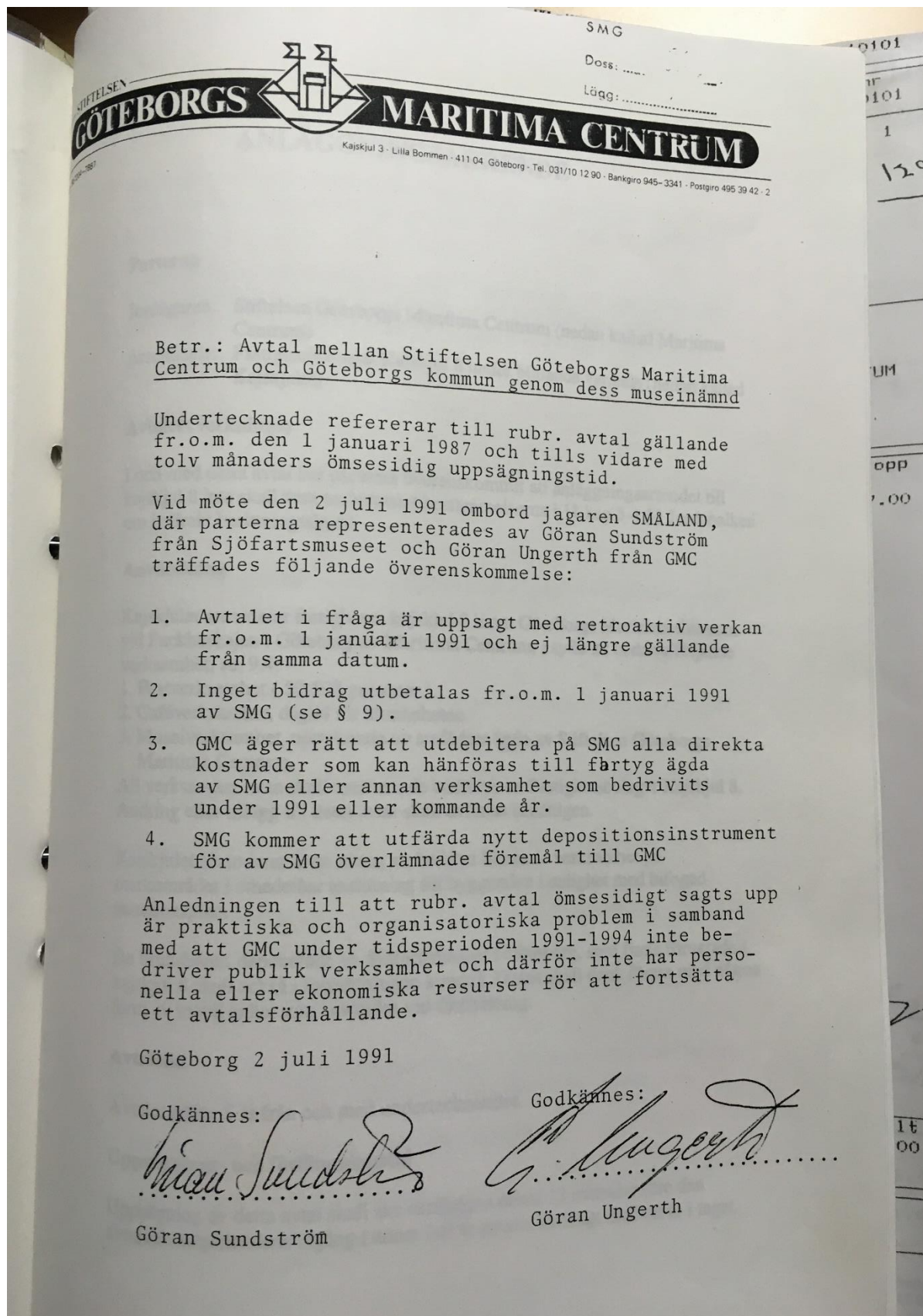
Namnteckning

Namnförtydligande

Av detta dokument har två likalydande exemplar upprättats, det ena för depositionsägaren, det andra för depositionstagaren.

För Sjöfartsmuseet i Göteborg

Bilaga 6



Bilaga 7

FÖRSLAG TILL

SMG

D:

L:

R:

7:26:4.3 Fastställt /
5:C 95-05-21 Gh**Avtal mellan Stiftelsen Göteborgs Maritima stiftelse (GMC) och Sjöfartsmuseet i Göteborg (SMG).**

Avtalet mellan GMC och Göteborgs kommun 87 06 09 genom dess museinämnd stadgar i §10 att om avtalet upphör återtager SMG förvaltningen av sina samlingar.

