

Hvordan hensynet til små og åpne båter best kan ivaretas.



En utredning av Forbundet KYSTEN i forbindelse med arbeidet med nasjonal verneplan for fartøyer.

Oslo 2009

Innhold

Forord	3
Kort sammendrag av konklusjoner og anbefalinger	4
Bakgrunn	6
Status.....	7
Nasjonal verneplan for fartøyer	9
Plassering av små, åpne båter i verneplanen.....	9
Verneplan	10
Hva skal vi verne?	12
Nasjonal verneplan for båter	14
Nasjonalt register for verneverdige båter	16
Organisering	18
Sektoransvaret for fartøyvernet	20
Avklaring av sektoransvaret	20
Kultur- og kirkedepartementet og ABM-utvikling.....	20
Museene	21
Kompetansebehov	22
Fartøyvernkompetanse i fylkene.....	22
Håndverkskompetanse.....	22
Fartøyvernsentrene.....	24
Oppmåling og dokumentasjon	24
Støtteordninger	25
Norsk kulturminnefond	26
Litteraturliste	27
Vedlegg:	28

Forord

Forbundet KYSTEN har fått i oppdrag i å se på hvordan hensynet til de små, åpne båtene best kan ivaretas, i forbindelse med arbeidet med en nasjonal verneplan for fartøyer. Mandatet er gitt av Miljøverndepartementet. Det er mange av våre kystlag som eier eller disponerer fartøyer som står på Riksantikvarens liste over verneverdige fartøyer. Kystlagene har også mange små, åpne båter som de tar vare på. Forbundet KYSTEN har derfor stor interesse av å delta i arbeidet med verneplanen. Vi ønsker spesielt å fokusere på de åpne båtene som hittil har falt utenfor det statlige vernet.

Forbundet KYSTEN ønsker å ta vare på og finne nye utviklingsmuligheter for den unike båttradisjonen som har utviklet seg langs kysten gjennom mange hundre år. Båter var tidligere hverdagslige framkomstmidler som alle kunne bruke. I dag har de mindre båtene ikke lenger samme nyttige betydning for arbeidslivet, men de kan fortsatt være en ressurs for å gi folk estetiske impulser, mosjon, naturopplevelser og kontakt med fortidens hverdagsliv.

Forbundet KYSTEN inviterte representanter med faglig bakgrunn og lang erfaring med bruk av båter til et arbeidsmøte høsten 2008. Sammen med representanter fra styret og sekretariatet diskuterte de seg fram til hvilke konklusjoner og anbefalinger organisasjonen ønsker å presentere for de som skal arbeide med nasjonal verneplan for fartøyer. Landsstyret fikk framlagt resultatet av prosessen og stiller seg bak de synspunkter som her blir framlagt.

Vi har forstått at en nasjonal verneplan for fartøyer skal være et dokument av overordnet karakter og legge føringer for det videre arbeidet. Forbundet KYSTENs utredning om hvordan de åpne båtene best kan ivaretas vil inngå som et underlagsmateriale til verneplanen og være et innspill til det videre arbeidet. Utgangspunktet for alle vurderinger i denne utredningen er hvordan hensynet til de åpne båtene best kan ivaretas. Det ligger som en premiss og gjør at det noen steder i utredningen vil være tiltak og virkemidler som ikke er nevnt, men som vil være viktig i verneplanen i sin helhet.

Oslo våren 2009

Per Hillesund
Prosjektleder

Kort sammendrag av konklusjoner og anbefalinger

Det er et stort løft for kystkulturen at det for første gang skal lages en nasjonal verneplan for fartøyer i Norge. Forbundet KYSTEN ser fram til prosessen og håper at de som lager verneplanen klarer å løfte blikket utover de rammer som styrer fartøyvernet i dag, slik at vi får en helhetlig verneplan.

De avhandlinger og handlingsplaner som har kommet om fartøyvern de siste tiårene, har alle begrenset seg til dekkede fartøyer på over 12 meter. Det er vanskelig å finne klare faglige begrunnelser for denne begrensningen. Trolig har den oppstått på et historisk tidspunkt da en slik begrensning var nødvendig. Strategien har virket begrensende på alle båter uten dekk og båter med dekk under 12 meter. Forbundet KYSTEN mener at både små båter med dekk og åpne båter av alle størrelser må med i verneplanen.

Båter er definert som kulturminner i Kulturminneloven som kom i år 2000, men det er ingen som i dag har et overordnet ansvar for å ta vare på et representativt utvalg av båter. Vi vet ikke engang sikkert hvilke båter som finnes. Vi ber om at følgende synspunkter blir tatt med i verneplanen:

Alle slags båter kan være kulturminner.

Kulturminneloven av år 2000 påpeker at man kan frede båter. I lovens sammenheng er båter en fellesbenevnelse for alt fra store skip til små og åpne båter. Riksantikvarens praksis som begrenser virkefeltet til større fartøyer med dekk, må endres. Et representativt utvalg kulturminner må sikres uavhengig av båtenes størrelse, om de har dekk eller ei, om de flyter eller står på land, hvilke materialer de er bygd av, og om de har vært brukt i saltvann eller ferskvann.

Alle slags båter må med i verneplanen

Fram til nå har de åpne båtene falt utenfor Riksantikvarens virkefelt. Forbundet KYSTEN mener at det er lite hensiktsmessig å skille ut åpne båter som en egen gruppe. For eksempel må samiske basker og elvebåter, storbåter og jekter med i verneplanen. Mangfoldet av åpne båter visualiserer de lengste kulturtradisjonene vi har til sjøs, med røtter til vikingtid og enda tidligere. Det er av avgjørende betydning at vi retter fokus mot det mest særpregete og samtidig det mest hverdagslige i vår kulturarv langs kysten. Dette er spesielt aktuelt i et år som feirer hverdagens kulturminner.

Bytt begreper, båt er bra

Begrepet fartøy har vært brukt til å begrense virkefeltet slik at mesteparten av den maritime kulturarven faller utenfor Riksantikvarens fokus. Verneplanen bør få tittel nasjonal verneplan for båter for å ivareta Kulturminnelovens intensjon.

Nasjonalt register trengs

Forbundet KYSTEN mener at det må nedsettes en arbeidsgruppe som kan lage et godt register over hvilke båter som finnes, og hvilken kulturhistorisk verdi de har. Kompetente offentlige myndigheter må ta ansvaret for utarbeidelsen av registeret i samarbeid med

Forbundet KYSTEN og Norsk Forening for Fartøyvern. Innenfor bygningsvern har man SEFRAK-registeret der alle typer bygninger er med. Registeret skiller ikke på størrelse, byggemåte eller materialvalg. En tilsvarende verdinøytral tilnærming ønskes for båtvernet.

Fylkene må få ansvaret

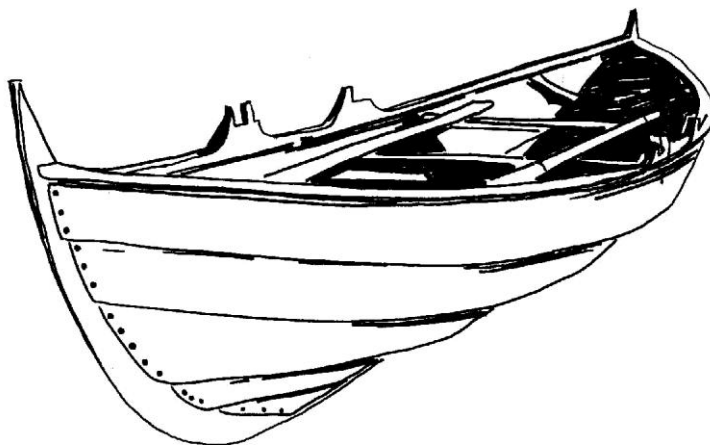
I dag er alt fartøyvern underlagt Riksantikvaren sentralt. I kulturminnevernet forøvrig har fylkeskommunene og sametinget fått delegert ansvaret. Forbundet KYSTEN mener at båtvernet må stilles på lik linje med øvrig kulturvern, og er enig i verneplanens intensjon om å harmonisere fartøyvern med øvrig kulturvern. Etter hvert som kompetansen øker, må fylkene og sametinget ta ansvaret for at båter behandles på lik linje med andre kulturminner. En slik organisering vil sikre bedre kontakt mellom eier og vernemyndighet, samt gi mulighet for å framheve båter som har betydning i lokalbefolkningens minne eller som er av stor kulturhistorisk betydning etter andre kriterier.

Sektoransvar må avklares

Flytende fartøyer faller inn under Miljøverndepartementets virkefelt, mens båter som er på museum er innenfor Kulturdepartementets ansvarsområde. Forbundet KYSTEN mener at en slik inndeling er uhensiktsmessig og vanskelig å forholde seg til. Den kulturhistoriske verdien må vurderes uavhengig av båtenes størrelse, flyteevne og eierforhold.

Maritime kulturkluster

For å formidle båtenes betydning og bruk, er det hensiktsmessig om båtene inngår i kulturmiljøer. Naust, kaier, fiskemottak osv. er eksempler på slike meningsbærende sammenhenger. En nasjonal verneplan for båter bør ikke begrense seg til kun å behandle båter som enkeltstående kulturminner, men bør søke å ivareta muligheten for formidling av konteksten båten var en del av.



Bakgrunn

Forbundet KYSTEN har sagt seg villig til å lage en utredning om hvordan åpne båter best kan ivaretas. Oppdraget er et delprosjekt i forbindelse med at det skal lages en nasjonal verneplan for fartøyer. Forbundet KYSTEN engasjerte en prosjektleder for å gjennomføre delprosjektet.

