

NASJONAL VERNEPLAN

for **FARTØY** 2010 - 2017

Riksantikvaren er direktorat for kulturminneforvaltning og er faglig rådgiver for Miljøverndepartementet i utviklingen av den statlige kulturminnepolitikken. Riksantikvaren har også ansvar for at den statlige kulturminnepolitikken blir gjennomført og har i denne sammenheng et overordnet faglig ansvar for fylkeskommunenes og Sametingets arbeid med kulturminner, kulturmiljøer og landskap.





NASJONAL VERNEPLAN FOR FARTØY

2010 - 2017

ISBN 978-82-75-74063-0

Omslagsbilder:

Fiskefartøyet *Gulafjord* fra 1916 på slipp på Mellemverftet i Kristiansund, oktober 2009. Foto: Trine Lise Wahl, Riksantikvaren

Jernbanefergene *M/F Storegut* og *D/F Ammonia* på Tinnsjøen på egen fredningsdag, august 2009. Foto: Alexander Ytteborg, Riksantikvaren

Seminar deltakere prøveror kopi av samisk bask på Mortensnes, august 2008. Foto: Trine Lise Wahl, Riksantikvaren

Verneplanen er utarbeidet av seksjon for fartøy og tekniske kulturminner ved Kulturminneavdelingen hos Riksantikvaren.

Seksjonssjef: Alexander Ytteborg
Prosjektleder: Trine Lise Wahl

©Riksantikvaren 2010
Postadresse:
Postboks 8196 Dep., 0034 Oslo
Besøksadresse:
Dronningensgate 13

Telefon: (+47) 22 94 04 00
Telefaks: (+47) 22 94 04 04
e-post: postmottak@ra.no
Internett: www.riksantikvaren.no

Layout: Riksantikvaren
Trykk: Parajett AS
Opplag: 200

INNHold:

	Forord	5
	Sammendrag	6
DEL I HANDLINGSPLAN		
Kap. 1	Innledning	9
1.1	Mål.....	9
Kap. 2	Visjon	10
Kap. 3	Anbefalte vernetiltak	11
3.1	Frivillig engasjement.....	11
3.2	Havnefasiliteter.....	12
3.3	Langsiktig vern av fartøy.....	13
3.4	Verneflåte delegeres regionalforvaltningen.....	14
3.5	Sektorrettet arbeid.....	15
3.6	Forvaltningssituasjonen.....	17
3.7	Kunnskapsbehov.....	18
3.8	Fartøyregister.....	19
3.9	Fartøyeiere og økonomi.....	19
3.10	”Små og åpne båter”.....	20
3.11	Fartøyvernentre, verft og båtbyggerier.....	20
Kap. 4	Fremdrift og økonomi	23
DEL II BAKGRUNN & STATUS		
Kap. 5	Historie	26
5.1	Bakgrunn for bevaring av fartøy i flytende stand.....	26
5.2	Det frivillige engasjementet.....	28
5.3	Det statlige engasjementet.....	28
5.4	Fylkeskommunenes engasjement.....	31
5.4.1	SAVOS-planen.....	31
Kap. 6	Status: Den vernede flåten og faglig ståsted	33
6.1	Representativitet.....	33
6.1.1	Fartøykategorier.....	35
6.1.2	Geografisk fordeling.....	35
6.1.3	Alder.....	37
6.1.4	Bruttotonnasje.....	38
6.1.5	Fiskeflåten: ”Strukturering”, kondemnering og vern	39
6.2	”Små og åpne båter”.....	40
6.3	Fartøyeiere og økonomi.....	41
6.4	Fartøyvern som fagdisiplin og kunnskapsbehov.....	42
6.5	Fartøyvern i andre nordiske land.....	43
6.6	Internasjonalt samarbeid.....	43
Kap. 7	Kulturminneloven, forvaltning og ressurser	44
7.1	Kulturminnelovens § 14a: fredning av båter.....	44
7.2	Kulturminnelovens § 23: Uførselsforbud.....	46
7.3	Status som ”vernet skip”.....	47
7.4	Verneavtale og tinglysning.....	47
7.5	Ansvarsforskriften.....	47
7.6	Register for fartøy.....	48
7.7	Ressurssituasjonen	48

Kap. 8	Skipssikkerhet: Ny forskrift for skip som er vernet.....	50
Kap. 9	Sektorrettet ansvarsfordeling.....	51
9.1	Prinsippet om sektoransvar.....	51
9.2	Myndighetsutøvere og statlige eiere.....	51
Kap. 10	Status: Fartøyvernssentre og ordinære verft.....	56
10.1	Fartøyvernssentrene.....	56
10.1.1	Fellestjenester ved fartøyvernssentrene.....	56
10.1.2	Istandsettingsoppdrag ved fartøyvernssentrene.....	58
10.1.3	Hardanger Fartøyvernssenter.....	58
10.1.4	Bredalsholmen Dokk og fartøyvernssenter.....	58
10.1.5	Nordnorsk Fartøyvernssenter.....	58
10.2	Verft og båtbyggerier.....	60
10.3	Sentrale ufordringer for fartøyvernssentre, ordinære verft/båtbyggerier.....	60
Kap. 11	Analyse av dagens fartøyvernssituasjon	61
	Henvisninger.....	62

Appendiks:

1. Begrepsavklaring
2. Tabell: søknader om tilskudd fordelt på fartøykategorier, fylke og år (2005 - 2010)
3. Tabell: tilskudd fordelt på fartøykategorier, fylke og år (2005 - 2008)
4. Gebyrfritak/avgiftslettelse for eiere av vernede fartøy
5. Fartøyliste – flytende
6. Fartøyliste – større fartøy bevart på land
7. Mandat
8. Oversikt over parter som har bidratt til arbeidet med verneplanen
9. Direktoratets høringsutkast. Innkomne uttalelser

Vedlegg

1. *Hvordan kan hensynet til de små og åpne båtene best ivaretas?*
Ved Forbundet KYSTEN
2. *Eierens rolle*
Ved Norsk Forening for Fartøyvern

Underlagsrapport

(kan lastes ned fra Riksantikvarens hjemmesider eller bestilles i Riksantikvarens bibliotek):

Regionalt fartøyvern. Evaluering av overføringsmodellen 2009

Ved Hordaland fylkeskommune på oppdrag fra Riksantikvaren

Forord

Det er en stor glede å kunne presentere en nasjonal verneplan som handler om flytende kulturminner. Fartøy er den eneste bevegelige kulturminnekategorien som Riksantikvaren forvalter per 2010. At fartøy er løse og flyttbare kulturminner gir mange utfordringer som er relativt nye og annerledes enn vern av mer tradisjonelle, faste og landbaserte kulturminner.

Fartøyvernet handler imidlertid ikke bare om fartøyene i seg selv men også om de mange frivillige som påtar seg arbeid for å ivareta dem. Tusenvis av dugnadstimer legges ned hvert år for å ivareta fartøy med kulturhistorisk verdi. Det er derfor også et viktig mål for Riksantikvaren å legge best mulig til rette for at de frivillige får så gode rammevilkår som mulig.

Arbeidet med verneplanen er viktig, nettopp fordi arbeidet tydeliggjør problemstillingene vi står ovenfor, gjør oss mer bevisst på hvor vi står og på hvor veien bør gå videre. Samtidig har mange ulike parter bidratt med innspill og interessen rundt arbeidet har vært stor. Planen som slutført produkt vil derfor være et viktig og nyttig grunnlagsdokument for forvaltning av fartøy i tiden som kommer.

Vi ønsker å benytte anledningen til å takke for samarbeidet med interesseorganisasjonene, referansegruppen, fylkeskommunene og øvrige deltakere. Vi ser frem til det videre samarbeidet for å nå vårt felles mål: *Å ivareta våre flytende kulturminner på en best mulig måte.*

Jørn Holme
riksantikvar

Sammendrag

BAKGRUNN OG MÅL

Regjeringen har bestemt at det skal lages en ny verneplan for fartøy. Det ble nedfelt i den første Soria Moria-erklæringen (2005 – 2009). Erklæringen slår fast at Regjeringen skal: "Øke tilskuddsmidlene til fartøyvern til et stabilt og forutsigbart nivå og ut-arbeide en nasjonal verneplan for fartøy der det går fram hvordan en kan ta vare på et representativt utvalg fartøy". Ti konkrete bevaringsprogram, derav "Bevaringsprogrammet for fartøy", har startet opp siden 2005. I kulturminneåret 2009 tok Regjeringen et krafttak for å følge opp Stortingets behandling av St.meld. nr. 16 (2004 – 2005) *Leve med kulturminner*. Miljøverndepartementets budsjett samme år, sammen med opptrappingsplanen vedtatt i Stortinget i 2005, førte i 2009 til et særlig løft for fartøyene. Fartøyvern har de senere årene blitt et politisk satsningsområde, og det er behov for ny og oppdatert informasjon om vernefeltet. Det overordnede målet med verneplanen er å utvikle en strategi for hvordan et representativt utvalg fartøy skal kunne bevares for fremtiden.

METODE

Mandatet for verneplanarbeidet ble i 2007 oversendt Riksantikvaren fra Miljøverndepartementet, og Riksantikvaren startet arbeidet sommeren 2008. I mandatet listet Miljøverndepartementet opp en bredt anlagt referansegruppe. I tillegg til referansegruppen har det blitt arbeidet gjennom en mindre styringsgruppe med representanter fra Riksantikvaren. Referansegruppen fikk høsten 2009 et førsteutkast til uttalelse. Relevante innspill fra referansegruppen ble innarbeidet i verneplanen av Riksantikvaren. Et nytt utkast ble sendt til høring vinteren 2009/10. Regionalforvaltningen og museumssektoren m.fl. var da også blant høringsinstansene, og

relevante innspill ble igjen innarbeidet i planen. I mandatet er det nedfelt oppgaver til interesseorganisasjonene Norsk Forening for Fartøyvern og Forbundet KYSTEN. Rapportene er vedlagt verneplanen.

RESULTAT

En kartlegging og analyse av dagens situasjon viser hvordan fartøyvernet oppsto som følge av frivillige krefter på 1960- og -70-tallet og hvordan faget og den historiske flåten har utviklet seg frem til i dag. Utredningen viser at det ikke er én enkelt men flere faktorer som må ligge til grunn for at det skal være mulig å sikre et representativt utvalg fartøy for fremtiden:

Til tross for at bruk av fartøy i stor grad berører svært mange ulike etater, viser utredningen at fartøyvernet i mindre utstrekning er innarbeidet i den helhetlige miljøpolitikken. Statlige sektorerer beskjedne innsats på feltet svekker mulighetene for bevaring av fartøy. I rollene som både myndighetsutøvere og eiere har statlig sektor ikke integrert tanken om bevaring av fartøy i nevneverdig grad (bortsett fra Forsvaret). Dette gjenspeiles også innad i kulturminneforvaltningen som tradisjonelt har et sterkt fokus på landbaserte kulturminner. Fartøy som kulturminner er heller ikke integrert i Kongelig Resolusjon av 2006 som sikrer ivaretagelse og vern av et utvalg kulturminner i statens eie. For bevaring av fartøy i et langsiktig perspektiv er det nødvendig at både statlig og privat sektor ser sitt ansvar for fartøyene. Riksantikvaren ser det som helt nødvendig med styrket tverrsektorielt arbeid for at fartøyene også i realiteten integreres i miljøpolitikken.

Dagens forvaltningsressurser til fartøyvern er svært begrenset. Det er behov for en bedre balanse mellom størrelsen på

den vernede flåten, størrelsesordenen på tilskuddsmidlene over statsbudsjettet og bemanningsnivået til fartøyvern i kulturminneforvaltningen. For at forvaltningen skal kunne drive vernefeltet i positiv retning gjennom analytisk og syntetiserende arbeid, strategisk utvelgelse av nye verneobjekter og oppfølging av frivillige, fartøyeiere, fartøyvernssentre, båtbyggerier og verft er det nødvendig at feltet får større prioritet.

Det er behov for at ansvar for fartøyvern i en viss grad delegeres til regionalt forvaltningsnivå. Det er formålstjenelig for vernefeltet at fylkeskommunene bidrar slik at fagkompetansen forankres i flere forvaltningsorganer, samtidig som det bidrar til at fartøyeiere kommer i tettere dialog med den regionale og lokale kulturminneforvaltningen. I tråd med overordnede politiske føringer i regionalpolitikken anbefaler derfor Riksantikvaren at regionalforvaltningen får fartøyvernansvar. Det foreslås at regionalforvaltningen får ansvar for verneflåten mens Riksantikvaren forvalter den fredede flåten.

Et av hovedargumentene for dette er at frivillig engasjement og håndverkskompetanse best ivaretas gjennom det "brede" arbeidet med verneflåten. Det "brede" arbeidet sikrer derimot ikke at et bestemt utvalg fartøy med nasjonal verneverdi sikres et varig vern, jf. Soria Moria-erklæringen. Riksantikvaren vil hovedsakelig arbeide med fredningssaker og utvelgelse av en fredet flåte.

Det frivillige engasjementet er en viktig ressurs for fartøyvernet. Det er derfor en bekymring at det generelt sett i det norske samfunn er blitt vanskeligere å rekruttere frivillige. Innen fartøyvernet er en av utfordringene at antallet yrkesaktive i direkte sjø- eller fartøytilknyttet næring har gått

kraftig ned gjennom siste generasjon. Dette kan være en trussel for fremtidig rekruttering av frivillige. Viktige virkemidler i denne sammenheng vil være å stimulere til økt deltakelse for de frivillige, sørge for å gi mer forutsigbare rammevilkår og samtidig erverve ny kunnskap om hva som må gjøres for å opprettholde rekrutteringen av frivillige til fartøyvernet. En delegeringsmodell vil støtte oppunder ønsket om bedre stimulering av det frivillige engasjementet.

Det er et stort kunnskapsbehov i fartøyvernet. Kunnskap om kulturminnene er grunnleggende for en god forvaltning og for å skape forståelse for vernearbeidet. Når mulighetene for registrering, kunnskapsutvikling og fordypning ikke er godt nok til stede, fører dette vernedisiplinen i negativ retning. Generelt har kulturminneforvaltningen et mål om å utvikle tiltak for kunnskapsoppbyggingen i planperioden, jf. St.meld. nr. 16 (2004 - 2005) Leve med kulturminner. Viktige virkemidler her er å bidra til kompetansehevede prosjekter som går over tid. Mer kunnskap og oversikt vil sikre at det er et representativt utvalg fartøy som bevares. For bedre vurdering av hva som er et representativt utvalg er det også nødvendig med etablering av en felles database for fartøyene. Det eksisterer i dag kun en regnearkliste over de objektene som er underlagt vern. For bevaring av et representativt utvalg fartøy må det ligge bedre rammebetingelser for arbeidssituasjonen til kulturminneforvaltningen.

Et tettere samarbeid med museumssektoren om felles problemstillinger og oversikt over hva som er bevart i både museum og i drift er viktig for den videre kunnskapsutviklingen innen fartøyvernet. Museumssektoren har en viktig rolle når det gjelder helheten i bevaringen av et representativt utvalg fartøy.

Innen fartøybevaring fører istandsetting og vedlikehold etter antikvariske prinsipper til merkostnader for fartøyeiere. Det er imidlertid ikke bare nødvendig å forbedre de økonomiske rammevilkårene til fartøyeiere, det er også behov for å finne gode alternative bruksmåter for vernede fartøy. Samtidig er det nødvendig å styrke fartøyeiers rett til havnefasiliteter og legge bedre til rette for veteranshipshavner. For bevaring av et representativt utvalg flytende fartøy er det en forutsetning at de har et sted å ligge til kai, hvilket forutsetter et større ansvar hos kommuner og havnevesen for tilrettelegging.

Det er behov for å fjerne størrelsesbegrensningen nedad for fartøy som kan falle inn under fartøyvernet: Alle typer fartøy og alle størrelser integreres i fartøyvernet. På grunn av det store omfanget av små tradisjonsbåter er det nødvendig med en egen plan for hvordan disse skal integreres i fartøyvernet.

For at fartøyene skal kunne brukes må de også kunne istandsettes og vedlikeholdes etter de håndverksmetodene som var gjeldende i fartøyenes driftperiode/byggetidspunkt. De tre nasjonale fartøyvernssentrene og de ordinære verftene og båtbyggeriene som utfører antikvariske oppdrag, er viktige kunnskapsressurser. At den immaterielle kunnskapen som er knyttet til vedlikehold og istandsetting av fartøyene ivaretas er en forutsetning for at fartøyene kan brukes og bevares. Det stimuleres til samarbeid, dialog og større åpenhet mellom fartøyvernssentre, båtbyggerier og verft. Det anbefales at det gjennomføres en evaluering av fartøyvernssentermodellen i planperioden slik at fartøyvernssentrene får en tydeligere definert rolle i vernefeltet.

DEL I: HANDLINGSPLAN

1. Innledning

“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”.

Soria Moria (2005 – 2009)

Da regjeringen la frem sin politiske plattform i 2005 ga de samtidig et løfte om å arbeide for at fartøyvernet skulle ivaretas bedre gjennom økte tilskuddsmidler, samt at det skulle utarbeides en nasjonal verneplan for fartøy.

For gjennomføring av regjeringens mål er det nødvendig med en oppdatert, overordnet strategi for fartøyvernet, slik at et utvalg av de fartøyene som skal representere vår maritime kulturarv blir bevart for de generasjonene som kommer etter oss.

Små og store fartøy¹ er representanter for en

¹ Presisering av begrepsbruk i appendiks 1.

1.1 MÅL

Miljøverndepartementet har utarbeidet mandatet for arbeidet som ligger til grunn for utarbeidelsen av verneplanen (appendiks 7). Riksantikvaren har vært faglig ansvarlig for at verneplanen blir utarbeidet i tråd med mandatet.

Målet er å finne gode og langsiktige løsninger som gjør det mulig å bevare og sikre et representativt utvalg bevaringsverdige fartøy for fremtiden. Et slikt utvalg skal gjenspeile de viktigste trekkene gjennom landets far-

helt spesiell nasjonal, kulturhistorisk verdi. En stor del av befolkningen ønsker å være med på å verne om de flytende kulturminnene, og står fast ved at kunnskapen om de lange kulturtradisjonene som er knyttet til dem skal sikres, ivaretas og formidles til kommende generasjoner.

Det er flere faktorer som truer bevaringen av de flytende kulturminnene: De større dekkede fartøyene er svært utsatt for ytre påkjenninger fra vann og vær; råte-, rust og vannskader gjør fartøyvernet til et kostbart og krevende verneområde; verneinteressene er ofte lite forenelige med andre statlige sektors mål om effektivisering (eksempel-

tøykultur og virksomhet på sjøen, innlandsvann, elver og vassdrag.

Hensikten med planen er å kartlegge dagens situasjon, belyse de problemstillinger dagens fartøyvernforvaltning står overfor samt å fremme forslag til strategier og tiltak til hvordan vernehensynet bedre kan ivaretas.

Verneplanen skal være et grunnlagsdokument og en viktig premis for fremtidige bevilgninger og prioriteringer fra politikere,

vis fiskeflåten og strenge krav til sjøsikkerhet) og kunnskapen om istandsetting, vedlikehold og reparasjoner av de flytende kulturminnene står fare for å forsvinne. I tillegg er frivillige en viktig ressurs innen fartøyvernet, og rekruttering av frivillige står i fare for å synke i takt med øvrig frivillig arbeid. De stadige endringene i samfunnet truer bevaringen av de eldre, flytende fartøyenes egenart.

Mangfoldet av de tradisjonelle, store, dekkede fartøyene kan være i ferd med å forsvinne, mens det ved norske museer har vært mulig å bevare relativt mange av de mindre tradisjonsbåtene.

miljøforvaltning og kulturminneforvaltning. Planen skal samtidig gi fartøyeiere større forutsigbarhet og bedre rammevilkår.

Det er i dag ikke en ressurssterk forvaltning for vernede fartøy. Oppnåelse av målene forutsetter økte ressurser til fartøyvernforvaltningen.



Figur 1: M/K Tjeldsund bygget på Saltdal Patentslipp i Rognan i 1935. Kutteren har gått i fiske i Lofoten og i Finnmark, og er en viktig representant for den nordnorske fiskerinæringen. Fartøyet er nylig istandsatt ved Nordnorsk fartøyvernssenter i Gratangen. Foto: Nils Marius Johansen, Nordnorsk fartøyvernssenter og båtmuseum

2. VISJON

I 2020:

Representerer utvalget vernede fartøy landets fartøyhistoriske utvikling og maritime virksomhet. Et utvalg fartøy er fredet, godt dokumentert, istandsatt til et forsvarlig nivå og gjenspeiler stor geografisk, sosial, tidsmessig, typologisk og funksjonell bredde, jf. nasjonalt resultatmål nedfelt i St.meld. nr. 16 (2004 - 2005) *Leve med kulturminner*.

I 2014:

I. Er rundt 250 fartøy vernet og cirka 15 fartøy fredet.

II. Baseres valg av fredningsobjekter på god oversikt og solid kunnskap. Fredningsinstituttet brukes oftere og strategisk.

III. Er det igangsatt langsiktige og landsdekkende registrerings-, bevarings- og dokumentasjonsmetoder for bevaringsverdige fartøy. Metodene tilfredsstiller forvaltningens behov for oversikt og kunnskap.

IV. Har ressursnivået innen fartøyvernforvaltningen nådd et forsvarlig nivå.

V. Har fartøyeiere gode økonomiske rammevilkår, forutsigbarhet og tett oppfølging

av kulturminneforvaltningen.

VI. Er det god oppslutning fra frivillige og rammebetingelsene for det frivillige arbeidet er betydelig forbedret.

VII. Er det etablert en regional fartøyvernforvaltning.

VIII. Arbeider sentral kulturminneforvaltning på tvers av departementene og samarbeider godt med relevante sektorer, interesseorganisasjoner og fartøyeiere.

IX. Har fartøyvernsetrene en tydelig rolle i vernefeltet. De er en viktig kunnskapsressurs og er utfyllende til det frivillige engasjementet.



Figur 2: D/F Ammonia ved Mæl jernbanestasjon på Tinnosjøen. Fergen har inngått i transportåren Notodden – Tinnoset – Rjukan, og ble fredet på 100-årsdagen for Tinnosbanen 9. august 2009. Fergen er den siste gjenværende dampdrevne jernbanefergen i verden. Fartøyet er en unik representant for norsk industri-, transport- og krigshistorie, og er del av den helhetlige bevaringen av Rjukan som foreslått verdensarvsted.

Foto: Trine Lise Wahl, Riksantikvaren

3. ANBEFALTE VERNESTRATEGIER OG TILTAK

3.1 FRIVILLIG ENGASJEMENT

Det frivillige engasjement er av stor betydning for fartøyvernet, jf. avsnitt 5.2. Det frivillige fartøyvernet, i form av lag, organisasjoner, foreninger og enkeltpersoner, forvalter en omfattende og mangesidig kompetanse. Disses bidrag gjennom kunnskap, dugnad og engasjement er regelen og ikke unntaket for at istandsettingsprosjekter blir vellykkede. Frivilliges interesse for fartøy har ofte en sammenheng med tidligere arbeid på sjøen eller en familiebakgrunn der nærhet til hav, fartøy, fiske og sjømannsliv har stått

sentralt. Antallet yrkesaktive i direkte sjø- eller fartøytilknyttet næring har gått ned gjennom hele siste generasjon. Dette er en utfordring for fremtidig rekruttering av frivillige.