Avtalet uppsades jan -93.

I anledning därav upprättas följande nya avtal mellan GMC och SMG.

§1

Sjöfartsmuseet behåller äganderätten till fartyg, båtar och föremål som nu finns placerade inom GMC område och som ev tillkommer.

§2

SMG upplåter nyttjanderätten av museets fartyg.

§3

GMC åtager sig underhållet av fartygen enligt en årsvis uppgjord och godkänd underhållsplan. Budget för arbetet bestäms av SMG, som ställer motsvarande medel till förfogande.

§4

SMG tillhöriga hamnkranar, 2 st, skall vara placerade på kajen och underhållas av GMC i likhet med §3.

§5

SMG mindre originalbåtar skall ställas ut i Kajskjul 8. Båtarna underhålls av SMG.

§6

Detta avtal utgör inte hinder för SMG att förändra sammansättningen av samlingarna. Förändringar skall dock diskuteras med GMC.

- 2 -

§7

GMC skall verka för att SMG är representerat i GMC styrelse. Båda parter skall sträva efter att inriktning och programutbud stöder de två organisationerna gemensamt.

§8

SMG har rättighet att utan kostnad genomföra lektioner på museets fartyg.

§9

GMC ansvarar för att fartygen är tillgängliga, när inte behövliga arbeten förhindrar.

§10

Detta avtal skall gälla f r o m 1 nov 1994 och tillsvdare med tolv månaders ömsesidig uppsägningstid.

För Sjöfartsmuseet

För Göteborgs Maritima Centrum

Bilaga 8PROTOKOLL NR 8/95

Styrelsesammanträde i Föreningen Göteborgs Maritima Centrum
måndagen den 25 september klockan 17.00 ombord på HMS SMÅLAND.

	<u>Ordinarie ledamöter</u>	<u>Adjungerade</u>
Närvarande :	Lennart Blomgren, sekr. Bengt Lindberg, ordf.	Bengt Börjesson Kjell Granström- Björn Irwert Finn Riis Jan Sande Göran Sundström Claes Verner
Frånvarande:	Lars Eric Carlsson Ralph Grundell Ulf J Hygrell Björn Kihl Nils-Erik Lind	Mikael Ekeblad Rolf Nordell
1.	Sedan de närvarande ägnat sig åt frankering och kuvertering av Lanterninen, hälsade ordföranden en starkt decimerad styrelse välkommen, varvid han särskilt vände sig till Claes Verner, som efterträder Kjell Granström som adjungerad ledamot och representant för Sällskapet Ångbåten, samt förklarade sammanträdet öppnat.	Sammanträdet öppnande
	Ehuru föreningens stadgar icke innehåller några bestämmelser om styrelsens beslutförhet, fann de närvarande, att två av sju ordinarie ledamöter icke gärna kan fatta beslut i fråga av kontroversiell natur. Med beaktande härav ansågs styrelsesammanträdet kunna genomföras.	
2.	Föregående sammanträdes protokoll godkändes och justerades.	Protokolljustering
3.1.	Bengt Lindberg: Då värmepumpen befunnits störande vid arrangemang i lastrummet, har man beslutat flytta den till maskinrummet. I samband med detta arbete kommer vattenfiltret att monteras. Denna fråga kan därmed avföras som uppföljningsärendet. Avrapportering kommer att ske, när flyttningen genomförts och filtret installerats.	Uppföljning av föreg. protokoll Vattenfilter
3.2.	Finn Riis meddelade med något som sekreteraren uppfattade som självironi, att han "faktiskt hade ett förslag att komma med". Han hade studerat den föregående, av honom själv författade broschyren och funnit den i allt väsentligt lämpad för omtryckning samt undrade, om styrelsen ville ändra på någonting. Det nya skulle vara formatet, som skulle ändras till det nu för foldrar gängse, trevikt A4.	Medlemsvärningsblad

Forts.

