



Svar på den skriftliga frågan E18/2021 till Nordiska rådet

Till Nordiska rådet

NORDISKA RÅDETS SKRIFTLIGA FRÅGA E18/2021

Nordiska rådet har den 8 september 2021 ställt följande skriftliga frågor till de nordiska regeringarna:

- Hvordan og hvor mange penge bruger hvert enkelt nordisk land på at bevare og passe på kulturarven vedr. træskibe og maritime kulturmiljøer og i den forbindelse håndværksmæssige traditioner i relation til træskibe?
- Er der udfordringer omkring kulturarven vedr. træskibe og den maritime kulturarv, som ministerrådet mener Nordisk Råd bør have et særligt fokus på?
- Er der håndværksmæssige traditioner, som er ved at "uddø" i takt med, at træskibe ikke længere er en fast bestanddel af flåden i de enkelte lande?
- Kan de nordiske lande med fordel samarbejde – og hvordan(?) – om at bevare en kulturarv i forhold til træskibene?
- Hvilke erfaringer har hvert enkelt nordisk land i forhold til skoleskibe?

SVAR:

Härmed svaras på Nordiska regeringarnas vägnar:

Sett till värde- och kulturgrunden är Norden ett enhetligt område där kulturarvet betraktas som en del av civilsamhällets vardag och dagliga livsmiljö. Alla de nordiska länderna är i förhållande till sin storlek stora aktörer inom båtbyggnad och träfartygskultur även på europeisk nivå.

Ett aktuellt exempel på nordiskt samarbete är förslaget att den nordiska klinkbåtstraditionen ska föras in i Unescos förteckning över det immateriella kulturarvet. Beslutet om utnämning fattades i december 2021. I förslaget, som samordnades av Norge, deltog alla nordiska länder och självstyrande områden.

Under ansökningsprocessen har aktörer inom träbåtsverksamheten utarbetat en farledskarta, dvs. en plan som uppdateras i syfte att skydda klinkbåtstraditionen. Det har också förts diskussioner och utvecklats åtgärder i anknytning till utbildning, kommunikation och internationellt samarbete inom området.

Byggande, vård och användning av träfartyg är ett levande kulturarv i alla nordiska länder. Det finns mycket kunskap och färdigheter, men kunskapen har sparats fragmentariskt på olika håll, på ett sätt som gör att den inte nödvändigtvis når alla målgrupper. Den kunskap som redan finns kan göras ännu mera digitalt tillgänglig, till exempel genom att man utvecklar en samnordisk webbplattform, dvs. en informationsbank, där forskare, skulptörer och den allmänhet som är intresserade av träbåtskultur kan hitta information.

En viktig samarbetsform i de nordiska länderna kunde vara utvecklande av yrkesutbildningen i fråga om byggande, underhåll och användning av träfartyg. Det är också nödvändigt att samordna samarbetet mellan minnesorganisationerna för att säkerställa insamlingen och bevarandet av det immateriella kulturarvet i anknytning till träskeppskulturen.

Sverige, Norge och Danmark har stora segelskolfartyg som drivs av offentliga samfund. I Finland finns Segelfartygsstiftelsen i Finland sr som grundades 1973 och som har verksamhet på flera mindre segelfartyg.

Stiftelsens primära uppgift är att väcka maritimt intresse bland unga som kommer från alla folkskikt. I verksamheten betonas betydelsen av ungas sociala färdigheter och gemenskap bland de unga.

Det finns hotade traditioner även i de nordiska länderna. Till exempel i Finland finns det två traditioner av att bygga båtar i klinkteknik som är hotade. Byggandet av sydda båtar bibehålls som en levande tradition fram till början av 1900-talet på det samiska område som sträcker sig från Kolahalvön till Norges norra kust. En annan hotad byggtradition är stockbåtarna i Satakunta som byggdes och användes fram till 1940-talet. Det är fortfarande möjligt att återuppliva båda traditionerna.

I fråga om anslagen tillämpas olika praxis i de nordiska länderna. Till exempel i **Finland** har undervisnings- och kulturministeriet årligen beviljat Museiverket ett anslag som ska fördelas till museer och projekt som handlar om kulturarv. Av detta anslag har Museiverket beviljat understöd för att bevara och på ett tillbörligt sätt reparera fartyg som bedömts vara betydelsefulla med tanke på sjöfartens och fritidsbåtarnas historia i Finland. Det anslag som beviljats Museiverket har emellertid minskat under de senaste åren på grund av att avkastningen från penningspelsverksamheten minskat, och i fråga om renoveringen av träbåtar och träfartyg har anslaget varit ca 100 000 €.

I **Danmark** är Skibsbevaringsfonden den centrala aktören inom bevaring av kulturhistoriskt värdefulla danska fartyg. 1,4 MDKK har avsatts till Skibsbevaringsfonden i 2022 års budget för underhåll av fartyg. Därtill erhåller fonden 3,5 MDKK från utdelningsmedel, som också delas ut av Kulturministeriet.

Vad gäller andra träfartyg och maritima kulturmiljöer i Danmark kan man upplysa att Kulturministeriet också ger bidrag till bland annat Fregatten Jylland, där 0,3 MDKK har avsatts årligen till stöd för det löpande underhållet. Anslaget höjdes med 3,1 MDKK för 2021 respektive 2022. Därtill erhåller Fulton Fonden ca 150 000 DKK och Skonnerten Zar 500 000 DKK i bidrag från utdelningsmedlen som delas ut av Kulturministeriet.

