

SJÖHISTORISKA MUSEET
UTREDNING
2003-01-31

SJÖHISTORISKA

Den äldre svenska fritidsbåtsflottans export, omfattning, orsaker och konsekvenser

Tor Hedvall

en del av STATENS MARITIMA MUSEER



SJÖHISTORISKA MUSEET
UTREDNING
2003-01-31

Den äldre svenska fritidsbåtsflottans export, omfattning, orsaker och konsekvenser

Tor Hedvall

Veteranbåtsexport

Förord.....	3
Bakgrund och orsak till utredningen.....	3
Förklaring av olika båtbegrepp.....	3
Fritidsbåtar.....	3
Antika båtar.....	3
Veteranbåtar.....	3
Klassiska båtar.....	3
Övriga indelningar.....	3
Sammanfattning.....	4
Inledning.....	4
Omfattning.....	5
Insamling av material.....	5
Lite statistik.....	5
Källor vid insamling av material.....	6
Analys av insamlat material.....	7
Holland	7
Norge	8
Finland	9
Tyskland	9
Danmark	10
Övriga länder	10
Vidareförsäljning	11
Återköp av båtar	11
Konstruktörer	11
Varv	12
Prisläget 2003	13
Geografiska exportområden	13
Orsaker till försäljningen till utlandet.....	15
Brist på svenska köpare	15
Prisläget	15
Rätt köpare	16
Andra orsaker	16
Köp av svenska båtar.....	16
Köp av rätt båt	16
Priset	17
Utbudet	17
Handlare	18
Konsekvenser	18
Attityden till träbåten i Sverige.....	18
Attityden till träbåten i andra länder.....	19
Prisförändringar.....	19
Slutord.....	20
Källförteckning.....	20

Förord

Bakgrund och orsak till utredningen

I början av 2000-talet pågick en debatt i media och i museivärlden om legal och illegal utförsel av äldre svenska kulturföremål. Även i båt-kretsar hade debatten pågått kring det faktum, att äldre svenska fritidsbåtar kunde säljas utanför Sverige utan några restriktioner. Statens maritima museer beslöt hösten 2002 att tillsätta en utredning för att undersöka omfattningen, orsakerna och konsekvenserna av denna export.

Utredningen utfördes av Tor Hedvall under tiden oktober 2002 till januari 2003.

Förklaring av olika båt-begrepp

Fritidsbåtar

Med fritidsbåtar menar vi (i enlighet med EU-direktiv 31994L0025) båtar byggda för att brukas för nöjes skull och med en längd mellan 2,5 och 24 meter och en bredd ej överstigande 4 meter. Båtar utöver dessa mått omfattas inte av denna utredning. Fritidsbåtar är ett 1900-tals fenomen.

Antika båtar

Antika båtar benämns båtar som är äldre än 100 år. Just nu (2003) finns inte många sådana i Sverige, men inom ca tio år kommer flera hundra fritidsbåtar att ha uppnått den åldern. Båtar som är över 100 år och vars värde överstiger 50.000 SEK får inte föras ut ur landet utan tillstånd från Riksantikvarieämbetet enligt ”Lagen om kulturminnen m.m.” (1988:950) och ”Förordningen om kulturminnen m.m.” (1988:1188). Detta gäller såväl tillfällig utförsel (t.ex. semestertrip till grannländerna), som permanent utförsel (export) och oavsett EU-gränser. Förutom de svenska bestämmelserna, finns det bestämmelser inom EU för export av kulturföremål, dessa gäller när föremålen lämnar EU. De fastställs av ”Rådets förordning (EEG) nr 3911/92 av den 9 december 1992 om export av kulturföremål” och innebär i korthet samma exportförbud men med en ekonomisk gräns på 50.000 EUR.

Veteranbåtar

Veteranbåtar kallas båtar som är 30 år eller äldre. Detta innebär att ett antal båtar byggda av glasfiberarmerad plast (GAP) räknas till veteranbåtar.

Då uttrycket båt eller båtar används i den fortsatta texten menas kategorin veteranbåtar. Om andra typer av båtar kommer på tal uttrycks detta tydligt.

Klassiska båtar

Klassiska båtar är svårare att definiera. Det kan vara båtar som är byggda enligt en viss regel eller utseendemässigt ansluter sig till en tidigare tidsepok. Skärgårdskryssare byggda i glasfiberarmerad plast (GAP), som utseendemässigt liknar sina äldre systerbåtar, borde kunna räknas hit, liksom även t.ex. Petterssonreplikerna som byggs i trä och epoxi.

Övriga indelningar

Inom de ovanstående indelningarna av fritidsbåtar kan det förekomma ett antal underindelningar där den klaraste torde vara segel- eller motorbåt. Ytterligare förfinade indelningar finns, men de tas inte med här.

Sammanfattning

Denna utredning visar att utflödet av veteranbåtar är relativt stort, men att det har avtagit i och med den 2003 rådande lågkonjunkturen, framför allt gäller det motorbåtar. Omfattningen av exporten måste ställas i förhållande till antalet befintliga båtar, för att det ska gå att få en uppfattning om hur stort utflödet av veteranbåtar är. Ett hot mot veteranbåtsflottan är också alla de båtar som står övergivna och ruttnar på uppläggningsplatser runt om i landet. Detta ligger egentligen utanför utredningens innehåll, men om vi inte kan eller vill ta hand om våra båtar, får vi finna oss i att de försvinner så småningom. Och då är det kanske att föredra att de exporterats och vårdas utomlands hellre än att de står och ruttnar i Sverige.

Inledning

Utredningen har indelats i tre etapper, omfattning, orsaker och konsekvenser.

Omfattning. Den första etappen bestod i faktainsamling om antalet båtar som exporterats.

Orsaker. Andra etappen fokuserade mer på orsaken till varför båtarna exporterats och varför utländska köpare förvärvat dem.

Konsekvenser. Under sista etappen gjordes slutledningar och drogs konsekvenser av de två tidigare etappernas resultat, vilket redovisas i denna rapport.

Det var nödvändigt att göra en avgränsning av båtmaterialiet för att det skulle vara möjligt att genomföra arbetet rent praktiskt, eftersom man annars hade riskerat att hamna i ett alltför stort och osäkert material.

- Båtar byggda efter 1970 tas inte med i materialet. Denna gräns motiveras av veteranbåtsklassningen men en fix tidpunkt var att föredra framför den flytande 30-årsgränsen.
- Båtar byggda av glasfiberarmerad plast eller andra icke traditionella material har inte tagits med, då dessa båtar inte är byggda enligt traditionella metoder.
- Bakre gräns för hur länge sedan båten exporterats, för att tas med i utredningen, sattes också till 1970, då risken finns att faktauppgifter före den tiden glömts bort. En annan anledning till detta årtal var intresset av att utforska den nutida exporten av begagnade veteranbåtar, inte de båtar som byggts för direktexport eller exporterades för länge sedan.
- Båtar som klassas som skepp d.v.s. har en längd överstigande 12 meter och en bredd överstigande 4 meter skall finnas i Skeppsregistret och är på så sätt redan ”utredda” och har därför inte tagits med.
- Båtar som är byggda utanför Sverige och/eller av utländska konstruktörer och som i övrigt kvalar in i denna grupp har tagits med om de haft sin hemvist/ägare i Sverige under mer än 50 år innan exporten ägde rum.

Omfattning

Insamling av material

Det insamlade materialet innehåller dels data om båtarna och information runt ”affärshändelsen”, dels uppgifter om båtens skick vid försäljningen och dess nuvarande skick. 468 affärshändelser har samlats in och lagrats i en databas för att kunna sorteras ur olika synvinklar och ge tillförlitligt statistiskt underlag. Alla data om båtarna har inte kunnat samlas in och därför finns en viss osäkerhetsfaktor i materialet, men det ger ändå en god bild av tvärsnittet.

Lite statistik

Av materialets 468 båtar är 266 segelbåtar (57%). Av dessa har 20 segelbåtar antingen gått vidare till andra länder (9), eller kommit åter till Sverige efter ett antal år utomlands (11). I den sistnämnda kategorin är det 5 båtar som förts ut ur landet före 1970 och som återkommit under de senaste åren. Av de övriga 6, som återkommit, är det 3 som kommit tillbaka genom att ägarna flyttat till Sverige. På frågan hur många av båtarna som tillhört flyttlasset vid emmigration är svaret 3 (2 till Norge, varav 1 återkommit, och 1 till Åland).