Forbundet KYSTENS utredning ”Hvordan hensynet til små og åpne båter best kan ivaretas” (se vedlegg 1) og tidligere undersøkelser har satt fokus på den frivillige sektors kunnskap om kulturminner og kulturminneforvaltning. Konklusjonene viser

at det frivillige kulturvernet ønsker og har et behov for å forbedre sine praktiske kunnskaper innen antikvarisk fartøybevaring. Norsk Forening for Fartøyvern (NFF) påpeker i sin utredning ”Eiers rolle” (se vedlegg) at det er et stort behov for økt kompetanse innen alle nivåer av fartøyvernet. Det legges videre vekt på at det frivillige fartøyvernet ønsker og har behov for kompetanseheving innen emner som regelverk, prosjektbeskrivelser og dokumentasjon av fartøy.

STRATEGI

Stimulere til økt deltakelse for det frivillige fartøyvern gjennom initiativ til kompetansehevende prosjekter og sørge for at det frivillige fartøyvern får mer forutsigbare rammevilkår. Kulturminneforvaltningen skal erverve ny kunnskap om hva som må gjøres for å opprettholde rekrutteringen innen fartøyvernet.

FORSLAG TIL TILTAK

- o Kulturminneforvaltningen skal bidra med ressurser for kompetansehevende prosjekter for det frivillige fartøyvern.
- o Fartøyvernssentrene skal bidra med sin kunnskap og kompetanse overfor eiere av vernede fartøy. Sentrene skal gjøre sine kunnskapsressurser mer tilgjengelig.
- o Kulturminneforvaltningen skal sørge for at det blir utarbeidet bedre informasjonsmateriell om fartøybevaring.
- o Samspill mellom frivillige organisasjoner, kulturmyndighetene og fartøyvernssentrene skal gi muligheter for gjensidig påvirkning og erfaringsutveksling.

3.2 HAVNEFASILITETER

De mange pågående og gjennomgripende forandringene i havnebyene gir konsekvenser for havnenes infrastruktur og muligheter for kaiplass. Tidligere var havnene fartøyenes hovedarena, mens havnene nå i stor grad bygges ut til boligformål. Det er et mål om bedre tilrettelegging i havnene slik at vernede fartøy lettere kan få kaiplass og mulighet til å inngå i samlede maritime kulturmiljøer.

Rett til havnefasiliteter (kaiplass, skur på land og enkle tekniske fasiliteter) er en

avgjørende faktor for om frivillige krefter makter å verne om de flytende kulturminnene. I Norge finnes det få havner hvor det er tilrettelagt for å ha vernede fartøy til kai. Havneplasser er spesielt krevende å oppdrive i bynære strøk hvor konkurransen er stor og prisene høye.

Fiskeri- og kystdepartementet la i 2009 frem ny havne- og farvannslov. Et av hovedmålene med den nye loven er å skape et juridisk rammeverk som bidrar til at havnene får utvikle seg som logistikknutepunkt.

Kommunene står ut i fra den nye loven friere til å ta kommersielle hensyn, noe som kan forringe vernede fartøyers mulighet for kaiplass. Det er uheldig at det på den ene siden bevilges offentlige midler til istandsetting og drift av vernede fartøy mens det på den andre siden oppkreves avgifter til det offentlige (det kommunale havnevesen) for kaiplass og havneopphold fra de samme fartøyene.

STRATEGI

Styrke fartøyeiers rett til havnefasiliteter og legge bedre til rette for samlede, helhetlige maritime kulturmiljøer. Øke mulighetene for at vernede fartøy som ikke har anledning til å seile inngår i veteran- skipshavner/utstillingshavner og maritime opplevelsessentra.

FORSLAG TIL TILTAK

o Sentral kulturminneforvaltning arbeider bevisst opp mot andre statlige myndigheter, som blant annet Fiskeri- og kystdepartementet, for å sikre gode rammevilkår for vernede fartøy i havner.

o Sentral og regional kulturminneforvaltning arbeider bevisst opp mot kommunene for å likestille fartøyvern med andre lokale kulturvernaktiviteter. Dette for å oppnå tilrettelegging i havner fra kommunenes side, samt for konserverende opplag.

o Sentral og regional kulturminneforvaltning arbeider for fritak fra avgifter på havnefasiliteter for vernede fartøy.

o Sentral kulturminneforvaltning arbeider opp mot kommuner og fylkeskommuner for etablering av arbeidshavner, veteran- skipshavner/utstillingshavner og helhetlige maritime miljøer.

Figur 3 og 4: En kommunes viktigste ansvar overfor fartøyvernet er å bidra med havnefasiliteter for vernede fartøy. Göteborg kommune i Sverige bidrar med både havneareal og midler til drift av utstillingshavnen "Maritiman" i byens sentrum (foto og illustrasjon ovenfor). Vel 20 fartøy ligger til kai som flytende kulturminner og er samlet en viktig miljøfaktor i bybildet. Ledelsen for "Maritiman" har et nært samarbeid med byens havnevesen. I Norge er Oslo og Kristiansand to av få kommuner som har en strategi for vern av bevaringsverdige fartøy: Oslos strategi legger opp til at det skal sikres en arbeidshavn for fartøy med sentral beliggenhet, skur på land, enkle tekniske fasiliteter, toleranse for høy aktivitet og tilrettelegging for publikum (Sjursøya er foreslått lokalitet). I tillegg foreslås en strategi som styrker Akershuskaia og Rådhuskaia som utstillingshavner (Byantikvaren i Oslo 2009). I Kristiansand er opprettelsen av en egen museumshavn for vernede skip innarbeidet i kommunedelplanen for utviklingen av havnen og bysenteret. Utgangspunktet for planene er prosjektet "Porto Franco – Kristiansands kulturelle frihavn" som er et av pilotprosjektene i Riksantikvarens verdiskapingsprogram. Foto: Trine Lise Wahl, Riksantikvaren



3.3 LANGSIKTIG VERN AV FARTØY

Et av formålene med verneplanen er "å definere relevante metoder og virkemidler for å gjennomføre vernet", jf. mandatet fra Miljøverndepartementet. Flåten er mangfoldig og inneholder et stort antall fartøy. Per første halvdel av 2010 er fem fartøy fredet etter kulturminneloven mens 220 fartøy er vernet gjennom verneavtale.

Fartøyutvalget skal faglig sett representere et tversnitt av norsk fartøyhistorie. For å nå dette målet er det behov for at et mindre antall fartøy prioriteres og gis varig vern gjennom fredningsinstituttet. Å prioritere et fåtall fartøy gir imidlertid en risiko for nedgang i den viktige, frivillige innsatsen

og for å miste bredden i den veletablerte verneflåten. Fagfeltet er svært tjent med at motivasjonen og arbeidsinnsatsen til det frivillige fartøyvern består. Bredden innen håndverkskompetanse ved fartøyvernentre, båtbyggerier og verft står også i risikozonen for å bli berørt dersom det kun prioriteres et fåtall fartøy som fredes etter kulturminneloven.

Den faglige vurderingen for bevaring av et mindre utvalg fartøy samstemmer ikke med stimulering av frivillig engasjement og opprettholdelse av håndverkskompetanse innen fartøybevaring. Målet om at regionalforvaltningen får en større rolle innen

fartøyvernet er også mindre oppnåelig dersom det kun bevares et lite utvalg fartøy. Det er derfor naturlig at et langsiktig vern av fartøyene også tar hensyn til frivillig innsats, håndverkskompetanse og regionalforvaltningens fremtidige rolle. Riksantikvaren foreslår derfor at direktoratet på sikt selv forvalter fredningssakene ut i fra et nasjonalt perspektiv, mens verneflåten blir delegert regionalforvaltningen med tilførte midler. Mer om delegering i neste avsnitt (3.4).

Utvalgelse til vern baseres på en systematisk gjennomgang av fartøykategoriene.

STRATEGI

Riksantikvaren starter opp strategisk utvalg av fredningsobjekter per kategori i løpet av 2010. Fartøyene er i hovedsak offentlige tilgjengelige, har allmenn interesse, lokal forankring og en realistisk økonomisk mulighet til å settes og holdes i stand. Arbeidet løper frem til 2017.

FORSLAG TIL TILTAK

o Riksantikvaren delegerer forvaltningsansvaret for verneflåten til regionalforvaltningen, se avsnitt 3.4. Verneflåten består og vil kunne øke i antall i samme takt som tidligere.

o Riksantikvaren starter fredningsarbeid per fartøykategori:

1. I 2010 avslutte oppstartet arbeid med fredning av utvalg innen fergeflåten.
2. I 2011 starte opp fredning av utvalg innen passasjer skipsflåten (avsluttes 2013).

3. I 2012 starte opp fredning av utvalg innen fiskeflåten (avsluttes 2014).

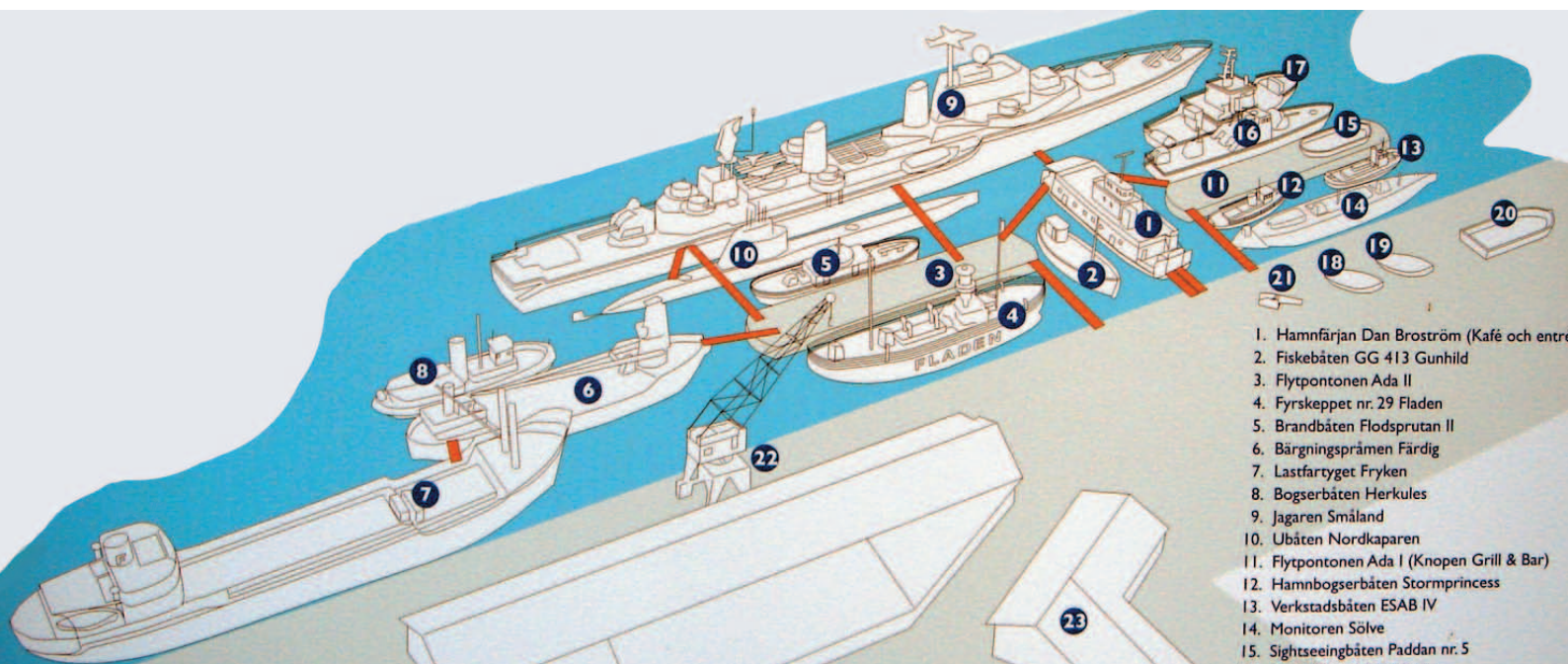
4. I 2013 starte opp fredning av utvalg innen spesialskip flåten (avsluttes 2015).

5. I 2014 starte opp fredning av utvalg innen lasteskip flåten (avsluttes 2016).

6. I 2015 starte opp fredning av utvalg innen for fritids båter (avsluttes 2017).

o Fredede fartøy skal ha en forvaltningsplan.

o Riksantikvaren skal, gjennom internasjonalt samarbeid, også søke å sikre bevaring av større skip med høy verneverdi. I tillegg til bevaring av store skip gjennom dokumentasjon, er det dialog mellom representanter fra østersjølandene (Østersjøsamrådet, jf. avsnitt 6.5) om oversikt og planer for bevaring av større skip med delt internasjonalt ansvar. Dette på grunn av kostnadsnivået.



3.4 VERNEFLÅTE DELEGERES REGIONALFORVALTNINGEN

Den sittende regjeringen (2010) har gjennom "forvaltningsreformen" lagt grunnlaget for å styrke fylkeskommunenes rolle som regionale utviklingsaktører, jf. St.meld. nr. 25 (2008–2009) Lokal vekstkraft og framtidstru. Om distrikts- og regionalpolitikken. Regionalt fartøyvern har ikke vært utprøvd i stor grad. Egen lovhjemmel for fredning av fartøy ble vedtatt i 2000. Det ble i perioden 2001/02 – 2009 gjennomført en forsøksordning hvor noe ansvar er delegert utvalgte fylkeskommuner. Forsøksordningen er basert på en "overføringsmodell" som ble foreslått i egen fartøyvernplan for den såkalte "SAVOS-regionen"¹. På oppdrag

¹ Fartøyvernplanen for SAVOS-regionen (fylkene Aust-Agder, Vest-Agder, Rogaland, Hordaland, Sogn- og fjordane, og Møre og Romsdal), utarbeidet av Norsk Sjøfartsmuseum, kan lastes ned fra Riksantikvarens hjemmesider (www.ra.no) eller lånes fra Riksantikvarens bibliotek.

fra Riksantikvaren har Hordaland fylkeskommune i 2009 evaluert ordningen. Det kan i avsnitt 5.4.1 og i egen evalueringsrapport leses mer om problemstillingene og resultatene².

Utkast til ny verneplan for fartøy (2010 - 2014) ble vinteren 2009/10 sendt regionalforvaltningen til uttale. Riksantikvaren mottok 13 høringsuttalelser fra regionalforvaltningen. En gjennomgående tilbakemelding er en positiv holdning til delegering av fartøyvern forutsatt at regionalforvaltningen tilføres ressurser. Dette er mer utdypet i appendiks 9 (avsnitt 9.2.1.1).

² *Regionalt fartøyvern. Evaluering av overføringsmodellen.* Hordaland fylkeskommune 2009. Kan lastes ned fra Riksantikvarens hjemmesider (www.ra.no) eller lånes fra Riksantikvarens bibliotek.

En større nærhet mellom fartøyeier og forvaltning er formålstjenelig for fartøyvernet. Samtidig har regionalforvaltningen størst kunnskap om hvilke prosjekter som gir stort engasjement lokalt og regionalt. Et slikt engasjement er viktig for fartøyvernet da det vil bidra til stimulering av det frivillige engasjementet. Ved en eventuell delegering av verneflåten til regionalforvaltningen skal Riksantikvaren fortsatt være forhandlingspart i forhold til andre myndigheter, dette spesielt med tanke på Fiskeri- og Sjøfartsdirektoratet. Ved tildeling av vernestatus vil regionalforvaltningen sende innstilling om dette til Riksantikvaren.

En delegering vil ses i sammenheng med et forslag om å også delegerer andre vernefelt til regionalforvaltningen. Forslaget planlegges fremlagt i løpet av 2012.

STRATEGI

Verneflåte delegeres regionalforvaltningen. Riksantikvaren forvalter fredede fartøy.

FORSLAG TIL TILTAK

o Regionalforvaltningen skal erverve god kunnskap om fartøyvern.

o Regionalforvaltningen skal bidra til større nærhet mellom fartøyeier og forvaltning.

o Regionalforvaltningen skal stimulere til lokalt/regionalt engasjement og frivillig innsats.

o Regionalforvaltningen skal fordele midler til verneflåten.

o Riksantikvaren fordeler formell vernestatus etter anbefaling fra regionalforvaltningen (dette på grunn av formaliteter rundt sertifisering / Sjøfartsdirektoratet).

o Riksantikvaren skal som del av den totale satsingen på kompetanseutviklende prosjekter for fartøyvern utvikle faglige retningslinjer, gi god veiledning og bidra til opplæring av regional forvaltning.



3.5 SEKTORRETTET ARBEID

Det er behov for at fartøyvernet integreres som del av det sektorovergripende arbeidet, jf. kapittel 9. Sektorrettet arbeid er en forutsetning for å sikre at statlige etater tar eget ansvar for bevaringsverdige fartøy fra egen sektor, både som eiere og som myndighetssutøvere. Det statlige landsverneplanarbeidet, etablert etter kongelig resolusjon av

2006, tar ikke hensyn til fartøy. De ulike etatene er allikevel, i henhold til kulturminneloven, pålagt å ivareta kulturminner fra egen sektor. Etatene skal i henhold til loven forebygge skader på, og hindre tap av, kulturminner som følge av egen virksomhet. Kulturminnelovens formålparagraf lyder som følger: "Kulturminner og kulturmiljøer

med deres egenart og variasjon skal vernes både som del av vår kulturarv og identitet og som ledd i en helhetlig miljø- og ressursforvaltning".

STRATEGI

Styrke integrering av fartøy som kulturminner i den helhetlige miljøpolitikken. Sentral kulturminneforvaltning arbeider opp mot relevante departementer og underliggende etater slik at andre statlige sektorer tar et selvstendig og større ansvar for egne fartøy som kulturminner

FORSLAG TIL TILTAK

o Kulturminneforvaltningen skal arbeide tverrsektorielt for å styrke fartøyvernets rolle i offentlig og privat sektor.

o Riksantikvaren skal ha et nært samarbeid med Sjøfartsdirektoratet om forståelse og tolkning av eget regelverk for verne- og fredede fartøy.

o Riksantikvaren skal opprette et nærmere samarbeid med ABM-

utvikling hvor det tas stilling til hensynet til og registreringen av de museale fartøyene som ABM-utvikling har koordineringsansvar for.

o Riksantikvaren oppretter et nærmere samarbeid med Kulturminnefondet, som hovedsakelig gir økonomisk støtte til private eiere av kulturminner, herunder eiere av alle typer fartøy.

o Riksantikvaren oppretter et nærmere samarbeid med Norsk Kulturråd, som støtter opp under kulturvernprosjekter innen dokumentasjon, formidling og bevaring¹.

o Kulturminneforvaltningen skal fremme fartøyverninteresser, som blant annet regelverk, havnefasiliteter, for andre statlige myndigheter.

¹ Kulturrådet gir ikke støtte til museer som får bevilgninger gjennom det nasjonale museumsnettverket.

Figur 5 og 6: Bilfergen B/F Gamle Kragerø (tidligere B/F Kragerø) utgjorde en viktig livsnerve med frakt av folk, biler og varer i Kragerøregionen fra 1960 – 1988. I perioden 1988 – 2009 var fergen eid av Bastøy fengsel og gikk i trafikk mellom Horten og Bastøy under navnet B/F Foldinferga. Fergen har hatt en viktig plass i dagliglivets historie og ble fredet i forbindelse med Kulturminneåret 2009, som hadde fokus på dagliglivets kulturminner.

Til høyre: Ved Gomøy sommeren 1987, foto: Kragerø Fjordbåtselskap. Til venstre: På Jomfrulandsrenna på fredningsdagen 28. juli 2009, foto: Knut van der Wel.





Figur 7: *Christiane* av Drammen vant prisen for årets verftsrestaurerte seilbåt under Risør trebåtfestival i 2009. Moen Trebåtbyggeri har ledet restaureringsarbeidet i samarbeid med Riksantikvaren og eierne, Sjøspeiderne i Drammen. Skuta ble bygget i 1879 og gikk i sandfart fram til 1960. Fraktefartøyet, som har hatt vernestatus siden 1979. Her fotografert ved innseilingen til Skårhamn under Nordisk seilas i 2009. *Christiane* deltok med 20 sjøspeidere om bord. Foto: Pernille Michaelsen

3.6 FORVALTNINGSSITUASJONEN

Enkelte større istandsettingsprosjekter har over lang tid hatt behov for oppfølging og veiledning fra Riksantikvaren uten at de har fått dette. Dette har i flere tilfeller ført prosjektene i negativ retning, og tilskuddsmidlene til prosjektene har i enkelte tilfeller blitt lite hensiktsmessig anvendt. Når et fartøys alder er blitt langt høyere enn det er bygget for (20 – 30 år) krever det stadige utskift-

ninger og høyt vedlikeholds nivå.

Bemanningsnivået for den sentraliserte fartøyvernforvaltningen har vært uendret siden 1984, jf. avsnitt 7.7. I perioden 1984 til 2009 er antall verneede fartøy tredoblet, og bevilgningene over statsbudsjettet økt med bortimot tusen prosent. Uten en opptrapping av bemanningen er det lite

trolig at fartøyvernforvaltningen kan føre verne disiplinen i positiv retning. Det vil være behov for en styrking av bemanningen hos Riksantikvaren selv om verneflåten delegeres til regionalt forvaltningsnivå. I dagens bemannings situasjon er det ikke ressurser til å arbeide videre med overordnede mål, strategier og anbefalte tiltak.

STRATEGI

Styrke bemanningen for å oppnå målsetninger og drive faget i positiv retning. Legge større vekt på planleggingen av komplekse istandsettingsprosjekter.

FORSLAG TIL TILTAK

o Det tas sikte på å trappe opp bemanningen til fartøyvern i kulturminneforvaltningen, slik at fredningsarbeid, rådgivning, faglig utvikling og oppfølging av fartøyeiere bedre kan oppnås. Ved delegering til regionalforvaltningen vil dette også kreve oppfølging fra Riksantikvaren i en gitt periode.

o Prosjektplaner, tilstandsvurderinger og kostnadsoverslag skal ligge til grunn før endelig bevilgning til restaureringsprosjekter blir gitt.

o Det etableres en gruppe av godkjente tilbydere for bistand til planlegging, tilstandsvurdering og kostnadskalkyler. Disse har en rammeavtale med Riksantikvaren, men fartøyeier står fritt til å velge blant de godkjente.

o Miljøverndepartementet utarbeider retningslinjer for mer langsiktig finansiering av restaureringsprosjekter.



Figur 8: M/S Sandnes til kai i Stavanger. Skipet ble bygd på Nylands Verksted i 1950 for Sandnes Aktie Dampskibsselskab, og gikk frem til 1974 i nattrutten Sandnes–Stavanger–Bergen. På samme måte som sin forgjenger D/S Sandnes hadde skipet grønnmalt skrog. Nattrutten var tidligere den viktigste forbindelsen mellom Rogaland og Bergen, men etter at hurtigbåtene ble introdusert på den samme strekningen, ble det ikke lenger økonomisk forsvarlig å opprettholde den kombinerte passasjer- og godsruten. I 1974 ble skipet solgt, omdøpt til *Vikingfjord* og brukt hovedsakelig som losjiskip i Stavanger-området. Fra 1978 har skipet vært skoleskip – først som *Gann* i Stavanger, og senere som *Sjokurs Kristiansand*. Skipet kom tilbake til Stavanger i 2007 og fikk vernestatus av Riksantikvaren samme år. Foto: Trine Lise Wahl, Riksantikvaren

3.7 KUNNSKAPSBEHOV

Det er behov for langt bedre oversikt, bedre kunnskap og høyere kompetanse innen fartøyvernet, jf. avsnitt 6.4. Samtidig ligger det en stor utfordring i å involvere statlige sektorer utover kulturminneforvaltningen i fartøyvernarbeidet. De sektorvise verneplanene som er under utarbeidelse i forbindelse med det statlige landsverneplanarbeidet tar kun hensyn til landsbaserte kulturminner. Dette

gjelder også for sektorer som har og har hatt sitt virke på sjøen¹. Det faglige nivået innen fartøyvern vil derfor ikke heves til tross for det pågående sektorvise verneplanarbeidet. Behovet for kunnskap er mangesidig og ligger i skjæringspunktet mellom samfunns-

faglige, humanistiske, naturvitenskapelige, tekniske fag og handlingsbåren kunnskap. I tillegg er det behov for enhetlige dokumentasjonsmetoder og en felles dokumentasjonsmal.