Bakgrunnen for at det skal lages en verneplan, finner vi skissert i stortingsmelding nr. 16 "Leve med kulturminner", der kulturminnepolitikken fremover ble godkjent av stortinget. Der står det at: *"Riksantikvaren vil i samarbeid med eierne, de frivillige organisasjonene og aktuelle museer lage en plan for fredning og dokumentasjon av fartøy og båter."*

Norsk Forening for Fartøyvern tok fatt i ideen om en verneplan og fikk Stoltenberg-regjeringen til å ta det med i Soria Moria-erklæringen, som er plattformen for regjeringssamarbeidet mellom Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet 2005-09. Der står det under punktet om kulturminner at Regjeringen vil: *" øke tilskuddsmidlene til fartøyvern til et stabilt og forutsigbart nivå og utarbeide en nasjonal verneplan for fartøy der det går fram hvordan en kan ta vare på et representativt utvalg fartøy."*

Regjeringen fulgte opp sine løfter i Soria Moria-erklæringen gjennom å gi oppdraget til Miljøverndepartementet (MD), som er det departement som har ansvaret for våre kulturminner. MD laget et mandat for en nasjonal verneplan for fartøyer som blir delegert til Riksantikvaren i 2006. I mandatet for arbeidet med verneplan for fartøyer er det skissert to delprosjekter som blir gitt til frivillige organisasjoner. I forbindelse med ett av delprosjektene står det at: *"Forbundet KYSTEN gis i oppgave å utrede hvordan hensynet til små, åpne båter best kan ivaretas."* Det førte til at organisasjonen i 2008 fikk en forespørsel fra Riksantikvaren om å påta seg delprosjektet, noe organisasjonen gjorde.

Bakgrunnen for at Forbundet KYSTEN fikk i oppdrag å undersøke forholdene rundt de små, åpne båtene, er organisasjonens arbeid med kystkultur generelt og båter spesielt. Forbundet KYSTEN er den eneste landsdekkende frivillige organisasjon som har åpne båter som en del av sitt virkeområde. Gjennom sine 112 kystlag og rundt 9.000 medlemmer tar organisasjonen vare på en rekke tradisjonelle båter og fartøyer. Det finnes stor kunnskap om båter i organisasjonen og hvert år deles det ut priser i mange kategorier til bl.a. best vedlikeholdte åpne båt på landsstevnet, som er en årlig samling av tradisjonsbåter. Tidsskriftet KYSTEN er et forum der artikler og diskusjoner om tradisjonelle båter har sin naturlige plass. I mange år var midtsidebåten et fast innslag. Der ble en båt presentert med tegninger og historikk. Medlemmene arrangerer årlig et råseilseminar, og rundt om i landet holdes det kurs i båtbygging, barking av seil og annet som er knyttet til båthold.

Forbundet KYSTEN påtok seg oppgaven med å utrede hvordan hensynet til de små og åpne båtene best kan ivaretas, fordi det har vært svært uklare ansvarsforhold knyttet til dem som kulturminner. Det har i lang tid vært praksis innen fartøyvernarbeidet hos Riksantikvaren å

definere sitt arbeidsområde til å gjelde større farkoster, henholdsvis over 12 meter og med dekk. Det betyr at en stor gruppe med båter er utelatt i Riksantikvarens fartøyvernarbeid. Det samme gjelder for større skip, som heller ikke har fått plass innenfor RAs virkeområde. Forbundet KYSTEN mener at RAs praksis bunner i et syn på fartøyvern som gjenstandsgruppe innen kulturminnevernet som er i strid med kulturminneloven slik den ble endret i 2000.

Status

Gjør man opp status for de båter som Forbundet KYSTEN har fått i oppdrag å behandle i denne oppgaven, finner man fort ut at det ikke er noen etat innen det offentlige som har et overordnet ansvar for båtene i dag. Riksantikvaren har innført en praksis som utelukker båter som ikke faller innunder deres definisjon av et fartøy. Det medfører at den offentlige instans som etter kulturminneloven skulle hatt et overordnet ansvar for båter, ikke har påtatt seg dette ansvaret.

Kulturminneloven ble endret i 2000 og fra da av ble båter definert som kulturminner og det ble åpnet for å kunne frede båter. Kulturminneloven og ansvarsforeskriften sier klart at ansvaret for båtene ligger hos Riksantikvaren. Det har ikke Miljøverndepartementet og det underliggende direktoratet tatt innover seg ennå. Statusen er at det er Riksantikvaren og Fartøyvernforeningen som gjennom årelang praksis har definert hvilke båter som skal tas vare på.

Det er en vanlig oppfatning at det er museene som har ansvaret for båtene, fordi det finnes så mange båter i museene. Det er registrert over tusen båter fordelt på rundt 150 museer rundt om i landet. Noen museer har store samlinger, mens andre museer bare har en til to båter i sin varetekt. Båtene blir da oppfattet som museumsgjenstander og ikke som kulturminner som omfattes av kulturminneloven. Det er ingen museer som har oversikt eller har tatt ansvar for at det tas vare på et representativt utvalg båter. Det er ofte tilfeldig hva slags båter de forskjellige museer har i sin varetekt.

Det er lite kompetanse om restaurering og vedlikehold av båter på museene, og fagfolk er bekymret for båtens tilstand. Det er ingen som ser til at båtene tas vare på en forsvarlig måte, og magasinene og lagerplassene er ofte mangelfulle i forhold til en forsvarlig magasinering. Standarden på vernearbeidet er ikke forsvarlig i forhold til de antikvariske prinsipper som skal ligge til grunn for alt restaureringsarbeid.

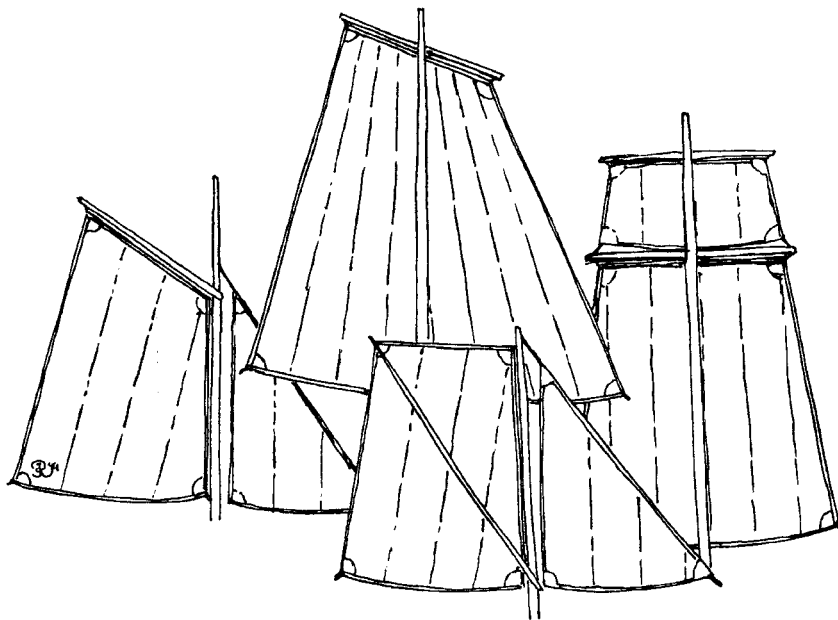
Det er målt opp et stort antall båter i regi av Oldsaksamlingen, sjøfartsmuseet og andre institusjoner, slik at vi sitter med god dokumentasjon av de båtene som er oppmålt. Bernhard Færøyvik og Arne Emil Christensen har til sammen målt opp ca. 200 båter. Det er imidlertid ikke laget noe register eller nedtegnelse over hvilke båter som er oppmålt og dokumentert.

Det ble laget en bibliografi over alle bøker og artikler som er skrevet om båter i forbindelse med utstillingen "Mennesker og båter i Norden" i 1999. Det var Norsk Sjøfartsmuseum som gjennomførte arbeidet med bibliografien, som dessverre ikke har blitt oppdatert siden. Bibliografien viser likevel at det er et stort omfang av faglitteratur om båter, men at man

mangler systematisk gjennomgang og registrering av båttyper og båter i dette spennende kystlandskapet.

Noen stiftelser og organisasjoner har det som en del av sin oppgave å ta vare på båter. Forbundet KYSTEN er den største organisasjonen, som med sine 112 kystlag og 9.000 medlemmer tar seg av veldig mange båter, fra alle kanter av landet. Det samme gjør enkeltstående organisasjoner som Oselvar-verkstaden, båtlagene, råseillagene og alle de private båtsamlingene. De fleste båtene som finnes, er i privat eie og tas vare på av båteierne.

Frafallet av båter er ekstremt stort i vår samtid, og det haster å få sikret de båtene som er av kulturhistorisk interesse. Tiden da det framdeles dukker opp nye funn av båter som har ligget urørt i nauset de siste 50 årene, nærmer seg slutten. Vi må konsentrere oss om de båtene som vi vet om, før det er for sent. Dersom vi ikke sikrer de mest verdifulle i nær framtid, er det fare for at flere båttyper kan forsvinne for godt før vi får målt dem opp og tatt vare på dem.



Nasjonal verneplan for fartøyer

Plassering av små, åpne båter i verneplanen

Forbundet KYSTENs oppgave i forbindelse med nasjonal verneplan for fartøyer, er å utrede hvordan hensynet til små, åpne båter best kan ivaretas. I dette mandatet ligger det implisitt at små, åpne båter er en egen gruppe med farkoster. Det er litt uklart hva mandatet legger i benevnelsen små, åpne båter. Det kan være mandatet mener alle åpne ro- og seilbåter under en viss størrelse, samt motorsjekter og sjarker opp til en viss størrelse. Spørsmålet blir da hvor Forbundet KYSTEN skal sette grensen for at en båt skal være liten og hvor mye dekk en båt kan ha og fremdeles kalles åpen. Her vil alternativene være mange og et forsøk på å definere små, åpne båter vil være lite hensiktsmessig.

Forbundet KYSTEN tar utgangspunkt i at deres mandat er å utrede hvordan hensynet til alle båter som faller utenfor Riksantikvarens definisjon av fartøyer best kan ivaretas.