Motorbåtarnas längd är mellan 5,20 och 18,40 meter (24 har okänt mått). Segelbåtarnas längd är från 6,00 till 19,75 (24 med okänt längdmått). Bredden på motorbåtarna varierar från 1,45 till 3,85 (med 47 okända) och från 1,40 till 3,96 för seglarna (med 26 okända). Båtar under 5 meters längd har inte gått att hitta.

Den äldsta exporterade segelbåten är från 1895 och äldsta motorbåten från 1905. 30-talsbåtar tycks vara mest populära bland köpare utomlands då hela 119 båtar (26%) av materialets 449 exporterade är 30-talsbåtar, fördelade på 63 motorbåtar och 56 segelbåtar. Därefter kommer 1920-talet i popularitet med 34 motorbåtar och 39 segelbåtar. Generellt kan sägas att båtar byggda före andra världskriget representerar över hälften av den kända exporten, vilket beror på att det finns många fler båtar bevarade från den tidsperioden i Sverige.

1890-tal 1900-tal 1910-tal 1920-tal 1930-tal 1940-tal 1950-tal 1960-tal Okänt

		1890-tal	1900-tal	1910-tal	1920-tal	1930-tal	1940-tal	1950-tal	1960-tal	Okänt	
1970-tal	mb				1	3				1	5
	sb			1	2	3		1	1	8	13
1980-tal	mb			1		3		1	1	6	
	sb		2	4	9	11	9	3	1	3	42
1990-tal	mb		1	7	14	25	1	7	4	8	67
	sb	3	2	9	14	19	16	12	9	1	85
2000-2003	mb			2	2	9	1	1	5	2	22
	sb		2	3	6	12	16	3	4	1	47
Okänt	mb		1	5	17	23	5	23	17	7	98
	sb			1	8	11	14	11	18	5	68
Totalt	mb	0	2	15	34	63	7	32	27	18	198
	sb	3	6	18	39	56	55	30	33	10	250
		3	8	33	73	119	62	62	60	28	449

I tabellen stämmer inte summorna vilket beror på att en mahognybåt, oklart om det är segel eller motor har exporterats till Holland 1995 och den återfinns med andra ord bara i summakolumnen.

Veteranbåtsexport

Det blir synligt i ovanstående tabell att motorbåtsexporten inte hade tagit fart före 1990-talet. Därefter påbörjade framförallt aktörer i Holland en kommersiell import som 2003 ser ut att ha avstannat. Det finns en större osäkerhetsfaktor i materialet när det gäller motorbåtar, eftersom hälften av exporten inte gått att binda till något specifikt år.

Källor vid insamling av material

Två slags källor har använts vid insamling av uppgifter, dels privatpersoner som har varit involverade direkt eller indirekt i olika affärshändelser, dels föreningar och organisationer som på olika sätt håller matrikeluppgifter om båtarna och dess öden.

Internet har varit till stor hjälp då många, både privatpersoner och andra, har olika former av register publicerade på sina webbplatser. Ett upprop gjordes på Statens maritima museers (då Statens sjöhistoriska museers) webbplats, Träbåtsakutens hemsida (www.trabatsakuten.nu) och Kustguiden (www.kustguide.net). Museiföreningen Sveriges fritidsbåtar hade med uppropet i sin medlemstidning Veteranbåten nr 4 / 2002, liksom Ölandsposten. Tack vare detta har många värdefulla kontakter kunnat knytas med framförallt privatpersoner, som har delat med sig av sitt stora kunnande.

Kontakt har tagits med de föreningar som organiserar Fritidsbåtssverige. Föreningarna har haft olika inställning till exporten som sådan och till möjligheten att bistå med fakta. De föreningar, som inte såg export av svenska veteranbåtar som ett hot, hade inte heller någon motivation att dela med sig av eventuella kunskaper i ämnet, medan andra har ställt sina register och kunskaper till förfogande.

Segelbåtar är av hävd mycket bättre organiserade i klassförbund och klubbar, beroende på olika kappseglingsaktiviteter där segelnumret är nödvändigt för identifiering av båten. Denna identifiering följer båten under åren och i många fall, då båten exporteras, ändras bara nationalitetsbeteckningen vilket underlättar spårbarheten. Motorbåtar är inte lika välorganiserade med undantag för Motor Yacht Society. Detta kan mycket väl vara orsaken till att antalet funna exporterade segelbåtar överstiger motorbåtarnas antal.

Föreningar utomlands har också varit till stor hjälp vid insamlandet av data, både genom personliga kontakter och genom information från webbplatser.

Ett antal handlares webbplatser har besökts och därifrån har vissa fakta kunnat samlas om exporterade båtar. Det bör nämnas att det finns två typer av handlare, dels mäklare, som agerar på säljarens initiativ och får betalt av säljaren efter genomförd affär, dels uppköpare som köper båtar med hopp om att kunna sälja vidare med en viss profit. Dessa affärsmän kallas här handlare och bara undantagsvis görs någon distinktion mellan dem.

Det är främst holländska webbplatser som besökts, eftersom de ofta varit inriktade på klassiska skandinaviska båtar. Dessa webbplatser ger knapphändig och i vissa fall förvirrande information och alla fakta är troligen inte korrekta. Samma båt kan förekomma på flera handlares sidor till olika pris, och måttuppgifterna saknas eller har förskönats eller glömts bort. Många gånger bjuds båtarna också ut under ”falsk flagg” med angivande av de populäraste konstruktörerna, trots att de inte konstruerat den båttypen. C-G Pettersson t.ex., är mycket populär i Holland och ett tag såldes alla skandinaviska båtar som Pettersonbåtar, men detta har avtagit under senare år. Priserna som anges på handlarsajterna ska tas med en nypa salt då marknaden i lågkonjunkturens 2003 i stort sett var död. Handlarna har ofta stora lager med båtar som de inte kan bli av med och detta borde resultera i att priserna sjunker.

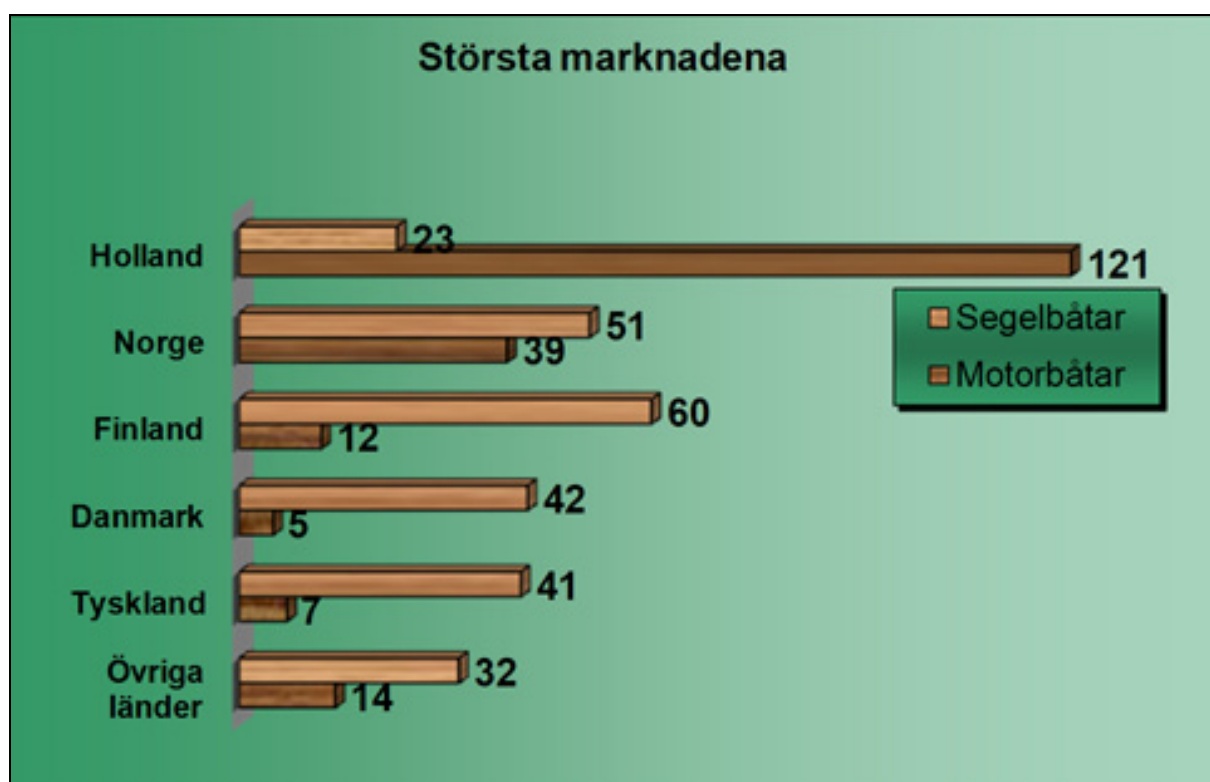
Veteranbåtsexport

Analys av insamlat material

De stora importörerna av båtar är våra närmaste grannländer, naturligt nog. Men även Tyskland och inte minst Holland har stått för en betydande del av handeln.