¹ Kystverkets verneplan som ble ferdigstilt i 2009, *Verneplan for maritim infrastruktur*, omfatter eksempelvis kun landsbaserte kulturminner (ingen fartøy).

STRATEGI

Underlegge fartøyvern de samme overordnede målsetninger som annet kulturvern: For det første er målet å ta best mulig vare på materielle deler av vår kultur for ettertiden. For det andre skal det framskaffes kunnskap om selve kulturminnet og de sammenhenger det står i samt formidle disse kunnskapene videre.

FORSLAG TIL TILTAK

o Kulturminneforvaltningen skal, i samarbeid med relevante forskningsinstitusjoner¹, utarbeide en konkret plan og prioriteringsliste for forsknings- og kunnskapshevende prosjekter. Foreslåtte kompetanseutviklende prosjekter samordnes av Riksantikvaren.

o Kulturminneforvaltningen skal, i samarbeid med Fartøyvernssentrene Fellesråd og interesseorganisasjonene Norsk Forening for Fartøyvern og Forbundet KYSTEN, utarbeide kompetansekurs og informasjonsmateriell for antikvarisk bevaring av fartøy.

o Kulturminneforvaltningen skal utarbeide mal for forvaltningsplan for fartøyeiere. Eiere som mottar offentlige midler utarbeider forvaltningsplaner for egne fartøy. Dette er fordelaktig for både fartøyeiere, Riksantikvaren og andre parter som eksempelvis Sjøfartsdirektoratet.

o Det utarbeides en felles dokumentasjonsmal for fartøy. I tillegg utarbeides det en mer detaljstyrt mal som anvendes i de tilfellene hvor dokumentasjon er å anse som eneste bevaringsform.

o Kulturminneforvaltningen skal opprette et bedre samarbeid med Norsk Handverksutvikling, ABM-utvikling om opprettholdelse av kompetanse på håndverk tilknyttet antikvarisk vern av fartøy.

¹ Forskningsinstitusjonene vil måtte variere ut i fra tema. Universitetsmuseet i Tromsø vil eksempelvis være aktuelle for forsknings- og kunnskapshevende prosjekter innen blant annet fiskerifaget og fartøyutvikling i Nord-Norge.



Figur 9: M/S Granvin og D/S Stord I under "Før No Festivalen" i Leirvik, Sunnhordaland, sommeren 2009. Begge fartøyene har seilt under HSD flagg (Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap). D/S Stord I ble bygd for HSD i 1913, og gikk i rutefart fram til 1969. Fartsområdet var fjordene mellom Bergen og Stavanger, i Hardanger og Sunnhordaland. M/S Granvin gikk i rutefart for HSD fra 1931 og fram til 1987. Ruteområdet var hovedsakelig indre Hardanger, men fartøyet ble også brukt i andre rutedistrikter. Fartøyene eies av Veteranskipslaget Fjordabåten. Foto: Harald Sætre

3.8 REGISTER FOR FARTØY

Et samlet register for vernede fartøy er en praktisk og verktøybasert forutsetning for at spørsmålet om representativitet kan besvares, jf. Soria Moria-erklæringen. Det vil gi forvaltningen anledning til å ta faglige beslutninger basert på allerede registrert materiale, jf. avsnitt 7.6. Registeret vil være et viktig grunnlag for utvelgelse av nye verneobjekter, samt en forutsetning for å kunne identifisere hvilke fartøy som mangler ut i fra dagens situasjon. Et register vil også være viktig i forhold til å kunne ta stilling til utførselsforbudet for fartøy eldre enn 50 år, jf. kulturminnelovens § 23 og Forskrift om

utførsel og innførsel av kulturgjenstander.

Museumssektoren har et betydelig antall små og store fartøy i sine samlinger på land men har ikke en felles nasjonal database. De fleste museene bruker dataverktøyet *Primus* for sine samlinger. Gjennom ABM-utviklings årlige museumsstatistikk vil det kunne hentes ut oversikter over båt-materialet i museumssektoren. På sikt vil en fellesbase, *Digitalt museum*, bli en kanal for register for - og formidling av fartøy i norske museer.

Den nasjonale kulturminnedatabasen *Askeladden* er i dag hele landets kulturminneforvaltnings dataverktøy/register. En publikumsversjon av denne, *Kulturminnesøk*¹, ble lansert i desember 2009. Bortsett fra de fem fredede fartøyene², inngår ikke den vernede flåten i denne basen.

Ved delegering av verneflåten til regionalforvaltningen er et felles register helt nødvendig.

1 <http://www.kulturminnesok.no>

2 Pr januar 2010

STRATEGI

Riksantikvaren etablerer "infrastruktur" for vernede fartøy i den nasjonale kulturminnedatabasen *Askeladden* og *Kulturminnesøk*. Arbeidet startes i 2010. Dette gjelder først og fremst verneobjekter som ligger under Miljøverndepartementets ansvarsområde.

FORSLAG TIL TILTAK

o Data om vernede og fredede fartøy (inklusive skipstegninger og foto) legges inn i den nasjonale kulturminnedatabasen *Askeladden/Kulturminnesøk*.

o Det skal i basen ligge historisk og teknisk fartøyinformasjon som gjøres tilgjengelig for allmennheten.

o Det opparbeides et samarbeid med museumssektoren for kartlegging av båter som er i museenes eie. Dette ses i sammenheng med utvikling av en plan for hvordan de små tradisjonsbåtene som er i bruk skal implementeres i kulturminneforvaltningen, og for utvikling av en felles standard for antikvariske prinsipper som både museumssektoren og kulturminneforvaltningen skal kunne arbeide etter.

3.9 FARTØYEIERE OG ØKONOMI

"Vern gjennom bruk" reflekterer kjernevirksomheten til de kulturminnene som forvaltes under Miljøverndepartementet, jf. St.meld. nr. 16 (2004-05) *Leve med kulturminner*. Vern gjennom bruk medfører at historien og kulturen til kulturminnet formidles tilbake til samfunnet.

En aktiv vernetanke ligger også til grunn for fartøyvernet. For at fartøyene skal kunne brukes må de også kunne istandsettes og

vedlikeholdes etter de håndverksmetodene som var gjeldende i fartøyenes driftperiode eller ved byggetidspunktet. I tillegg må fartøyeiere finne en hensiktsmessig driftsform. Innen fartøybevaring fører istandsetting og vedlikehold etter antikvariske prinsipper til betydelige merkostnader for fartøyeiere, jf. avsnitt 6.3. I tillegg er en det ofte en utfordring i å finne en god driftsform etter at fartøyet er istandsatt til et forsvarlig nivå.

Store kostnader for fartøyeiere har gitt et større behov for inntektsinnbringende virksomhet, noe som igjen har ført til større behov for ervervelse av passasjersertifikater. Krav til egeninntjening har i enkelte tilfeller ført til at lasteskip, spesialskip og andre fartøytyper som opprinnelig ikke har ført passasjerer, har blitt ombygget til nettopp dette. Situasjonen er utfordrende både fra antikvarisk og økonomisk ståsted.

STRATEGI

Finne gode alternative bruksmåter for vernede fartøy, samt forbedre de økonomiske rammevilkårene til eiere av vernede fartøy.

FORSLAG TIL TILTAK

o Kulturminneforvaltningen legger mer vekt på driftstilskudd og tilskudd til vedlikehold enn tidligere.

o Kulturminneforvaltningen bidrar til at fartøy blir en større del av verdiskapningen (økonomisk, sosialt, kulturelt og miljømessig). Det legges ytterligere vekt på at fartøy blir tatt i bruk som ressurser i utviklingen av levende lokalsamfunn og som grunnlag for ny næringsvirksomhet.

o Kulturminneforvaltningen bidrar til at fartøy blir grundig tilstandsvurdert før oppstart av omfattende istandsettingsarbeider. Tilstandsanalyse og kostnadsoverslag gjøres av kvalifisert fagpersonell.

o Fartøyeiere oppfordres til å etablere seg som stiftelser, da det for fartøyene er en bedre selskapsform enn privat eie. Ved stiftelser foreligger offentlige krav til drift, rapportering og regnskap.

o Fartøyeiere kan søke driftsstøtte (gjelder ikke bensin, diesel, administrasjon og lignende).

o Fartøyeiere som mottar tilskudd rapporterer til kulturminneforvaltningen (regnskap, dokumentasjon av fartøy m.m.).

o Riksantikvaren tydeliggjør utvalgs- og tildelingskriteriene for tilskuddsordningen.

3.10 "SMÅ OG ÅPNE BÅTER"

"Små og åpne båter", det vil si små tradisjonsbåter, mindre fiskesjarker, fembøringer og større tradisjonsbåter uten dekk, har ikke vært omfattet av Riksantikvarens forvaltningspraksis, jf. avsnitt 6.1.6. Departementets forarbeider til etableringen av kulturminnelovens § 14a, jf. Ot. prp. nr. 50 (1998 - 99) *Om lov og endringer i lov av 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner* understreker imidlertid at det ikke skal være størrelsesbegrensning nedad eller oppad. En størrelsesbegrensning nedad er også

lite hensiktsmessig når det gjelder mål om representativitet.

Fartøy på og i museum eies av gjeldende museum. Et museum som eier fartøy har selv ansvar for egne fartøy. Ansvaret for museumssamlingene er forankret i ICOMs museumsetiske regelverk og Kulturdepartementets årlige tildelingsbrev. Miljøverndepartementet, herunder Riksantikvaren, har ikke objekter i museumsmagasin som sitt ansvars- eller forvaltningsområde.

Fartøy som er i museumsmagasin er *innenfor* Riksantikvarens jurisdiksjon (kulturminnelovens § 14a) men *utenfor* Miljøverndepartementets forvaltningsområde ettersom fartøyene i så måte ikke er i bruk men til bevaring i museumsmagasin. Ansvarsfordeling er utdypet i kapittel 9. Antallet av små tradisjonsbåter er stort, og et samarbeid med Kulturdepartementet (ABM-utvikling) for bevaring av den totale representativiteten av "små og åpne båter" er nødvendig.

STRATEGI

Styrke representativiteten av vernede og fredede fartøy. Alle fartøy, uansett størrelse og type, integreres i fartøyvernet.

FORSLAG TIL TILTAK

o Små tradisjonsbåter integreres i fartøyvernforvaltningen.

o Båter i museumsmagasin eies og forvaltes av museene selv. Riksantikvaren står fritt til å skjønnsmessig vurdere om fredningshjemmelen skal anvendes for båter i museumsmagasin.

o Det utarbeides en mer detaljert plan for hvordan mindre båter i bruk kan integreres i kulturminneforvaltningen på basis av planlagte, regionale pilotprosjekter.



Figur 10: Bruksbåt i fjæra på Greipstad, Sør-Kvaløya utenfor Tromsø. Det ligger en utfordring for kulturminneforvaltningen i å finne en løsning på hvordan det store antallet tradisjonsbåter i bruk kan omfattes av fartøyvernforvaltningen. Størrelsesgrensen nedad (12 meter) har allikevel vært lite hensiktsmessig ved mål om representativitet. Foto: Trine Lise Wahl, Riksantikvaren

3.11 FARTØYVERNSENTRE, VERFT OG BÅTBYGGERIER

Norske verft, båtbyggerier og de tre nasjonale fartøyvernssentrene besitter verdifull håndverkskompetanse. Det er helt nødvendig å ivareta og sikre håndverksskunsken om vedlikehold og istandsetting av fartøyene for å kunne ivareta et representativt utvalg av dem flytende. Det er et mål at fartøyvernssentrene, verftene og båtbyggeriene i så stor grad som mulig skal kunne ivareta og videreutvikle sin kunnskap innen håndverket tilknyttet istandsetting og vedlikehold. Fartøyvernssentrene mottar midler til "fellestjenester" over statsbudsjettet. Midlene skal sike håndverksutvikling og at håndverket innen vedlikehold og istandsetting av fartøy bevares i et langsiktig perspektiv. Håndverket skal kunne bevares uavhengig av økonomiske konjunkturer i samfunnet. Midlene skal ikke bidra til driften av fartøyvernssentrene.

Ved tilskudd til komplekse istandsettingsprosjekter er det et av vilkårene at arbeidet gjennomføres eller ledes av personer med dokumentert solid kompetanse i gjennomføring av antikvariske istandsettingsprosjekt. Fartøyeieren bestemmer selv hvem som skal gi tilbud eller utarbeide kostnadsoverslag. Riksantikvaren vurderer om kompetansen i prosjektet er tilstrekkelig og følger dette opp underveis. Riksantikvaren ser at bevilgningene over statsbudsjettet til fartøyvern nå er store nok til å kunne ivareta og utvikle håndverkskompetanse ved både fartøyvernssentre og båtbyggerier/verft. Riksantikvaren anbefaler at fartøyvernssentre, verft og båtbyggerier opparbeider seg god kunnskap om konkurransereglene innen verftsindustri som gjelder i Norge.

Fartøyvernssentrene er juridisk organisert som stiftelser med ikke-kommersielle formål, med tilknytning til fylkeskommuner, kommuner og/eller museer. Disse stiftelsene er innrettet mot å drive vernearbeid på små og store fartøy, og er selv ansvarlige for at formålet med tilskuddene blir gjennomført i tråd med tilsagnsbrev fra Riksantikvaren og gjeldende handlingsplan.

Bevilgningene til fellestjenestene (tjenester staten gir tilskudd til) ble nesten doblet fra 3,5 millioner i 2008 til 6,5 millioner i 2009 (deles mellom de tre fartøyvernssentrene). Sentrene er ulike av struktur, organisering og størrelse, og sentrene har ulike behov for midler til fellestjenester. Deres ulike og sammensatte utfordringer har ført til at Riksantikvaren ser et stort behov for en grundig evaluering av sentrene.

STRATEGI

Kulturminneforvaltningen skal legge til rette for at fartøyvernssentre, båtbyggerier og verft kan utføre oppdrag på bevaringsverdige fartøy. Det skal videre stimuleres til samarbeid, dialog og større åpenhet mellom fartøyvernssentre og norske båtbyggerier og verft.

FORSLAG TIL TILTAK

Kulturminneforvaltningen:

1. Gjennomføre en evaluering av fartøyvernssentrene innen utgangen av 2012. Oppgavene i fellestjenestene revurderes etter en slik evaluering.
2. Stimulere til opprettelse av en nettportal (møteplass) for alle parter innen antikvarisk håndverkskompetanse (fartøyvern). Verft, båtbyggerier og fartøyvernssentre vil få mulighet for gjensidig utveksling og påvirkning. Et sted der alle kan henvende seg vil gi en oversikt over aktørene i feltet og forventes å generere mer og bedre vern.
3. I dialog med fartøyeier gi råd og veiledning om hvordan det kan oppnås tilstrekkelig kompetanse innen håndverk og dokumentasjon ved komplekse istandsettingsprosjekter, for å sikre høy kvalitet i prosjektene, konkurranse og samlet kompetanse.

Fartøyvernssentrene: Oppgaver i fellestjenestene:

1. Løse oppgaver knyttet til dokumentasjon og rådgivning på et forsvarlig nivå.
2. Utføre dokumentasjon og forskning på istandsettingsprosjekter som foregår ved fartøyvernssentrene og ivareta håndverkskompetanse.
3. Utføre dokumentasjon og forskning på istandsettingsprosjekter som foregår ved andre verft og båtbyggerier. Riksantikvaren fremmer spesielt viktige prosjekter som skal dokumenteres.

4. Utvikle fellesmal for dokumentasjon av tre - og stålfartøy.
5. Dersom lokal regulering tillater det skal sentrene skaffe til veie opplagsplass for utvalgte fartøy som klart er prioritert fra Riksantikvaren i påvente av istandsetting/konserverende opplag.
6. Videreutvikle/etablere lagerfasiliteter for spesialutstyr/vanskelig tilgjengelig materiale for istandsetting/vedlikehold av fartøy. Såkalt "delelagre" skal etableres ved sentrene men skal også være tilgjengelig for private verft/båtbyggerier.
7. Tilgjengeliggjøre håndverkskompetanse og rapporter for allmennheten.
8. Være en god arena for samarbeid mellom ordinære verft og sentrene. Tilgjengeliggjøre sin kompetanse for verft/båtbyggerier og andre private aktører.
9. Utvikle bedre metoder for kostnadsoverslag og tilstandsanalyse for istandsetting av fartøy.

Øvrige verft/båtbyggerier: Tilrettelegging

1. Øvrige verft/båtbyggerier gis bedre muligheter til å påta seg oppdrag av antikvarisk karakter.
2. Riksantikvarens liste over tildeling til fartøy legges ut på Riksantikvarens hjemmeside i løpet av 1. kvartal hvert år.
3. Mal for dokumentasjon, utarbeidet av fartøyvernssentrene, tilgjengeliggjøres slik at de private verftene kan påta seg dokumentasjonsoppgaver.
4. Verft og båtbyggerier sender dokumentasjonsrapporter til Riksantikvaren.
5. Private verft godtar at enkelte istandsettingsprosjekter skal dokumenteres av ekstern fartøyvernkonsulent.



Figur 11: M/B *Stangford* settes i stand ved Hardanger Fartøyvernssenter, og her er demonteringsarbeidet i gang. Fartøyet er bygget i 1933 på Løfallstrand i Kvinnherad, er 45 fot langt og har vært brukt som skyssbåt i Stongfjorden i Sogn og Fjordane. Stongfjorden var et industristed, og *Stangford* blir bevart som en del av industrihistorien i Askvoll kommune. Norges Sildesalslag leide inn *Stangford* i hennes siste fase, og hun opererte da som oppsynsbåt for Fiskeridirektoratet.
Foto: Karsten Mæhl, Hardanger fartøyvernssenter

4. FREMDRIFT OG ØKONOMI

Bemanningsnivået i fartøyvernforvaltningen har vært stabilt siden 1995 og består per 2010 av 1,5 årsverk. Verneflåten og bevilningene over statsbudsjettet har økt i følgende størrelse:

År	1995	2002	2010
Tilskudd over statsbudsjettet (i tusen kroner)	10 853	19 666	42 004
Antall vernede fartøy	144	175	220
Bemanning hos Riksantikvaren	1,5	1,5	1,5

Til tross for ressursituasjonen mener Riksantikvaren at mange oppgaver utover saksbehandling gjennomføres innenfor dagens rammer: Det er blant annet lagt ned betydelig arbeid i den tverrsektorielle prosessen for etablering av ny forskrift for skip som er vernet og i den innledende fasen for fredningsarbeidet. Den økte saksbehandlingsmengden er også imøtekommet uten tilførte ressurser (se figur 14 for økning i den vernede flåten og figur 19 for oversikt over utvikling i tilskudd og søknader). Innenfor dagens bemanningsnivå kan også noe overordnet arbeid og en til to fredningsaker pr. år gjennomføres.

Dagens bemanningsnivå gir allikevel ikke nevneverdig rom for systematisk og strategisk arbeid: Det vil for eksempel ikke være mulig å holde en fornuftig fremdrift for fredningsarbeidet frem mot 2017 med dagens nivå. Det er i tillegg vanskelig å se for seg hvordan man skal kunne etablere et fartøyregister eller hvordan det skal finnes tid til å utarbeide en plan for de ”små og åpne båtene” uten økt bemanning.

Delegering av ansvar for fartøyvern til regionalforvaltningen vil ta tid, og det er en utfordring å sette et eksakt tidspunkt på når dette eventuelt kan falle på plass (jf. avsnitt

3.4). Riksantikvaren vurderer å delegere flere fagfelt til regionalforvaltningen og et samlet forslag til delegering skal etter planen legges frem i 2012. Kostnader og fremdrift for delegering av den vernede flåten vil ses i denne sammenheng. Dersom den vernede flåten delegeres regionalforvaltningen vil Riksantikvaren få ytterligere tid til overordnede oppgaver, sektorrettet arbeid og fredningsarbeid.

RESSURSBEHOV

Oppgaver i handlingsplanen som kan løses som del av løpende forvaltningsarbeidet ved ett tilført årsverk: Arbeid inn mot frivillig sektor (jf. avsnitt 3.1), havnefasiliteter (3.2), sektorrettet arbeid (3.5), kunnskapsutviklende prosjekter (3.7), fartøyeiere – oppfølging (3.9) samt arbeid inn mot fartøyvernssentre, verft og båtbyggerier (3.11). I tillegg kan følgende oppgaver løses gjennom prosjektmidler:

Avsnitt	Tema/aktivitet	Behov årsverk	Periode
3.3	Fredningsarbeid	1	2011 – 2017
3.5	Sektorrettet arbeid: Ny forskrift	0,5	2011 – 2012
3.8	Register for fartøy	1	2011 – 2012
3.10	”Små og åpne båter”	0,5	2011
3.11	Fartøyvernssentre (evaluering driftsmodell)	Eksternt rådgivningsselskap	2012
3.4	Delegering verneflåte	0,5	2013

Figur 12: Oversikt over oppgaver fra handlingsplanen som kan gjennomføres med prosjektmidler. Oppgavene foreslås som et tillegg til ett tilført, permanent årsverk til Riksantikvaren.

TILSKUDD TIL FARTØY

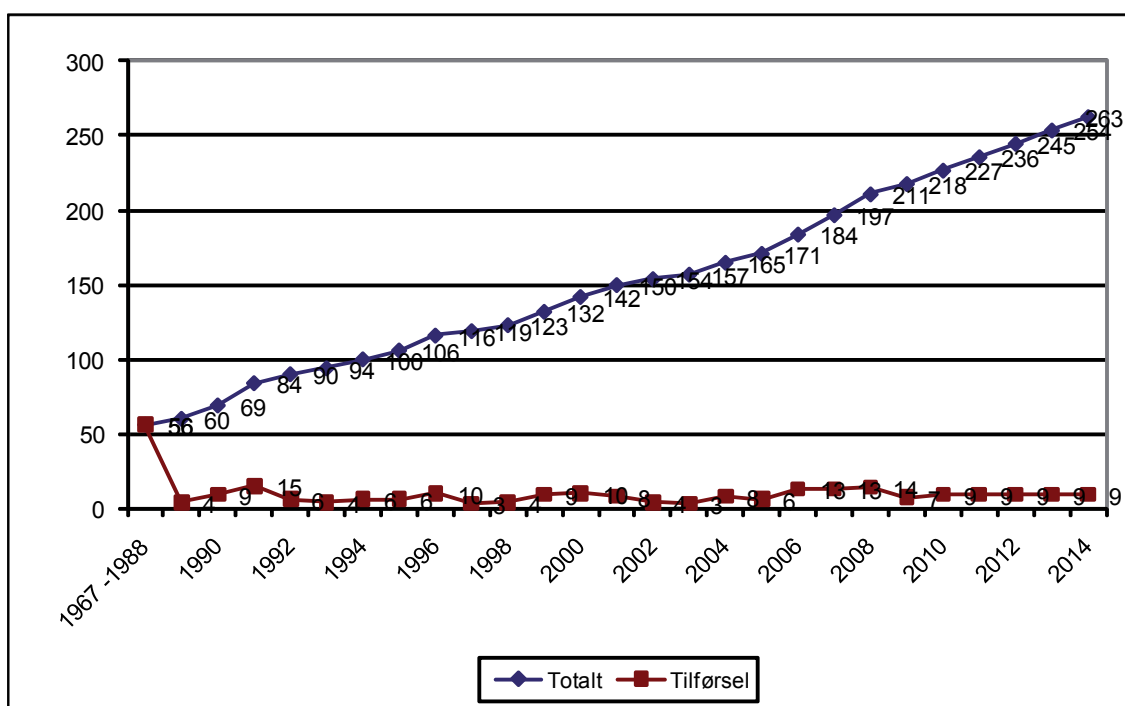
De fleste vernede fartøy er eldre enn det de er bygget for å bli, og gjennomgripende istandsettingsprosesser må påregnes. Det er et stort etterslep innen fartøyvernet. Eldre fartøy som ikke-fornybare ressurser går tapt hvert år som følge av rust- og råteskader.