Det å bruke dekk og størrelse som et kriterium for om et fartøy kan få status som verneverdig, faller på sin egen urimelighet. Selv om en båt er åpen, så betyr ikke det at den nødvendigvis er liten. De aller største åpne båtene var jektene, som gikk i fraktfart langs kysten i mange århundrer. Den største gjenværende er Holvikjekta, som er en åpen Nordfjordsjekt på 19 meters lengde. En Trøndersk vengbåt eller tendring kunne være i underkant av 40 fot og opp til over 60 fot. Av de tradisjonelle norske allmuebåtene var Åfjordsbåten størst og kunne være over 50 fot. Båtene ble brukt til fiske på Lofoten, og til frakt av gods og varer. Storfembøringene i Nord-Norge kunne være over 45 fot. Notgavlåtene på Vestlandet ble bygd og utviklet under de store sildeårene på 1800-tallet og forekom i størrelser helt opp til 35 - 40 fot. Nord-Norge er full av fiskesjarker som kan defineres som små, åpne båter og som har hatt en enorm betydning for kystfisket i landsdelen.

Felles for disse båttypene er at de er åpne, men de fleste har en løfting eller et dekket rom akterut. De fleste båttypene har vært brukt i næringsvirksomhet av stor betydning for nasjonen, både i forbindelse med fiskeri og fraktfart. Det gjør at disse båtene har stor kulturhistorisk verdi i forhold til Norge som båtbrukende nasjon, både i forbindelse med kystfart og som sjøfartsnasjon. Felles for dem alle er at de er definert som åpne båter og dermed faller utenfor Riksantikvarens ansvarsområde.

I *Kulturminnevern – lov, forvaltning, håndhevelse, bind II* (Økokrims skriftserie nr 12 (2. utg., 2003)) skriver Jørn Holme i en vurdering av kulturminneloven: *Bestemmelsen gir departementet hjemmel til å frede båter uansett alder. Med båter menes blant annet robåter, motor- og dampbåter, seilbåter, husbåter og regulære skip, uansett størrelse. (side 137)*

Da Norsk kulturminnefond evaluerte sin støtte til fartøyvern, kom de fram til at det ikke var noen grunn til å utelukke de åpne båtene. *"Faglig vurdert kan det altså ikke være grunnlag for å skille båt, fartøy og skip, når det gjelder betydning som kulturminner knyttet til det*

nåværende Norge som et båtbrukende område i nær og fjern fortid.” (Arisholm, side 7)
Konsekvensen var at båtene ble likestilt fartøyer som støtteberettiget av kulturminnefondet.

Vi har lett for å glemme fritidsflåten og de mer moderne båter laget i plast. Det er nå over 50 år siden den første plastbåten ble laget her i landet og det betyr at de eldste plastbåtene må forholde seg til kulturminnelovens § 23 Utførselsforbud, punkt f, som bl.a. omhandler båter eldre enn 50 år. Der gjelder plast på lik linje med andre materialer. Verneplanen bør ta dette opp i seg. En aktiv kulturminneforvaltning bør være føre var og ta vare på båtene mens de fremdeles er i original stand. Da er plastbåtene en viktig gruppe med båter som allerede må anses som kulturminner. Innen bygningsvern ser man at moderne, tidstypiske bygninger er blitt fredet for ettertiden.

Verneplan

Forbundet KYSTEN støtter arbeidet med en nasjonal verneplan for fartøyer og mener det vil styrke arbeidet med norsk kystkultur generelt og båter spesielt. Spørsmålet er imidlertid hva man ønsker med en nasjonal verneplan for fartøyer. Å planlegge vern er en måte å sikre at utvalget blir rimelig bevisst og at det tar utgangspunkt i en rimelig kvalifisering av den bestanden gjenstander som finnes. Formålet med å ta vare på den fysiske kulturarven, vil først og fremst være å sørge for at tingene ikke forgår.

Når det for første gang skal lages en nasjonal verneplan for fartøyer, mener Forbundet KYSTEN det er viktig å få på plass en helhetlig vernepolitikk for alle båter. Fartøyvernet som kulturhistorisk gjenstandsområde har fått et lovverk gjennom kulturminneloven, som definerer hva som skal regnes som båter og som kan fredes. Det er gjort mulig å frede båter og gjøre dem til kulturminner. Det er viktig at en verneplan legger opp til at planen skal vurderes på ny med jevne mellomrom gjennom oppfølging og rullering.

Bakgrunnen for at det skal lages en verneplan for fartøyer, finner vi skissert i stortingsmelding nr. 16 "Leve med kulturminner", der kulturminnepolitikken fremover ble godkjent av stortinget. Der står det at: *"Riksantikvaren vil i samarbeid med eierne, de frivillige organisasjonene og aktuelle museer lage en plan for fredning og dokumentasjon av fartøy og båter."* Her går det klart fram at en plan skal gjelde både fartøyer og båter.

Underveis i prosessen ser man at det har skjedd en begrensning av hva en nasjonal verneplan skal inneholde ved at båtene er forsvunnet fra teksten. Det er blitt en nasjonal verneplan for fartøyer som skal lages. Det er i tillegg kommet inn i mandatet at det er et begrenset antall fartøyer som skal fredes. Forbundet KYSTEN mener at det er teksten i stortingsmeldingen som må legges til grunn for verneplanen, og ikke de begrensninger som Regjering og departement gjør underveis. Etter de demokratiske reglene i Norge er det stortinget som bestemmer. Det betyr at regjeringen må følge stortingets bestemmelser og da er det innholdet i St. meld. 16 som må legges til grunn for hva en plan skal omhandle. Der er båtene nevnt på lik linje med fartøyer. Grunnen til at båter har forsvunnet underveis, kan skyldes vanetenkning hos de som arbeider med fartøyvern og som i lang tid har utelatt båter fra sitt virkefelt. Det er forståelig at politikere ikke har fått med seg forskjellen på fartøyer og båter slik det har vært praktisert.

Sett fra Forbundet KYSTENs synspunkt vil det være absurd å lage en nasjonal verneplan for fartøyer uten å ta med de små og de åpne båtene. Kulturhistorisk sett er det de åpne båtene som er de mest interessante og mest unike farkostene som Norge har. Vi har fortsatt en ubrutt båtbyggertradisjon som strekker seg helt tilbake til vikingtiden og enda tidligere tider. I så måte er vi et foregangsland i internasjonal sammenheng.

Forbundet KYSTEN er ikke alene om å ha dette synet på de åpne båtene. Man finner noen av de samme argumentene brukt i forbindelse med endringen av kulturminneloven. I innstillingen fra energi- og miljøkomiteen om lov om endringer av lov av 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner, heter det: *”I dag er en båt kun beskyttet mot inngrep etter kulturminneloven hvis den er eldre enn 100 år og ligger under vann. Norge er en kyst- og sjøfartsnasjon og flere av våre flytende båter er av stor kulturhistorisk verdi. Det foreslås i proposisjonen derfor en hjemmel for å kunne frede særlig verdifulle flytende båter.”*

Dette gjenspeiler seg i Kulturminnelovens paragraf 14a. Fredning av båter, der det heter at: *”Departementet kan frede båter av særlig kulturhistorisk verdi. Fredningsvedtaket omfatter fast inventar og utstyr. Når særlige grunner tilsier det, kan også større løst inventar medtas. I slike tilfeller må hver enkelt gjenstand særskilt spesifiseres.”*

Båtens verdi som kulturminne kommer også fram i Jørn Holmes vurderinger av kulturminneloven i *Kulturminnevern – lov, forvaltning, håndhevelse, bind II* (Økokrims skriftserie nr 12 (2. utg., 2003)) *”Vilkåret for fredning er at båten er av særlig kulturhistorisk verdi. Dette betyr at fredningsmyndigheten må anse at båten har en dokumentasjonskunnskaps-, kilde- eller opplevelsesverdi som i en avveining mot andre interesser (f. eks utnyttelse til næringsformål) tilsier at fredning likevel foretas. Alder, sjeldenhet og autentisitet kan være viktige momenter i dette skjønnet.”* (side 137)

Kulturminnelovens formål sier at: *”Det er et nasjonalt ansvar å ivareta disse ressurser (båter) som vitenskapelig kildemateriale og som varig grunnlag for nålevende og framtidige generasjoners opplevelse, selvforståelse, trivsel og virksomhet.”* Det tilsier at åpne båter må være med i en nasjonal vernplan for fartøyer, da det er den beste måten å ivareta båtene som ressurs slik kulturminneloven ser det.

Interessante båter

Kulturminneloven sier klart at båter kan fredes. Vernemyndighetene får et troverdighetsproblem hvis det blir forskjell mellom det kulturminneloven gir vernemyndighetene mulighet til å frede, og det Riksantikvaren gjennom en verneplan bestemmer seg for å arbeide med. Riksantikvarens selvpålagte avgrensning av fartøyvernområdet er forståelig ut fra tidligere disposisjoner, men helt uforståelig etter at kulturminneloven ble endret i år 2000.

Dersom vernemyndighetene lager en nasjonal verneplan som ikke omhandler båter, vil vernemyndighetene ikke utføre den oppgaven stortinget har pålagt dem. Båter som er så kulturhistorisk interessante at de bør fredes, må få en seriøs behandling av Riksantikvaren. Riksantikvaren bør ikke ha mulighet til å avstå fra å behandle og frede båter med henvisning

til at den nasjonale verneplanen for fartøyer ikke gjelder båter. Om Riksantikvaren freder eller verner en båt bør den stå på listen over fredete eller verneverdige båter og fartøyer.

Hva skal vi verne?

En nasjonal verneplan for båter kan ikke begrense seg til kun å behandle båtene som enkeltstående kulturminner. De inngår som essensielle elementer i kulturmiljøer langs kysten. Hvis man ønsker å vise båtens betydning og bruk, må man inkludere miljøet som er bygd opp rundt båten i en fredning. Et godt eksempel er naustet som inneholder alt en båt trenger for å fungere til sitt bruk. Det samme kan man si om dampskipskaiene og fiskemottakene langs kysten. De hadde ikke vært der hvis det ikke hadde vært for fiskebåter som leverte fisk eller dampbåter som skulle levere gods og varer. Skiller man dampskipskaien fra båten eller fiskebåten fra mottaket, ser man bare en liten del av det historiske bildet og konteksten de ulike deler utgjør av helheten.