- 3.2. forts. Medlemsvär-
ningsblad
- Bengt Lindberg påtalade en del olämpliga formuleringar i den gamla broschyren. Göran Sundström bad att till nästa sammanträde närmare få studera densamma.
- Styrelsen fann det angeläget, att ett färdigt förslag då föreligger och uppdrog åt Göran Sundström och Finn Riis att utarbeta detta i tid att bifogas kallelsen till nästa sammanträde.
- 3.3. Bengt Lindberg hade i stiftelsens styrelse tagit upp frågan om förvärv av ångbogseraren ÖRNEN. Styrelsen hade funnit förslaget intressant men samtidigt förklarat, att stiftelsen ej har möjlighet att engagera sig ekonomiskt i nya projekt. Frågan hän-sköts till föreningens styrelse, som nu ganska ingående diskuterade förslaget och de konsekvenser ett ev förvärv medför: underhållskostnader, kajplats, kompetent besättning etc. Självklart är båten bevarandevärd. Claes Verner framhöll, att GMC egentligen saknar ett för visning lämpligt ångfartyg: MARIEHOLM visas endast vid vissa tillfällen och FÄRJAN 4 ligger aldrig i centret. Kjell Granström åtog sig att införskaffa prisuppgift. Lennart Blomgren frågade, om det brådskar med beslut - om det finns andra presumtiva köpare. Så synes icke vara fallet, skrotning torde vara alternativet.
- Beslöts taga upp ärendet nästa gång. ÖRNEN
4. Med anledning av föreningsmötet den 19 oktober beslöts ändring av preliminärt beslut om sammanträdesdag. Nästa sammanträde
- Nästa sammanträde hålls sålunda torsdagen den 19 oktober kl 17.00 utan sedvanlig "akademisk kvart" och förtäring ombord på HMS SMÅLAND. Ändring av
preliminärt
beslut
- Sammanträdet bör avslutas senast kl 18.30.
- 5.1. Nils-Erik Lind hade lämnat följande besked: Kassarapport
- Sedan fakturor om sammanlagt Kr 7.373 avseende vattenfiltret till FRYKEN och slipning av GUNHILDS däck betalats:
- Bank: Kr 88.928:73
- Postgiro: Kr 2.057:56
- 5.2. Fråga om överföring av medel till WASA-banken inom ramen för ett samarbetsavtal mellan banken och Postgirot bordlades. Ny bankför-
bindelse?
- 5.3. Till 35 medlemmar, som icke betalat 1995 års medlemsavgift, hade sekreteraren bifogat inbetalningskort med Lanterninen. Se sid 9 i densamma! Betalnings-
påminnelser/
medlemsavg.

6. Lennart Blomgren: 403 medlemmar registrerade. Medlemsregistret
 Vår äldste medlem, f d befälhavaren på Fryken, Bertil Olsson avled 28 augusti. Han var född 1 mars 1901 och således 94 år. Sonen Christer underrättade oss med fax. Efter samråd med ordföranden sändes ett kort med vårt deltagande och tack för omtanken att meddela oss. Bilaga nr 1.
7. Lanterninen nr 3 förelåg dagsfärsk på styrelsens bord. Kontakterna med Orstadius hade skett genom Lars Eric Carlsson. Föredömligt snabbt och friktionsfritt. Lanterninen
 Tryckeriet hade framställt ett antal prov-exemplar i formatet A5 med plats för ev reklam. En tanke var, att man med detta utförande skulle kunna adressetikettera baksidan och sålunda slippa kuvertering. Förslag om nytt format mm
 Styrelsen ställde sig positiv till förslaget, och ger Lars Eric i uppdrag att arbeta vidare med det.
 Förminskningen framstår dock som aningen svårsläst, varför manus bör skrivas med större stilgrad än i det aktuella numret.
 Förutom till medlemmarna sändes Lanterninen denna gång till följande berörda:
 Lisbeth Grönfeldt-Bergman (föreningsmötet)
 Dag Edvardsson (Fiskemuseet, Hönö)
 Christer Olsson, som f ö varit c/o-adressat för Bertil Olsson.
8. Jan Sande tyckte, att Bengt Lindberg gjort Rapport från GMC
 en god sammanfattning i Lanterninen under rubriken "Till besättningen". Bilaga nr 2. Avtal har träffats med operatör för kajskjul 8. Det finns ett behov av en lokal av den storleken och karaktären. Arrendeavtal på 10 år har tecknats med Fastighetskontoret.
 Det finns en stående förfrågan hos SKANSKA om sponsring av inredning till kontor för GMC m m i "8 1/2".
 TUSS fick inte längre taga upp parkeringsutrymme utan har förts till förrådet i Säve.
 En el-central skall upprättas på nedströms pontonen dit även vattenledning skall anslutas.
 Lennart Blomgren hade av en besökare tillfrågats, varför det inte finns någon lyftkran uppställd i centret - ett som det kan tyckas naturligt och väsentligt inslag i den hamnbild, som GMC skall återspegla. Han hade svarat, att det finns två kranar, förvarade i Lundbyhamnen, avsedda att jämte järnvägsvagnar ställas upp vid FRYKEN men att geotekniker anser, att kajen måste förstärkas dessförinnan.