Tilskuddsordningen for fartøy skal bidra til istandsetting, vedlikehold og sertifisering av vernede og fredede fartøy. I tillegg skal tilskuddsordningen bidra til driftstøtte for fredede fartøy og driftstøtte som toppfinansiering for fartøy som har verneavtale. Målgruppen er fartøyeierne. I 2009 økte søknadsummen fra fartøyeiere til 130

millioner kroner fra 90 millioner i 2008. Økningen i søknadsummen på 40 millioner er trolig et resultat av en økning av bevilgningene over statsbudsjettet ble øket fra 32 millioner i 2008 til 42 millioner i 2009 (tiltaksmidler ikke medregnet). Historikk over søknads- og tilskuddsmidler (2005 - 2009) foreligger i del 2 og i appendiks 2 og 3.

Behov: Tilskudd til fartøy	2011	2012	2013	2014
Istandsetting	55	61	67	74
Vedlikehold (inkl større oppgraderinger)	11	12	13	14
Drift	7	8	8	9
Sum	73	81	88	97

Figur 13: Estimert årlig tilskudd til fartøybevaring over statsbudsjettet. Det er tatt høyde for en tilvekst på 8 – 10 fartøy per år. Antall vernede fartøy er totalt beregnet til ca 250 i 2014, hvorav antall fredede er ca 15. Det er et mål om at de flytende kulturminnene istandsettes til et forsvarlig nivå frem mot 2020, jf. St.meld. nr. 16 (2004–05) *Leve med kulturminner*.



Figur 14: Kurve over tilveksten av antall vernede (inkl fredede) fartøy siden 1989. "Tilførselskurven" viser antall fartøy tilført per år. Diagrammet er ikke kompensert for frafall. En tilførsel på 8 – 10 fartøy årlig frem mot 2014 er realistisk.

TILSKUDD TIL FARTØYVERNSENTRENE

Tilskudd gjennom "fellestjenestene" skal bidra til at de etablerte, nasjonale fartøyvernssentrene Nordnorsk fartøyvernssenter og båtmuseum, Hardanger fartøyvernssenter og Bredalsholmen Dokk- og fartøyvernssenter

skal kunne fungere som kompetansesentra for istandsetting og vedlikehold av fartøy. Bevilgningene av offentlige midler skal også medvirke til at sentrene kan ivareta faglig utvikling og rådgivning, dokumentasjon og forskning. Tilskuddene skal sette fartøy-

vernssentrene i stand til langsiktig ivaretagelse av fagkompetanse. Bevilgningene til fellestjenestene økte fra 3,5 millioner i 2008 til 6,5 millioner i 2009.

Behov: Fartøyvernssentre	2011	2012	2013	2014
Fellestjenester	7	7	8	8
Lager (trevirke m.m.) og "materialebank"	1,5	1,5	1,5	1,5
Kompetanseutviklende virksomhet rettet mot eiere og frivillige	1	1	1	1
Sum	9,5	9,5	10,5	10,5

Figur 15: Estimert årlig tilskudd til oppgaver som er pålagt de tre nasjonale fartøyvernssentrene gjennom "fellestjenester". Det er i tillegg et behov for å etablere en "materialebank" for fartøydeler som er vanskelig tilgjengelig eller deler fra demonterte fartøy. Kasserte fartøydeler skal organiseres ved de tre fartøyvernssentrene gjennom lagerfasiliteter. Materialet i delelagrene skal være tilgjengelig for både fartøyvernssentrene og private verft/båtbyggerier.

DEL II: BAKGRUNN OG STATUS

5 Historie

5.1 BAKGRUNN FOR BEVARING AV FARTØY I FLYTENDE STAND

Fartøyvernet er ungt sammenlignet med andre vernedisipliner. Det er bare drøyt 30 år siden det statlige forvaltningsapparatet etablerte en bevaringspolitikk for fartøy. Det var funnene av vikingskipene som innledet forskningen på det skips- og båttekniske samfunnsnivået som fartøy representerer. Det ble fra den tiden av en økt forståelse for at fartøy har en helt spesiell kulturhistorisk verdi som et historisk dokument fra en gitt tid. Funnet av vikingskipene rundt 1900 har resultert i både rekonstruksjoner (modeller) og kopibygginger av Gokstad- og Osebergskipet. Kopibygging av vikingskip og andre fartøy er imidlertid et stykke fra det vi i Norge definerer som fartøyvern.

Fartøyvern omfatter originale båter som gjenspeiler tiden de var i drift. Kopibygging er viktig for bevaringen av antikvariske håndverksmetoder, men har ikke vært definert innenfor fartøyvernet i Norge. For rundt 50 år siden ble det gjort viktige erfaringer

med at *bruk* av originale, eldre, bevaringsverdige fartøy var den mest realiserbare bevaringsformen. I dag oppfattes fartøyvern primært som bevaring og bruk av fartøy i *flytende* stand.

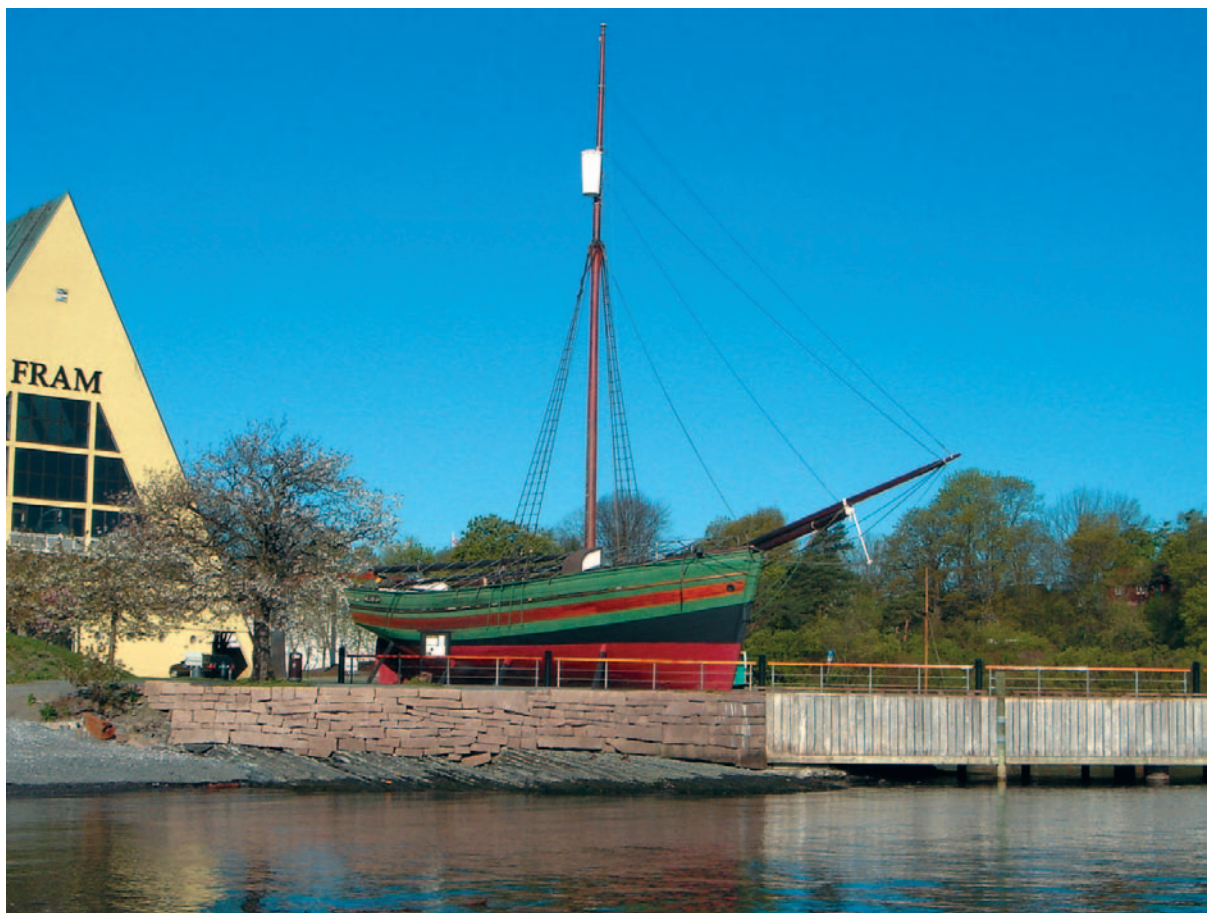
Det første seilende norske fartøyet som ble forsøkt bevart er jakten *Gjøa*. I 1906 kom jakten *Gjøa* til San Francisco etter å ha seilt Nordvestpassasjen som første fartøy. Fartøyet ble siden plassert i Golden Gate Park etter stor innsats fra nordmenn bosatt i USA. Dermed oppstod også det første fartøyvernprosjekt gjennom de ”problemer” som knyttet seg til vedlikehold og pleie, samt behovet for hjelp fra fagpersoner og spesiell håndverkskompetanse (Molaug 1988). *Gjøa* ble sendt til Norge i 1972 og kan i dag beskues utendørs, på land, på Bygdøyenes i Oslo.

Polarfartøyet *Fram*, er det første norske fartøyet som ble tatt vare på i sin samtid her i landet. Det skjedde etter at skonnerten

hadde tilbakelagt suksessrike ekspedisjoner til Grønland, Arktis og Antarktis. Da *Fram* var i forfall på begynnelsen av 1930-tallet ble det fra myndighetens side satt krav om at skipet skulle hugges opp (kondemneres). Som en konsekvens av kravet ble det dannet en komité av privatpersoner som landsatte fartøyet og bygde et hus over det (Molaug 1988). Huset stod ferdig i 1936, og er i dag et av landets mest besøkte museer.

Et av de mindre vellykkede fartøyvernprosjektene var kjøpet av det siste gjenværende norskbygde stålseilskip, *Lindgard*, i 1936. Den tremastede stålbarken ble på et tidlig stadium i fartøyvernets historie kjøpt tilbake til Norge med formål bevaring som minneskute. Etter at krigen startet her i landet i 1940 ble det imidlertid umulig å ivareta skipet. Norsk Seilskuteklub ga *Lindgard* i gave til Norsk Sjøfartsmuseum i 1946, men skipet ble kort tid senere oppgitt og solgt som lekter (Bakka 1998).

Figur 16: Jakten *Gjøa* var, under ledelse av Roald Amundsen, det første fartøyet som seilte gjennom Nordvestpassasjen. Ekspedisjonen nådde Stillehavet i 1906 etter en reise på over tre år. Den 70 fot store jakta ble bygd i 1872 i Rosendal og ble de første 28 årene brukt i fiskeriene, før Amundsen kjøpte den i 1901. *Gjøa* er et av de første fartøyvernprosjektene knyttet til norsk, maritim kulturarv. Foto: Trine Lise Wahl, Riksantikvaren



Interessen for eldre fartøy var økende utover 1900-tallet. De klinkbygde små, åpne båtene ble studert og utstilt på museum, samtidig som det ble gjort forsøk på å bevare noen av de større seilskutene. Frem til 1960-tallet hadde de fleste bevaringsprosjektene av de større fartøyene mislykkedes på grunn av de økonomiske problemene som oppstod, og som vokste de frivillige arbeidsgruppene eller museene over hodet.

I 1962 ble Norges første rednings-skøyte ført tilbake til Norge fra USA og innkjøpt av Norsk Sjøfartsmuseum (Berntsen 2000). I likhet med *Fram* var fartøyet konstruert og bygget av den anerkjente og berømte båtkonstruktøren Colin Archer. Målet var å sette rednings-skøyten fra 1893 under tak for å bevare den på land, men det fantes det aldri penger til. Det var i den forbindelse at ideen om å bevare skøyten flytende og i bruk ble foreslått. Det skulle vise seg å være en svært god løsning for fartøyet (Molaug 1988). RS1 *Colin Archer* seiler fortsatt langs

norskekysten i dag, og det vellykkede bevaringsprosjektet kan anses som starten på det vi i dag definerer som fartøyvern.

Få år etter at norsk Sjøfartsmuseum hadde kjøpt rednings-skøyten sank hjuldampere *Skibladner*. "Mjøsas hvite svane" hadde siden 1856 gått i rute på Mjøsa mellom Eidsvoll og Lillehammer og hadde hatt stor betydning for innlandsbygdenes ferdsel og kommunikasjon. Noen ville sette *Skibladner* i et museumsbygg, men det ble til slutt bestemt at fartøyet skulle fortsette sin drift på Mjøsa. Fartøyet er i dag verdens eldste dampskip i rutefart og er et av de første fartøyene i landet som er blitt fredet etter kulturminneloven.

Det var mange tiltak som ble iverksatt for å bevare gamle fartøy på 1960-tallet. Ved å ta de eldre fartøyene i bruk hadde man funnet frem til en realiserbar måte å ivareta dem på. I stedet for å trekke dem på land og bygge kostbare hus over enkelte av dem kunne flere

bevares i drift. Dette har siden vært regelen og tilfører fartøyene en verdi langt utover verdien som kulturhistorisk kilemateriale på land. Gjennom anvendelse bevares også den immaterielle kulturarven i form av opplevelse og kunnskap om bruk, drift, vedlikehold og istandsetting. Fartøyene er i tillegg en viktig del av et tidligere maritimt kulturlandskap. 1960-årene ble en viktig periode for fartøyvernet på grunn av den nye måten å ivareta eldre fartøy på, og var innledningen til fagdisiplinen fartøyvern som omfatter *fartøy i flytende stand*.



Figur 17: Skibladner sank i vinteropplag i Minnevikka februar 1967. I stedet for å la hjuldampere gå til grunne startet en entusiastisk gjeng et omfattende bergningsarbeid og et påfølgende, stort istandsettingsprosjekt. Arbeidet de gjennomførte fortjener all honnør i dag. "Den gamle damen" ses fra akter, og skorsteinen stikker opp fra vannet under hevingsriggen. Skibladner ble fredet på 150-årsdagen for jomfruturen 2. august 2006. Fotografiet ble gitt som en gave fra Anne Marie Hoem i forbindelse med jubileet.

5.2 DET FRIVILLIGE ENGASJEMENTET

Engasjement fra frivillige organisasjoner og enkeltpersoner har vært avgjørende for bevaringen av gamle fartøy, og det frivillige engasjementet blir ofte omtalt som "bærebjelken" i fartøyvernet. Det frivillige engasjement består av lag, stiftelser, venneforeninger og andre sammenslutninger hvor enkeltpersoner frivillig har gått sammen for på ideelt grunnlag å arbeide mot felles mål. Frivillige organisasjoner er viktige samfunnsaktører, og det lokale og frivillige engasjement gir viktige korrektiv til ulike deler av den offentlige forvaltningen, jf. St.meld. nr. 16 (2004 - 2005) *Leve med kulturminner*.

Etableringen og utviklingen av interesseorganisasjonene innen fartøyvern og kystkultur kan betraktes som historien om pionerens innsats, og startet for alvor på 1960-tallet. Entusiastiske enkeltpersoner og grupper hadde blitt eiere av bevaringsverdige fartøy og hadde startet ressurskrevende restaureringsarbeider. Det ble da et behov for en bevisstgjøring i samfunnet om at fartøybevaring også måtte være av offentlig interesse i tråd med annet kulturminnevern.

Resultatet var at organisasjonene startet å fremme fartøyvern-interesser ovenfor myndighetene (Berntsen 2000).

Fram mot 1970-tallet hadde mange vært vitne til at tradisjonelle norske bruksbåter var tatt ut av bruk, at de var blitt ombygd eller forfalt. Lokallagene av Forbundet KYSTEN har senere tatt vare på mange av de mindre fartøyene og bruksbåtene. Den landsomfattende organisasjonen ble stiftet i 1979, og er et resultat av at "Båtlaget" og "Forening for bevaring av eldre seilfartøy" ble slått sammen til en organisasjon¹.

I 1984 ble det på initiativ fra Miljøverndepartementet arrangert et seminar hvor det offentlige kulturminnevern, sjøfartsmuseene og fartøyvernere fikk anledning til å diskutere fartøyvernets status og fremtid. Seminaret hadde som mål å finne løsninger på hvordan arbeidet med fartøyvernet skulle struktureres. En av konsekvensene var at det ble besluttet at de enkelte fartøyvernprosjek-

¹ www.kysten.no, lesedato 02.11.08

tene måtte organiseres i en landsomfattende forening. De frivillige kreftene samlet seg i etterkant i Norsk Forening for Fartøyvern (NFF) (Fartøyvernet 1994, Norsk Forening for Fartøyvern 2000). Foreningen har siden 1985 vært en sentral interesseorganisasjon for eiere av fartøy og har arbeidet opp mot myndighetene for å bedre fartøyeiernes rammebetingelser.

Frivillig innsats har vært drivkraften i det norske fartøyvernet. NFF påpeker i sin utredning om "Eierens rolle" (se vedlegg) at det frivillige engasjementet er i endring. Interesseorganisasjonen trekker videre frem at samfunnsendringer de senere år kan være en medvirkende årsak til de negative endringene i frivillig sektor. NFF påpeker videre at det er viktig å finne gode og virksomme tiltak som kan stimulere til fortsatt frivillighet innen fartøyvernet (Norsk Forening for Fartøyvern 2009:12ff).

5.3 DET STATLIGE ENGASJEMENTET

Staten har vært engasjert i fartøyvernet siden 1967. Skonneren *Svanen* var det første bevaringsverdige fartøyet som fikk statlige midler til istandsetting. Midlene ble gitt fra Norsk Kulturråd, og de påfølgende 12 årene bevilget Norsk Kulturråd cirka 2 millioner kroner av kulturfondmidlene til bevaring av gamle fartøy (Bjørkvik 1979).

"FARTØYUTVALGET" OG DEN FØRSTE NASJONALE UTREDNINGEN

Fram til slutten av 1970-tallet ble tilskuddsmidlene bevilget uten en enhetlig politikk eller strategi, men ut i fra enkelt-søknader. Det ble nødvendig å opprette et organ som kunne fremme en plan for bevaringspolitikken samt hjelpe til med rådgivning om restaureringsarbeid, gi økonomisk støtte og skaffe en oversikt over hva som fantes av bevaringsverdige fartøy.

I 1977 ble en arbeidsgruppe av fagpersoner etablert, og det nyetablerte "Fartøyutvalget" skulle samarbeide med Miljøverndepartementet. Departementet skulle hvert år stille et beløp til disposisjon for fartøybevaring, og "Fartøyutvalget" skulle lage en innstilling om hvilke fartøy som fortjente

bidrag. Fartøyutvalget utarbeidet i 1978 innstillingen "Bevaring og bruk av gamle fartøy". Innstillingen skulle i grove trekk vise seg å være retningsgivende for det statlige engasjement i fartøyvernet frem til i dag, og underbygger den praksis som har vært ført i forvaltningsapparatet siden 1979. Det ble blant annet i innstillingen påpekt at det ikke ville være riktig å sette en grense for fartøyenes størrelse verken oppover eller nedover. Oppover ville grensen gi seg selv på grunn av økonomien, mens det nedover ble påpekt at:

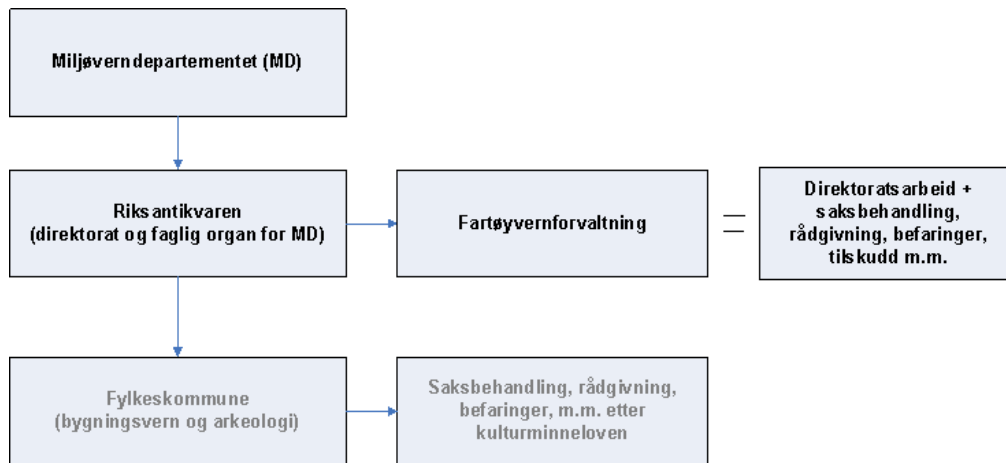
"Små fartøy vil det vera lettare å ta vare på utan spesielle støttetiltak. I tillegg kjem at ei relativt stor mengd av dessa små fartøya er sikra på museum. Utvalet har difor halde dei mindre typene utanfor i framlegget til bevaringsplan. (...). Men ein føreset at det offentlege også føler ansvar for desse typene, slik at eit representativt utval kan bli sikra og bevarte på ein forsvarleg måte" (Bjørkvik 1979:15,16).

Begrepet fartøyvern har således i ettertid avgrenset seg til bevaring av fartøy i flytende stand og fortrinnsvis de over 12 meter. Størrelsesbegrensningen, eller utelatelsen

av fartøy under 12 meter, vil imidlertid måtte vurderes på ny i lys av innholdet i, og bakgrunnen for, den nye lovhjemmelen for fredning av båter som ble gjort gyldig fra 2000, jf. Kulturminneloven § 14a og Ot. prp. nr. 50 (1998 - 1999) *Om lov om endringer i lov av 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner*.

Et annet viktig elementet i innstillingen fra 1979, men som siden ikke har blitt fulgt opp i stor grad, er at man ved utvelgelse av fartøy til bevaring også skal følge med på de fartøyene som blir bevart på land. Dette for å sikre at de ulike fartøytypene og kategoriene er representert i en nasjonal sammenheng.

Det tredje viktige elementet var at fartøykomiteen vedtok at en navngitt gruppe fartøy skulle inngå i en såkalt "nasjonal grunnstamme" (se figur 27). Det viste seg raskt at ideen om å bevare et statisk antall fartøy ikke var hensiktsmessig. "Grunnstammen" på 21 fartøy økte raskt i omfang, og fem år senere ble nærmere 50 fartøy føyd til "grunnstammen" (Miljøverndepartementet 1984). Antallet har siden økt gradvis frem til i dag.



Figur 18: Fartøyvernforvaltningen er sentralisert, det vil si at den ikke er delegert til fylkeskommunen slik som andre deler av kulturminnevernet.

MILJØVERNDEPARTEMENTET OG "MINNEMYNTUTREDNINGEN"

Miljøverndepartementet fikk overført det statlige ansvaret for fartøyvernet i 1986, men hadde hatt et midlertidig ansvar for fartøyvernet fra 1980 til 1983. Fra 1983 til 1986 hadde Norsk Kulturråd og Miljøverndepartementet hatt en prøveavtale om at det faglige ansvaret skulle ligge hos Norsk Kulturråds fartøyutvalg. I 1983 ble det over Miljøverndepartementets budsjett øremerket 1 million kroner til fartøyvernet, og arbeidet med fartøyvern ble dermed en akseptert del av kulturminnevernet (Miljøverndepartementet 1984).

I statens andre utredning om fartøyvern, "Minnemyntutredningen" av 1984, utarbeidet en faggruppe fra museer og forvaltning en ny innstilling om fartøyvernet for Miljøverndepartementet. Det ble her blant annet understreket at det var nødvendig å opprette et offentlig rådgivnings-, veilednings- og tilsynsapparat. Den offentlige fartøyvernforvaltningen ble dermed et faktum og bestod året etter av en bemanning på to personer.