Kulturminneloven har åpnet for at man kan frede båter, men hva legger lovgiverne i begrepet båt? Jon Godal har arbeidet mye med forståelsen av båt og begreper knyttet til det. På ulike nivåer sier han at vi med båt kan forstå:

1. Et skrog.
2. Et skrog med inventar og framdriftsmiddel (årer og seil).
3. Et skrog med inventar, framdriftsmiddel, og det utstyret som båten er bygd for å bruke/frakte.
4. Et skrog med inventar, framdriftsmiddel, utrustning og infrastrukturelle elementer på land (i første rekke naust, sjå/brygge og stø/vorr.)

Med ordet **båt** vil man i vernesammenheng forstå en båt som er komplett til nivå to ovenfor. Båten har det som trengs for å kunne fungere. Med en **utrustet båt** mener vi en båt som er komplett til nivå tre på lista, mens man med **fullstendig båt** vil vi forstå en båt etter nivå fire. Slike båter kan bare tas vare på i det naustet de hører hjemme i og som et integrert inventar, båt, bygnings- og landskapsvern.

En båt blir mer og mer interessant og verdifull som dokument når man tar med en stadig større del av det samlede produksjonsapparat og samfunnsmaskineri som båten i snever forstand har fungert sammen med.

Forbundet KYSTEN mener at den nasjonale verneplanen må ta opp diskusjonen om vernebegrepet og hva som skal legges i det. Hvis man begrenser vernebegrepet til å gjelde de to øverste nivåene, blir båten redusert til en gjenstand tatt ut av sin opprinnelige sammenheng. Det vil av den grunn være av stor betydning at den nasjonale verneplanen legger opp til at man også verner det man kaller en fullstendig båt. Det er bare på den måten man kan få god forståelse av båtens betydning. Verneplanen må velge ut noen miljøer som er representative for et område, en båttype og ulike funksjoner knyttet til båten.

Flytende kulturminner - vern gjennom bruk

Våre tradisjonelle båter står som kjent på land det meste av året, og spørsmålet blir hva lovgiverne legger i begrepet flytende. Forbundet KYSTEN har mottoet "Vern gjennom bruk" og mener det er en god måte å formidle og forvalte kulturminner på. Likevel innser vi at det

er en grense for hva som er forsvarlig forvaltning av en kulturhistorisk unik gjenstand. Noen båter blir så verdifulle som kildemateriale at de må settes på land permanent før de blir helt ødelagt.

Hva skjer hvis båten har status som verneverdig eller fredet før den settes på land og slutter å være et flytende kulturminne? Bevaringsprogrammet for fartøyer i dag gjelder bare flytende fartøyer, så hvis båten blir satt på land, så er den ikke lenger en del av bevaringsprogrammet. Riksantikvaren har gjort noen unntak og gitt støtte til å sikre båter på land, men det er unntak.

”Riksantikvaren vil imidlertid understreke at alternative verneformer i mange tilfeller kan være å anbefale. Det kan for eksempel være fordelaktig å sette enkelte fartøyer på land for å sikre kildeverdi/autentisitet på best mulig måte. Båter som oppbevares på land karakteriseres normalt som museumsgjenstander, og disse objektene har tradisjonelt vært museenes ansvar. Riksantikvaren har imidlertid bidratt økonomisk til enkelte landsettingsprosjekter i den senere tid.” (Riksantikvarens handlingsplan for fartøyvern 2002 – 2006, side 8)

Betingelsen om at et fartøy må være flytende for å kunne få støtte eller være med i en verneplan, er urimelig og direkte skadelig for mange kulturminner. Med et slikt krav vil det være fristende for båtieren å holde båten flytende langt utover hva som er forsvarlig for en kulturhistorisk gjenstand med stor kildeverdi. Myndighetene kan heller ikke bruke Kulturminneloven til å sikre båten nettopp ved å beordre båten på land for å sikre båten som kildemateriale for kommende generasjoner, som det står i innledningen til kulturminneloven.

I *Kulturminnevern – lov, forvaltning, håndhevelse, bind II* (Økokrims skriftserie nr 12 (2. utg., 2003)) skriver Jørn Holme at: *Fartøyer vil normalt være flytende, men det er ikke noe vilkår for fredning. En verneverdig båt kan bli satt på land, f. eks som utstillingsobjekt på et museum. Fredning er imidlertid lite aktuelt i slike tilfelle.* (side 137)

Forbundet KYSTEN mener at det vil være mest forsvarlig å beholde det mest verdifulle kildematerialet på land, og bygge replikaer som kan brukes på sjøen. Dette har vi allerede gode erfaringer med, og det viser seg å være den beste måten å skaffe seg kompetanse på både når det gjelder båtbygging og bruk. Båtbyggerne får på denne måten verdifull kunnskap ved å ha mulighet til å studere originalen. De har også mulighet til å eksperimentere med ulike byggemåter som kan være riktige. For brukerne vil det være langt mer hensiktsmessig å teste ut en replika, enn å sette et verdifullt kulturminne på sjøen som må behandles med den største forsiktighet. Med en replika kan man teste ut båtenes egenskaper under langt hardere værforhold.

Nasjonal verneplan for båter

Forbundet KYSTEN mener at vi i samsvar med ordbøker og tradisjon bruker ordene farkost og båt som samlebegrep. Ordet båt har i norsk dagligtale dobbelt betydning. Det brukes både som samlebenevnelse på alle slags farkoster og dertil om visse slags farkoster som er åpne og mindre enn jakt og jekt. Kulturminneloven benytter ordet båt som samlebenevnelse. Vi vil bruke ordet båt i begge betydninger slik at det går fram av sammenhengen hva som menes. Ordet fartøy er i ordbøker definert som farkost med dekk, større enn båt (i snever betydning) og mindre enn skip. Jakt er etter denne definisjonen fartøy, mens jekt er det ikke selv om største jekt er vesentlig større enn minste jakt.

Begrepsbruk ifølge Riksantikvarens handlingsplan for fartøyvern 2002 – 2006

- **Farkost** er en fellesbetegnelse for alle slags fremkomstmidler til bruk på sjø eller vann.
- I kulturminneloven brukes imidlertid betegnelsen **båt** som et fellesbegrep for alt fra små åpne robåter til store supertankere.
- **Fartøy** brukes om en dekket, ofte større farkost, i motsetning til små åpne båter.
- **Fartøyvern** brukes synonymt med bevaring av dekkede fartøyer i flytende tilstand.
- **Verneverdige skip** er en egen fartøykategori i sjøfartsdirektoratets regelverk. Det er i denne sammenheng kun Riksantikvaren som kan gi et skip status som verneverdig skip.
- **Vernete fartøyer** er en gruppe fartøyer som er underlagt antikvarisk bevaringsforpliktelser som resultat av bindene avtale mellom fartøyverneier og Riksantikvaren.
- **Bevaringsverdige eller verneverdige fartøyer** er fartøyer som anses å ha stor kulturhistorisk verdi uten at det nødvendigvis er underlagt antikvariske bevaringsforpliktelser.

Bruk av begrepet fartøyvern er begrensende slik det er definert ifølge Riksantikvarens handlingsplan for fartøyvern. Det samme vil det være hvis man fortsetter å bruke begrepet og lager en nasjonal verneplan for fartøyer. Da utelukker man store grupper av farkoster, som store skip og små, åpne båter. Benevnelsen fartøyvern har en lang tradisjon og er godt innarbeidet både hos myndighetene og hos folk flest. Begrepet er også innarbeidet i fagdokumenter og hele miljøet som holder på med fartøyer. Problemet med å fortsette med å bruke begrepet fartøyvern, er at begrepets innhold vanskelig lar seg endre til også å omfatte båter når de blir en del av en nasjonal verneplan.

Forbundet KYSTEN mener at man må ta konsekvensene av kulturminnelovens bruk av begreper og begynne å bruke benevnelsen båt der det er naturlig. Forbundet KYSTEN mener verneplanen bør hete "**Nasjonal verneplan for båter**". Det er en verneplan for ALLE og ikke bare for fartøyer i snever forstand. På samme måte ønsker vi å endre benevnelsen fartøyvern til benevnelsen **båtvern**. Fartøy brukes når man omtaler en dekket, ofte større farkost, i motsetning til små åpne båter.

Tidligere i artikkelen har vi sett på hvordan kulturminneloven har tatt båt i bruk som samlebenevnelse for alt fra skip til små, åpne båter og bruker benevnelsen i lovteksten. I Ansvarsforskriften brukes konsekvent benevnelsen båter i de sammenhenger der fredete båter omtales. I arkeologisk sammenheng brukes også begrepene båter og skip i større utstrekning enn det mer begrensede begrepet fartøyer. Arkeologene bruker som regel benevnelser som båtfunn og skipsfunn om arkeologiske oppdagelser under vann. Det er ikke

så rart da det i kulturminnelovens § 14 *Skipsfunn* kun brukes begreper som *gamle båter* og *skipsskrog*.

Da Norsk kulturminnefond fikk laget notatet kalt "Norsk kulturminnefond og bevaringsverdige farkoster", benyttet de begrepet farkoster i overskriften og gjennom hele notatet der kulturminnefondets engasjement beskrives. Det går klart fram av notatet at farkoster brukes fordi bruken av begrepet fartøy er for begrensende i forhold til å dekke hele saksfeltet. *"Målet med notatet er å gi Norsk kulturminnefond et bedre grunnlag for sitt fremtidige forhold til aktuelle aspekter ved bevaringsverdige farkoster og arbeidet med å bevare dem."* Bruken av begrepet farkoster er nødvendig for kulturminnefondet for også å kunne åpne opp for å gi støtte til åpne båter og skip.

Vernebegreper

Det må komme en opprydding og avklaring i forhold til begreper rundt vern og finne ut hvilke vernebegreper som er ønskelig og nødvendig for fremtiden. Når man lager en nasjonal verneplan på dette området for første gang, er det mulig og nødvendig og sette standard for hvilke begreper som skal gjelde i tiden fremover. Det er også litt forvirring i begrepsbruk rundt hva det er vi skal bevare. I statsbudsjettet skriver man at det er Norge som sjøfartsnasjon vi skal ta vare på. Andre steder er det kystfarten som skal bevares, mens skipsfart ikke bevares noen steder. Bruker man begrepet Norge som båtbrukende nasjon, så er det i tråd med kulturminnelovens § 14 og man utelukker ingen av de nevnte kategorier.