När man läser denna utredning är det viktigt att tänka på att det insamlade materialet inte kan vara komplett, eftersom en stor mängd båtar exporteras i det tysta. Om man antar att hälften av affärshändelserna är identifierade, blir omfattningen av exporten i realiteten ett tusental båtar under de senaste trettio åren. Ett stöd för detta antagande är, att en av de största holländska uppköparna uppger att han ensam importerat omkring 130 svenska motorbåtar under åren 1996 till 2001. Vid besök hos denne uppköpare återfanns endast ett 40-tal båtar av de totalt 120 motorbåtar, som sålts till Holland enligt den kartläggning som gjorts.

Intresset för olika båttyper skiljer sig åt mellan länderna och det kan därför vara intressant med en enklare analys av de största marknaderna.



Holland

Holländarna har på senare tid fått upp ögonen för de svenska äldre båtarna och har sedan 1990-talets början köpt ett par segelbåtar årligen och mängder av motorbåtar totalt sett, speciellt i slutet av 90-talet. Det är ovisst hur exporten av båtar såg ut under 70- och 80-talen, då det inte gått att få fram några säkra uppgifter från denna tid.

De **segelbåtar** som exporterats till Holland är av skiftande slag, ungefär hälften är långfärdsbåtar och hälften kappseglare. Hälften är förkrigsbåtar och hälften är från tiden efter andra världskriget. Holland är den femte största marknaden för segelbåtar. De 23 båtar som är kända återfinns i kusttrakterna och på de Frisiska öarna. Inget konstruktörsnamn dominerar, 14 konstruktörer står som upphovsman till 1-3 båtar var, och spridningen är lika stor när det gäller varven.

Veteranbåtsexport

Exporten av **motorbåtar** till Holland är mycket intressant. Holland har varit den överlägset största marknaden för äldre svenska motorbåtar sedan mitten av 1990-talet. Första dokumenterade försäljningen genomfördes 1992 och efter ett par trevande år startades 1996 en omfattande export av motorbåtar från i första hand 1930- och 1950-talen. 30-talsbåtarna är alla medelstora båtar (7,5-10 meter långa) och konstruktörerna uppges nästan uteslutande vara Pettersson, Östlund och Forslund. Av 50-talsbåtarna är hälften Storebro-båtar d.v.s. Solö- och Vindöbåtar, andra hälften är båttyper i motsvarande storlek. Ett par snipor förekommer. De få båtar från tiden före 1930 som exporterats, är oftast större salongsbåtar och motorkryssare (över 10 meter) men en del mindre båtar av "Petterssontyp" finns också med. De 5 båtar från 40-talet har större spridning i storlek och har också andra konstruktörer. 60-talsbåtarna är i första hand Storebrobyggen men även snipor förekommer, "Zweedse Spitsgatter", som de kallas i annonserna.

Vilka varv som byggt båtarna som sålts till Holland är det svårt att uttala sig om, eftersom informationen är knapphändig på det området.

Ovanstående uppgifter är till större delen hämtade från handlarnas webbplatser, och av uppgifterna kan man dra slutsatsen att det finns många båtar till salu i Holland. Handlarna berättar 2003 att de ligger på stora lager "osäljbara" båtar och att de börjar vända sig till den skandinaviska marknaden för att sälja tillbaka dem.

Vid ett besök hos de holländska handlarna i december 2002, visade de en oro för att ett intresse uppstått för äldre europeiska båtar på amerikanska kontinenten och då främst i USA. Det kan bli svårare att följa veteranbåtarnas vidare öden ju längre bort de exporterats. Dock finns i USA en väl utvecklad träbåtskultur.

Motorbåtarna finns spridda över större delen av Holland men med en större koncentration i Friesland, vilket kanske beror på att den störste handlaren har sitt säte där.

Norge

Norge är den näst största marknaden, ett 90-tal kända båtar har exporterats dit. Förhållandet mellan försålda segel- och motorbåtar är nästan jämnt. Av svenska äldre segelbåtar är kostrar av olika slag mest populära i Norge (22) och det gäller allt ifrån konventionella kostrar till mer kappseglingssinriktade Laurinkostrar. De följs av skärgårdskryssare (11) och olika typer av långfärdsbåtar, d.v.s. kust- och havskryssare (11). De övriga 7 båtarna är att hänföra till kategorin kappseglare, d.v.s. Neptunkryssare, Nordisk 5½ och R-båtar.

Den norska segelbåtsimporten gäller relativt nya båtar och det stämmer väl med intresset för moderna kostrar. Omkring 60% av båtarna är byggda efter andra världskriget. För övrigt är det värt att notera är att materialets äldsta båt, Gandul från 1895, såldes till Norge under 90-talet.

Många olika konstruktörer är representerade bland dessa båtar. Bland kostrarna dominerar Bröderna Ohlsson från Orust (11 stycken K 6:or), därefter Georg Ström. Tore Holm och Jac M. Iversen har också intresserat normännen. Överrepresenterade varv går inte att hitta, men tyngdpunkten ligger på västkustvarven och då främst på varven på Orust.

Båtarna är spridda från Lofoten i norr till gränsen mot Sverige i söder men med en koncentration till Oslofjorden, där också centrum för det norska båtlivet finns.

I Norge har man det senaste decenniet varit mycket angelägen om att köpa "hem" sina gamla norska konstruktioner. Detta fenomen förklaras till viss del av den aktiva "Klassisk Treseiler Klubb" som bildades i början av 1990-talet och som letar upp exporterade norska båtar och försöker få dem åter. Dessa norska båtar har inte funnits i Sverige under de mer än femtio år utredningen rör och är därför inte med i utredningen, som avgränsas av lagen om utförelse.

Veteranbåtsexport

Motorbåtsexporten till Norge är den största motorbåtmarknaden för svenska veteranbåtar näst efter den till Holland. Ändå är den bara en tredjedel av Hollands i omfattning och spridd över många fler år. Redan på 1970-talet vaknade intresset för svenska motorbåtar, men importen tog inte fart förrän i början på 1990-talet när Classiske Motorbåter (CMB) bildades. Även i Norge tycks 1930-talets motorbåtar vara de populäraste, 18 har importerats varav hälften under 1990-talet.

Pettersson är den konstruktör som dominerar exporten till Norge men både Forslund och Östlund har många anhängare. Bland de yngre båtarna är Einar Runius Solö-båtar mest representerade.

Storebro och Stockholm Sjöexpress är de varv som byggt de flesta motorbåtar som exporterats till Norge, men 20 olika byggplatser finns namngivna i materialet.

Någon större handlarverksamhet har inte gått att finna i Norge med ett undantag. En person köper några Solö-båtar i Sverige varje höst, för att rusta dem under vintern och sälja dem vidare i Norge till våren. Detta innebär att det troligen finns fler Solö i norska vatten än de 5 utredningen visar. Kring Oslofjorden finns de flesta köparna, men även på Sörlandet och Vestlandet finns ägare till svenskbyggda veteranbåtar.

Finland

Finland har alltid varit en stor handelspartner med Sverige då det gäller segelbåtar. Detsamma gäller också i viss mån motorbåtar, men de är inte lika väldokumenterade.

Finland är den enskilt största **segelbåtmarknaden**. Till Finland har 60 kända båtar exporterats under de drygt 30 år som utredningen omfattar. De klassiska kappseglarna har varit mest efterfrågade. Skärgårdskryssare (17 stycken), R-båtar (15) och Internationella 5 meters båtar (13) dominerar och står för 75% av den kända exporten. De andra exporterade båtarna består av en blandning av kappseglare, kust- och havskryssare på mellan 7,50 och nästan 13 meters längd. Utbytet av båtar mellan Sverige och Finland har alltid varit stort i regelbåtsklasserna, något som också avspeglar sig i dessa siffror. Två mycket aktiva organisationer för R6:or på båda sidor om Ålands hav, liksom Finlands Internationella 5-metersförbund och det Svenska Skärgårdskryssareförbundet, håller reda på båtarna och detta kan vara en förklaring till att materialet domineras av dessa båttyper.