RIKSANTIKVARENS ARBEID I KORTE TREKK ETTER 1989

Riksantikvaren ble i 1988 et direktorat under Miljøverndepartementet, og det statlige forvaltningsansvaret for fartøyvern ble overført Riksantikvaren året etter. Riksantikvaren har siden hatt ansvar for å gi faglige bidrag til departementets arbeid med kulturminnevern. Riksantikvaren har de siste 20 årene foretatt en fordeling av de statlige midlene som Stortinget har bevilget til fartøyvern over statsbudsjettet. Midlene har, i tråd med bevaringspolitikken, blitt fordelt

på et utvalg fartøy med kulturhistorisk verdi, og har siden 1996 også bidratt til drift av de tre nasjonale fartøyvernsentrene. I tillegg har en mindre del av bevilgningene siden 2001 gått til utvalgte fylkeskommuner gjennom en forsøksmodell for å styrke det regionale engasjementet innen fartøyvern (se neste avsnitt).

Riksantikvarens første handlingsplan "Femårs handlingsplan for fartøyvernet" ble utarbeidet i 1995/6. Det var da 144 verneverdige fartøy og 11 millioner kroner til fartøyvern over statsbudsjettet.

Miljøverndepartementet besluttet i 1995 at et begrenset antall fartøyvernsentre burde kunne påta seg oppgaver for å sikre og videreføre den håndverksmessige kompetansen innen fartøyvernet, jf. Finans og Tolldepartementet (1995) St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 9 (1994 - 1995). Det ble i samme proposisjon foreslått at utvalget burde bygge videre på det arbeid som er nedlagt i etableringen av Hardanger fartøyvernsenter, Gratangen båtsamling for bevaringsoppgaver på trefartøyer, samt Bredalsholmen ved Kristiansand for arbeidet med stålskip.

En av konsekvensene av Riksantikvarens første handlingsplan var etableringen av de tre nasjonale fartøyvernsentrene. Formålet med etableringen av de nasjonale fartøyvernsentrene var at sentrene skulle ivareta håndverkskompetanse for bygging, vedlikehold og reparasjoner av tre- og stålskip.

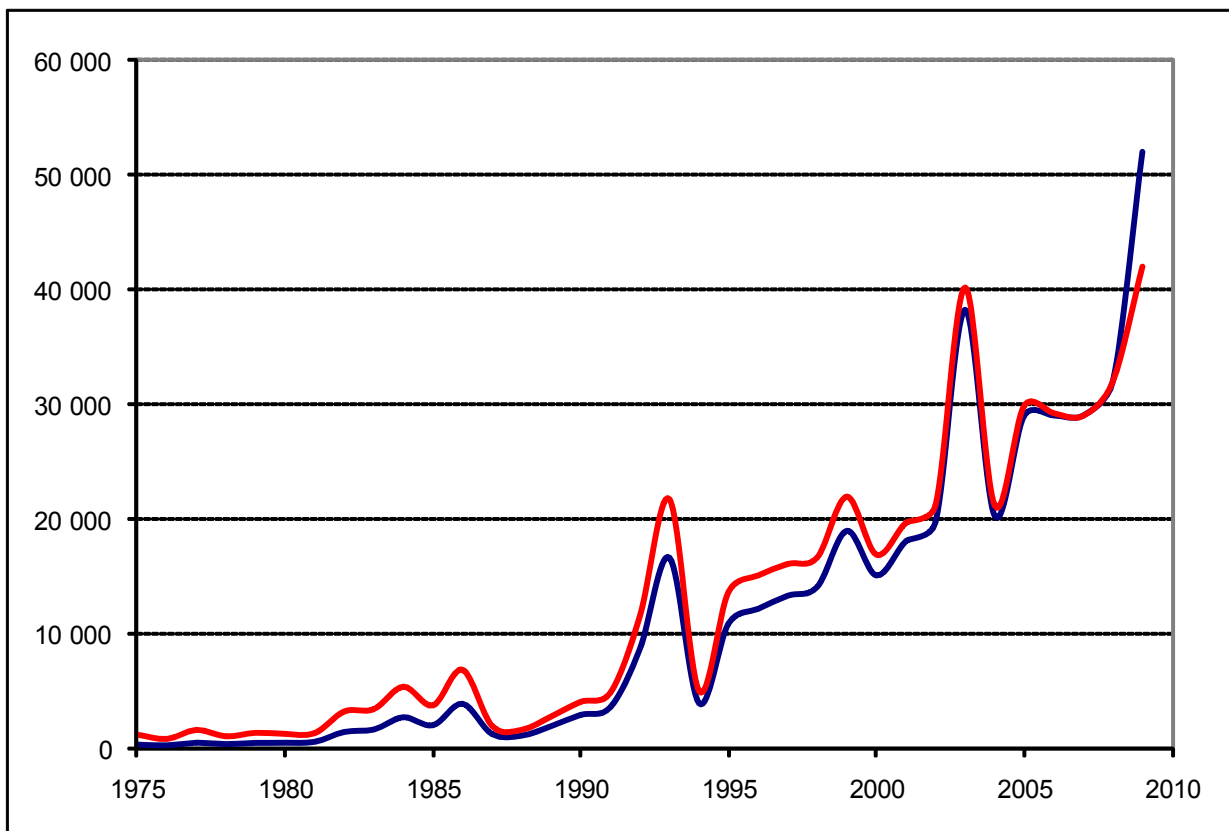
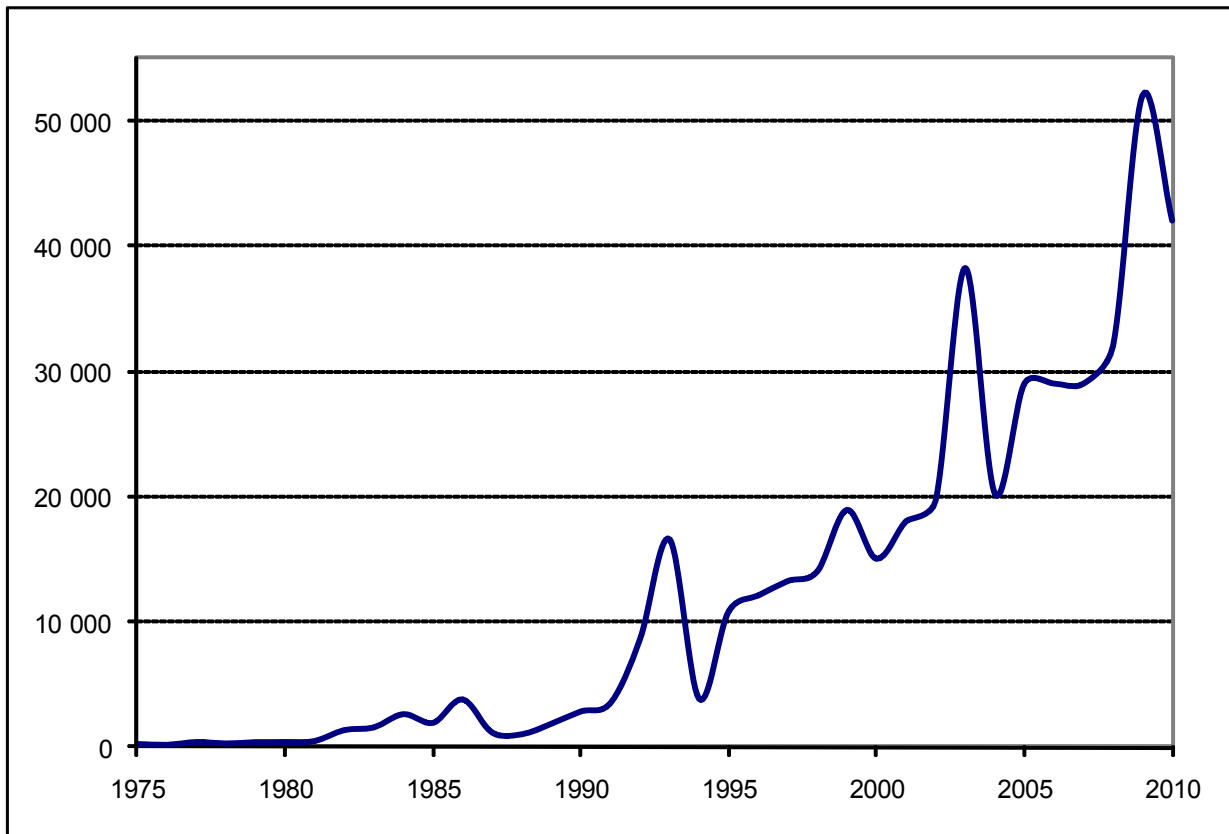
I 2000 ble det vedtatt en lovendring som gjør det mulig å gi fartøy et lovhjemlet vern etter kulturminneloven. Inntil dette tidspunktet var det kun sunkne fartøy eldre

enn 100 år som hadde et juridisk vern. Det ble samtidig vedtatt å sette en lavere aldersgrense for "utførselsforbudet" av båter med hjemmel i kulturminneloven. Aldersbegrensningen ble redusert fra 100 til 50 år. I 2009 ble forskriften endret, men den "flytende" aldersbegrensningen for fartøy ble stående.

Riksantikvaren utga en ny handlingsplan for fartøyvernet i 2002. På det tidspunktet var antallet verneverdige fartøy økt til 175. De to første fartøyene ble fredet i 2006¹, og de neste tre fartøyene ble fredet i 2009². Ved utløpet av 2008 var antallet vernede fartøy økt til 211. Det har i forvaltningen siden midten av 1990-tallet vært avsatt halvannet årsverk til fartøyvern hos Riksantikvaren, mens det per 2010 er litt i underkant av to årsverk avsatt til fartøyvern. Bemanningen dekker hele landet.

¹ Hjuldampere *Skibladner* og bilfergen *Skånevik*.

² Jernbanefergene D/F *Ammonia* og M/F *Storegut* samt bilfergen B/F *Gamle Kragerø*.



Figur 19 a og b: Øverst en oversikt over årlige, statlige bevilgninger til fartøyvern i tusen kroner for perioden 1975 – 2010. Det samlede behovet for bevilgning til fartøyvern ble i Riksantikvarens forrige handlingsplan (2002 – 2006) beregnet til rundt 40 mill kroner. Over en 5-års periode har søknadssummen til fartøyvernprosjekter fordoblet seg fra omkring 80 millioner kroner i 2005 til 160 millioner kroner i 2010 (figur nederst). Bevilgningene til fartøyvern over statsbudsjettet ble for 2009 økt fra 32 til 42 millioner kroner (i tillegg ble 10 millioner kroner bevilget gjennom regjeringens "tiltaks-pakke" i forbindelse med finanskrisen i 2009).

5.4 FYLKESKOMMUNENES ENGASJEMENT

Norsk kulturminneforvaltning har siden 1990 hatt en lovfestet ansvarsdeling mellom stat, fylkeskommuner og landsdelsmuseene. Disse tre forvaltningsorganene fikk i 1990 myndighet etter kulturminneloven på områder innenfor bygningsvern og arkeologi. Det var på det tidspunktet ikke aktuelt å delegere fartøyvernet da vernedisiplinen hverken hadde egen lovhjemmel i kulturminneloven eller var et særlig prioritert arbeidsfelt fra politikere og kulturminneforvaltning. Situasjonen har imidlertid endret seg betraktelig for fartøyvernet siden den gang. Fartøyvernet har blitt et prioritert felt fra politikere, jf. Soria Moria-erklæringen (2005), St.prp. nr. 1 (2007-2008) og St.prp. nr. 1 (2008-2009). Fagfeltet har ekspandert og utviklet seg i betydelig grad og det fikk i 2000 egen lovhjemmel til å frede fartøy, jf. kulturminnelovens § 14a. Dette sett i sammenheng med den nye forvaltningsreformen, jf. St.meld. nr. 25 (2008–2009) *Lokal vekstkraft og framtidstru Om distrikts- og regionalpolitikken*, som søker å delegere mer ansvar til regionene, anses det nå som et riktig tidspunkt å vurdere om fylkeskommunene bør overføres mer ansvar innen fartøyvernet.

Det er laget fartøyvernplaner for mange fylker. Møre og Romsdal var tidligst ute og utga egen fartøyvernplan for sitt fylke i 1987. Totalt har ni fylker fartøyvernplaner knyttet til seg, hvorav seks av fylkene ligger i den såkalte SAVOS-regionen som har en felles plan. SAVOS-planen legger føringer for en såkalt "overføringsmodell", og denne har vært grunnleggende for forsøksordningen som omfatter noe delegering til regionalt nivå.

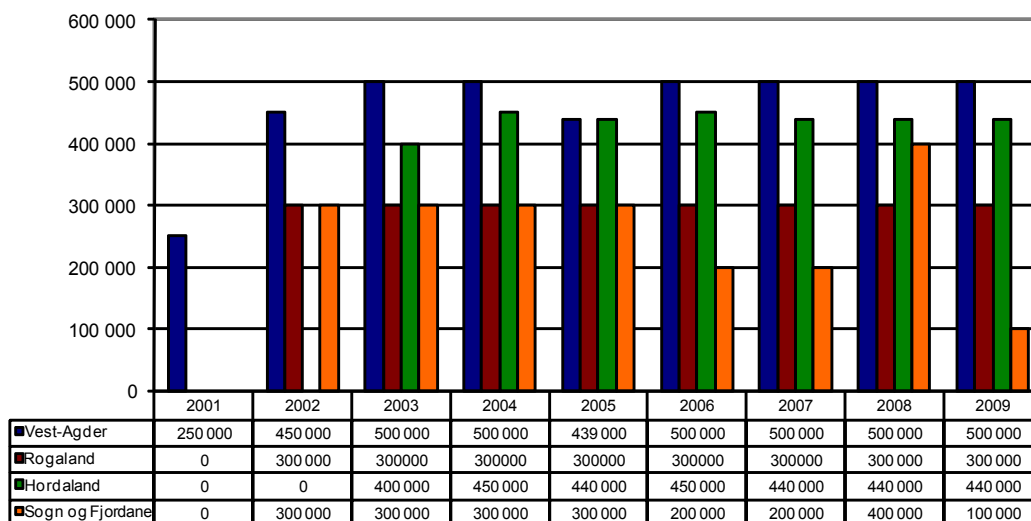
5.4.1 "SAVOS-PLANEN"

"SAVOS" var tidligere et samarbeidsorgan for seks fylkeskommuner langs Sør- og Vestlandet, og regionen strekker seg fra og med Aust-Agder i sør til Møre og Romsdal i nord. Fartøyvernplanen for SAVOS-regionen ble utarbeidet av Norsk Sjøfartsmuseum og lansert i 2000. På det tidspunktet hadde Riksantikvaren forvaltet det offentlige ansvar for fartøyvern i 11 år, og det ble i planen fremmet spørsmål om fartøyvernet skulle fortsette å ha en like stor tilknytning til Riksantikvaren. I lys av dette ble det foreslått at det offentlige ansvaret for fartøyvern i en viss grad skulle delegeres

til fylkeskommunene. To konkrete modeller ble foreslått: "Overføringsmodellen" og "Samarbeidsmodellen".

"Overføringsmodellen" innebærer at fylkeskommunale bevilgninger til bevaringsverdige fartøyer utløser et tilsvarende beløp fra Riksantikvarens fartøyvernmidler. Fylkeskommunen fordeler beløpet og har hovedansvar for veiledning og oppfølging av fartøyeiere.

"Samarbeidsmodellen" omfatter et samarbeidsprosjekt mellom fylkeskommunene. Modellen innebærer å definere seks store fartøytyper/-kategorier som har vært spesielt typiske for SAVOS-regionen. Dette skulle da være fartøytyper som i dag ikke er tilfredsstillende representert i SAVOS-området. Formålet var at det skulle kunne bevares et utvalg av de større fartøyene som er for ressurskrevende til å kunne bevares i hvert fylke. Fartøyene skulle ha tilhørighet i hvert sitt fylke, men inngå i et mobilt formidlingsopplegg for hele området. Også for denne modellen ble det lagt opp til delt finansiering mellom fylkeskommune og stat (Norsk Sjøfartsmuseum 2000).



Figur 20: Sektordiagram som viser tildeling fra Riksantikvaren (2001 - 2009) over "overføringsmodellen" i SAVOS-planen. Fylkeskommunene har i samme periode bevilget tilsvarende eller mer til fartøyvern. Diagrammet viser de fylkeskommunene som har benyttet seg av ordningen. Møre og Romsdal fylkeskommune vedtok å ikke slutte seg til planen, mens Aust-Agder fylkeskommune vedtok i 2002 å slutte seg til planen, men benyttet seg aldri av ordningen.

SAVOS-planen har ikke vært pålagt fylkeskommunene, og politiske beslutninger og disponeringer i hver fylkeskommune har påvirket fartøyvernet ulikt. "Overføringsmodellen" er blitt iverksatt i fire av SAVOS-fylkene. Samarbeidsorganet "SAVOS" opphørte i etterkant av lanseringen av planen.

Det ble i 2009 gjennomført en evaluering av resultatene av "Overføringsmodellen" i SAVOS-planen. Rapporten er gjort på oppdrag av Riksantikvaren og utført av Hordaland fylkeskommune, jf. *Regionalt fartøyvern. Evaluering av overføringsmodellen 2009* ved Hordaland fylkeskommune på oppdrag fra Riksantikvaren.

Det foregår i enkelte av "SAVOS-fylkene" stor aktivitet innen fartøyvern, og planen synes å ha skapt økt optimisme blant fartøyeiere da det samlet sett har vært større muligheter for økonomisk støtte. Noen

av fylkeskommunene har i prøveordningen engasjert seg sterkere i fartøyvernet gjennom politiske føringer og utvidede personal-ressurser. Rapporten viser i tillegg at faglig og praktisk veiledning fra fylkeskommunene har styrket fartøyeiernes muligheter til økonomisk støtte fra privat næringsliv, banker og fond. De involverte fire fylkeskommuner har siden oppstart av modellen gitt faste bevilgninger. Som resultat har fylkeskommunene tilført i anslagsvis 10 millioner til fartøyvern i de fire prøvefylkene i perioden 2001 - 2009.

Rapporten konkluderer med at overføringsmodellen har styrket og motivert til større regional innsats i fartøyvernet, at den har styrket regional fagkompetanse på fartøyvern, at den har gitt bedre samhandling mellom nasjonalt og regionalt nivå, at den har gitt bedre kontakt med frivillig sektor og sist men ikke minst at modellen har tilført fartøyvernet økte midler. I tillegg

har Riksantikvaren fått noe avlastning i enkeltsaksbehandlingen. Konklusjonene i evalueringen er meget positive og viser at det regionale fartøyvernet er styrket gjennom oppfølgingen av "Overføringsmodellen" i SAVOS-planen.

12 av 19 instanser innen regionalforvaltningen hadde høringsuttalelser til utkast til ny verneplan for fartøy (i løpet av desember 2009 og januar 2010). De "administrative" uttalelsene bærer samlet sett preg av en positiv holdning til delegering av førstelinjeansvaret (enkeltsaksbehandlingen) innen fartøyvern (se appendiks 8 og 9 for oversikt over høringsuttalelsene).

6. STATUS: DEN VERNEDE FLÅTEN OG FAGLIG STÅSTED

”Mangfoldet av kulturminner og miljøer skal forvaltes og tas vare på som bruksressurser og som grunnlag for kunnskap, opplevelse og verdiskapning. Et representativt utvalg av kulturminner og kulturmiljøer skal tas vare på i et langsiktig perspektiv.(...) Den geografiske, sosiale, etniske, næringsmessige og tidsmessige bredden i de varig verneede kulturminnene og kulturmiljøene skal bli bedre...”

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

6.1 REPRESENTATIVITET

Begrepet ”representativt utvalg” kan brukes på to nivåer, både som overordnet kriterium og som kriterium for vurderinger av enkeltfartøy. På overordnet nivå skal et representativt fartøyutvalg bestå av ulike fartøytyper som vurderes både ut i fra konstruksjon og funksjon. Et representativt utvalg fartøy skal bevares for å gjenspeile landets tradisjoner innen sjøfart, fiskeri og øvrig maritim virksomhet. Et representativt utvalg skal omfatte det sjeldne og vanlige fra hver historiske periode, og vise utviklingen over et lengre tidsrom. Når nye fartøy velges, ut i fra type og/eller funksjon, økes representativiteten. Utvalget skal være bredt nok til å belyse hvordan samfunnet har utviklet seg over tid. Ved styrking av representativiteten er det valgt ut flere like fartøy av samme type og funksjon.

Når det gjelder vurderinger og prioriteringer av enkeltfartøy, må forvaltningen

kunne begrunne hvorfor et fartøy har større verneverdi enn et annet. Et fartøy, eller deler av det, skal kunne relateres til flere utvelgelseskriterier. De ulike kriteriene kan delvis overlape og underbygge hverandre, og enkelte kriterier kan tillegges større vekt enn andre. Kriterier som autentisitet, sjelden, typisk, fysisk tilstand, alder, identitetsverdi, kontinuitet, historisk kildeverdi, symbolverdi, tilhørighet lokalt/regionalt, miljø og bruks- og opplevelsesverdi er sentrale i en slik vurdering.

AUTENTISITET

Utvalgsriteriet autentisitet er vesentlig. Et fartøy som har stor grad av autentisitet fra byggetidspunktet og/eller fra sin driftsperiode har høy kulturhistorisk verdi. Innen kulturminneforvaltningen står autentisitet for ekthet og troverdighet. Uheldige endringer kan ha blitt påført, og i de tilfellene kan integritet (helhet) og autentisiteten

være redusert.

Et fartøy fra slutten av 1800-tallet har for eksempel høy kulturhistorisk verdi med spor av slitasje, bruk og funksjonalitetstilpasninger fra sin driftstid. Ombygginger og overgangsformer har stor kildeverdi. En båtkopi kan i motsetning bli et forenklet bilde av et fartøy slik ettertiden har tolket at det i sin tid var.

Konstruksjoner uansett materialtype er forgjengelige. Ofte er deler av en konstruksjon erstattet med nye materialer. Det er da et vesentlig kriterium at reparasjoner og vedlikehold er gjennomført i samsvar med opprinnelig utførelse (prosessuell autentisitet). I forbindelse med fredning etter kulturminneloven, er autentisitet et av de kriteriene som tillegges størst vekt.



Figur 21: Havnebildet i Oslo: En blanding av eldre fartøy med høy kulturhistorisk verdi og fartøy som er ombygget til chartertrafikk uten hensyn til antikvariske prinsipper. Foto: Trine Lise Wahl, Riksantikvaren

FYSISK TILSTAND

Det må vurderes om fartøyet er i en slik fysisk tilstand at det lar seg bevare som kilde til kunnskap og opplevelse. Står man overfor valget mellom å ta vare på to fartøy av samme type, vil man normalt velge å bevare det som er best vedlikeholdt og har mest originalt materiale. Dersom en fartøytype er underrepresentert på landsbasis, eller er sjelden, vil man likevel kunne forsvare å ta vare på et fartøy som i utgangspunktet er i dårlig forfatning. Dette viser at kriteriene ikke kan sees isolert fra hverandre.

SYMBOLVERDI, SAMMENHENG OG MILJØ

Mange fartøy har særlige kvaliteter gjennom å gi sine omgivelser en følelse av gjenkjenning og tilhørighet. Dette kan i hovedsak knyttes til to forhold: Enten til konkrete begivenheter eller personer, eller til tradisjon/kontinuitet i bruk av et område. Et fartøy som har inngått i omgivelsene over lang tid og som har blitt identifisert med stedet i en slik grad at det er utenkelig å fjerne eller endre det er eksempelvis hjuldamp-eren Skibladner. Skipet har med sine 150 år i rutefart blitt en del av det maritime kulturlandskapet rundt Mjøsa. Polarskuta Fram knyttes eksempelvis til konkrete, store, nasjonale begivenheter samt beundrede polfarere og vitenskapsmenn (bl.a. Fridtjof Nansen, Otto Sverdrup og Roald Amundsen).