Nasjonalt register for verneverdige båter

Det står i mandatet for arbeidet med verneplanen at *"det skal utarbeides forslag til etablering av et nasjonalt register for verneverdige fartøy og fartøy av kulturhistorisk interesse."* Forbundet KYSTEN mener i den forbindelse at det ikke bør være tvil om at et nasjonalt register må opprettes. Det er helt nødvendig å ha et nasjonalt register over verneverdige båter hvis man skal ha mulighet til å vurdere hvilke som skal være med i en nasjonal verneplan.

En verneplan må rette seg mot en faktisk bestand av båter. Den første delen av arbeidet med selve planen må derfor være å registrere det som finnes av båter. Arbeidet med å finne fram til hvilke båter som bør være med og som bør sikres formalisert vern, har ofte tre faser:

1. Registrering
2. Vurdering – evaluering
3. Gjennomføring

Et register vil også være nødvendig i forbindelse med den lovpålagte oppgaven Riksantikvaren har etter kulturminneloven overfor båter eldre enn 50 år når det gjelder utførelse. Tidligere var utførelsgrensen 100 år og det var få fartøyer som trengte å søke om utførelse. Det vil endre seg, og i Riksantikvarens handlingsplan for fartøyvern 2002 – 2006 står det: *"Med innføring av 50-års grense vil antallet trolig bli adskillig større. Det vil derfor være viktig å få etablert et nasjonalt register over potensielle verneobjekter for at Riksantikvaren skal ha bedre oversikt over hvilke båttyper som ikke bør føres ut av landet."* (Side 17)

i samme handlingsplan skrev Riksantikvaren at: *"I inneværende planperiode(2002 – 2006) vil Riksantikvaren ikke prioritere fredning av åpne båter så lenge de aktuelle eksemplarene er tilfredsstillende sikret og konservert av eier. På sikt bør imidlertid utarbeides en landsomfattende fredningsplan også for fartøyer."* (side 26)

Listen over verneverdige fartøyer som Riksantikvaren har i dag, er eierinitiert og består stort sett av fartøyer som har søkt om midler hos Riksantikvaren. Forbundet KYSTEN ønsker imidlertid en aktiv forvaltning innen båtvernet, der myndighetene aktivt undersøker hva slags båter som finnes langs kysten og hvilken kulturhistorisk verdi båtene har. For å kunne drive aktiv forvaltning, må det foreligge en oversikt og kartlegging av båter av kulturhistorisk interesse. Et register for båter må inneholde alle slags båter, alle tradisjoner, alle typer, alle kategorier og alle størrelser.

Det er viktig at man får laget et godt register som også omfatter de båtene som er i museal varetekt. Forbundet KYSTEN mener det må nedsettes en arbeidsgruppe som kan lage et godt begrepsapparat. Det er viktig at man diskuterer hvilke kriterier som skal legges til grunn for valget av båter som skal med i det nasjonale registeret. Verneverdi og utvelgelseskriterier er beskrevet i et hefte laget av Riksantikvaren og det gir gode retningslinjer om hva man bør legge vekt på i utvelgelsen av kulturminner.

Det offentlige må ta en aktiv rolle i å få laget et register og søke de miljøer som kan hjelpe dem med en slik oversikt. Både Norsk Forening for Fartøyvern og Forbundet KYSTEN har kjennskap til en rekke båter som bør være med i et nasjonalt register. Det at en båt blir oppført i det nasjonale registeret, gir ikke automatisk noen vernestatus. Det må gjøres et fredningstiltak i hvert enkelt tilfelle.

Forbundet KYSTEN har vurdert alternativer til å registrere de åpne båtene i et nasjonalt register for fartøyer, men finner de andre løsningene som mindre egnet. Begrunnelsen for dette er som følger:

- For det første må man da definere hvilke båter som skal i det ene eller det andre registeret. Da vil man fort komme inn i diskusjoner om hvilke kriterier som skal være utslagsgivende for utvelgelsen.
- For det andre skaper man et skille mellom grupper av båter og det kan føre til at noen båttypen blir høyere prioritert enn andre. Det er slik det fungerer i dag. Vi har en offentlig forvaltning rettet mot fartøyene, mens åpne og små båter faller utenfor. Hvis man skal operere med to forskjellige registre, vil denne forskjellsbehandlingen sementeres enda mer.
- For det tredje så oppstår spørsmålet om det offentliges ansvar og hvilket departement registeret skal ligge under. Det er u hensiktsmessig og vanskeliggjør oversikten dersom man må lete i dokumenter hos flere departementer for å finne nødvendige opplysninger.

Et nasjonalt register for verneverdige fartøyer må nødvendigvis bli omfattende og det vil kreve ressurser å få det på plass. Det er imidlertid viktig for Norge som kyst- og båtbrukende nasjon å få kartlagt noen av de viktigste kulturminner landet har. Det vil være en unngjeldelsessynd hvis ikke vernemyndighetene benytter denne unike sjansen som arbeidet med nasjonal verneplan byr på. Vi minner om at det også finnes en stortingsmelding som ligger i bunnen for arbeidet, og at regjeringen støtter arbeidet. En større mulighet for å endre uheldig praksis får man neppe.

Når det gjelder båter som bør være med i et nasjonalt register, så finnes det allerede en oversikt over båter som museene har i sin varetakt. Listen gir en pekepinn om hvilke båter museene har, men er ikke godt nok dokumentert til at listen kan legges til grunn for utvelgelse av verneverdige båter. Forbundet KYSTEN kan skaffe oversikt over hva kystlagene disponerer. Hvis det er behov for hjelp i en lokal/regional registrering, så har organisasjonen 112 kystlag som kan hjelpe til. Det vil trolig være en rimelig overkommelig oppgave å få en oversikt over båter både i museer, i kystlag og i privat eie.

SEFRAK-registeret

Innenfor bygningvern har man SEFRAK-registeret som har registrert alle bygninger fram til år 1900. Registeret tar for seg alle slags bygninger og skiller ikke på størrelse, byggemåte, materialvalg, eller liknende. Den har en verdinøytral tilnærming med unntak av aldersbegrensningen. I dag inneholder SEFRAK ca. 500 tusen objekter, hvorav 400 tusen er bygninger som fortsatt står.

I kulturminneplanleggingen danner SEFRAK-registeret et viktig grunnlagsmateriale. En evaluering, der bygningene blir inndelt i verneklasse A, B eller C, gjør registeret mer rasjonelt i praktisk bruk.

Klasse A: Verneverdige bygninger med et fredningspotensial.

Klasse B: Verneverdige bygninger som er aktuelle for spesialregulering

Klasse C: Bygninger som kun bør underlegges plan- og bygningslovens generelle bestemmelser.

Et nasjonalt register for båter og fartøyer vil bli atskillig mindre enn SEFRAK-registeret, men grunnlaget for å ha et register er det samme. Et nasjonalt register for båter og fartøyer vil danne et viktig grunnlagsmateriale. Inndelingen som SEFRAK bruker for å kategorisere bygninger, kan være en modell for fartøyer også, og lette den praktiske bruken av registeret.

Organisering

Hovedansvaret for å ta vare på fredete eller verneverdige båter og fartøyer ligger hos eierne. Det offentliges oppgave er å bidra med virkemidler til eierne slik at de blir i stand til å ta ansvar for kulturminneverdiene som ligger i båten eller fartøyet.

Det er Miljøverndepartementet (MD) som har hovedansvaret for politikktutviklingen for kulturminnevernet, og derigjennom ansvaret for fartøyvernet. Det betyr at MD har ansvar for overordnede handlingsplaner og system for resultatoppfølging av båter og fartøyer.

Riksantikvaren er Miljøverndepartementets rådgivende og utøvende faginstans med ansvar for å følge opp den nasjonale politikken for fartøyvernet. Nasjonale miljømyndigheter har gjennom kulturminneloven et særskilt ansvar for å sikre tilstrekkelige virkemidler for fredete kulturminner og legge til rette for at lokale og regionale aktører kan utføre sine oppgaver.

Etter kulturminneloven har fylkeskommunene og Sametinget ansvaret for å følge opp kulturminnepolitikken.

Fartøyvernet har en litt annen ansvarsfordeling enn det som er vanlig innen kulturminneforvaltningen ved at fylkene og Sametinget ikke har fått fordelt noe ansvar for fartøyvern. All behandling av fartøyvernsaker skjer sentralt hos Riksantikvaren. Begrunnelsen for denne praksis er at det ikke er nok kompetanse i fylkene til at de kan foreta de vurderinger som skal til i fartøyvernsaker.