Den mest representerade konstruktören är Tore Holm (9 båtar). Mycket vanlig är också Gustaf Estlander, tätt följt av Harry Becker. Totalt finns 27 olika konstruktörer representerade bland de 60 kända exporterade båtarna. När det gäller kända varv, står Gamleby båtvarv för flest båtar genom familjen Holm, men ytterligare 28 namngivna varv förekommer. Även amatörbyggen finns med (4 båtar).

Många av båtarna finns i Helsingfors, men även Åbo, Vasa och Jakobstad har stora svenskbyggda segelbåtsflottor.

När det gäller exporten av **motorbåtar** till Finland har utredningen bara funnit ett dussin, vilket skulle kunna tyda på att denna export gäller mindre båtar och att exporten därför inte ansetts spela så stor roll. Några båtar har varit medlemmar i MYS eller är liknade ”statusbåtar”, 4 är över 10 meter långa och 3 är racers som byggdes i USA på 1930-talet. Materialet är för litet för att man ska kunna dra några slutsatser om konstruktörer och varv.

Tyskland

I materialet som beskriver försäljningen av båtar till Tyskland dominerar segelbåtar med 85%. Försäljningen av **segelbåtar** påbörjades efter andra världskriget eftersom stora delar av den inhemska tyska segelbåtsflottan hade förstörts. 41 båtar har identifierats. Det är särskilt Skärgårdskryssarna (20 stycken), som har köpts till Tyskland, men även andra långsmala

Veteranbåtsexport

kappseglare. 5 båtar är inte regel- eller entypsbåtar. 2 båtar från 1880-talet har sålts till Tyskland och 30 av de 41 försålda är byggda före andra världskriget. Inga båtar från 1960-talet finns bland de kända båtarna. (2003)

Även i Tyskland finns en aktiv förening för klassiska båtar, Freundeskreis Klassische Yachten, som känner till båtarnas ursprung och historia. I föreningen finns också svenska medlemmar. Bland de 19 representerade konstruktörerna finns Karl-Einar Sjögren och Erik Nilsson med 5 båtar var och Lage Eklund och Tore Holm med 4 båtar var.

Strängnäs båtvarv har byggt 5 av båtarna, medan resten av byggnationen är spridd på 22 båtvarv. 4 båtar är amatörbyggen.

Många båtar finns i de tyska insjöarna och av materialet kan man utläsa tre centra, Bodensee, Chimsee och Starnbergersee. En del båtar finns vid kusten, t.ex. i Hamburg och Lybeck.

Endast 7 exporterade **motorbåtar** har återfunnits i Tyskland. De har med ett undantag varit med i MYS och det är också därifrån informationen om deras historia har hämtats. Då de är MYS-båtar borgar det för en viss storlek, mer än hälften av båtarna är en bra bit över tio meter i längd. Uppgifterna om konstruktör och varv är mycket knapphändiga.

Danmark

Försäljning av båtar mellan Sverige och Danmark har förmodligen alltid varit stor. Det har varit lätt att ta sig mellan länderna och därmed också lätt att hitta båtar till salu. Förmodligen är exporten större än vad det insamlade materialet ger vid handen, men eftersom exporten ansetts mindre dramatisk, på grund av närheten länderna emellan, är uppgifterna svårare att få fram.

De **segelbåtar** som sålts till Danmark är 42 till antalet och av mycket varierande slag. Ingen speciell båttyp dominerar, möjligtvis kan skönjas en viss övervikt för regelbåtar. De 16 exporterade regelbåtarna visar 5-6 olika regeltyper. De 12 entypsbåtarna visar 7 typer och resten tillhör kategorin kust- och havskryssare (10).

16 båtar är förkrigsbåtar och så mycket som 11 av de 41 båtarna härstammar från 1960-talet. Den äldsta båten är Mejt II från 1911.

Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer heter en aktiv dansk veteranbåtsförening som håller god ordning på sina medlemmar och båtar, men som inte verkar ha fått samma genomslagskraft i danska veteranbåtsmiljön som exempelvis svenska motsvarigheten, Museiföreningen Sveriges Fritidsbåtar.

Lage Eklund, med 5 båtar (Neptunkryssare och M30) i materialet, är den konstruktör som är mest representerad, men spridningen är stor och minst 21 konstruktörer är representerade. Varven är det ännu större spridning på, minst 28 olika byggplatser finns representerade. De danska ägaruppgifterna är för knapphändiga för att man ska kunna göra en analys av var i landet båtarna befinner sig. Koncentrationen tycks dock ligga i Svendborg, som har en väl utvecklad veteranbåtskultur med välkända varv och ett fritidsbåtsmuseum.

Motorbåtarna som köpts till Danmark är 5 till antalet och av nyare datum, den äldsta från 1939 och de andra från 50- och 60-talen.

Övriga länder

Förutom de länder som är uppräknade här ovan, har båtar exporterats i mindre skala till andra identifierade länder eller enligt uppgift sålts utomlands.

Segelbåtar, som sålts till dessa identifierade länder, fördelar sig enligt följande: England (8 båtar), Italien, Schweiz och Österrike (3 vardera), Frankrike, Grekland, Kanada, Kroatien, Portugal, Skottland, Spanien, USA och Medelhavet vardera 1 båt, tillsammans 26 båtar.

Veteranbåtsexport

Dessutom har 6 segelbåtar sålts utomlands (utan identifierat land), vilket ger 32 båtar totalt. Många av dessa segelbåtar är stora båtar och ingår inte i denna undersökning. En fjärdedel är under 10 meters längd och de 5 största är alla över 17 meter långa. Över hälften av båtarna är regelbåtar med 9 R-båtar och 8 Skärgårdskryssare. Av de övriga är 8 blandade entyps båtar och 7 havskryssare i olika storlek. 21 av båtarna är byggda före andra världskriget och 7 efter, vilket innebär att 4 är byggda under kriget. Exporten av båtarna är jämnt fördelad, 7 på 1970-talet, 4 på 80-talet, och därefter 7 under både 90-talet och efter sekelskiftet, vilket är en relativt stor andel.

13 olika konstruktörer kan knytas till dessa båtar. Gustaf Estlander är upphovsman till 5 båtar, Lage Eklund, Tore Holm och Knud H. Reimers till 4 båtar var. Ingen av konstruktörerna dominerar på någon av marknaderna. Neglingevarvet med fem byggen i denna kategori tycks vara något mer representerat. Det kan till viss del bero på båtarnas storlek, få varv hade kapacitet att bygga så stort. Varven i Gamleby och Kungsör stod för tre båtbyggen vardera.

Motorbåtarna har försålts till Frankrike (5 båtar), Italien, Luxemburg och ”Medelhavet” (1 vardera) och till ”utlandet” (6 stycken). Man kan tycka att Frankrike borde ha fler motorbåtar då det enligt uppgift har funnits en Petterssonförening där.

Vidareförsäljning

Utredningen visar att 9 båtar sålts vidare till ett tredje land. Av dessa båtar är 1 motorbåt. Segelbåtarna (8) är samtliga regelbåtar, 4 skärgårdskryssare och 4 R-båtar. Materialet är för litet för att man ska kunna se några tydliga tendenser i försäljningen. Värt att notera är att en R6 sålts från Tyskland till Japan, enligt uppgift den första R6 i Japan. Inget namn dominerar bland konstruktörerna. Däremot är 3 av båtarna byggda på Gamleby båtvarv. Det finns en tendens i materialet att vidareförsäljning gäller äldre båtar, då de alla är byggda mellan 1913 och 1937.