Et verneobjekt har stor kulturhistorisk verdi i et miljø det har inngått i over lang tid eller i en viktig periode. Det er mange eksempler på at kulturminneforvaltningen vedtar vern hvor samfunnskontekst og det miljø som et fartøy inngår i vektlegges. Riksantikvaren fredet eksempelvis fergene D/F *Ammonia* og M/F *Storegut* i 2009, hvor stor vekt ble lagt på den viktige rollen fergene har hatt i et større transportsystem med nasjonal verdi. Det samme gjelder vernet av dampbåten D/S *Turisten* som har en antikvarisk viktig rolle, ikke bare i seg selv, men også for helhetsbildet av Haldenvassdraget.

FRIVILLIG INNSATS SOM UTVALGSKRITERIUM

Kulturminneforvaltningen ser på de frivillige som er viktig ressurs. Fartøyvernet har i første rekke blitt fremmet av frivillige med kulturhistorisk engasjement. Fra et kulturminnefaglig ståsted har dette samtidig ført til at utvelgelse av nye verneobjekter er foretatt på bakgrunn av prosjekter som er omfattet av stort lokalt eller regionalt engasjement. Utvalget har ikke i stor grad blitt et resultat av kulturminneforvaltningens helhetsforståelse eller prioriteringer ettersom forvaltningen ikke har gjennomført systematiske registreringer av bevaringsverdige fartøy siden begynnelsen av 1980-tallet. Fartøyutvalget er derfor til dels blitt et resultat av at fartøyeiere, i form av aksjeselskap, museum, stiftelser eller enkeltpersoner, har tatt kontakt med Riksantik-

varen for rådgivning og økonomisk støtte. Forvaltningen har derfor vurdert et utvalg fartøy hvor eiere har tatt kontakt – ikke ut i fra prioriteringer gjennom en helhetsforståelse av hvilke objekter som ut i fra en gitt tid bør vernes.

Gode resultater av omfangsrike istandsettingsprosjekter er oftest en direkte konsekvens av at engasjerte eiere og frivillige har lagt ulønnet innsats og private midler i prosjektet – oftest i tillegg til økonomisk tilskudd fra Riksantikvaren. Frivillig innsats er en viktig medvirkende faktor til at større prosjekter får prioritet fra kulturminneforvaltningen. Utvalgsriteriene med mål om representativitet kombinert med forvaltningsapparatets avhengighetsforhold til frivillig innsats er derfor en utfordring.

FARTØYLISTEN SOM VERKTØY TIL Å VURDERE REPRESENTATIVITET

De vernede fartøyene er registrert i en landsomfattende fartøyliste (appendiks 5). Ut i fra denne "fartøylisten" kan man trekke ut informasjon om fartøynavn, kalleksignal, kategori, bruttotonnasje, byggeår, fremdrift, skrogmateriale, eierform, hjemfylke og vernestatus. Det har i lang tid vært mål om etablering av et bedre dataverktøy for å kunne hente ut informasjon om fartøyene, og for å ta stilling til representativiteten. Fartøylisten er imidlertid begrenset i dataomfang og er dårlig egnet.



Figur 22: Dampskipet *Turisten* løftes ut fra hallen og inn i flytedokka hos verftet Hansen & Arntzen Co AS ved Langesund våren 2009. I bakgrunnen ses D/S *Victoria* som har gått på Telemarkvassdraget siden 1882. Foto: Reidar Peersen

6.1.1 FARTØYKATEGORIER

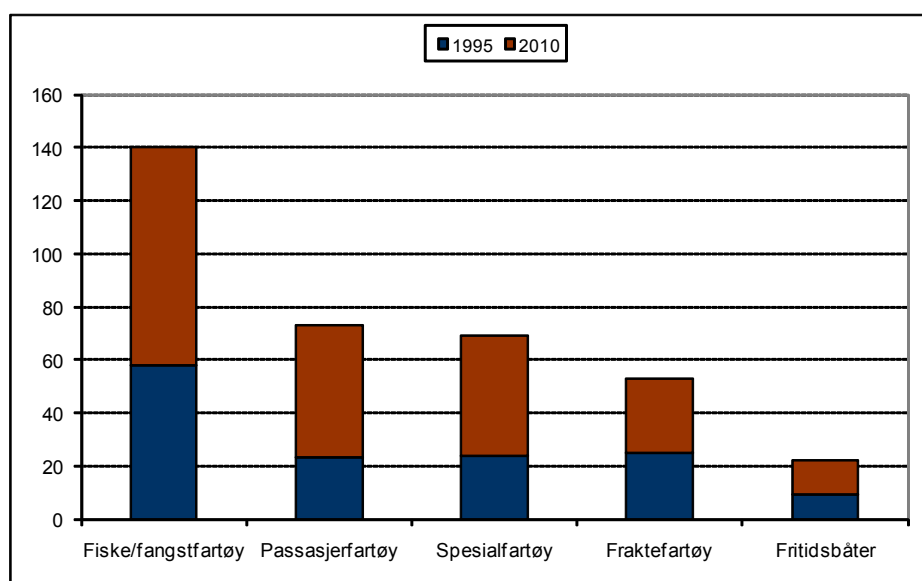
Pr 1. januar 2010 var det på "fartøylisten" oppført 219 fartøy, hvorav fem fartøy er fredet. Fartøyene er kategorisert ved hjelp av samlebegrepene fiske/fangst, frakt, fritid, passasjer og spesialfartøy (se fartøyliste i appendiks 5). Kategorien spesialfartøy er en samlebetegnelse for alle de fartøyene som ikke faller i de øvrige fire kategoriene. Spesialfartøy er opprinnelig en "rest-kategori" som brukes av Sjøfartsdirektoratet, og har med sertifikattilpasninger å gjøre. Kategorien er derfor ikke bestemt ut i fra funksjon, men er allikevel en nyttig samlebetegnelse for kulturminneforvaltningen. Kategorien omfatter blant annet los - og

redningsfartøy med treskrog og slepebåter i stål med motor/dampmaskineri.

Fiskefartøyene utgjør 37 % av den vernede flåten. Den nest største fartøykategorien er passasjerfartøy som utgjør 23 % av antall fartøy på listen. Spesialfartøy utgjør 21 %, men er en sammensetning av flere ulike fartøytyper og bør ikke regnes som egen fartøykategori. Fraktfartøy, som har spilt en stor rolle for landets næringsliv, er representert ved 13 %, og fritidsbåter utgjør 6 %.

Fiskerimyndighetenes condemneringsordning for effektivisering av fiskeflåten står i motsetning til de verneinteresser som

Riksantikvaren ivaretar. Når det gjelder fiskeflåten har fartøyvernforvaltningen vært mindre kritisk til utvalget enn ved andre fartøykategorier på grunn av kondemneringsordningene. I mange tilfeller hvor fiskefartøy har utgått av ordinær drift, og hvor et fartøy har hatt kulturhistorisk verdi, har fartøyet blitt unntatt kondemnering på bakgrunn av Riksantikvarens anbefaling. Nye eiere har i slike tilfeller kunnet ta over fartøyet til annen drift enn fiske (mer om condemneringsordningen og fiskeflåten i avsnitt 6.1.5).



Figur 23: Diagrammet viser sammensetningen av kategoriene på Riksantikvarens fartøyliste i 2010 (januar) og i 1995. Det har over en 15-års-periode forekommet en betydelig økning i fartøykategoriene fiske-/fangst, passasjer og "spesialfartøy". I perioden 1995 - 2010 har den vernede flåten økt med 79 fartøy.

6.1.2 GEOGRAFISK FORDELING

Geografisk fordeler de vernede fartøyene seg med 24 % i Nord-Norge, 14 % i Midt-Norge (her definert forenklet til Møre og Romsdal og Trøndelagsfylkene), 34 % på Sør- og Vestlandet (Aust-Agder til Sogn og Fjordane) og 28 % på Østlandet (Østfold til Telemark inklusive innlandsfylkene).

Da Norsk Kulturråds innstilling ble utgitt i 1979 befant over halvparten av fartøyene seg i Oslofjordområdet. Vel 2010, 30 år senere, befinner flesteparten av fartøyene seg på Sør- og Vestlandet. Av disse er en stor andel i kategorien passasjerfartøy og fiske- og fangstfartøy. Østlandet er det området som har den jevneste fordelingen av fartøykategorier. Den største fartøygruppen befinner seg i Nord-Norge og er et resultat av at Riksantikvaren har stilt seg positiv til medvirkning for "å redde" autentiske, eldre fiskefartøy utgått fra næringsinnbringende fiskerivirksomhet (mer utdypet i avsnitt 6.1.5).

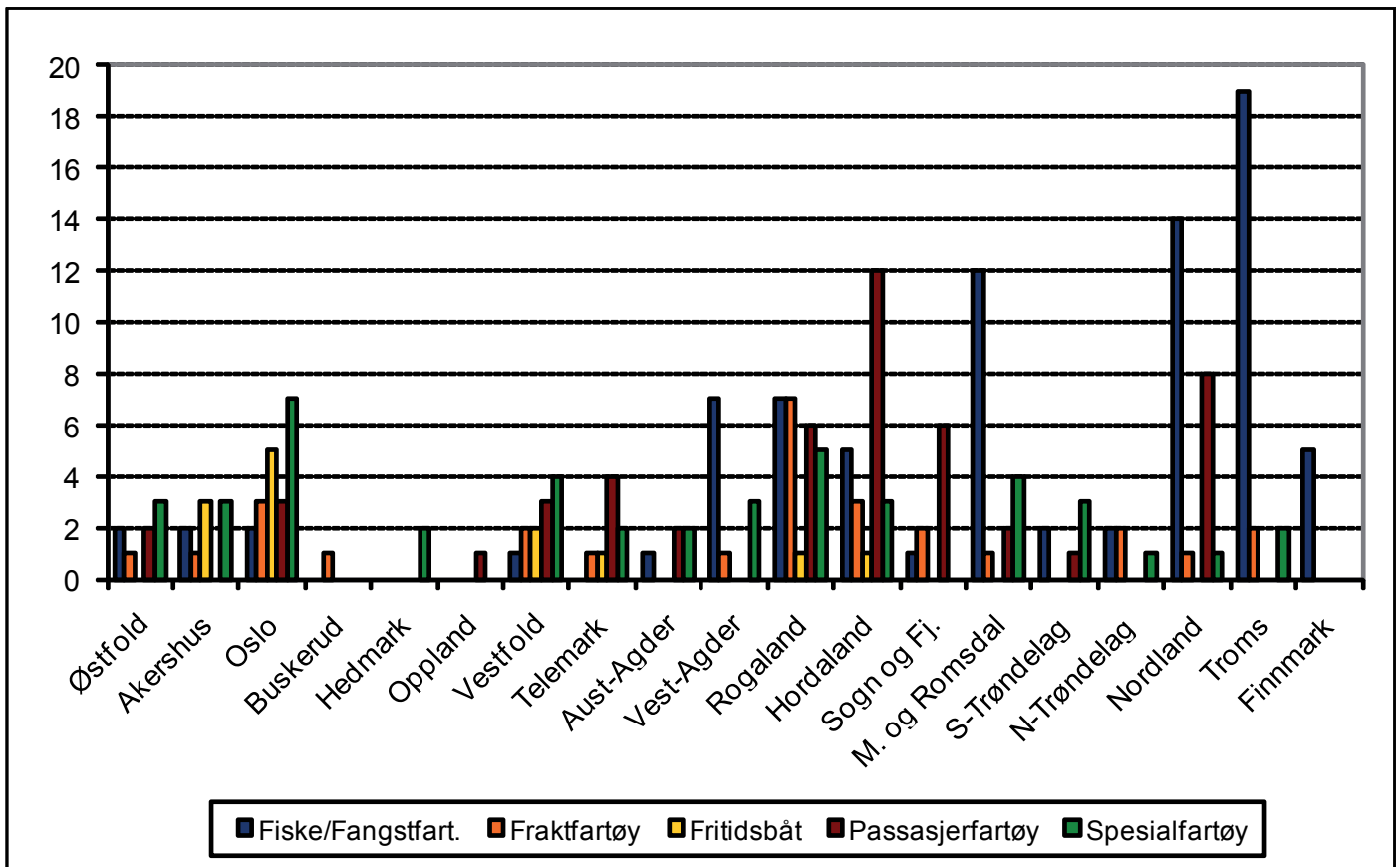
Totalsummen av søknadene om økonomisk støtte per fylke gir ikke et riktig bilde av aktiviteten innen fartøyvernprosjekter per fylke. Selv om det er fartøyeiere som sender søknader til Riksantikvaren, er det noen fylker som hvert år har høye søknadssummer til et eller to bestemte og kostnadskrevede fartøy. Fra Vest-Agder er det eksempelvis fra den ordinære tilskuddsposten (Kap 1429 post 74) søkt om midler til færre bestemte fartøy, mens fylkene Rogaland og Hordaland årlig har søkt om midler til opp mot 20 fartøy i hvert fylke. Søknadssommene per prosjekt varierer fra flertallige millioner kroner til noen tusen kroner.

Ser man bort fra de enkeltvis SAVOS-tildelingene er Hordaland det fylket som har flest fartøyprosjekter som har fått økonomisk støtte fra Riksantikvaren (20), mens Rogaland har nest flest (19). Nordland og Troms har henholdsvis 17 og 13 fartøyvernprosjekter som har mottatt økonomisk støtte. Bortsett fra Oslo og Møre og

Romsdal, som har henholdsvis 17 og 11 prosjekter som har mottatt økonomisk støtte fra Riksantikvaren, ligger hvert enkelt av de resterende fylkene på godt under 10 prosjekter.

Finnmark, som har en lang og kompleks fiskerihistorie, har kun tre fartøy med vernestatus. Naturgitte forhold (vær og kyst) og spredt bosetning gjør det vanskelig å holde høy aktivitet innen fartøyvern i fylket. Fylker som ikke har lang kyst, eller kun innlandsvann, som Buskerud, Hedmark og Oppland, har naturlig nok også kun enkelte fartøyvernprosjekter knyttet til seg.

Det eksisterende utvalget av vernede fartøy er et resultat av at fartøyene har driftige og kulturhistorisk interesserte eiere, og er ikke i særlig grad styrt av den statlige forvaltningen med mål om geografisk representativitet.



Figur 24. Vernede fartøy fordelt på fylke og kategorier pr 1. januar 2010: Nord-Norge (Nordland, Troms, og Finnmark) har totalt 52 fartøy på vernelisten, Midt-Norge (Møre og Romsdal, Sør-Trøndelag, Nord-Trøndelag) har 30 fartøy, Sør- og Vestlandet (fra og med Aust-Agder til og med Sogn- og Fjordane) har 75 fartøy, mens Østlandet (Telemark - Østfold) har 61 fartøy. Størst skjevhet innen kategoriene er det i Nord-Norge, hvor den klart største kategorien, fiske- og fangstfartøy, er dominerende. Fritidsfartøy er den kategorien det er færrest eksemplarer av, og de fleste befinner seg på Østlandet.



Figur 25: Havnen i Henningsvær (Heimsundet) kl 17:30 1. september 2008. Det er nærmest ingen fiskefartøy av den eldre typen med treskrog igjen. Foto: Trine Lise Wahl, Riksantikvaren



Figur 26: Havnen i Henningsvær (Heimsundet) på 1960-tallet. Det vrirler av små, tradisjonelle fiskefartøy. Utviklingen fra mange til nærmest null har gått raskt på 50 år. Statistikk fra Fiskeridirektoratet viser at fiskeflåten de siste 10 årene (2000 - 2010) er halvert. Foto: Anette Mehren, Riksantikvaren

6.1.3 ALDER

Fartøy med høy alder står i en særstilling ved at de er kilde til kunnskap om tekniske løsninger som er lite dokumentert. Kildeverdien til et fartøy, både konstruksjonen og tekniske løsninger, forteller samlet om en gitt tid og virkesteds kultur, teknologinivå, økonomi og til dels klima. På Riksantikvarens fartøyliste finnes det, pr 1. januar 2010, 39 fartøy som er bygget fra 1840 – 1899,

128 fartøy med byggeår fra 1900 – 1949 og 50 fartøy som er bygget fra 1950 – 1978¹. Det er et fartøy på listen hvor det ikke er mulig å oppdrive byggeår (det gjaldt også for tidligere eiere). Til sammenligning er det i Norsk ordinært skipsregister (NOR) pr 2009 registrert 188 fartøy i drift som

¹ Fartøyene med lavest alder på fartøylisten er bygget i 1978.

har byggeår før 1900². Av de totalt 15.000 fartøyene som er i registeret, har 1 562 fartøy byggetidspunkt 1900 – 1949, mens 12 222 er bygget etter 1950. De øvrige 126 fartøyene har ikke oppgitt byggeår.

² I Norsk ordinært skipsregister (NOR) er det pliktig registrering for alle norske fartøy med lengde på 15 meter eller mer dersom fartøyet ikke er registrert i et annet lands register. Riksantikvaren har imidlertid registrert at eldre fartøy ikke alltid er meldt ut av registeret når det er påkrevd. Det kan derfor være noe feilmargin i antallet.

	Navn	Byggeår	Type	Oppr. funksjon	Hjemsted	1984	2002	2009
1	<i>Anna af Sand</i>	1840	jakt	frakt	Stavanger	Vernet	Vernet	Vernet
2	<i>Anna Rogde</i>	1868	skonnert	frakt	Oslo/Harstad	Vernet	Vernet	Vernet
3	<i>Bilfergen</i>	1921	ferge	passasjer	Søndeled	Vernet	Vernet	Vernet
4	<i>Bjoren</i>	1867	d/s	passasjer	Byglandsfjord	Vernet	Vernet	Vernet
5	<i>Brødrene af Sand</i>	1840	jakt	frakt	Oslo	Vernet	Vernet	Vernet
6	<i>Børøysund</i>	1908	d/s	passasjer	Oslo	Vernet	Vernet	Vernet
7	<i>Christiane</i>	1879	galeas	frakt	Drammen	Vernet	Vernet	Vernet
8	<i>Colin Archer</i>	1893	skøyte	redning	Oslo	Vernet	Vernet	Vernet
9	<i>Feie</i>	1893	skøyte	redning	Skjervøy	Ikke anbef. vernestatus	Vernet	Vernet
10	<i>Havnøy</i>	1890	galeas	fangst/frakt	Tønsberg	Vernet	Vernet	Vernet
11	<i>Heland</i>	1937	m/kutter	fiske	Ålesund	Vernet	Vernet	Vernet
12	<i>Kysten I</i>	1909	d/s	passasjer	Tønsberg	Vernet	Vernet	Vernet
13	<i>Nordsjø</i>	1899	skøyte	los/fiske	Sandnes	Ikke anbef. vernestatus	—	—
14	<i>Pauline</i>	1897	jekt	frakt	Steinkjær	Vernet	Vernet	Vernet
15	<i>Skibladner</i>	1856	d/s	pass/fiske	Eidsvoll/Minnesund	Vernet	Vernet	Fredet
16	<i>Stormer</i>	1909	listring	fiske	Oslo	Vernet	Vernet	Landsatt
17	<i>Svanen</i>	1916	skonnert	frakt	Oslo	Vernet	Vernet	Vernet
18	<i>Thorolf</i>	1911	d/s	frakt/pass	Ålesund	Vernet	Vernet	Vernet
19	<i>Vally</i>	1917	m/kutter	fiske	Alta	Vernet	Vernet	Vernet
20	<i>Venus</i>	1889	skøyte	lyst	Fredrikstad	Vernet	Vernet	Vernet
21	<i>Victoria</i>	1882	d/s	passasjer	Skien	Ikke anbef. vernestatus	—	—

6.1.4 BRUTTOTONNASJE

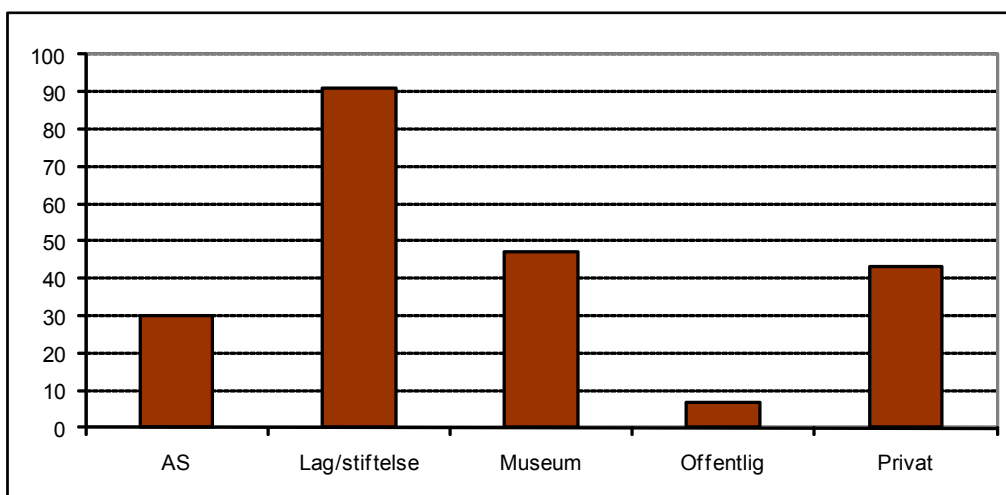
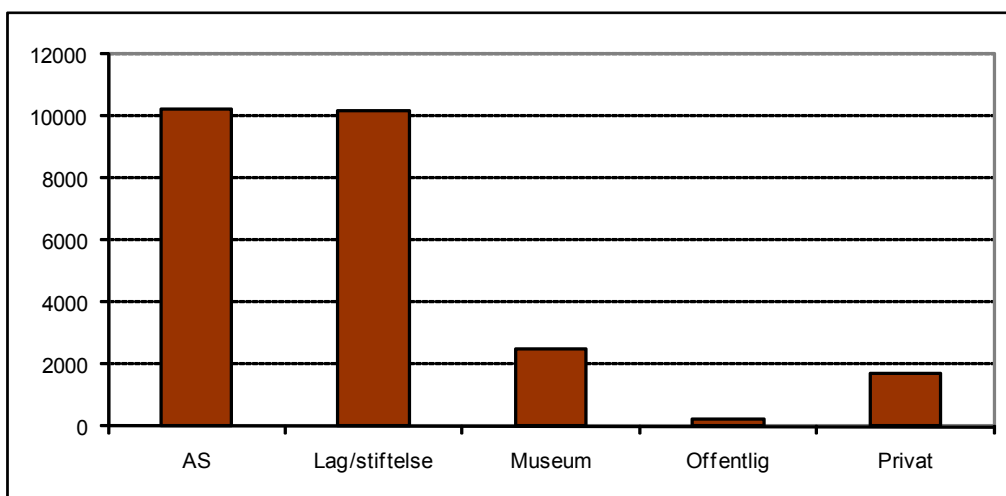
Av de 186 fartøyene på verne listen (appendiks 5) som er oppført med bruttotonnasje har 147 fartøy en bruttotonnasje på under 100 tonn, 34 fartøy mellom 100 og 999 tonn, mens 5 fartøy er over 1000 tonn. Av disse har to skip bruttotonnasje over 2000 tonn, hvilket er hurtigruteskipene *Lofoten* og *Nordstjernen*.

Ca 80 % av de vernede fartøyene har en bruttotonnasje på mindre enn 100. Tallet viser at det fortrinnsvis er fartøy med

”overkommelig” størrelse som er ivare tatt og vernet (med hensyn til istandsetting, vedlikehold og drift).