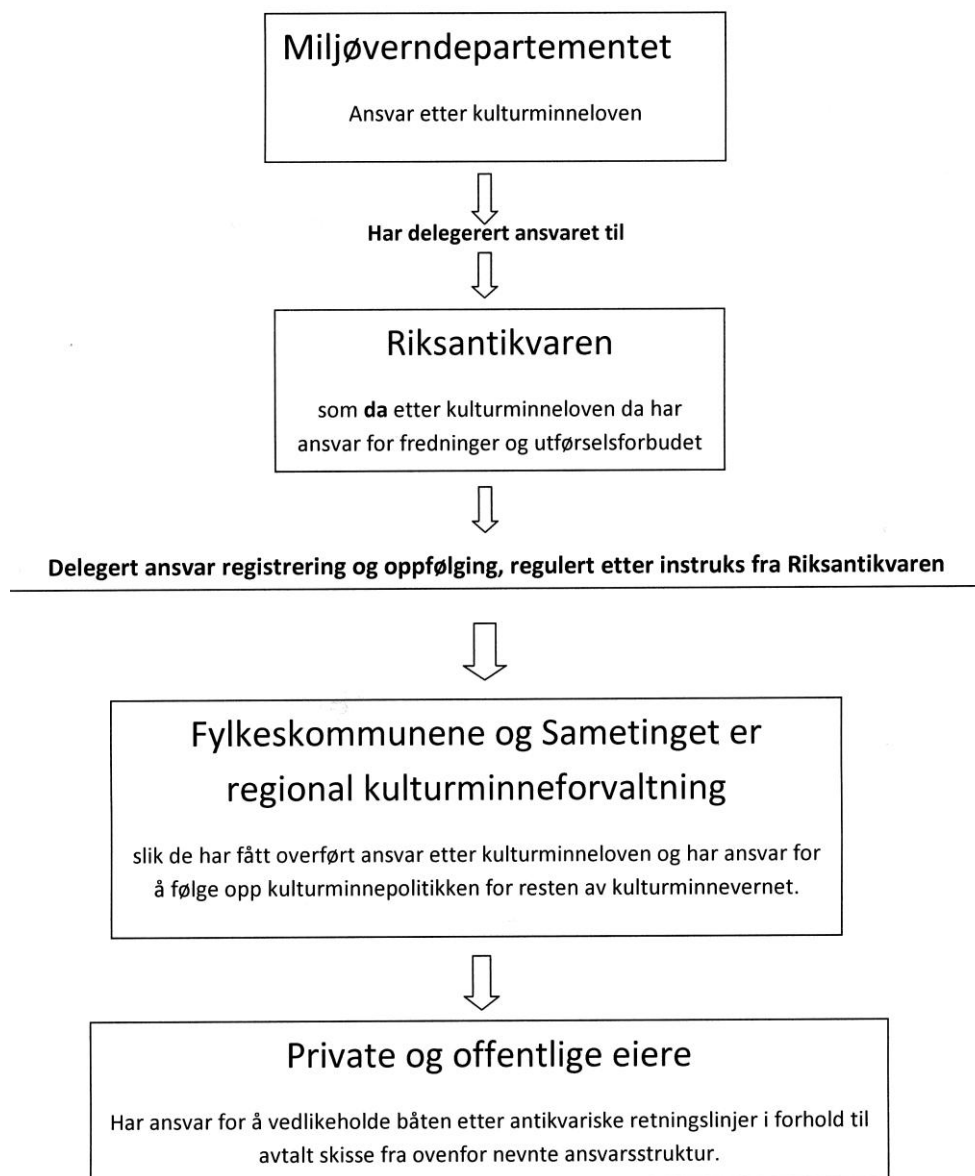
Forbundet KYSTEN mener at man ved å flytte ansvaret for båtvernet til fylkene og Sametinget på lik linje med det øvrige kulturminnevernet, vil utvikle en bredere kompetanse innen båtvern enn det som finnes i dag. Eierne av båtene vil kunne henvende seg til en forvaltning som er nærmere deres tilholdssted. Videre ser vi muligheter for at det kan lages fylkesplaner med oversikt over de båter og fartøyer som er av stor kulturhistorisk verdi i de respektive fylkene. Dette kan bli gode planredskaper for å få et representativt utvalg av båter og fartøyer der det geografiske aspekt er godt ivaretatt.

Det kreves engasjement og samarbeid mellom myndighetene og aktører som frivillige organisasjoner, museer og private eiere for å få til en effektiv, bærekraftig og helhetlig kulturminneforvaltning. Det vil man oppnå på en bedre måte hvis fylkeskommunen får en mer sentral rolle i utøvelsen av kulturminneforvaltningen overfor fartøyvernet.

Gjennom en slik organisering vil fartøyvernet oppå ett av delmålene med verneplanen, som er å harmonisere fartøyvernet med det vanlige kulturvernet.

Modell over ansvaret for båter

Formelt ansvar etter kulturminneloven



Sektoransvaret for fartøyvernet

I mandatet for arbeidet med verneplan for fartøyer står det at det blant annet skal *”foretas en avgrensning av sektoransvaret på fartøyvernområdet”*.

Avklaring av sektoransvaret

Forbundet KYSTEN tolker kulturminneloven slik at båter uansett størrelse ligger innunder sektoransvaret til Miljøverndepartementet på fartøyvernområdet. Det er prinsipielt det viktigste punkt for organisasjonen å få avklart hvilket departement som har ansvaret for de båter som etter loven blir definert som kulturminner. Fram til nå har dette punktet vært uklart og ansvaret for båtene har falt mellom to departementer. Mangelen på klare ansvarsforhold har ført til at det har vært vanskelig å arbeide målrettet for å bedre båtenes kår.

Når man skal foreta en avgrensning av sektoransvaret på fartøyvernområdet, er det viktig at det blir en sammenheng mellom lovgivning og forvaltning.

Fartøyvernet vokste fram som en vernedisiplin i en tid da man hadde fokus på de dekkede fartøyene, og behovet for å få sikret dem var stort. *”Statens ansvar ble definert å være knyttet til et mindre utvalg dekkede fartøyer i drift. Slik falt båtene utenfor under henvisning til at de representerte så små bevaringsmessige utfordringer at de måtte anses som private anliggender, dersom de ikke allerede var på museum og sådan kunne betraktes som Kulturdepartementets ansvar.”* (Arisholm, side 3)

Den holdningen som her beskrives har vært rådende helt fram til i dag. Det at båtene har en størrelse som tilsier at de er overkommelige for privatpersoner å vedlikeholde, er ikke noe argument i forhold til båtenes kulturhistoriske verdi. Heller ikke argumentet om at det er så mange båter på museum er noe godt argument når man skal vurdere deres verdi. Vi har foreløpig et stort antall eksemplarer av mindre dekkede båter og åpne båter langs kysten, men de fleste av dem er fra en tid da det fortsatt ble produsert et stort antall trebåter. Mange av disse kulturminnene er ikke-fornybare, og må behandles deretter.

Miljøverndepartementet har et sektorovergripende ansvar for at de andre departementene tar vare på sine kulturminner. Det gjelder først og fremst de kulturminner som det offentlige selv eier eller disponerer. Det innebærer at dersom et departement eier en båt og båten blir fredet, er det departementet som har ansvaret for at båten blir tatt vare på.

Kultur- og kirke departementet og ABM-utvikling

I Riksantikvarens handlingsplan for fartøyvern står det: *”Når det gjelder de verneverdige åpne båtene har dette tradisjonelt vært betraktet som museenes ansvarsområde. Det finnes relativt gode oversikter over de viktigste museumseksemplarene, men det ville trolig vært fordelaktig om dette materialet også ble lagt inn i riksantikvarens database. Et annet alternativ kan være at de maritime museene i fellesskap etablerer sin egen skreddersydde database/register. Riksantikvaren vil ta initiativ overfor Norsk museumsutvikling for å drøfte dette spørsmålet.”* (Side 27)

Norsk museumsutvikling er nå nedlagt og vi har fått ABM-utvikling istedenfor. ABM-utvikling er en underliggende etat til Kultur- og kirkedepartementet (KKD) og de har fått forvaltningsansvaret for skværriggerne av departementet. ABM-utvikling har et overordnet ansvar for museene, men ikke noe forvaltningsansvar. Det betyr at ABM-utvikling ikke har ansvar for båter og fartøyer eller andre kulturhistoriske gjenstander som museene eier. Det har ikke vært samtaler mellom Riksantikvaren og ABM-utvikling angående en overordnet plan for de åpne båtene, slik det blir antydnet at det skulle tas initiativ til. ABM-utvikling har heller ikke fått noen forespørsel om å uttale seg om dette i forbindelse med nasjonal verneplan for fartøyer. KKD har heller ikke hatt konkrete samtaler om etablering av database/register over båter.

Det er opprettet to nettverk av museer som retter seg mot maritim virksomhet. Det er nasjonalt museumsnettverk for kystkultur og nasjonalt museumsnettverk for sjøfart. Ingen av nettverkene har intensjoner eller arbeider overordnet med båter eller fartøyer. Det er heller ingen initiativ på noen nivåer innen museumssektoren om å få laget en database/register eller på annen måte få oversikt over båter. I alle tilfeller ville en slik registrering begrense seg til museene.

Konklusjonen blir at det er opp til det enkelte museum å finne løsninger for å ta vare på den eller de båter som museet har i sin varetakt. Museene har ikke noe sted å henvende seg for å få en vurdering om en båt de ønsker å ta inn i samlingen har stor kulturhistorisk verdi eller om båttypen er hyllevare rundt om på museene.

Museene

I NOU 2002: 1 "Fortid former framtid", ble museenes rolle i kulturminnearbeidet tatt opp til diskusjon. Der gikk det fram at både museums- og kulturminnesektoren hadde flere felles overordnede mål innen kulturminnefeltet. De arkeologiske landsdelsmuseene og sjøfartsmuseene har med bakgrunn i kulturminneloven i lang tid vært en del av den offentlige kulturminneforvaltningen. De andre museene er imidlertid selvstendige aktører i forhold til arbeid for og samarbeid med den offentlige kulturminneforvaltningen.

I St. meld. nr. 16 "Leve med kulturminner", står det under strategier og tiltak for museene at: *"Departementet skal legge til rette for at museene kan ha aktiv rolle i arbeidet med å følge opp den nye kulturminnepolitikken."* (side 72) Det betyr at Miljøverndepartementet må legge til rett for at museene kan ta vare på sine båter i forhold til de retningslinjer som nasjonal verneplan legger opp til. I forbindelse med båtene blir museene spesielt viktige i og med at det er over tusen båter fordelt på over 150 museer. Museene eier også over 30 % av fartøyene som har status som verneverdige i følge listene til Riksantikvaren.

Selv om ansvaret for de åpne båtene blir lagt til Riksantikvaren, vil det fremdeles være en arbeidsdeling mellom vernemyndighetene og museene. Riksantikvaren vil ha ansvar for alle båter med nasjonal vernestatus, mens museene står for det generelle vernet av båtene.

Kompetansebehov

En avgjørende faktor for at man skal lykkes med en nasjonal verneplan for båter, er at man dekker det kompetansebehov som trengs for å kunne ta vare på båtene på en forsvarlig måte. De områder som det vil trengs virkemidler for å dekke kompetansebehovet er:

- Fartøyvernkompetanse i fylkene
- Håndverkskompetanse
- Dokumentasjonskunnskap
- Kunnskap knyttet til drift av fartøyene

Planen skal også inneholde en strategi for sikring og vedlikehold. Det vil være et mål at båtene og fartøyene skal settes i stand i løpet av 20 år. For å nå de målene, må man ha en strategi for hvordan man skaffer seg nok kompetanse innen håndverk og de andre punktene nevnt overfor for å kunne lykkes.