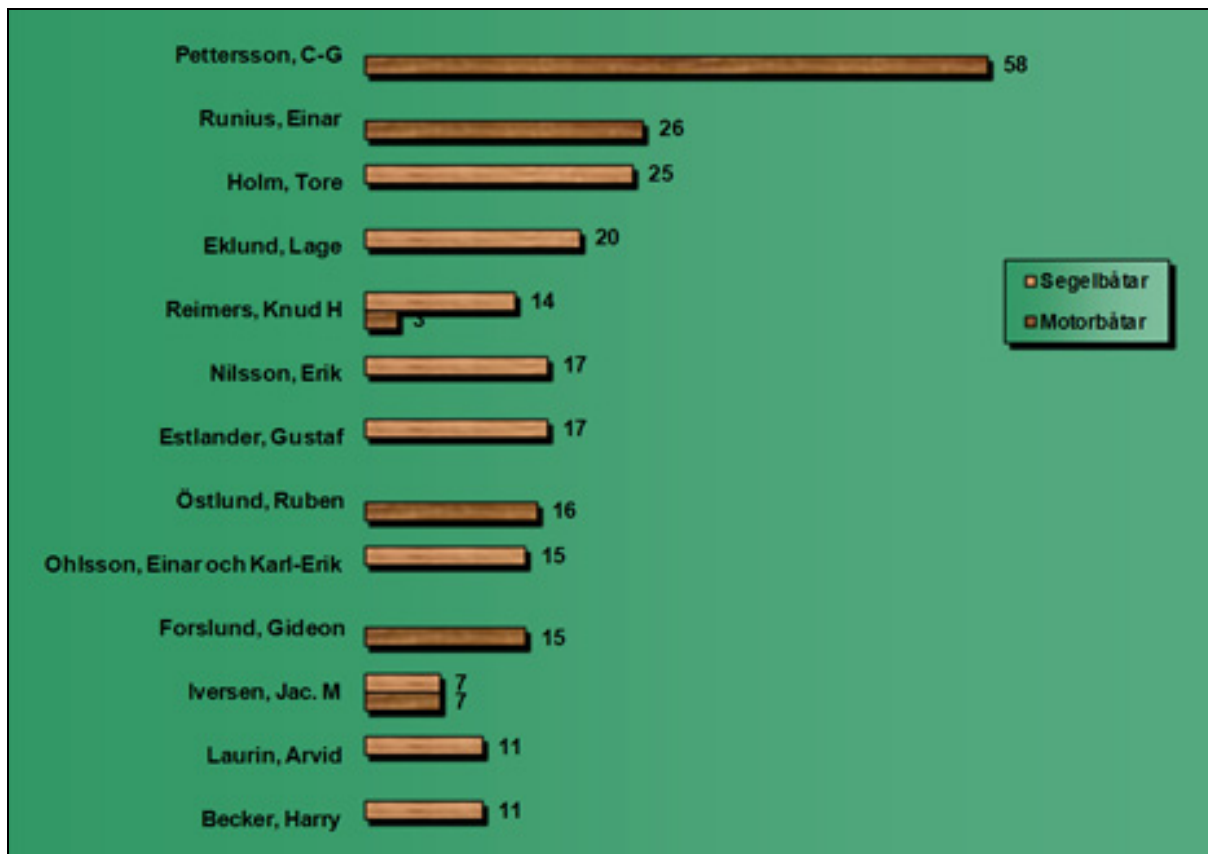
Återköp av båtar

11 båtar har återkommit till Sverige. 6 av dessa är Skärgårdskryssare. 5 av båtarna har kommit från Norge och i tre av fallen har båtägaren flyttat till Sverige. Återköpen är utspridda från år 1975 och framåt och båtarnas byggår sträcker sig mellan 1911 och 1955. 6 av båtarna hamnade i Stockholmstrakten, 3 på Västkusten (Göteborg-Varberg) och en i Västervik. Inga tendenser kan spåras när det gäller konstruktör eller varv.

Konstruktörer

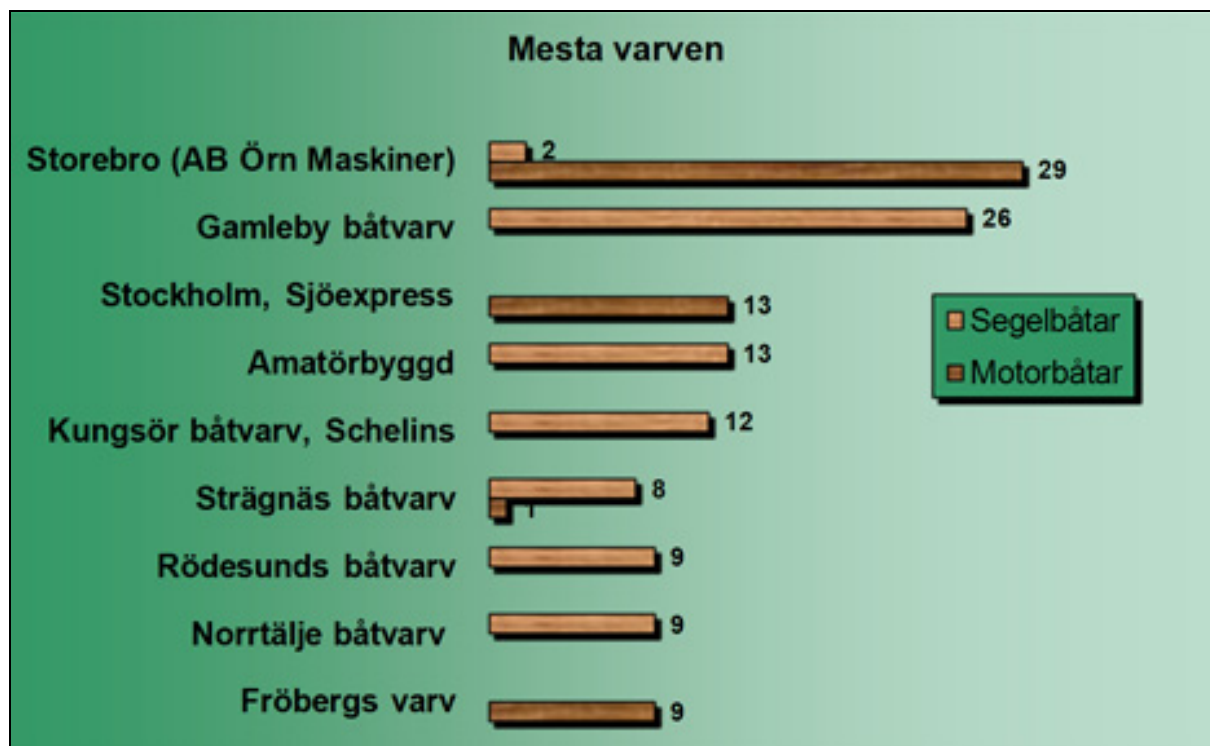
C-G Pettersson har en särställning när det gäller popularitet bland de utländska köparna, framför allt i Holland, och därefter följer de andra stora konstruktörerna på rad. Einar Runius är den näst mest förekommande konstruktören, vilket kan förklaras med de många seriebyggda Vindö- och Solöbåtar som exporterats till Holland och Norge. Samma förklaring gäller för Lage Eklunds popularitet och försäljningen av Neptunkryssare, M30 och tre olika SK15, samt för Bröderna Ohlsson vars K6:or exporterats i ett antal exemplar till Norge. 66 konstruktörer, alla verksamma i Sverige, återfinns till de 374 båtar som kunnat knytas till en upphovsman.

Veteranbåtsexport



Varv

I undersökningsmaterialet finns 118 varv eller byggplatser namngivna för 326 båtar. Storebro Bruk har byggt 31, mest seriebyggda båtar, vilket stämmer bra med konstruktören Einar Runius popularitet. Förvånande är att Neglinge båtvarvs kvalitetsbyggen inte har resulterat i mer än 7 av dessa exporterade båtar. Även om man räknar ihop dessa 7 båtar med dem som är byggda på Plyms tidigare varv, Stockholms Båtbyggeri, blir det ändå inte fler än 11. Noteras kan att 13 amatörbyggda segelbåtar (4% av alla, nästan 6% av segelbåtarna) har exporterats. Det gäller Neptunkryssare, Mälarbåtar och Skärgårdskryssare som gått till de traditionella stora segelbåtmarknaderna Norge, Finland och Tyskland.