Forts.

8. forts.

Rapport från GMC

Göran Sundström: Kranarna tillhör SMG, men monterades utan museets hörande ned av kommunen och fördes till Lundbyhamnen. SMG har framhållit, att det då är kommunens skyldighet att återföra och montera dem.

Det råde delade meningar bland de initierade om "höga vederbörandes" syn på uppställning av kranarna.

Jan Sande förklarade, att ärendet vilar. Han visste inte om och i så fall när förstärkningsarbeten skulle vidtagas.

Björn Irwert fann, att det föreligger många "luddiga" frågor. Frågor, som under årens lopp fått undvikande svar eller från gång till annan olika svar, beroende på vem som svarat. Än en gång uttryckte han sina bekymmer för järnvägsvagnarna, som enligt hans förmenande håller på att försvinna.

Jan Sande ville förklara detta med att olika lösningar på problemen diskuteras och att nya idéer växer fram samt att oklarhet råder om under vilken organisation hela området sorteras. Det pågår för överläggningar om namnet: Lilla Bommen - Packhuskajen - Gamla Hamnen - ? Det föreligger absolut inga motsättningar mellan stiftelsen och föreningen.

Göran Sundström meddelade, att SÖLVE t v lagts i malpåse sedan tiden för ALU-projektet gått till ända. Kupoldäcket är på plats. Mycket tid och pengar erfordras innan hon är iståndsatt varefter återstår frågan, var hon skall placeras.

9. Bengt Lindberg visade upp provtryck av fyra av de ingående fartygsbilderna. Almanacka 1996
Ca 1.000 beställningar från i huvudsak förra årets köpare kan förväntas.
Nils-Erik Lind har sänt ut 118 brev till företag med anknytning till sjöfartsnäringen.
De båda deltagande rederierna har beställt sammanlagt 700 exemplar. Detta indikerar en totalupplaga på 2.000 ex.
10. Mikael Ekeblad hade för Bengt Lindberg uppgivit att nåtningen är klar och att ytterligare någon omgång oljning återstår. GUNHILDS däck
11. FRYKEN måste åtgärdas enligt ett av två alternativ: 1) Successiva "småarbeten" med utbyte av enstaka bottenplåtar vid upprepade dockningar. Mycket dyrbart i längden. FRYKEN
2) En radikal ombyggnad av hela botten till en stor engångskostnad.

Forts.

AM

11. forts.

FRYKEN

Enligt stiftelsens uppfattning måste FRYKEN klaras, dels som ett mycket bevarandevärt fartyg, dels som ett nödvändigt inslag i hamnbilden. Under dessa premisser finns icke resurser att satsa på ett återställande av exteriören med lasthanteringsutrustningen, menade Jan Sande.

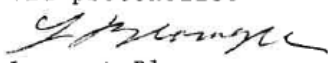
Lars-Eric Carlsson hade skriftligen meddelat, att han på ordförandens uppdrag hade undersökt, om Björn Henriksson och Bernt Löber vore intresserade av att återuppliva Föreningen för Fryken. "De hade svarat ett rungende ja. Men de vill att ambitionen (målet) bör vara att fartyget skall försättas i sjö-dugligt skick. De är dock införstådda med att detta bara kan vara en from förhoppning och att verkligheten i form av ekonomiska och tekniska resurser till syvende och sist avgör."

Under den efterföljande diskussionen rådde tveksamhet om hur detta skall tolkas. Styrelsen uppskattar entusiasmen och viljan men kan icke underlåta att i klartext framhålla, vad Jan Sande sammanfattade med orden: Det är orealistiskt att tänka, att FRYKEN kan komma att gå ut.

12. Kjell Granström: BOHUSLÄN ligger nu vid vinterplatsen vid Skeppsbron. FÅRJAN 4 ligger fram till vecka 45 vid Residensbron, kör under Museernas dag, går därefter till L:a Bommen för vintern. Claes Verner: Vi planerar en höstresa i november med STORMPRINCESS till Vinga eller Rörö. Det är problem att lägga till i GMC. Vissa skyddsåtgärder bör vidtagas. Bengt Lindberg tar upp detta med stiftelsen. Björn Irwert: Avvecklar årets verksamhet. Påtalade vissa brister i el- och vattenförsörjningen. Bengt Börjesson: En del bokningar återstår. Hoppas kunna ta upp henne för att kolla boten. Det har tagit på offeranoderna. Närmast en ekonomisk fråga - inga pengar idag.
- 13.1. Göran Sundström tackade för uppvaktningen i samband med avgången som chef för SMG. Övriga frågor
- 13.2. Ordför. tackade Kjell Granström för hans tid i styrelsen och för hans alltid lugna och sakliga inlägg. Kjell har närvarit vid samtliga sammanträden fr o m december 1992.
14. Avslutades sammanträdet klockan 19.45. Avslutning