Fartøyvernkompetanse i fylkene

Det viktigste argumentet som fremmes for ikke å legge *fartøyvernet* til fylkene, er mangelen på kompetanse i fylkene når det gjelder *fartøyvern*. Det er sikkert riktig at det er mangel på kompetanse, men det kan ikke være det som skal forhindre en utvikling av *fartøyvernet* i en mer regional retning, der beslutningstakerne sitter nærmere eierne av *fartøyene*. Problemet med mangelfull *fartøyvernkompetanse* må løses gjennom flere ulike virkemidler og opparbeidelse av nok kompetanse over tid. Det må være en gradvis delegering av ansvar til fylkene etter hvert som kompetansen om *fartøyvern* kommer på plass. En mulighet er at Riksantikvaren bruker sin tid på å få økt kompetansen i fylkene, slik at mer av saksbehandlingen i *fartøyvernsaker* etter hvert skjer på fylkesnivå.

Alle fylkene har i dag kunnskap om kulturvern og har lagt til rette for å kunne behandle søknader og annet som er delegert til dem ifølge kulturminneloven og ansvarsforskriften. Det medfører at fylkene kjenner sitt ansvar og vet hva som kreves av kunnskap for å kunne gi en fullgod behandling av søknader om støtte til ulike arbeider knyttet til et kulturminne. Der fylkene ikke selv sitter inne med kompetansen til å kunne gjøre en fullgod behandling, innkaller de ekspertise fra noen som har kunnskapen. På landsbasis er Norsk Institutt for Kulturminneforskning en institusjon som har stor kunnskap om mange sider ved restaureringsarbeid. Det er lokale bedrifter og håndverkere, riksantikvaren og museumsfolk som kan trekkes inn som rådgivere i de enkelte tilfeller.

Håndverkskompetanse

I stortingsmelding nr. 16 – Leve med kulturminner, leser vi at: *”Båter og båtbygging har også stått sentralt i den samiske historien. Det er derfor en særlig utfordring å ta vare på samiske båter og båtbyggertradisjoner.”* (s. 34) Det er det eneste som står om båtbygging i stortingsmeldingen, og det er bemerkelsesverdig når man vet at det er i bygging og bruk av de små, åpne båtene ligger mye raffinert og verdifull kunnskap. Samene har en spesiell båtbyggertradisjon, men det har de i resten av landet også.

Båtene krever først og fremst trebåtbyggerkompetanse. Det er i særklasse flest trebåter som er tatt vare på. Det er viktig å opprettholde et visst antall båtbyggerier jevnt fordelt langs kysten, slik at man får tatt vare på de ulike geografiske måtene å bygge tradisjonelle båter på. Det er også viktig å ha gode ordninger for utdanning av trebåtbyggere gjennom yrkesutdanning eller lærlingordninger som fungerer i forhold til det behov som finnes. Det må legges til rette for at en bredere kunnskap om lettere reparasjoner og vedlikehold skal nå ut til et større antall interesserte mennesker og i museene.

Det er 38 båtbyggere som har registrert seg i det nasjonale registeret over håndverkere hos Norsk handverksutvikling. Det nasjonale registeret har vært i drift siden oppstarten i 1987 og deler av innholdet er tilgjengelig på internett. Det er imidlertid ikke alle trebåtbyggere som er registrert i handverksregisteret. På en internettside kalt "Trebåtbyggerier i Norge", laget og oppdatert av Jeppe Jul Nielsen, er det registrert 120 personer og steder der det bygges trebåter i landet. Det er imidlertid stor forskjell på antall båtbyggere som bygger de ulike typer tradisjonelle båter. Nordlandsbåtene og noen av de vestnorske båttypene som oselver, strandebarmen og geitbåter, har en god stamme med båtbyggere som kjenner båttypen og det bygges nye hele tiden. Det gjør at man kan si at de båttypene ikke er truet i nær framtid.

Det er 15-20 av disse bedriftene som har status som lærebedrifter. Det er fylket som har oversikten og godkjenner lærebedrifter. Lærebedriftene blir strøket hvis de ikke har hatt lærlinger de to siste årene. I tillegg kan opplæringskontorene være alternativer til lærebedrifter. I så fall er det opplæringskontorene som sitter med ansvaret, mens opplæringen skjer i en bedrift.

Norge har skrevet under på UNESCOs konvensjon om å ta vare på den immaterielle kulturarven. Det forplikter og gjør at håndverk bør innlemmes i en verneplan for fartøyvern. Det er spesielt håndverk som er knyttet til bygging av båter og bruk av båter. Ideen om å få båtbygging inn på UNESCOs verdensarvliste er lansert og kan være en måte å sikre håndverket for framtiden.

Opplæring og utdanning av båtbyggere må inngå som en del av strategien for sikring og vedlikehold. Vi må ha nok båtbyggere med kompetanse innen kulturvern for å kunne sikre båtene på en forsvarlig måte.

En verneplan for båter må ha en strategi for å sikre at det til enhver tid er nok kompetente håndverkere til kunne vedlikeholde den faglige standarden i restaurerings- og vedlikeholdsarbeidet av de verneverdige båtene. For å få det til, mener Forbundet KYSTEN at verneplanen bør komme med tiltak:

- Det opprettes en stipendieordning for å få rekruttert og opplært nye båtbyggere i de gamle håndverkstradisjonene knyttet til båtbygging.
- Det må opprettes forskningsstipendier som kan utdeles til etablerte båtbyggere slik at de kan dokumentere og lære seg båtbyggerteknikker som trengs i restaureringsarbeid.
- Arbeide for å få båtbygging godkjent som et bevaringsverdig håndverk og få det inn på UNESCOs liste.

- Vernemyndighetene må ha et nært samarbeid med utdanningsinstitusjonene som har ansvar for utdanning av båtbyggere og sørge for at faget til enhver tid er tilgjengelig.
- Utvikle opplæringskurs for båteier som ønsker å lære seg å vedlikeholde båten på en forsvarlig måte.

Fartøyvernsentrene

Fartøyvernsentrene må ha en viktig rolle knyttet til bevaring og vedlikehold av håndverk som er på vei til å dø ut. Det er ikke alle håndverk som har et så stort kundegrunnlag at de klarer å livnære seg av virksomheten. En kartlegging og dokumentasjon av håndverk og hvilke behov de har for ekstraordinære tiltak for å holdes i hevd, må være et av fartøyvernsentrenes oppgave.

”Sentrene har blant annet som oppgave å dokumentere og restaurere verneverdige fartøy og dokumentere og videreføre viktige håndverkstradisjoner og håndverksteknikker som er i ferd med å forsvinne.” (St. meld. 16, s. 34)

Fartøysentrene vil også være sentrale på mange områder i forbindelse med en nasjonal verneplan. *”Arbeidet med verneplan for fartøy er i gang, og den vil ligge ferdig i 2009. Planen skal bl.a. gi grunnlag for å velge ut fartøy som skal sikrast varig vern og definere relevante bevaringsmetodar og verkemiddel for å gjennomføre vernet. Dette blir bl.a. gjort gjennom tre nasjonale senter for fartøyvern; Hardanger fartøyvernsenter, Nordnorsk fartøyvernsenter og båtsamling i Gratangen for bevaringsoppgåver knytte til trefartøy, og Bredalsholmen dokk og fartøyvernsenter ved Kristiansand for arbeid med stålskip.”* (St.prp.nr. 1. Miljøverndepartementet 2009, side 81)

Oppmåling og dokumentasjon

Det har foregått en del dokumentasjon og oppmåling av båter langs kysten. Bernard Færøyvik begynte i 1920-årene systematisk å lage oppmålingstegninger og samle inn representative eksemplarer av gamle båter til museer. Han etterlot seg et arkiv på rundt 100 båtoppmålinger og et stort antall båter bevart i museene. Etter ham har det vært flere som har lagt ned et stort arbeid i å måle opp og dokumentere båter. Arne Emil Christensen har målt opp rundt 55 båter. Kristian Kielland, Øystein Ormbostad og en hel del andre har også bidratt med gode dokumentasjoner som i dag danner kjernen i det vi har av tegninger av tradisjonelle åpne båter. Det gjør at det finnes materiale om båtdokumentasjon og tradisjonsinnsamling rundt i forskjellige museer og samlinger. Man regner med at det er over 200 båter som er oppmålt og dokumentert. Det som gjenstår er å få laget en oversikt og gjort båtdokumentasjonen mer tilgjengelig.

Tegninger, foto og modeller kan aldri erstatte originalbåten, verken som opplevelse eller som fullgodt kildemateriale for fremtidig forskning. Det er likevel verdifullt å ha en god dokumentasjon av båter som ikke kan bevares. Det vil være et stort kompetansebehov for å få en god dokumentasjon i fremtiden. Opplæring og enkle håndbøker i oppmåling må til for at man skal ha med seg dokumentasjonsaspektet. Museene er spredt langs hele kysten og vil kunne være gode støttespillere for å få målt opp flere båter.

Støtteordninger

Når myndighetene går inn og freder et objekt, som for oss vil være båter, så overstyrer myndighetene den enkelte eiers råderett over objektet. Det legges føringer for hva som kan gjøres med objektet, og som kompensasjon for ekstra utgifter får eieren av objektet støtte til å istandsette eller vedlikeholde objektet i forhold til gitte retningslinjer. Økonomi er med andre ord et viktig styringsredskap i kulturminnevernet. Riksantikvarens økonomiske virkemidler er tilskuddet til fartøyvern under post 74.

Hvis båtene blir en del av Riksantikvarens ansvar på lik linje med resten av fartøyvernet, er det naturlig at utgiftene med å effektivere en verneplan der åpne båter er inkludert, faller innunder posten for Fartøyvern hos Riksantikvaren. Post 72 Fartøyvern må imidlertid økes i forhold til de utvidete rammene som nasjonal verneplan for fartøyer trekker opp.