Prisläget 2003

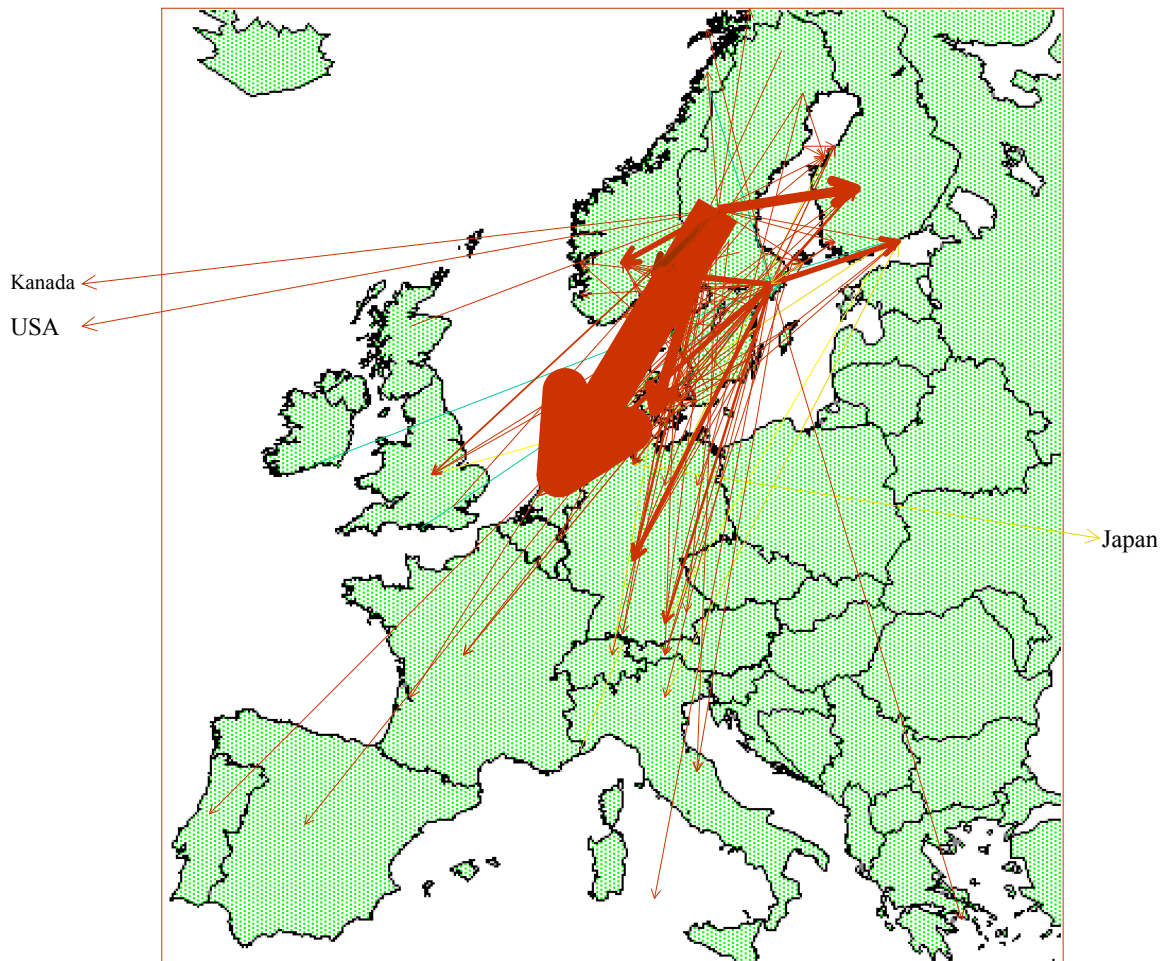
Vissa av köparna och/eller säljarna har valt att upplysa om prisläget vid affärssuppgörelserna och därför går det att bilda sig en uppfattning om olika prislägen. Dessa uppgifter kommer inte att bevaras i det material som samlats in till rapporten. Priserna i Sverige är låga vid en internationell jämförelse och prisskillnaderna mellan objekt i bra eller dåligt skick är liten eller ingen alls. Ett fåtal segelbåtar tycks ha sålts för en hög summa med svenska mått mätt, men för en summa som räknas som rimlig internationellt. Motorbåtar har inte värderats så högt i Sverige. Vid en titt på i första hand holländska handlares webbplatser (2003), ligger utgångspriserna där betydligt högre. Solö-båtar, t.ex., annonseras ut från 15.000 EUR och upp till 32.500 (14 Solö-båtar fanns till salu). Ett trettiotal "Pettersson"-båtar bjuds också ut i Holland via Internet. Deras längd ligger från 6,70 och till 9,50 meter och priserna på 15.500 till 86.000 EUR. (Den billigaste, som säljs i befintligt skick för 15.500 EUR, kommer efter renovering att kosta från 45.000 EUR och uppåt).

Geografiska exportområden

Vid knappt 200 av exporterna kan vi med säkerhet fastställa från vilken ort båtarna sålts i Sverige. Inte helt förvånande dominerar Stockholm, med 108 båtar. Därefter kommer Västkusten och södra Vänerområdet med 25 exporterade båtar, det inre av Mälaren och de andra sjöarna 19, Östersjökusten söder om Stockholm 18, Skåne och Blekinge 13, Norrland 12 och Roslagen 4 båtar.

Övriga export, där orten varit okänd, har på kartbilden här nedan markerats från en punkt mitt i Sverige. Detsamma gäller mottagarlandet då orten varit okänd.

Veteranbåtsexport



Figuren ovan beskriver försäljningen av svenska veteranbåtar till de olika länderna. Pilarnas tjocklek ska representera mängden båtar och av praktiska skäl har fler än tio båtar fått transparenta pilar (syns inte så tydligt vid utskrift i svart-vitt).

Orsaker till försäljningen till utlandet

För att försöka klarlägga orsakerna till varför svenska veteranbåtar i så stor omfattning sålts till utlandet, har säljare och köpare samt ett mindre antal handlare inom och utom landet kontaktats.

Omkring femtio personer har angivit skäl till varför de sålt sin båt utomlands. Det finns två skäl som dominerar, bristen på svenska köpare och det internationella prisläget. Ett tredje skäl har för många varit omsorgen om båten. Man har sökt efter en köpare som kan vårda båten väl i framtiden och då har nationalitetsgränser inte spelat någon roll. Genom Internet har man idag större möjligheter att exponera svenska båtar till försäljning och också få flera internationella kontakter.

Brist på svenska köpare

De flesta träbåtar som säljs idag är utannonserade under lång tid innan det blir affär. Vid annonsering via Internet når naturligtvis informationen snabbare en internationell krets av köpare och handlare. Internationella aktörer har också en tendens att fatta snabbare beslut än svenska köpare. Det beror på att efterfrågan utomlands är större än utbudet och det gör att båtarna ibland säljs till utlandet, även om säljaren inte hade tänkt sig det från början. Många säljare känner samvets kval då de säljer sina båtar utomlands, men när de får ett acceptabelt bud efter flera års annonsering, är det svårt att tacka nej.

I Sverige är utbudet av veteranbåtar betydligt större än efterfrågan och att äga och vårda en träbåt tycks inte ha samma status som det hade tidigare eller som det har i vissa andra länder. En svensk plastbåtsägare uttryckte det så här ”*hellre amortera än renovera*”. Även när det gäller veteranbåtar går det att betala för underhållsarbetet, men för det krävs resursstarka, kunniga och intresserade personer och av dem finns det få idag.

Under 1990-talet kunde man se att det blev en viss ökad status i att äga en gammal träbåt. Ett antal båtbyggare utbildades via olika lärlingsprogram och skolor. Ändå förefaller det som om viljan att äga och vårda de äldre båtarna sakta minskar. Snart sagt varje båtklubb, som besökts under utredningen, har en ”rutten rad” med äldre båtar i olika grader av förfall. De flesta skulle kunna räddas om vilja och pengar eller kunskap och tid fanns.

Prisläget

Priset på båtar, och kanske i synnerhet veteranbåtar, är av tradition mycket lägre i Sverige än i flera andra länder och det medverkar naturligtvis till försäljning till utlandet. Ibland uppvärderas objekt i dåligt skick till orimlig prisnivå, vilket leder till att båtarna inte säljs alls. Ägaren tröttnar på att försöka sälja sin båt och slutar ta hand om den, vilket resulterar i att båten hamnar i ”ruttna raden” och marknadsvärdet sjunker ännu mer.

Ett realistiskt pris för en båt kan vara, att säljaren får igen köpesumman och en stor del av kostnaderna för de förbättringar han gjort, men inte betalt för nerlagd arbetstid. Att äga en veteranbåt är trots allt en hobby. Köpta arbetstimmar för förbättringar är svåra att räkna in i försäljningssumman. Ovanstående resonemang anses rimligt utomlands och därför finns köpare också till de objekt, som ligger i en högre prisklass.

Båtägare som missköter sin båt kan naturligtvis inte räkna med att få samma pris för båten vid en försäljning, som de en gång gav. Detta bör också gälla dåligt skötta båtar som anses unika, exempelvis en udda men intressant konstruktion, en ovanligt stor båt eller en båt med synnerligen intressant historia eller ”berömd” ägare.

Trots allt förekommer det att vanvårdade båtar i Sverige säljs till ett – med svenska mått mätt – högt pris utomlands. Köparen ”kompenserar” det med att båten renoveras i det nya landet

Veteranbåtsexport

och inköpskostnaden blir då en relativt liten del i den totala kostnaden. Detta kan resultera i att prisdifferensen mellan bra och dåliga båtar blir liten. En säljare/båtägare uttryckte det så här: *”Jag skulle vilja påstå att den svenska veteranbåtflottan är undervärderad. Ingenstans i Europa hittar man så billiga båtar som i Sverige”*.