Man skall även notera att museer som fokuserar på den maritima traditionen, inklusive träfartyg, erhåller statligt stöd. Det gäller bl.a. Vikingskibsmuseet i Roskilde, som erhåller omkring 6,5 MDKK i driftstöd 2021. Därtill har staten i budgeten förbundit sig att ge ett utrustningsbidrag på ca 150 MDKK under perioden för renovering/ombyggnad av museet.

Förutom Vikingskibsmuseet i Roskilde ger staten också bidrag till en rad andra museer med sjöfartsanknytning: Fiskeri- & Søfartsmuseet (4,8 MDKK), Marstal Søfartsmuseum (1,0 DKK), M/S Museet For Søfart (7,4 MDKK) och Nordjyllands Kystmuseum (3,5 MDKK).

Man kan även nämna att Danmark har Nationalmuseet, som är en driftinstitution som lyder under Kulturministeriet. Nationalmuseet arbetar också med det maritima kulturarvet.

I **Island** beviljar Arkeologiska Fonden som regel ca 2 MISK per år bland annat för bevarande och underhåll av skyddade träfartyg. Ytterligare finansierar Alþingi (parlamentet) särskilda projekt som behöver skydd och underhåll. Ministeriet stöder Sildarminjasafn Íslands (Islands sillmuseum) för 17 MISK per år för underhåll av maritima kulturmiljöer. Sillmuseet äger till exempel 11 träskepp. Det finns även träskepp på museer runt om i landet, som oftast ingår i museets samling.

I **Norge** finns en lång tradition av sjöfart och träfartyg, och det är en stor och viktig del av kulturarvet. På många av de museer som får verksamhetsbidrag från Kulturdepartementet utgör träfartyg i vattnet eller på land – och relaterade hantverkstraditioner – en betydande del av samlingarna, bland annat på Maritimt museum i Oslo, Stavanger Maritime Museum och Sjøfartsmuseet i Bergen. Flera museer erbjuder dessutom hantverkstjänster kopplade till det här området, bland annat Hardanger fartøyvernssenter.

Under de senaste åren har även investeringsmedel betalats ut till ett antal byggnader med koppling till träfartyg, bland annat på Jektefartsmuseet i Bodø, Geitbåtmuseet på Nordmøre museum och Holvikejekta på Musea i Sogn og Fjordanes filial i Sandane.

Riksantikvaren/regionerna beviljar medel för flera olika träfartyg, se till exempel "Verneplan for flytende kulturminner (2020–2023)". Kulturhistorisk museum och dess vikingaskepp samt det nya Vikingaskeppsmuseum som just nu uppförs av Statsbygg bör också nämnas i det här sammanhanget.

Som framgår ovan är det svårt att ange exakt hur mycket den norska staten satsar på träfartyg och angränsande hantverkstraditioner, men det handlar om flera hundra miljoner NOK per år.

I **Sverige** fördelar Statens maritima och transporthistoriska museer årligen omkring 1 miljoner kronor i statsbidrag till kulturhistoriskt värdefulla fartyg. Alla av dessa är dock inte träfartyg. Härtill kan nämnas att Riksantikvarieämbetet årligen fördelar 9 MSEK (ca 1,21 M€) i bidrag till ideellt kulturarvsarbete, där arbete med både materiellt och immateriellt kulturarv ingår, däribland det maritima kulturarvet. Vidare fördelar länsstyrelserna i Sverige bidrag till kulturmiljövård, där även maritima kulturmiljöer kan ingå.

Färöarna har en årlig beviljning till träfartyg på 1.050.000 DKK samt en årlig beviljning på 100.000 DKK till tävlingsroddbåtar.

Ålands landskapsregering betalar stöd i olika former till att bevara, levandegöra och upprätthålla kunskapen om det maritima kulturarvet och dess hantverkstraditioner bland annat till träbåtskulturen.

Segeljakten Alanta är en rekonstruktion av en åländsk jakt från början av 1800-talet. Projektet drivs av Segeljaktsföreningen Alanta r.f. Syftet med bygget är dels att hålla gammalt hantverksskunnande vid liv och dels att berika Åland med en välseglande jakt. Alanta kommer i första hand att användas med fokus på barn och ungdomar. Landskapsregeringen har beslutat bevilja Segeljaktsföreningen Alanta r.f. 25% i stöd, dock högst 145.000 €, för färdigställandet av jakten. Också stöd på högst 4.975 €, för att bygga en sjösättningsramp för traditionell sjösättning av Alanta har getts.

Vidare Ålands kulturdelegation delat ut verksamhetsstöd 2021 till Skeppsföreningen Albanus r.f. (30.000 €), Stiftelsen Ålands Jakt- och Fiskemuseum r.f. (60.000 €), Stödföreningen för Ålands Jakt- och Fiskemuseum r.f. (1.900 €), Lappo uf/Skärgårdsmuseet r.f. (8.500 €) och Stiftelsen Sjökvarteret i Mariehamn (10.000 €).

Ålands Sjöfartmuseum inkl segelfartyget Pommern (dock inte träbåt) erhåller ca 300.000 € ink. 30.000 € årligen som stöd för upprätthållande av sin verksamhet och bevarande.

Ålands Museum har i uppdrag att dokumentera och förmedla kulturarvet på Åland – där ingår det maritima miljöerna. Dokumentation av traditioner och bevarande av visst materiellt kulturarv är en prestation som kan variera år från år och är svår att uppskatta i regelrätta pengar.

Grönland använder inte medel för att bevara och förvalta kulturarvet när det gäller träfartyg, marina kulturmiljöer och hantverkstraditioner med anknytning till träfartyg.

Med vänlig hälsning,



Antti Kurvinen

Forsknings- och kulturminister