Vid protokollet

Justeras


Lennart Blomgren
Sekreterare
Bengt Lindberg
Ordförande

Bilaga 9

SJÖFARTSMUSEET
AKVARIET GÖTEBORG



Anna Rosengren
 Museichef
 Karl Johansgatan 1-3
 414 59 GÖTEBORG
 tel. 031-368 35 60
 anna.rosengren@kultur.goteborg.se

Öppna upp...

... för nya vägar till kunskap

Sjöfartsmuseet förändras. Kanske kommer du att känna igen dig. Kanske inte. Vi tänker nytt, öppnar upp och bygger om. Följ med oss på vår spännande resa!

----- Vidarebefordrat av Anna Rosengren/Kultur/Göteborgs Kommun 2010-04-09 14:08 -----



Per Kärnman
 <per.karnman@maritiman.se>

2010-04-01 09:25

Till <anna.rosengren@sjofartsmuseum.goteborg.se>

Kopia <jorgen.wallroth@portgot.se>

Ärende Hamnkran

Hej Anna.

Det står en gammal hamnkran i Frihamnen som är i ganska dåligt skick. Älvstranden Utvecklings AB har låtit meddela att om vi inte gör anspråk på den så river dom den när dom nu börjar rensa i området. Ingen kostnad för ägaren utan det tar i så fall Älvstranden. Önskar ägaren däremot ta hand om den så måste den hämtas i närtid. Älvstranden tror att Maritiman äger hamnkranen.

Jag har forskat lite.

Hamnkranen är av samma typ som den vi har här på Maritiman, på kajen mellan Fryken och Kajskjul 8. Kranen är troligen donerad till Sjöfartsmuseet, och det har funnits en idé om att överföra den till Maritiman. Per-Anders Andersson i Maritimans styrelse har talat med Maritimans grundare Bo Lindqvist i ärendet, men båda är osäkra på om en sådan överföring någonsin genomförts.

Då vi redan har en liknande hamnkran här på Maritiman, och en flytt av den kran som finns i Frihamnen skulle kosta en hel del pengar och renoveringsbehovet av kranen är stort så föreslår jag att Älvstranden får tillåtelse att riva kranen och forsla bort resterna till skrotning.

Ok?

Med vänliga hälsningar

Per Kärnman
 VD, Maritiman

Packhusplatsen 12
 411 13 Göteborg
 tel: 031-10 59 66
 mobil: 0709-710703

www.maritiman.se

Anna
Rosengren/Kultur/Göteborgs
s Kommun
2010-04-09 14:33

Till Björn Sandmark/Kultur/Göteborgs Kommun@GÖTEBORG
Kopia Ronny Hansson/Kultur/Göteborgs Kommun@GÖTEBORG
Blank
Ärende Sjöfartsmuseet

Hej Björn,

Per Kärnman från Maritiman har kontaktat mig med anledning av den hamnkran som idag står i Frihamnen, se mail nedan. Detta då han blivit kontaktad av Älvstrandens Utvecklings AB som önskar riva och forsla bort kranen. Efter Pers undersökningar har det visat sig att hamnkranen tillhör Sjöfartsmuseet eller rättare sagt den forna museiförvaltningen. Bakgrunden är följande:

1977 överfördes två hamnkranar från Göteborgs hamn till museiförvaltningen som i sin tur utsåg Sjöfartsmuseet som tillsynsmuseum. Kranarna stod då på Södra Älvstranden. Emellertid tilldelades inga medel för att underhålla kranarna, vilket då bedömdes kosta ca 50 tkr/kran. På museet finns korrespondens där den dåvarande museichefen Göran Sundström påtalar att det ej finns medel för underhåll av kranarna. I början/mitten av 1980-talet tycks frågan aktualiseras igen då det påtalas att inget underhåll är gjort och Göran Sundström påpekar än en gång att det ej finns medel för detta.