Rätt köpare

Det finns säljare som är noga med att finna en seriös köpare som har både kunskap, intresse och ekonomi att ta över en välskött båt och förvalta ”arvet” från säljaren. Dessa säljare har större benägenhet att kontakta mäklare inom och utom landet för att förvissa sig om att båten kommer i rätta händer. Det kan ta tid att hitta en sådan köpare också, men sedan får säljaren och köparen ofta en personlig relation som varar många år efter försäljningstillfället. Köparen till dessa välskötta båtar får också i allmänhet en mycket grundlig och ingående dokumentation och historik om båten, vilket borgar för en fortsatt hög kunskapsnivå och ett intryck av en seriös tidigare ägare i Sverige.

Andra orsaker

Det finns naturligtvis andra orsaker till att båtarna hamnat utomlands. I en del fall har ägaren flyttat från Sverige och tagit med sig sin båt. I andra fall har ägaren i god tro sålt båten till en mindre seriös person, som uppgett att han ska bruka båten i svenska vatten, men som sedan omedelbart sålt den vidare. Ett känt exempel är en varvsägare i Stockholmstrakten som köpte en Neptunkryssare av en säljare. Säljaren hade tackat nej till flera bud från tyskar för att båten skulle få stanna i Sverige och varvsägaren hade sagt att båten skulle seglas på Mälaren. Istället annonseras nu båten ut via Internet på den holländska marknaden för ett närapå fyrdubbelt belopp. Det finns flera exempel på svenskar som köpt båtar och sedan låtit transportera dem till Tyskland eller Holland för försäljning. I några fall har också handlare hört av sig till utvalda båtägare, som kanske inte ens funderat på att sälja, och erbjudit höga priser och snabba affärer, vilket för en del har varit svårt att motstå. Det finns också exempel på svenskägda båtar som legat i utländska vatten och blivit sålda på plats.

Köp av svenska båtar

Omkring femtio av de köpare, som bidragit med uppgifter till den här studien, har svarat på varför de köpte just en svensk båt. I hälften av fallen har det berott på att köparen velat ha just den speciella båten eller båttypen. Det låga priset i Sverige har också spelat stor roll och naturligtvis påverkar de båda faktorerna pris och båt varandra, liksom det faktum att utbudet är stort i Sverige. Många har också uppgivit designen och linjerna som huvudsakliga faktorer. Import för vidareförsäljning har också förekommit, särskilt hos de stora holländska handlarna, som har köpt båtar förhållandevis billigt i Sverige och sedan sålt dem vidare.

Köp av rätt båt

Köparna har ofta vetat vilken typ av båt de varit ute efter. Det kan vara funktionen, designen eller statusen som de fastnat för. Funktionen kan handla om allt från klassiker-kappsegling till familjeliv eller att glida runt och visa upp sin vackra båt på de holländska kanalerna. Kappsegling med klassiska segelbåtar har på senare år blivit mycket populärt bland de välbeställda runt Medelhavet. En speciell handikappregel är framtagen som gynnar båtens utseende mer än dess funktion, vilket gör att båtarna förses med opraktiska men ”tidstrogn” detaljer. I Tyskland, Norge, Danmark och England genomförs liknande kappseglingar, men då är det ofta seglingen som är huvudsaken. Finländarna är ännu mer intresserade av kappsegling och köper därför mer racingbetonade båtar.

Veteranbåtsexport

Designen är av störst intresse på motorbåtssidan. Konstruktörer som C-G Pettersson, Gideon Forslund och Ruben Östlund står högst i kurs. Även på segelbåtssidan är man ute efter linjespelet, men då är det inte en specifik konstruktör som efterfrågas, utan mer de klassiska svenska svepande linjerna hos skärgårdskryssarna och andra långsmala båtkonstruktioner. Generellt sett har också svenska båtar varit välbyggda. Ofta är de så kallade kompositbyggen, där vart tredje spant är av stål och de två däremellan, basade eller lamellimmade, av trä. Svenska småbåtvarv har haft ett gott rykte internationellt, både före och efter andra världskriget, och exporterat mängder av båtar till hela världen.

I Tyskland är det hög status att äga en segelbåt. Om båten är av trä, anses det mycket exklusivt och om båten dessutom är en välvårdad klassiker av känd konstruktör, finns det inga gränser för hur exklusiv den anses vara. I Holland visas status genom att tyst åka runt på kanalerna med en fin mahognymotorbåt, gärna konverterad eller kompletterad med en elmotor. Från 1990-talets mitt och några år framåt, har särskilt CG Pettersson varit en populär konstruktör. Detta resulterade i, att det under en tid såldes vilka båtar som helst som ”Petterssonbåtar”, bara de kom från Skandinavien.

Priset

Priserna är, som tidigare sagts, jämförelsevis låga i Sverige. Detta innebär inte att utländska köpare betalar de fantasipriser som det talas om eller som syns på handlarnas sidor på Internet. En utländsk köparen måste dessutom väga in flera kostnader än en inhemsk, såsom besiktning, transport och förtullning av båten, samt eventuellt en kostsam varvsrenovering. Dessa kostnader gör att slutsumman för båten ofta överstiger vad en svensk kan drömma om. Om då inköpspriset bara ligger några procent högre än genomsnittspriset, så är den förhöjningen relativt liten i förhållande till vad det kostar att sätta båten i skick. Trots dessa ”extra” kostnader gör köparen ofta en bra affär, liksom säljaren, som kanske fått ut ett något högre pris. Hade samma båt redan befunnit sig på köparens lokala marknad, skulle priset naturligtvis vara högre än vad den svenska säljaren fick ut här hemma. Som exempel kan nämnas en motorbåt som köptes i Sverige för 270.000 SEK och transporterades till ett av våra grannländer där den reparerades för några rötskador. Räkningen för transport, tull och reparationer slutade på över 400.000 SEK.

Utbudet

Utbudet av veteranbåtar i Sverige är förmodligen det största i världen, beroende på faktorer som politik, klimat och medborgarnas båtintresse.

Att Sverige inte deltog i världskriget har inneburit att vi har kvar många veteranbåtar, till skillnad från flera av grannländerna och den övriga europeiska kontinenten. Otaliga är historierna om hur segelbåtar blev berövade sina blykölar och motorbåtar plundrades på motorer och annan utrustning, och hur båtarna därefter bara försvann. Bombningarna av hamnar och städer resulterade i att den europeiska veteranbåtsflottan decimerades. Detta gör att efterfrågan på klassiska båtar är hög i de länder som deltog i kriget.

Klimatet i Sverige gör att båtarna tas upp ur vattnet i tid innan första frosten, för att träet, främst mahognyn, ska hinna torka ur så det inte fryser sönder. Vi underhåller båtarna under vinterhalvåret och i månadsskiftet april-maj är det tid att sjösätta igen. Tiden på land ger oss möjligheten att bevara och reparera båtarna. Svenska vatten är väl lämpade att förvara båtarna i under sommarhalvåret. Kallt vatten och liten saltmängd borgar för att angrepp på trä och stål hålls på en låg nivå.

Båtklubbslivet i Sverige utvecklades under 1800-talet. Man slöt sig tidigt samman i olika segelsällskap och klubbar för att odla gemensamma intressen för båtarna och båtlivet. I klubbgemenskapen fick man hjälp med båten och hjälpte själv till efter bästa förmåga. Det gav också en social tillhörighet. Idag saknas detta, då de flesta tjänster köps in och enda

Veteranbåtsexport

kontakten man har med föreningen är räkningen som kommer hem i brevlådan. Ingen frågar om en och annan båt står kvar på land efter sjösättningsdagarna eller om någon blir kvar i sjön på hösten och mals sönder av isen under vintern. Detta bidrar till att många båtar blir ”över” och utbudet överstiger den inhemska efterfrågan.

Båtbyggarnas hantverksskicklighet i Sverige har borgat för att båtarna håller under många år. Våra varv ”tävlade” tidigt sinsemellan om att bygga bättre och starkare båtar, trots att konstruktörer och regelmakare gjorde sitt bästa för att skapa motsatsen genom att tänja på reglerna. Båtägandet i Sverige har också varit förknippat med att båtägaren själv gör mycket av underhålls- och reparationsarbeten, vilket har främjat kunnandet i olika hantverk såsom snickeri, smide och segelmakeri.