Mange fartøyvernprosjekter har ikke vært gjennomførbare på grunn av omfang og har dermed blitt forkastet. Større fartøy er ikke bare vanskelig å overkomme av praktiske og økonomiske grunner, men det er også en utfordring å kunne gi fartøyene en driftsinntekt etter at de er istandsatt til et skips-teknisk forsvarlig nivå. Det er i dag to større, vernede lastefartøy på fartøylisten som

vitner om at Norge har vært en av verdens ledende sjøfartsnasjoner innen internasjonal handel: Fraktestartøyene *Hestmanden* (bygget 1911) og *Hamen* (bygget 1949) med en bruttotonnasje på henholdsvis 755 og 1364. Førstnevnte er det mest omfattende istandsetningsprosjektet som noensinne er igangsatt her i landet og er ikke ferdigstilt. Hvordan man skal kunne gi store skip og andre større konstruksjoner et varig vern er en utfordring for kulturminneforvaltningen.



Figur 28a (øverst): **Bruttotonnasje** fordelt på eierform pr 1. januar 2010. Av vel 25 000 bruttotonn (av 186 av 218 fartøy med oppgitt BT) eies 1 % av offentlig sektor. Det viser at sektoransvarsprinsippet ikke har hatt effekt innen fartøyvernet. Til tross for at museer eier 22 % av fartøyantallet eier de kun 10 % av bruttotonnasjen. De tilfellene hvor museer er eiere er fartøyene relativt små. Hovedvekten av bruttotonnasjen eies av lag/stiftelser og aksjeselskap som hver har 41 %.

Figur 28b (nederst): **Antall fartøy** fordelt på eierform pr 1. januar 2010. Lag/stiftelser er den største eieren med 41 % når det gjelder antall fartøy. Aksjeselskap eier 14 % av antallet, museer eier 22 % mens 20 % av fartøyene er privateide. Det er viktig å merke seg at museene i mange tilfeller er eiere uten at de selv drifter fartøyene. Ofte er det en venneforening/kystlag/lokal organisasjon som drifter fartøyet når et museum er offisiell eier.

6.1.5 FISKEFLÅTEN: "STRUKTURERING", KONDEMNERING OG VERN

Fiskerimyndighetenes politiske føringer har de senere årene vært å redusere den norske fiskeflåten til færre og mer effektive fiskefartøy, noe som er en direkte årsak til at kategorien fiske- og fangstfartøy er flest i antall på Riksantikvarens liste over vernede fartøy. Fiskerimyndighetenes mål har vært ulike; enten å øke lønnsomheten og modernisere flåten på den ene siden, eller å trygge fiskebestander og å gi kompensasjon til aktører for å selge kvoten tilbake til staten på den andre siden.

Struktureringsordningene gjør at fartøy kjøpes ut av kvoteordningen. Slike fartøy er pålagt å bli destruert. Ordningen med "strukturering" av fiskeflåten ble innført i 2003. Etter salg av kvote skal båten uten kvote hugges opp innen seks måneder.

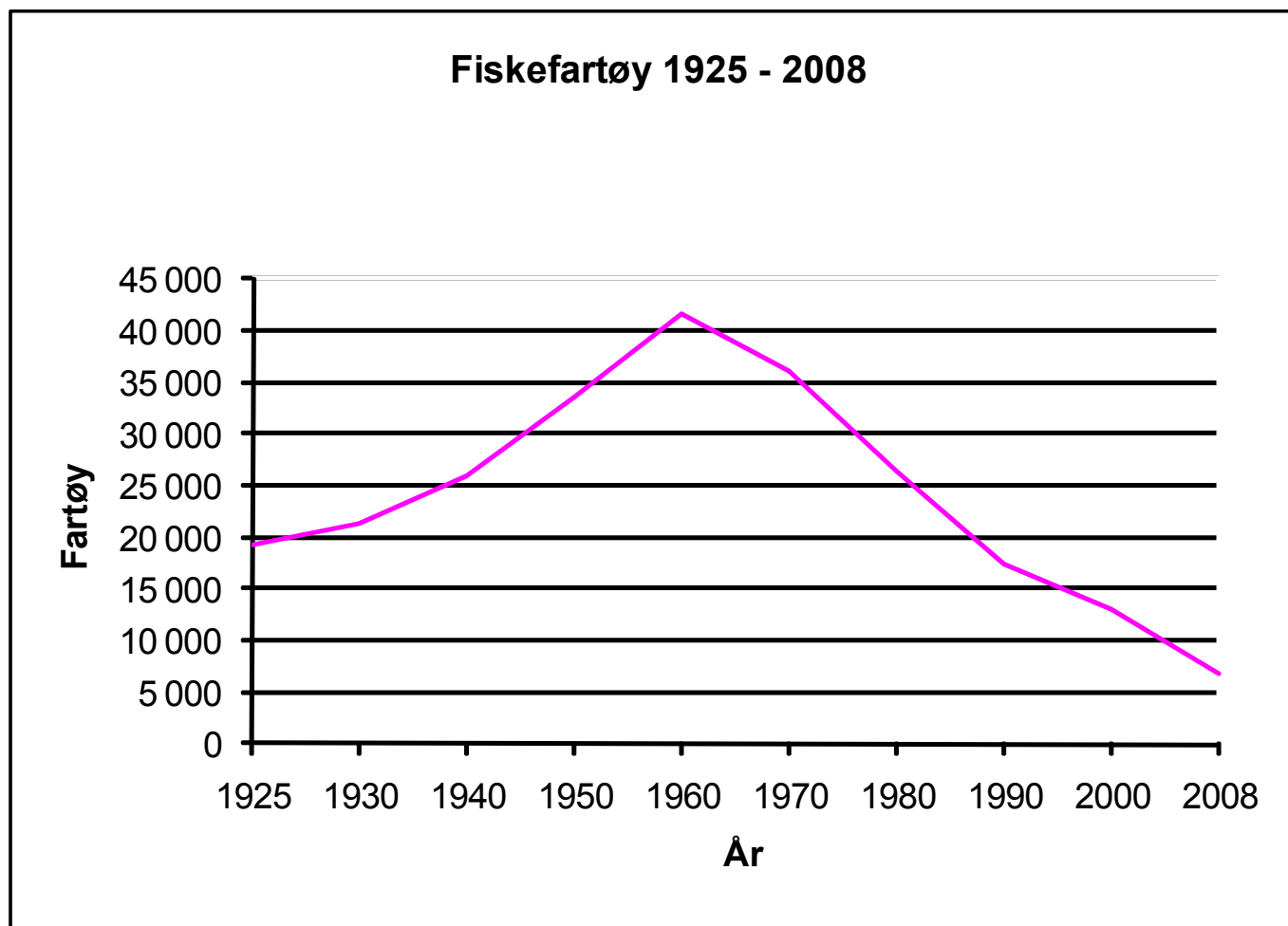
Regelverket gir dispensasjon for destruering dersom fartøyet har kulturhistorisk verdi. Dersom Riksantikvaren, regional forvaltning eller et lokalt museum gjør en vurdering hvor det kommer frem at et struktur-fartøy har kulturhistorisk verdi, kan fartøyet overdras til nye eiere. Det er da en forutsetning fra Fiskeridirektoratet at fartøyet ikke brukes til fiske/fangst. Da valgmulighetene ofte enten har vært destruksjon eller bevaring har vernemyndighetene vært mindre kritisk til utvalgskriteriene. Fiskeridirektoratet har siden 2006 oversendt Riksantikvaren lister over de fartøyene som har fått godkjent kvotesalg og skal destrueres.

Endret regelverk fra Fiskerimyndighetene har ført til at strukturerte fiskefartøy har mistet retten til å drive fritidsfiske. Mange strukturerte fiskefartøy har biinntekt gjennom chartervirksomhet for turister, og det nye regelverket gjør at det ikke er mulig å

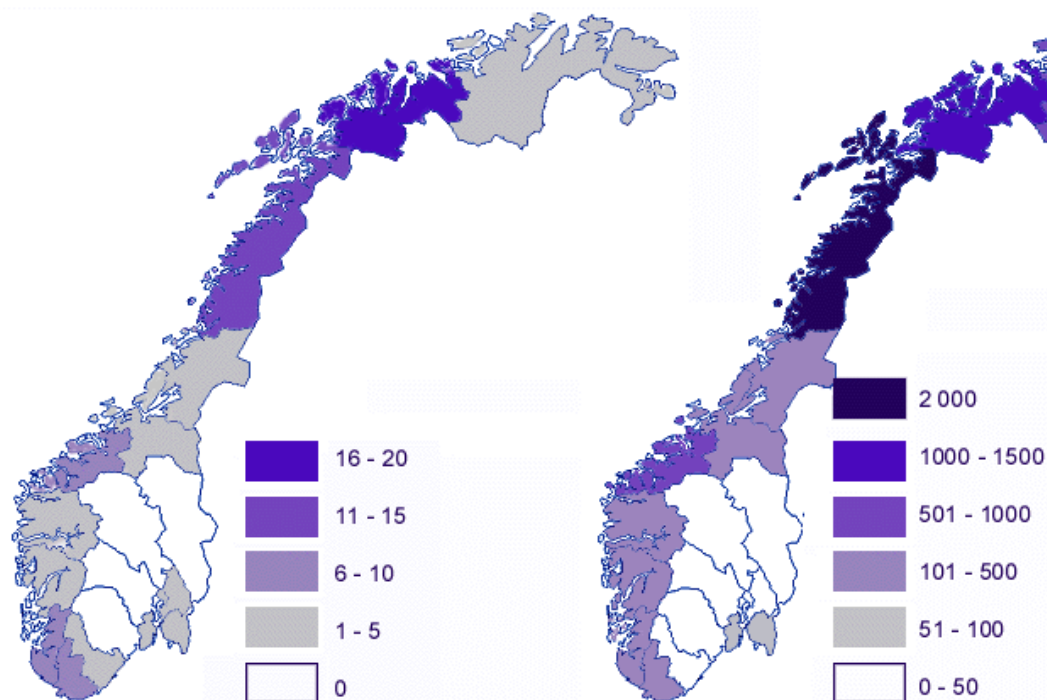
bedrive noe fiske fra fartøyet. Til sammenligning kan andre båter drive fritidsfiske og levere opp til 2 tonn fisk til fiskemottak.

De ulike departementene har motstridende interesser: På den ene siden gir staten, ved Fiskeri- og kystdepartementet, økonomisk støtte til destruksjon av eldre fartøy. På den andre siden ønsker staten, ved Miljøvern-departementet, gjennom økonomisk tilskudd å verne et utvalg av fiskefartøyene.

For å kunne oppnå et velbalansert representativt utvalg fiske- og fangstfartøy, er det også nødvendig med bedre kunnskap om den skipstekniske utviklingen i flåten over tid. Det er behov for en omstendelig kategorisering av fiskefartøyene som i dag har vært dominerende i norsk fiskerinæring fra midten av 1800-tallet og frem til i dag.



Figur 29: Diagrammet viser antall fartøy i den norske fiskeflåten i perioden 1925 - 2008. Diagrammet er utarbeidet av Fiskeridirektoratet og baserer seg på informasjon fra merkeregisteret pr januar 2009. Det er etter Lov om sjøfarten (sjøloven) § 11 registreringsplikt for alle norske fartøy med største lengde 15m eller mer. Høsten 2008 var 6 755 fiskefartøy registrert i drift i Norge. Noen båter ned til 10m er også med i registeret.



Figur 30 a og b: Kartet til venstre viser antall av *vernede* fiske- og fangsfartøy fordelt på fylke, mens kartet til høyre viser antall fiske- og fangsfartøy i drift. Dataene i sistnevnte er hentet i Norsk ordinært skipsregister (NOR) ved utgangen av 2008, og gjelder hovedsakelig fiskefartøy over 15m. Av fiske- og fangstflåten i drift er 62 % lokalisert i Nord-Norge. 18 % i Midt-Norge og 17 % til Sør- og Vestlandet, mens Østlandet har 3 % av flåten. Per 1. januar 2010 er 45 % av den *vernede* fiske- og fangstflåten lokalisert i Nord-Norge, 20 % i Midt-Norge, 26 % til Sør-Vestlandet og 9 % på Østlandet. Tettheten i dagens fiskeflåte og den vernede fiskeflåten er i prosent til dels samsvarende i geografisk fordeling, bortsett fra i Finnmark.

6.2 "SMÅ OG ÅPNE BÅTER"

Den første verneplanen for fartøy fra 1979 foreslo å utelate små og åpne båter fra fartøyvernarbeidet. Årsaken var at komiteen som utarbeidet innstillingen mente det var lettere å ivareta de små båtene uten støtte-tiltak, samt at en relativt stor mengde av disse allerede var godt bevart på museum (Bjørkvik 1979:15f). Kulturminneforvaltningen har senere vurdert det dit hen at de små og åpne båtene hovedsakelig har vært museenes ansvarsområde og at de er ivaretatt som del av museumssamlingene. Riksantikvaren har derfor siden direktoratet overtok ansvaret for fartøyvern i 1989 avgrenset feltet til å gjelde dekkede fartøy med en lengde på 12 meter eller mer.

Forbundet KYSTEN påpeker i sin utredning til fartøyvernplanen *Hvordan hensynet til små og åpne båter best kan ivaretas* viktigheten av at båter som har falt utenfor nå blir innlemmet i fartøyvernet (se vedlegg). Riksantikvaren støtter synspunktet om at også større båter uten dekk og mindre tradisjonsbåter blir ivaretatt i et langsiktig perspektiv. Riksantikvaren anser imidlertid sitt ansvarsområde å gjelde båter som er i drift, og ikke de som er i museumsmagasin. Sistnevnte faller inn under museumssektorens ansvarsområde.

I forarbeidene til lovhjemmelen som gir anledning til å frede båter, Ot.prp. nr. 50 (1998 - 1999), gis det ingen størrelsesavgrensning i definisjonen av båter: "*Med båter menes robåter, seilbåter, regulære skip og fartøyer uansett størrelse. Dette omfatter også husbåter*". Riksantikvaren ser det derfor som lite formålstjenlig å fortsette den praksis som hittil har vært anvendt med hensyn til størrelsesbegrensning.

Utvidelsen av fartøyvernfeltet til å også omfatte de små og åpne båtene reiser imidlertid en rekke nye spørsmål. Det gjelder blant annet hvordan kulturminneforvaltningen skal kunne imøtekomme det store mangfoldet og den uoverskuelige mengden av små, åpne båter som er i bruk. Det er i fartøyvernet generell mangel på oversikt hva gjelder større fartøy. Når det gjelder de mindre båtene er utfordringen enda større.

De små åpne båtene som er i bruk bør ses i sammenheng med de båtene som er i museumsmagasin. Det antas å være omkring tusen båter i norske museer (Forbundet KYSTEN 2009). Det er noe tilfeldig hva museene sitter inne med i sine samlinger og det foreligger ingen overordnet verneplan for sikring av mindre tradisjonsbåter. En

bedre oversikt over båter i museum forutsetter en samordning av museene slik at de ulike typene blir bevart for ettertiden.

Kulturminneforvaltningen har behov for en langt bedre oversikt over innlandets så vel som kystens små og åpne båter. En oversikt over hva som eksisterer i museumssamlingene vil spille en stor rolle for å kunne ta stilling til hvilke objekter som bør velges å vernes av de som er i bruk. Mange museer har gode registre på båtsamlingene sine, og ABM-utvikling mottar årlige rapporter fra museumssektoren over museenes samlinger. Riksantikvaren og ABM-utvikling har, når det gjelder de små og åpne båtene, sammenfallende interesser. Det vil derfor være viktig at disse to sektorene (kulturminneforvaltningen og museumssektoren) etablerer et godt samarbeid og samlet utarbeider en plan for hvordan de små og åpne båtene skal ivaretas i et langsiktig perspektiv.

De mange små og åpne båtene som er i bruk rundt om i landet er ofte del av et større, autentisk kulturmiljø. Det kan i mange tilfeller være formålstjenlig å bevare båten som del av et slikt bruksmiljø. Dette vil forutsette et samarbeid med øvrig kulturminneforvaltning.

6.3 FARTØYEIERE OG ØKONOMI

“Vern gjennom bruk” er helt sentralt i fartøyvernet. Den positive konsekvensen ved bruk av vernede fartøy er at det medfører verdifull praktisk kunnskap, innsikt og opplevelse. Den negative konsekvensen er at drift fører til slitasje. Det har i økende grad blitt nødvendig for fartøyeiere å drive næringsvirksomhet for å få økonomisk inntjening til drift og vedlikehold av fartøyene. Dette er et resultat av stadig økende krav til fartøyeiere gjennom sertifikattilpasninger, sjødyktighetsregler og forsikringer, og mange ser det som en økonomisk risiko i å eie et vernet fartøy. Noen museer har eksempelvis valgt å skille ut driften av eget

fartøy til et aksjeselskap eller rederi.

Norsk Forening for Fartøyvern (NFF) påpeker i sin utredning *Eierens rolle* (2009:15ff) at det er store økonomiske utfordringer for fartøyeiere, og poengterer at dette kommer tydelig frem gjennom misforholdet mellom den årlige søknadsummen om fartøyvernmidler kontra tilgjengelige midler til fartøyvern over statsbudsjettet. NFF trekker videre frem at kravene til sertifisering har blitt strengere og svært kostbart, og at mange fartøyeiere ”må seile døgnet rundt” i en kort sommersesong for å tjene inn til sertifiseringskostnadene. NFF

foreslår at kulturminneforvaltningen gir midler til drift av fartøyene, deriblant omkostninger til sertifisering av mannskap.

For at Riksantikvaren skal få en bedre oversikt over kostnadene tilknyttet fartøyeiere, er det nødvendig med en bedre rapportering fra eierne. Fartøyeiere følger i liten grad opp rapporteringsplikten ved mottakelse av tilskudd. Fartøyeiere har også i liten grad fulgt opp Riksantikvarens oppfordring om utarbeidelse av forvaltningsplaner/vedlikeholdsplaner for egne fartøy.

	Fiske/Fangstfart	Fraktfartøy	Fritidsbåt	Passasjerfartøy	Spesialfartøy	Totalt
AS	0	0	0	25	5	30
Lag/stiftelse	38	13	5	17	18	90
Museum	25	10	4	2	6	47
Offentlig	2	1	0	1	3	7
Privat	17	4	4	5	13	43
Totalt	82	28	13	50	45	218

Figur 31: Tabell som viser antall fartøy fordelt på eierform og kategorier. Tallene er basert på fartøylisten per 1.1.2010.

6.4 FARTØYVERN SOM FAGDISIPLIN OG KUNNSKAPSBEHOV

Teoretisk utdanning og forskning er mangelfullt, til tross for at enkelte fagprosjekter er gjennomført de senere årene. Vernedisiplinen er preget av praktisk håndverkskunnskap. Fartøyvernssentrene har imidlertid bidratt til å synliggjøre fagfeltet gjennom publisering på internett, enkelte fagbøker og den årlige utgaven av fagmagasinet *Fartøyvern*. Det er allikevel et stort behov for kompetanseutviklende prosjekter, kursvirksomhet, utdanning og forskning slik at faget kan heves til et mer overordnet nivå. Det eksisterer ingen utdanningsmuligheter innen fartøyvern i Norge.

Fartøyvernforvaltningen har de siste 20 år vært bemannet med et til to årsverk for hele landet. Det har vært en utfordring for forvaltningen å finne ressurser til å utvikle faglige metoder som kan gi en bedre oversikt over hvilke fartøy som eksisterer på landsbasis samt å heve det generelle kompetansenivået. Vurderingene forvaltningen foretar er sjelden forankret i forskningsbasert kunnskap, og forvaltningen har mangelfull oversikt.

Riksantikvaren finansierer årlig Forsknings- og utviklingsprosjekter (FoU-prosjekter) med utgangspunkt i kulturminneforvaltningens behov for kunnskap. Kunnskap basert på FoU skal være et grunnlag for informasjon og kommunikasjon for styrking av forståelsen for og oppslutningen rundt kulturminneverdier. Slike prosjekter er ikke

gjennomført innen fartøyvern.

Interesseorganisasjonene Norsk Forening for Fartøyvern (NFF) og Forbundet KYSTEN påpeker i sine utredninger (se vedlegg) at det er et stort behov for økt kunnskap og kompetanse. NFF understreker at det er et sterkt behov for kunnskap innen alle områder innenfor fartøyvernet, samt at forskning og styrking av en slik kompetanse kan gi synergieffekter langt utover fartøyvernet. NFF påpeker videre at dette kan medvirke til å sette fartøyvern på agendaen til kulturminneutdanningen i Norge (Norsk Forening for Fartøyvern 2009:17ff). Det utdypes videre at kunnskapsnivået for både eiere og den offentlige forvaltning bør styrkes. Forbundet KYSTEN fremhever at det spesielt er behov for kompetanse innen fartøyvern i fylkene, samt at håndverkskompetanse, dokumentasjonskunnskap og kunnskap knyttet til drift av fartøyene er mangelfull (Forbundet KYSTEN 2009:22f). Begge utredningene påpeker mangelen av kompetansekurs, kursmaterieell, temahefter og enkle håndbøker for dokumentasjon.

I behovet for kompetanseheving på alle nivåer, ligger det også et behov for at det etableres en felles standard og metode for dokumentasjon av fartøy. En dokumentasjonsmal for istandsettingsprosesser vil lette arbeidet og heve det generelle fagnivået. I dag er dokumentasjonsnivået ofte lavt eller

mangler helt før, under og etter istandsetting. Dokumentasjonsrapporter fra de tre nasjonale fartøyvernssentrene bidrar til en systematisk oversikt over hvilke istandsettingsarbeider som er gjennomført og dokumentert ved deres virksomheter, men mange istandsettingsprosjekter gjennomføres også ved ordinære verft og i privat regi.

Fartøyvernforvaltningen står foran utfordringer som krever en solid og oppdatert faglig plattform. Forskningsbasert kunnskap er nødvendig for å nå strategiske mål og nasjonale resultatmål, for derigjennom å sikre de flytende kulturminnene som ikke fornybare ressurser. Det er behov for utvikling og syntetisering av kunnskap slik at sentralforvaltningen aktivt kan være i stand til å anvende eksisterende kunnskap og tilgjengeliggjøre denne for regional forvaltning (herunder maritim arkeologien¹), fartøyeiere, interesseorganisasjoner, frivillige aktører og allmennheten for øvrig.

¹ Kulturminnelovens kapittel IV. *Skipsfunn og fartøyvern* har to paragrafer: § 14a, som er hjemmelen for fredning av flytende fartøy, og § 14, som gir skipsfunn/vrak/deler av vrak et automatisk vern dersom de er eldre enn 100 år fra byggedato. Tilveksten av kulturminner under vann med et automatisk vern følger konjunkturene i norsk sjøfartshistorie 100 år tilbake. Økningen i antall skripsvrak med stålskrog, som ofte er svært godt bevart sammenlignet med vrak med treskrog, vil gi en svært stor økning i antall velbevarte vrak som er eldre enn 100 år. De maritime forvaltningsmusene vil derfor i større grad være avhengig av kunnskap om hvilke fartøy som er bevart samt kunnskap om dokumentasjon av hele skip i nær fremtid.

6.5 FARTØYVERN I ANDRE NORDISKE LAND

Fartøyvernet er annerledes organisert i Danmark, Sverige og Finland enn i Norge. Et juridisk vern av bevaringsverdige, flytende fartøy eksisterer hverken i Danmark, Sverige eller Finland. Det er i alle landene kun et lovhjemlet vern av vrak etter fartøy som er sunket ned på havbunnen - hvis de antas å ha sunket for mer enn 100 år siden¹. Det samme gjaldt i Norge før de siste endringene i kulturminneloven, bortsett fra at Norge hadde 100 års grensen fra farkostens byggingstidspunkt, og ikke fra forlisets tidspunkt.