Efter detta finns ingen korrespondens i ärendet och idag vet ingen riktigt vad som hände mer än att någon (ingen vet vem) flyttade över kranarna till Frihamnen. Då kranarna stod i Frihamnen inleddes en diskussion med Maritiman om att de skulle överta ansvaret för kranarna. Emellertid finns inga papper på denna muntliga överenskommelse. Maritiman såg dock till att en av kranarna fördes över till dem. Kranen renoverades och står idag utanför Maritiman. Den är i ett gott skick. Den andra kranen har dock stått kvar i Frihamnen och förfallit. En eventuell renovering och flyttning av aktuell kran beräknas kosta ca 1-2 mkr.


Då stiftelsestyrelsen är ägare till museets samlingar har jag lyft ärendet till dem. De påpekar dock att kranen har mottagits av museiförvaltningen och att den ej skrivits in i museets samlingar. De menar således att de inte äger frågan. De har dock inga invändningar mot att kranen forslas bort och resterna går till skrotning, då det finns en kran välbevarad utanför Maritiman. Även Göteborgs hamn är informerade i ärendet och de menar att kranarna överförts till museiförvaltningen.

Då kranen är mycket eftersatt, ej inskriven i någon museisamling samt att det finns en bevarad kran i gott skick utanför Maritiman så föreslår jag att Älvstrandens Utvecklings AB får förvaltningens tillstånd att forsla bort aktuell kran. Något som de har åtagit sig att genomföra samt ta alla kostnader för. Därtill föreslår jag att papper upprättas där det framgår att Maritiman har övertagit ansvaret för den kran som idag finns hos dem.

Innan jag går vidare i ärendet vill jag ha ditt godkännande i frågan alt. om du anser att den bör lyftas med nämndens presidium. Jag har uppfattat att Älvstrandens Utvecklings AB önskar svar ganska omgående.

Anna

CAS: 7=26=2
Lsgg: 7=1

Björn Sandmark/Kultur/Göteborgs Kommun
Till: Anna Rosengren/Kultur/Göteborgs Kommun@GÖTEBORG
Kopia: Kristina Frizell/Kultur/Göteborgs Kommun@GÖTEBORG
Blank
2010-04-13 14:21
Ärende: Kranarna i hamnen 

Historik:  Meddelandet har vidarebefordrats.

Uppdrag

Anna Rosengren har härmde formellt uppdrag att i samverkan med Älvstranden Utvecklings AB och ev. Maritiman, avveckla de av Älvstranden aktualiserade kranarna i hamnen.

Vänliga hälsningar

Björn Sandmark
Chef för Kulturförvaltningen
Norra Hamngatan 8
411 14 Göteborg
031-368 32 18
0761-159159
bjorn.sandmark@kultur.goteborg.se
<http://sandmark-kultur.blogspot.com>



Per Kärnman
<per.karnman@maritiman.se>

2010-04-13 14:52

Till <annica.tisell@alvstranden.goteborg.se>
Kopia <anna.rosengren@sjofartsmuseum.goteborg.se>
Blank
Ärende Den gamla hamnkranen

SMG
Löst: 7-26-2
Lägg: 7-1

Hej Annica.

Jag har utrett ägarförhållandet vad gäller den gamla hamnkranen som står i Frihamnen och som ni misstänkte var Maritimans.

Hamnkranen ägs av antingen Sjöfartsmuseet eller Maritiman och oavsett så har ägaren inget intresse av att bevara kranen då den är i mycket dåligt skick och det finns en liknande, hyggligt bevarad, gammal hamnkran hos Maritiman, på kajkanten invid Kajskjul 8.

Vi tackar därför gemensamt ja till Älvstrandens erbjudande om att, utan kostnad för Maritiman eller Sjöfartsmuseet, riva och transportera bort den gamla hamnkranen.

Jag har vidtalat Maritimans styrelse och Anna Rosengren som är chef på Sjöfartsmuseet. Anna har i sin tur talat med sina huvudmän och samtliga inblandade ställer sig bakom ert förslag.

Med vänliga hälsningar

Per Kärnman
VD, Maritiman

Packhusplatsen 12
411 13 Göteborg
tel: 031-10 59 66
mobil: 0709-710703

www.maritiman.se

Bilaga 10

*Inr 0803/10
OpInr: 870
Dnr: 0100/10*

*Kopia till Anna Rosegren
Sjöfartsmuseet 24/5-10 / Per*

Maritima Centrum Göteborg
Per Kärrman

Packhuskajen 8 1/2
411 13 GÖTEBORG

2010-05-19

Annica Tisell

ÖVERTAGANDE AV HAMNKRAN OCH GODSFINKA


Vi bekräftar att Fastighets AB Fribordet, dotterbolag inom Älvstrandskoncernen, övertar ägandet av den hamnkran samt godsfincka som är belägen i Lundbyhamnen/Frihamnen vid kajskjul 122.