Handlare

Handlare inom och utom landet har naturligtvis mer affärsmässiga orsaker till att köpa båtar. De har ofta fraktat hem båtarna på lastbil och renoverat dem mer eller mindre kosmetiskt för att sedan bjuda ut dem till försäljning. Det finns också handlare som är försiktigare och ser till att de har en köpare innan de inventerar den svenska marknaden. Eller rent av letar upp objekten och erbjuder sig att köpa dem utan att ta reda på om båten är till salu eller ej. Om det är efterfrågan som styr den holländska marknaden eller om det är handlarna som drivit den, är svårt att uttala sig om. Antingen har handlarna agerat något för aktivt, då de (2003) sitter på stora lager, som de inte kan sälja, eller så har handlarna sett båtköpen som en klok investering men att de osålda lagren av båtar beror på konjunkturen.

Konsekvenser

Många befärrar att konsekvenserna av veteranbåtsexporten resulterar i en utarmning av den svenska båtkulturen, men så ensidigt är det troligen inte. Hotet mot de svenska veteranbåtarna är nog större från svensk sida i och med ett bristande engagemang för klassiska träbåtar. De utländska köparna har ofta ett stort och genuint intresse för den båttyp de köper. För att kunna slå fast om kulturarvet verkligen är på väg att försvinna ur landet, räcker det emellertid inte med att konstatera vilka båtar som exporterats. Det viktiga är att göra en inventering av båtbeståndet i Sverige och identifiera de ”utrotningshotade” typerna.

Attityden till träbåten i Sverige

Vi har under 1900-talet haft många träbåtar i Sverige. Då plastbåten slog igenom under 1960- och 1970-talen förändrades svenskens förhållande till båtar och ägandet av båt. Från att många gånger ha varit den enda fritidssysselsättningen för hela familjen, blev båtägandet en sysselsättning bland många andra. Från att ha varit en slags mittpunkt i tillvaron, fick båten konkurrens av bilen, sommarstugan och andra fritidssysselsättningar. Träbåten fick lägre status och träbåtsägarna behandlades mer och mer som en andra klassens medlemmar i båtklubbar och segelsällskap. Träbåtarna tog tid att sköta och krånglade till hanteringen på båtklubbar och marinor vartefter rationaliseringar och effektiviseringar infördes vid sjösättningar och upptagningar. Attityden hos hamnchefer och slipbaser blev att träbåtarna var ett nödvändigt ont. Gud nåde den träbåtsägare som inte fick sin båt att flyta efter en torr och blåsig vår. Det fanns inte tid att stå kvar på slipvagnen eller hänga i slingen tills de var täta. Träbåtsentusiasterna blev färre och färre under 1970- och 80-talen. Båtarna minskade i värde och många båtar missköttes eller övergavs.

Attityden till träbåten i andra länder

Som vi konstaterat i det tidigare, är attityden till träbåtar i andra länder en helt annan. I Tyskland är en klassisk segelbåt förenad med status, i Holland står Petterssonbåten högt i kurs och i Norge värnar man om sin koster. I dessa länder har träbåtsflottan försvunnit en

Veteranbåtsexport

generation tidigare än i Sverige och då har intresset vaknat för att förvalta de klassiska veteranbåtarna till kommande generationer. De få, som haft möjlighet att köpa en svensk träbåt, är också mycket måna om att dokumentera båtens historia. De vill veta allt, beställarens och konstruktörens dialog vid designen av båten, vilka delar som blivit utbytta under årens lopp och hur båten ska vårdas på bästa sätt framöver. Vid besök på de största exportmarknaderna möts man av ett genuint intresse för båtarna och ett stort kunnande om svensk båtkultur, historia och marknadsläge.

På det hela taget är antalet europeiska köpare av svenska träbåtar inte så stort, men de är ändå fler till antalet än de träbåtsentusiaster som finns i Sverige 2003.

Följande är klippt ur ett email från en holländsk samlare: *"The first time I came across these beautiful 'woodies' was when I was sailing through the Stockholm canals with a Swedish friend. Asking about these beautiful mahogany yachts he merely explained "oh that is for people who cannot afford a plastic boat". My decision was taken right there and then !"* Detta speglar de olika attityderna till vårt kulturarv, i Sverige vill man ha en lättskött båt att komma ut i skärgården med, medan man utomlands söker en klassiker att "skämma bort".

Prisförändringar

Med en låg prisnivå på veteranbåtar och en liten skillnad mellan objekt i bra och dåligt skick, kommer vi aldrig att få en fungerande marknad ur ett internationellt perspektiv. Marknaden måste ta bättre betalt för båtar i gott skick, och nästan skänka bort vrak och renoveringsobjekt till intresserade entusiaster, även om man tidigare haft kostnader för båtarna. En person som betalat mycket pengar för sin träbåt, vill naturligtvis inte förlora sitt kapital genom att missskötta båten. Högre priser borde därför ge både högre status och bättre vårdade båtar. Och om man inte betalat särskilt mycket för ett vrak eller renoveringsobjekt, skulle man kunna få igen en del av de investerade pengarna vid en kommande försäljning, om man skött båten väl. Detta skulle kunna skapa motivation och möjlighet för mindre kapitalstarka grupper att ge sig i kast med ett renoveringsprojekt.

Förhoppningsvis kan Internet öka intresset för veteranbåtar, och försäljningen och vården av dem. Då finns möjligheten att priserna i Sverige kommer i nivå med priserna i övriga Europa och att träbåtarnas status höjs även i Sverige.

Slutord

Är då den svenska träbåten utrotningshotad? Förmodligen inte. Det finns fortfarande många entusiaster som lägger ner mycket arbete, tid och pengar på sina träbåtar och som därigenom bidrar till att bevara kulturarvet. Vissa mindre båttyper riskerar dock att försvinna inom några år eftersom de inte är så eftertraktade, varken på den svenska eller internationella marknaden.

Ska vi ändra attityd till våra träbåtar? Är utarmningen av träbåtsflottan kanske en del av den förändring, som ständigt pågår när det gäller kultur och tradition? Är det kanske en process som behöver fortgå till dess att alla svenska träbåtar är utrotningshotade i Sverige och vi får vara med och spela på den internationella marknaden om de fåtal exemplar som finns kvar?

Veteranbåtsexport

Källförteckning

Alla Våra Skärgårdskryssare av Per Thelander

Boken om Jac M Iversen av Henrik Iversen, Axel Iversen och Olle Neckman

Classiske Motorbåters Jubileumsmatrikel och medlemsblad Motorkrysser'n

Jakt på Kryss av Per Thelander och Maria Thorsell

Klassisk Treseiler Klubbs medlemsblad Klassiske Linjer

KSSS årsböcker

Motor Yacht Societys matriklar

Neptunkryssarförbundets medlemsblad NepparNytt

Pionjärer vid ritbordet av Sonja Herlin

Sail Yacht Societys matriklar

Sexornas Jakt av Ingvar Liewendahl, Affe Alftan och Pekka Barck

Svenska Kryssarklubbens matriklar

Svenska Skärgårdskryssareförbundets matriklar och medlemsblad Skärgårdskryssaren

Unika Svenska Båtar av Anders Åkerman

Utförelse och export av kulturföremål – bestämmelser från 1 juli 2000 av Riksantikvarieämbetet (ISBN 91-7209-207-6)

Vackra båtar seglar väl! Av Ingrid Kaijser

Dessutom ett stort antal webbplatser och privatpersoner.

UTREDNING

Den äldre svenska fritidsbåtsflottans export, omfattning, orsaker och konsekvenser

I början av 2000-talet pågick en debatt i media och i museivärlden om legal och illegal utförsel av äldre svenska kulturföremål. Även i båt-kretsar hade debatten pågått kring det faktum, att äldre svenska fritidsbåtar kunde säljas utanför Sverige utan några restriktioner. Statens maritima museer beslöt hösten 2002 att tillsätta en utredning för att undersöka omfattningen, orsakerna och konsekvenserna av denna export. Utredningen utfördes av Tor Hedvall under tiden oktober 2002 till januari 2003.

Denna utredning visar att utflödet av veteranbåtar är relativt stort, men att det har avtagit i och med den 2003 rådande lågkonjunkturen, framför allt gäller det motorbåtar. Om omfattningen av exporten måste ställas i förhållande till antalet befintliga båtar, för att det ska gå att få en uppfattning om hur stort utflödet av veteranbåtar är. Ett hot mot veteranbåtsflottan är också alla de båtar som står övergivna och ruttar på uppläggningsplatser runt om i landet. Detta ligger egentligen utanför utredningens innehåll, men om vi inte kan eller vill ta hand om våra båtar, får vi finna oss i att de försvinner så småningom. Och då är det kanske att föredra att de exporteras och vårdas utomlands hellre än att de står och ruttar i Sverige.

SJÖHISTORISKA

Box 27131
102 52 Stockholm
Tfn: 08-519 549 00
www.sjohistoriska.se