Subsidiært må det lages en egen finansieringsordning for åpne båter som kommer med i budsjettet til Miljøverndepartementet. Da vil man imidlertid gå bort fra en normalisering av fartøyvernet i forhold til resten av kulturminnevernet og skape unødig byråkrati.

Kulturminnefondet har åpnet for støtte til restaurering av båter uavhengig av om den ligger på vann eller til lands. Riksantikvaren bør gjøre det samme. Kulturminnefondet har hatt en grundig gjennomgang av sin støtteordning til fartøyvern før de kom fram til at båter skal behandles på lik linje med fartøyer.

Det bør også vurderes om man kan gi støtte som utløser frivillig arbeid over posten, slik Statskonsult anbefaler.

Det som er spesielt innen fartøyvernet, er de frivilliges innsats for å ta vare på fartøyene. I en rapport som Statskonsult laget om *"tilskudd til kulturminnevern"*, der bl.a. tilskuddsordningen til fartøyvern ble evaluert, beskrev de fartøyvernet som: *"Fartøyvern er et spesielt område innenfor kulturminnevernet fordi man i liten grad har eiere i tradisjonell forstand. Båtene eies ofte av foreninger eller stiftelser og er for en stor del avhengig av frivillig og uegennyttig arbeid"* (side 20)

Et resultat av Statskonsults observasjon av den store frivillige innsatsen innen fartøyvernet, var at de mente det burde få betydning for hvordan man fordeler midlene fra posten som går til fartøyvern. *"Statskonsult anbefaler å vurdere om tilskuddsordningen kan brukes mer strategisk bl.a. for å utløse frivillig arbeid."* (side 30)

Riksantikvarens handlingsplan for Fartøyvern bedømmer eierforholdene til fartøyene til å være: *"Om lag halvparten av de vernede fartøyene er organisert som ideelle stiftelser, foreninger, kystlag og lignende, mens en god del eies også av museer (31 %) og privatpersoner (17 %). Uansett eierform/organisasjonsform er den frivillige innsatsen helt avgjørende for bevaringsarbeidet.* (Side 9)

Norsk kulturminnefond

Norsk kulturminnefond gjennomførte i 2007 en vurdering av sin virksomhet og i den forbindelse hadde de en evaluering av sitt fartøyvernarbeid. Fondet hadde fram til da fulgt Riksantikvarens praksis og kun gitt støtte til de fartøyer som stod på Riksantikvarens liste over verneverdige fartøyer. Fondet hadde tatt utgangspunkt i en etablert ordning og i forbindelse med evalueringen av fondets virksomhet, tok de opp til vurdering om hvor langt fondet burde følge Riksantikvarens praksis innen fartøyvernet.

Kulturminnefondet fikk i 2007 laget et utkast til betenkning om ”*kulturminnefondet og bevaringsverdige farkoster.*” Etter evalueringen av fondets fartøyvernarbeid, ble konklusjonen å innføre en ny praksis angående hvilke farkoster som kan få støtte fra fondet. De gikk bort fra Riksantikvarens innarbeidete praksis om at de som var berettiget tilskudd kun var dekkede farkoster, fortrinnsvis i drift, og som var minst 12 meter lange.

Kulturminnefondet mener at alle kulturhistoriske interessante båter i prinsippet er berettiget offentlig støtte. Det betyr at fondet gir støtte til båter uansett størrelse og alder, med eller uten dekk og om båtene er flytende eller ligger på land. Kulturminnefondet bygger sin argumentasjon på kulturminnelovens definisjon av hvilke båter som etter loven er kulturhistorisk interessante og kan fredes. Fondet ønsker å likestille arbeidet med kulturminner på land og kulturminner som er bygget for bruk på vann og sjø. Det betyr at størrelse og byggemetoder ikke skal være avgjørende om et kulturminne skal være berettiget støtte eller ikke.



Litteraturliste

Arisholm, Torstein, Norsk kulturminnefond og bevaringsverdige farkoster, utkast til betenkning, Oslo, mars 2007.

Berge, Geir, Uryddige individualister i flokk. Forbundet KYSTEN gjennom 25 år, Forbundet KYSTEN 2004.

Christensen, Arne Emil, Gamle norske trebåter. Bevaring og vedlikehold, Norske båter, bind VI, Grøndahl Dreyer 1992.

Eldjarn, Gunnar og Jon Godal, Vern eller forbruk av kulturarv?, Tidsskriftet KYSTEN, nr. 1-1993.

Hole, Arne Reidar, Båter og kystfolk, Aschehoug 2007.

Holme, Jørn (red.), Kulturminnevern – lov, forvaltning, håndhevelse, bind II, Kulturminneloven med kommentarer. (Økokrims skriftserie nr. 12, 2. utg.), 2003.

Miljøverndepartementet, Oversikt over behovet innenfor fartøyvernet, 1984.

Miljøverndepartementet, St. meld. nr. 16 (2004 – 2005) Leve med kulturminner, 2005.

Miljøverndepartementet, Kulturminneloven, Lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner, med endringer senest 3. mars 2000, nr. 14.

Norsk museumsutvikling, Om kulturvern ved kyst og strand, nr. 4 2000.

Riksantikvaren, Femårs (1996 – 2000) handlingsplan for fartøyvernet, 1995.

Riksantikvaren, Riksantikvarens handlingsplan for fartøyvern 2002 – 2006, 2002.

Statskonsult, Tilskudd til kulturminnevern. Evaluering av tre tilskuddsordninger under kapittel 1429 Riksantikvaren, juli 2005.

Vedlegg:

Avskrift av kulturminneloven med endringer senest 3. mars 2000 nr. 14

Kap. IV. Skipsfunn og fartøyvern

Overskriften endret ved lov 3. mars 2000 nr. 14.

§ 14. Skipsfunn

Staten skal ha eiendomsretten til mer enn hundre år gamle båter, skipsskrog, tilbehør, last og annet som har vært ombord eller deler av slike ting når det synes klart etter forholdene at det ikke lenger er rimelig mulighet for å finne ut om det er noen eier eller hvem som er eier.

Vedkommende myndighet etter loven her kan – uten hensyn til hvem som eier - grave fram, flytte, granske og ta opp ting som er nevnt i første ledd og sette i verk andre tiltak for å verne eller ta hånd om tingen. Slike tiltak, eller andre tiltak som kan skade tingen, kan verken eieren eller andre sette i verk uten tillatelse fra vedkommende myndighet, eventuelt på visse vilkår. Eier eller bruker av grunnen skal så vidt mulig varsles før tiltak etter dette ledd iverksettes. Bestemmelsene i § 9, § 10 og § 11 annet ledd får tilsvarende anvendelse.

Finner av ting nevnt i første ledd plikter å melde funnet til vedkommende politimyndighet på stedet eller til vedkommende myndighet etter loven her. Når staten er eier kan vedkommende myndighet - etter at funnet er undersøkt – overlate det helt eller delvis til finneren eller grunneieren.

Departementet kan skjønnsmessig fastsette en finnerlønn. Paragraf 13 tredje ledd får tilsvarende anvendelse. Som finner regnes den som påviser et tidligere ukjent funn og gir melding om dette, jfr. tredje ledd.

§14a. Fredning av båter

Departementet kan frede båter av særlig kulturhistorisk verdi. Fredningsvedtaket omfatter fast inventar og utstyr. Når særlige grunner tilsier det, kan også større løst inventar medtas. I slike tilfeller må hver enkelt gjenstand særskilt spesifiseres.

I fredningsvedtaket kan departementet forby eller på annen måte regulere alle typer tiltak som er egnet til å motvirke formålet med fredningen.

Vedtaket om fredning skal om mulig avmerkes i vedkommende skipsregister. Bestemmelsene i §§ 15a og 22 nr. 4 gjelder tilsvarende. §§ 16 – 18 kommer til anvendelse så langt det passer.

Tilføyd ved lov 3. mars 2000 nr. 14

Mandat for arbeidet med verneplan for fartøy

1. Bakgrunn

Mandatet er en oppfølging av føringer gitt i:
st.meld. nr. 16 (2004-2005) Leve med kulturminner,
innst. S. nr. 227 (2004-2005) Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om Leve med kulturminner,
Politisk plattform for en flertallsregjering utgått av Arbeiderpartiet, Sosialistisk venstreparti og
Senterpartiet (Soria-Moria-erklæringen) og
tildelingsbrevene for 2006 og 2007 fra Miljøverndepartementet til Riksantikvaren.

2. Formål og innhold

Formålet med arbeidet med Nasjonal verneplan for fartøy skal være å utvikle en strategi for hvordan et representativt utvalg fartøy kan gis et varig vern. Strategien skal gi grunnlag for å velge ut fartøyer som skal sikres varig vern og å definere relevante metoder og virkemidler for å gjennomføre vernet. Som ledd i arbeidet skal det blant annet:

- gis en gjennomgang av fartøyvernets historie og en omtale av status for fartøyvernet,
- foretas en avgrensning av sektoransvaret på fartøyvernområdet,
- avklares hvordan hensynet til små, åpne båter best kan ivaretas,
- utarbeides forslag til etablering av et nasjonalt register for verneverdige fartøy og fartøy av kulturhistorisk interesse,
- utarbeides en plan for fredning av spesielt verneverdige fartøy og
- utarbeides en handlingsplan for gjennomføring av arbeidet.

3. Delprosjekter

Som del av arbeidet skal:

Norsk forening for fartøyvern gis i oppgave å utrede eiernes rolle i fartøyvernet og

Forbundet KYSTEN gis i oppgave å utrede hvordan hensynet til små, åpne båter best kan ivaretas.

4. Arbeidsform

Hovedansvaret for arbeidet med verneplanen skal ligge hos Riksantikvaren. Arbeidet skal gjennomføres i samarbeid med en referansegruppe bestående av representanter fra:

Norsk forening for fartøyvern,

Forbundet KYSTEN,

Fartøyvernsentrene,

Ordinære båtbyggerier/-verksteder,

ABM-utvikling,

Fylkeskommunen,

Sjøfartsdirektoratet,

Fiskeridirektoratet,

Samferdselssektoren.

5. Tidsramme

Arbeidet skal gjennomføres innenfor en tidsramme på 18 måneder.