Nuvarande ägare är Maritima Centrum Göteborg.

Övertagandet träder i kraft fr o m 2010-05-01 och innebär då att Fastighets AB Fribordet övertar allt framtida ansvar för kran och godsfincka.

Med vänlig hälsning

FASTIGHETS AB FRIBORDET
Kontor/Lokaler


Kjell Attemalm

ÄLVSTRANDEN UTVECKLING AB

Box 8003, 402 77 GÖTEBORG

TELEFON 031-779 96 00

BANKGIRO 847-7259

TELEFAX 031-779 96 60

POSTGIRO 40779-1

BESÖKSADRESS
Götaverksgatan 10

E-POST info.alvstranden@alvstranden.goteborg.se

ORG. NR. 556659-7117

INTERNET www.alvstranden.com

Bilaga 11

**Protokoll 2/10 för möte i Styrelsen för Stiftelsen Göteborgs Sjöfartsmuseum,
Fredagen den 9 april kl 12.00-14.00**

SMG
Dnr: 7-2
Lägg: 7-
N. _____

Närvarande:

Ordförande Oscar von Sydow, Sigvard Fjellsson, Arne Olsson, Göran Nilson, Bengt Nilsson
Johannes Åsberg, Ulf Ahlstedt samt Anna Rosengren.

Adjungerad: Ronny Hansson

Ronny Hansson medverkade under § 1-3
Göran Nilson medverkade under alla punkter utom § 5, 7 och 8.

§ 1

Sammanträdet öppnas/Protokolljustering

Ordföranden förklarade sammanträdet öppnat och hälsade de närvarande välkomna.
Genomgång av föregående protokoll 1/10, 2009-02-24, vilket lades till handlingarna.
Då Ronny Hansson och Göran Nilson var tvungna att lämna mötet tidigare flyttades § 6
Rapport ombyggnad fram och behandlades efter § 2.

§ 2

Utseende av justeringsmän och sekreterare

Att jämte ordföranden justera dagens protokoll utsågs Ulf Ahlstedt.
Till sekreterare utsågs Anna Rosengren.

§ 6

Rapport ombyggnad plan 3

Ronny Hansson redogjorde för den pågående byggtreprenaden som fortskrider enligt planerna. Tidsplanen för projektet förtydligades. Slutbesiktning byggtreprenad sker måndagen den 2 augusti, varefter arbetet med att bygga nya utställningar, lekrum, lärum, pedagogstudio samt matplats påbörjas. Nyöppning av våningsplanet är planerat till sista helgen i januari 2011. Nyöppningen kommer att föregås av ett mingel för specialinbjudna, vilket är planerat till torsdagen den 27 januari 2011.

Det beslutades att en presentation av de nya bastutställningarna görs vid nästa styrelsemöte.

§ 3

Rapport från verksamheten

Anna Rosengren informerade att fiskemodellerna har överförts till Grebbestad där de kommer att visas i kommunens turistkontor. Utställningen, som kommer att pågå i ca 3-5 år, beräknas öppna i månadskiftet april/maj 2010. Museets modell över Najaden har transporterats till Halmstad, där den kommer att visas i Stadshuset.

Museet öppnade i mitten av mars den tillfälliga utställningen, Skate Art Charity, som pågår till slutet av april. Utställningen, som visar skateboards målade av tatueringare och artister, är ett samarbete med Tattooexpo. Syftet är att locka nya besökare till museet.

Onsdagen den 14 april öppnar en ny utställning i Akvariet. Den utforskade kontinenten, som berättar om utforskningen av djuphavet, invigs av Stefan Edman.

Programmet till forskningskonferensen ”The 10th North Sea History Conference”, som museet är värd för i september 2011, delades ut.

Jämfört med årets två första månader visar museets besökssiffror för mars på en uppgång. Totalt har 27 204 personer besökt museet under jan-mars, vilket är en minskning med ca 15 % jämfört med samma period föregående år. Orsaken till minskningen torde vara den pågående ombyggnaden. Vad gäller entréintäkterna följer de budget.

§ 4

Rapport från kassaförvaltaren

Sigvard Fjellsson redogjorde för fondernas utveckling samt meddelade fördelningen av de medel som beviljades i december 2009. På revisorns rekommendation fördelas 2009 års bidrag enligt följande:

Ur Dan Broströms minnesfond:

100 tkr avseende Stad längs vattnet: fördjupad forskning

225 tkr avseende Läsrum: tillgängliggörande av museet samlingar och arkiv

Ur Götaverkens donationsfond:

175 tkr avseende Sjöfartsmuseet Fartygssamling: forskning och tillgängliggörande

Kassaförvaltaren föreslog att ett bidrag om 125 tkr skulle givas ur Götaverkens donationsfond för produktion och tryck av nästa nummer av Unda Maris, som planeras utkomma redan i årsskiftet 2010/2011. Numret skall relatera till den pågående ombyggnaden och de nya utställningar som öppnar i början av 2011.

Styrelsen beslutade att bevilja 125 tkr avseende produktion och tryck av Unda Maris.

§ 5

Rapport från Ulf Ahlstedt angående fondernas stadgar/styrning

Ulf Ahlstedt redovisade fondernas stadgar och styrning. Ordförande Oscar von Sydow tackade för redovisning samt noterade att styrelsen följer föreskrivna stadgar varför det ej finns någon anledning till förändring i arbetet. Det beslutades att Ulf Ahlstedts skriftliga redovisning tillsammans med kopior av respektive fonds registreringsbevis förvaras på museet.

§ 7

Förändrade rutiner för interna stiftelser

Anna Rosengren meddelade att Göteborgs stad har inventerat beslutsgången vad gäller stadens interna stiftelser. Syftet är att föra besluten närmare verksamheten. Med start år 2010 har Sjöfartsmuseet därför blivit ålagt att anmäla hur man önskar använda tilldelade medel ur Werner Lunqvist fond samt Dan Broströms donation 1923 till Stiftelsen Styrelsen för Sjöfartsmuseet Göteborg. Förvaltandet av aktuella stiftelser kommer även fortsättningsvis att åligga Göteborgs stad.

§ 8

Övriga frågor

Nästa möte flyttades fram till torsdagen den 10 juni kl 12.00. Mötet inleds med lunch.

Oscar von Sydow delade ut ett protokoll per capsulam avseende beslut om fördelning av Boverkets bidrag.

Med anledning av tidigare diskussioner kring sjötid och behörighet till sjöss så informerade Oscar von Sydow att Transportstyrelsen givit föreningen "Mot bättre vetande" dispens i frågan.

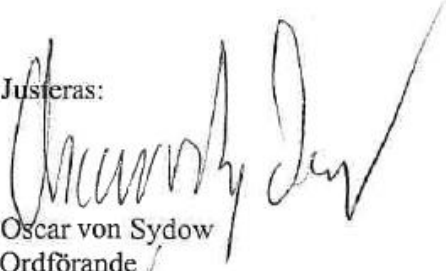
Anna Rosengren informerade att Sjöfartsmuseet blivit kontaktat av Maritiman då Älvstranden Utvecklings AB önskar montera ned och forsla bort den hamnkran som idag står i Frihamnen. Bakgrunden till ärendet är följande:

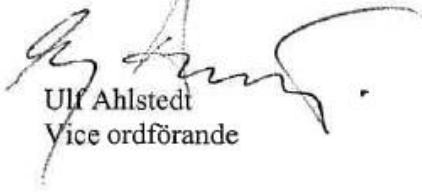
I mitten av 1970-talet donerade Göteborgs hamn två hamnkranar till den dåvarande Museiförvaltningen. Sjöfartsmuseet utsågs som tillsynsmuseum, men tilldelades inga medel att förvalta kranarna. Då museet saknade resurser att ta hand om kranarna fördes det mitten av 1980-talet diskussioner om att föra över dem till Maritiman. Om detta genomfördes eller ej råder idag oklarheter. En kran flyttades till Maritiman där den renoverades. Denna kran är idag i ett gott skick. Den kran som lämnades kvar i Frihamnen är idag mycket eftersatt och en renovering beräknas kosta 1-2 mkr.

Med anledning av ovanstående önskar museet få styrelsens godkännande att ge Älvstranden Utvecklings AB tillstånd att forsla bort aktuell kran. Därtill önskar museet få i uppdrag att upprätta ett avtal som klargör att den andra hamnkranen förvaltas av Maritiman.

Styrelsen har inget att invända mot museets förslag, men önskar att ärendet förankras för beslut hos Björn Sandmark. Detta då hamnkranarna aldrig skrivits in i museets samlingar, varför stiftelsen därmed ej kan anses vara förvaltare av de bägge hamnkranarna.

Justeras:


Oscar von Sydow
Ordförande


Ulf Ahlstedt
Vice ordförande

Vid protokollet


Anna Rosengren