I Sverige er det Statens Maritima Museer som har ansvaret for de eldre, flytende fartøyene, mens det i Danmark er "Skibsbevaringsfonden" og i Finland "Museiverket". I alle tre landene er bevaringsarbeidet i stor grad bygget på frivillighet og engasjerte privatpersoner. I hvert av landene er det bevarert mer enn 150 bevaringsverdige flytende fartøy (fartøy over 30 fot)².

Sverige og Danmark har innført et offisielt merkingssystem av flytende fartøy med

1 I Sverige: "Lag om kulturminnen", i Danmark: "Museumsloven" og i Finland: "Lag om fornminnen"

2 Iht til notater fra arbeidsgruppen for "Maritim kulturarv" i Østersjøamarbeidet av mars 2007.

kulturhistorisk verdi. Merkingen er innført for å gi fartøyene, fartøyeierne og det arbeidet som er nedlagt i dem en offisiell anerkjennelse. Begge landene opererer med såkalt "K-merking" og "T-merking". K-merking er en utmerkelse, mens det til T-merkede fartøy ("Tradisjonsfartøy") ikke stilles like høye krav til autentisitet og restaurering som til de K-merkede. Et T-merket fartøy kan stige til å bli K-merket etter istandsetting og restaurering etter antikvariske prinsipper. Sverige og Danmark har dermed et slags gradert vernesystem. Merkingen gjør seg til syne med en plakett festet på fartøyet (Ohlsson og Wollentz 2006). I Sverige er gyldigheten til K-merkingen 3 år dersom fartøyet ikke bytter eier i løpet av tidsrommet. Danmark har en tidsbegrensning på 5 år før statusen må vurderes på ny.

Danmark, Sverige og Finland støtter fartøyvernprosjekter økonomisk gjennom henholdsvis Skibsbevaringsfonden, Statens Maritima Museer og Museiverket. I Sverige og Finland gis det grovt regnet rundt 5 % til fartøyvernprosjekter fra statlig hold sammenlignet med bevilgningene i Norge (mer om tilskuddsordningen i Norge i

avsnitt 5.7.1). I Danmark er det innført en låneordning gjennom Skibsbevaringsfondet. Av de totalt vel 43 millionene som er gitt i støtte til fartøysbevaring 1990 – 2006 er ca 38 millioner danske kroner anvendt til rente- og avdragsfrie lån til 199 restaureringsprosjekter på 75 bevaringsverdige fartøy (Skibsbevaringsfondet 2006).

Til tross for at Finland var sent ute med sin første offentlige fartøyvernutredning sammenlignet med Norge, var Finland tidlig ute med et fartøyregister. Finland startet seks år senere, i 1994, arbeidet med det såkalte "Traditionsfartygsregistret". Registeret er i dag et viktig redskap for forvaltningen da det kun er fartøy i registeret som kan søke om tilskuddsmidler til vedlikehold og istandsetting (Matikka 2005).

Danmark og Sverige har i senere tid etablert hvert sitt fartøyregister, henholdsvis "Dansk Historisk Skibsregister" og "Svenskt skeppsregister". Det er kun det danske fartøyregisteret som er tilgjengelig på internett, men da kun grunnleggende informasjon om de enkelte fartøyene. Større deler av informasjonen om fartøyene er ikke åpnet for allmennheten.

6.6 INTERNASJONALT SAMARBEID

ØSTERSJØSAMARBEIDET

Kulturministrene i Østersjølandene initierte i 1998 et samarbeid om kulturarvsfeltet. Samarbeidet ledes av en styringsgruppe i organisasjonen "Baltic Sea States". Styringsgruppen er satt sammen av kulturarvseksperter fra Østersjølandene. Island og Norge deltar også i samarbeidet. Fra Norge deltar ABM-utvikling og Riksantikvaren. En arbeidsgruppe innen Østersjøamarbeidet for kystkultur og maritim kulturarv har nylig startet arbeidet med fartøyvern¹. Arbeidsgruppen vil vurdere mulighetene for å finne langsiktige løsninger for å samarbeide for bevaring av større skip, da disse anses å være en felles kulturarv.

SAMARBEIDET NORDISK FARTØYSBEVARING

Samarbeidet ble opprettet i 1997 og har siden holdt en årlig fagkonferanse. Det utgjøres først og fremst gjennom et samarbeidsråd for forvaltningen i Norden.

1 "Working Group on Coastal Culture and Maritime Heritage"

Rådets mål er å fremme faglige, antikvariske holdninger og å utveksle kunnskap om fartøybevaring.

EUROPEAN MARITIME HERITAGE

European Maritime Heritage (EMH) er et nettverk for de organisasjoner og privatpersoner som arbeider med fartøyvern i Europa. Organisasjonen er ikke-statlig og har som formål å beskytte den maritime kulturarven. EMH gir blant annet råd og veiledning til organisasjoner om flere aspekter av restaurering og drift av fartøy og mindre, åpne båter. EMH har vært pådriver for etableringen av Barcelona konvensjonen (se nedenfor). Organisasjonen har også et underutvalg som arbeider med sikkerhetsregler, og står blant annet bak *Wilhelmshaven Memorandum of Understanding* (se nedenfor).

BARCELONAKONVENSJONEN

Barcelonakonvensjonen² ble etablert i

2 "The Barcelona Charter" / "The European Charta for the Conservation and Restoration of Traditional Ships in Operation"

2002 og er en veileder for vedlikehold og restaurering av eldre, flytende fartøy i drift. Det fremmes blant annet prinsipper og krav til kvalitetsmessig dokumentasjon av restaurerings- og istandsettingsarbeid på fartøy samt viktigheten av kunnskap om fartøyets historikk. Tilsvarende konvensjon, *The Athens charter*, ble etablert for bygningsvernet i 1933.

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING (WILHELMSHAVEN 2000)

– EN SAMARBEIDSERKLÆRING

Danmark, Finland Tyskland, Nederland, Spania, Sverige, Storbritannia og Estland har siden 2000 inngått en avtale som gjensidig anerkjenner hvert lands nasjonale reguleringer for tradisjonsfartøy i drift. Norge underskrev avtalen i 2004. Samarbeids-erklæringen betyr at bevaringsverdige fartøy, inklusive kopier og fartøy som kan bidra til økt håndverkskunnskap og sjømannskap, samlet skal kunne operere som flytende kulturminner etter tradisjonelle prinsipper og være sertifisert i sitt hjemland.

7. KULTURMINNELOVEN, FORVALTNING OG RESSURSER

"... en lovendring som gjør det mulig å frede fartøy etter kulturminneloven. Fredning vil først og fremst være aktuelt for en mindre gruppe fartøy av særlig nasjonal interesse"

St.meld. nr. 16 (2004 - 2005) *Leve med kulturminner*

7.1 KULTURMINNELOVENS § 14A: FREDNING AV BÅTER

Et formelt vern av fartøy i Norge ble etablert ved innføringen av lovhjemmelen til å frede særlig bevaringsverdige fartøy/båter i år 2000. Til tross for at hjemmelen ikke har vært i utstrakt anvendelse var det en svært viktig lovendring for fartøyvernet. Fredning er et av de sterkeste virkemidlene i kulturminnevernet og skal brukes for å sikre langsiktig vern av kulturminner av nasjonal verdi. Fredning kan være nødvendig for å sikre at et fartøy med høy kulturhistorisk verdi ikke mister en vesentlig del av sin autensitet, for eksempel ved ombygning for å tilfredsstillende vår tids behov for komfort og standard, jf. Ot.prp. nr. 50 (1998 - 1999). Lovhjemmelen lyder som følger:

"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 §§ 15 a og 22 nr. 4 gjelder tilsvarende. §§ 16-18 kommer til anvendelse så langt det passer."

Bestemmelsen gir Riksantikvaren hjemmel til å frede fartøy uansett alder og uansett hvor kulturminnet befinner seg (land/vann). I lovhjemmelen er det stadfestet at fredning ved særlige grunner også kan gjelde for løst inventar. Dette kan være gjenstander som er produsert med henblikk på det enkelte fartøyet, som for eksempel fiske-redskaper, utstyr som utgjør en naturlig del av interiøret, som for eksempel møbler, eller redningsbåter som har fulgt båten i hele eller deler av driftsperioden. Det kan også være gjenstander som har en spesiell historie knyttet til seg eller har tilhørt eller tilhører en fremstående person som kan knyttes til fartøyet, jf. Ot.prp. nr. 50 (1998-99). Departementet har i tillegg understreket at det vil være lite aktuelt med fredning mot eiers ønske og for større båter tilknyttet næringsutøvelse, jf. Ot.prp. nr. 50 (1998-99).

Kulturminnelovens regler om vedtaks-fredete kulturminner i §§ 15a – 18 har også generell anvendelse for båter så langt det passer. Vedtak om fredning skal om mulig avmerkes i Norsk ordinært skipsregister (NOR).

ØKONOMISKE KONSEKVENSER AV ET FREDNINGSVEDTAK

Fredning innebærer et større statlig forvaltningsansvar. Økte kostnader kan påløpe i prosessen opp mot et fredningsvedtak, og Riksantikvaren vil i de tilfellene gi økonomisk tilskudd slik at fartøyet kan komme opp på et forsvarlig og tilfredsstillende fysisk nivå. Riksantikvaren kan i tillegg bidra med driftstøtte for fredede fartøy. Det er imidlertid ikke mulig for fartøybevaring, slik som det er nedfelt som et nasjonalt resultatmål for de øvrige kulturminner (jf. St.meld. nr. 16 (2004 - 2005) *Leve med kulturminner*, å komme til et nivå hvor det kun kan påregnes vedlikeholdskostnader innen et gitt år (2020). Fartøy som "våte kulturminner" har et større behov for kontinuerlig tilsyn og vedlikehold enn kulturminner på land.

Fartøy som fredes er hovedsakelig å finne på vernelisten, og kan søke Riksantikvaren om tilskudd til istandsetting, vedlikehold og drift. På grunn av mangelfull registrering og forskning på landets båt- og fartøytyper, vil det med stor sannsynlighet eksistere fredningsaktuelle fartøy som er ukjente for forvaltningen.



Figur 32: M/F *Storegut* på en av sine siste turer med last for Norsk Hydro i 1991. Jernbanefergen gikk med gods og personer over Tinnsjøen i perioden 1956 – 1991. Fergen var en del av transportsystemet til Rjukanbanen som ble bygget i forbindelse med Norsk Hydros store fabrikkprosjekter på Rjukan. Fergen var i sin tid Nord-Europas største innlandsfartøy. Fergen ble fredet i forbindelse med 100 års jubileet for Rjukanbanen august 2009. Foto: Alexander Ytteborg, Riksantikvaren

Figur 33: Postkort av M/F *Storegut* fra 1960-tallet. Fotoet er retusjert slik at det ser ut som om fergen er på "det åpne hav" og ikke på Tinnsjøen. Utgiver og fotograf ukjent. Postkort innhentet av Erik Småland, Riksantikvaren

7.2 KULTURMINNELOVENS § 23: UTFØRSELSFORBUD

”Forskrift om utførsel og innførsel av kulturgjenstander” har hjemmel i kulturminneloven, og sørger for at båter¹, maritime kulturgjenstander m.m. beskyttes mot ulovlig eksport og import. Forskriften bidrar til å avgrense ulovlig omsetning av blant annet båter og skal sikre dokumentasjon og kunnskap om de kulturgjenstander som tillates eksportert ut av landet. Det

¹ Forskriften bruker begrepet båter og omfatter alle farkoster uavhengig av størrelse, jf kulturminnelovens § 14a

kreves utførselstillatelse for båter eller deler og tilbehør av slike eldre enn 50 år. Dette innebærer at alle båter eldre enn 50 år må søke om utførselstillatelse fra Riksantikvaren dersom de skal selges til utenlandsk statsborger eller ved lengre midlertidige utenlandsopphold. Søknad om utførsel skrives på skjema fastsatt av Kulturdepartementet og sendes Riksantikvaren, jf. § 6 om vedtaksmyndighet.

Utførselstillatelse gis hvis båten ikke er

av stor betydning for landets kulturarv gjennom forskning, bevaring og/eller formidling. Det er ikke nødvendig å søke Riksantikvaren om tillatelse for midlertidige utenlandsopphold med mindre varighet enn ett år. Miljøverndepartementet er klageinstans for vedtak gjort av Riksantikvaren. Norsk Sjøfartsmuseum er vedtaksinstusjon for maritime kulturgjenstander eldre enn 50 år, og klageinstans er da ABM-utvikling som sorterer under Kulturdepartementet.



Figur 34: S/Y *America* vant “Round the Island (Isle of Wight) Race” i 1851, og dermed pokalen som ble hetende “The Americas Cup”. Nøyaktig samme dag 150 år senere seilte 200 jubileumsdeltagende samme bane rundt Isle of Wight. 12 meteren *Vema III*, bygget og levert av det internasjonalt anerkjente verftet Anker & Jensen i Asker, var med i nyrestaurert stand. Den profilerte seileren Tommy Bergmann var skipper og kan sees til rors på bildet. Lystbåten hadde også i sitt byggeår seilt i Cowes under “Cowes-week”. *Vema III* var oppført på Miljøverndepartementets liste over fartøy med høy kulturhistorisk verdi allerede i 1984 (første offisielle liste ble utarbeidet i 1979). Da lystbåten skulle selges til en kjøper i utlandet i 2006 av slo Riksantikvaren søknaden med hjemmel i kulturminnelovens § 23. Selgeren ble oppfordret til å forsøke enda hardere å finne en kjøper i Norge. Båten ble senere kjøpt av et norsk sameie. Foto: Jon Winge

7.3 STATUS SOM "VERNET SKIP"

I 1989 inngikk Sjøfartsdirektoratet, Norsk Forening for Fartøyvern og Riksantikvaren et samarbeid om hvordan man kunne ivareta både sjøsikkerhet og antikvariske verdier knyttet til eldre fartøy. Samarbeidet resulterte i begrepet *verneverdig skip*. Begrepet blir nå endret til *vernet skip* grunnet det juridisk upresise begrepet *verneverdig* samt ferdigstillingen av en ny samlet forskrift med navnet *Skip som er vernet*¹. Det er kun

¹ Forskrifter knyttet til sertifisering og drift av vernede skip samles i løpet av 2009/10 i en ny forskrift for "Skip som er vernet". Forskriften er utarbeidet gjennom et samarbeid mellom Sjøfartsdirektoratet, Norsk Forening for Fartøyvern og Riksantikvaren i henhold til tildelingsbrev fra Miljøverndepartementet av 2008.

Riksantikvaren som kan gi et fartøy status som *vernet*. Betegnelsen *verneverdig skip* var i 2010 nedfelt i åtte av Sjøfartsdirektoratets forskrifter.

Status som vernet skip er en avtale mellom fartøyeier og Riksantikvaren. Partene er da enige om at det ikke er driften som er det primære, men bevaringen av fartøyet. Sjøfartsdirektoratet kan etter vurdering la skip med denne statusen få opprettholde sitt opprinnelige arrangement og utførelse, dersom sikkerheten blir ivaretatt gjennom tilpassede driftsbegrensninger.

For at Riksantikvaren skal kunne innvilge

en søknad om vernestatus er vernekriteriene sentrale (se avsnitt 6.1), samtidig som fartøyets fysiske tilstand vurderes. Fartøyeier må i de tilfellene hvor søknad innvilges forplikte seg til å følge antikvariske retningslinjer for vedlikehold og istandsettingsarbeider.

I saker hvor et fartøy får status som vernet er det ikke gjort vedtak etter kulturminneloven, og fartøyene mangler således det formelle, eller lovhjemlede, vernet. Vedlikeholdsplikten etter antikvariske prinsipper er allikevel avtalefestet, og ny avtale må inngås ved eierskifte.

7.4 VERNEAVTALE OG TINGLYSNING

Tidlig på 1980-tallet ble det etablert en ordning som stilte krav til fartøyeiere som mottok økonomisk tilskudd fra Riksantikvaren. De som mottok beløp på 50.000 kroner eller mer skulle underskrive en vern- og vedlikeholdsavtale. Avtalen, eller "Erklæring vedrørende tilskudd til fartøybevaring", skulle tinglyses i NOR som heftelse på fartøyet. Avtalen skulle være en garanti

for statens investeringer ettersom det da er påkrevd samtykke fra Riksantikvaren ved blant annet eierskifte.

Siden midten av 1990-tallet har det vært ulike oppfatninger mellom Riksantikvaren og Norsk Forening for Fartøyvern vedrørende hensikten og konsekvensene av noen av punktene i avtalen. Dette har ført

til at avtalene i liten grad har blitt tinglyst de siste 10-15 årene.

Avtaleordningen er viktig for samarbeidet med andre sektorer som ivaretar andre interesser enn vern, som for eksempel fiskerimyndighetene og Sjøfartsdirektoratet.

7.5 ANSVARSFORSKRIFTEN

Miljøverndepartementet har delegert myndigheten for det såkalte fredningsinstituttet for båter, jf. kulturminnelovens § 14a, til Riksantikvaren. Det betyr at det kun er Riksantikvaren som kan fatte vedtak om fredning av båter og forby eller regulere alle typer tiltak som er egnet til å motvirke formålet med en fredning, jf. "Forskrift om

faglig ansvarsfordeling mv. etter kulturminneloven". Regional kulturminneforvaltning eller fartøyvernssentrene har ikke myndighet vedrørende fartøy/båter i henhold til kulturminnelovens § 14a.

Riksantikvaren er også dispensasjonsmyndighet, jf. kulturminnelovens § 15a.

Det vil si at det i særlige tilfeller kan gjøres unntak fra vedtak om fredning og fredningsbestemmelser for tiltak som ikke medfører vesentlige inngrep i det fredete kulturminnet. Riksantikvaren er videre rette myndighet etter følgende bestemmelser i kulturminneloven:

§ 16, gi pålegg om å gjennomføre tvangsmessig tilbakeføring til tidligere stand etter skade på fredet byggverk eller anlegg, fredete båter mv.

§ 17, første ledd, undersøke og gi pålegg om istandsetting ved forsømt vedlikehold av fredete kirker fra perioden 1537-1649, fredete byggverk i statens eie og fredete båter, og oppfølging av pålegg om istandsetting,

§ 18, første ledd, motta melding om fredete kirker fra perioden 1537-1649 fredete byggverk i statens eie og fredete båter som er skadet ved brann eller annen ulykke, og avgjøre om det skal istandsettes eller gjenreises. Avgjøre om fredet byggverk mv. skal istandsettes eller gjenreises, annet ledd, motta melding når forsikringstilfelle er inntrådt og bestemme at forsikringssummen ikke skal utbetales før saken er avgjort etter første ledd, for så vidt gjelder fredete kirker fra perioden 1537-1649, fredete byggverk i statens eie og fredete båter,

§ 23. Utførselsforbud: se avsnitt 7.2.

§ 23b, for så vidt gjelder båter, bistå den anmodende stat med å ettersøke en kulturgenstand og å hindre at denne unndras fra fremgangsmåten for tilbakelevering.

7.6 REGISTER FOR FARTØY

Verneplanarbeidets overordnede målsetning er å utvikle en strategi for hvordan et representativt utvalg fartøy skal kunne gis et varig vern, jf. Soria Moria-erklæringen. Et register er et særdeles viktig verktøy for å kunne vurdere spørsmålet rundt representativitet. Det eksisterer i 2010 ikke et landsdekkende register over bevaringsverdige fartøy til tross for at det i Riksantikvarens to tidligere handlingsplaner (av 1996 og 2002) har hatt mål om dette. Fartøylisten (appendiks 5) omfatter viktige opplysninger som fartøyene, men er for begrenset i dataomfang til å kunne bidra til å vurdere spørsmålet om representativitet på overordnet og enkeltfartøynivå.

Interesseorganisasjonene Norsk Forening for Fartøyvern (NFF) og Forbundet KYSTEN påpeker i sine utredninger til fartøyvernplanen viktigheten av et "nasjonalt

register" for båter. NFF trekker frem at et register har vært etterspurt både av det offentlige og de frivillige i "flere tiår" og ser det som underlig at det enda ikke er på plass (Norsk Forening for Fartøyvern 2009:4). Forbundet KYSTEN understreker i sin utredning at et nasjonalt register må opprettes dersom det skal være mulighet for å ta stilling til representativitet. Forbundet KYSTEN mener også at et register skal inkludere alle slags båter, alle tradisjoner, alle typer, alle kategorier og alle størrelser (Forbundet KYSTEN 2009:16f).

Riksantikvarens handlingsplan av 2002 understreket at et register også ville være av stor betydning i forhold til utførselsforbudet av fartøy eldre enn 50 år. Et landsdekkende register over potensielle verneobjekter er viktig for at Riksantikvaren skal kunne vurdere hvilke båttyper som ikke

bør føres ut av landet, jf. kulturminnelovens § 23.

For å oppnå en bedre oversikt er det i tillegg nødvendig med systematisk registrering. Samlet vil et register og en bedre registrering sikre at utvalget får en større bredde. Systematikk, metode og registrering er nødvendig for å kunne gi fremtidige og tydeligere føringer for hvilke istandsettingsprosjekter som skal prioriteres frem mot 2020.

Et register vil være av stor betydning for forvaltningen av vrak etter båter og fartøy under vann. Skipsfunn eldre enn 100 år fra byggetidspunktet er vernet etter kulturminnelovens § 14, og en bedre oversikt over det bevarte fartøyutvalget vil være av stor betydning for hvilke objekter på havbunnen, ofte berørt av utbyggingstiltak i vann, som bør bevares og/eller forskes på.

7.7 RESSURSSITUASJONEN

Det er mange typer ressurser innen fartøyvernet. Ressursene kan bestå av menneskelige ressurser i form av frivillig arbeid, de kan være verktøybasert i form av et fartøyregister, eller i form av håndverkskunnskap og fartøyvernssentre. I dette avsnittet vil imidlertid vekten ligge på ressursituasjonen innen tilskuddsordningen og bemanningen i kulturminneforvaltningen.

TILSKUDDSORDNINGEN

Finansieringen av tilskudd til fartøyene er dekket over Miljøverndepartementets budsjett. Tilskuddsmidlene skal gå til konkrete tiltak for å sikre og sette i stand fartøyene. Det er fartøy med private eiere som skal prioriteres med tilskuddsmidler.

Tilskuddsordningen er sammen med kulturminneloven, det sterkeste virkemiddelet fartøyvernforvaltningen har. Målgruppen for ordningen er eiere og forvaltere av bevaringsverdige fartøy. Midlene fordeles over statsbudsjettets kapittel 1492, post 74. Riksantikvaren har hovedsakelig bevilget midlene til istandsettingsprosjekter, men det er også til en viss grad bevilget midler til vedlikehold og drift.

Det samlede behovet for bevilgninger til fartøyvern ble i Riksantikvarens forrige handlingsplan for årene 2002 til 2006 beregnet til rundt 40 millioner kroner årlig (Riksantikvaren 2002). Bortsett fra i 2003 har bevilgningene for samme periode ligget

stabil på ca. 30 millioner årlig. Søknadssummen har til sammenligning vært ca 90 millioner kroner årlig for samme periode. For året 2009 økte regjeringen bevilgningene til fartøyvern til 42 millioner kroner, samtidig som det ble overført 10 millioner ekstra i regjeringens "Tiltakspakke" i januar 2009. Søknadssummen økte fra 90 millioner i 2008 til nesten 130 millioner for 2009¹.

Riksantikvaren fullfinansierer sjelden istandsettingsprosjekter, men Riksantikvaren har de senere år prioritert enkelte prosjekter. Det har for større prosjekter vært forutsatt at eieren utarbeider en forvaltningsplan for sitt fartøy. En slik plan skal gjøre rede for verneformålet, og sikre en enhetlig forvaltning av fartøyet ved å gi konkrete retningslinjer om drift, vedlikehold, skjøtsel, og nødvendige istandsettingstiltak.

Ved hjelp av en forvaltningsplan skal tilfeldige enkeltavgjørelser unngås. En forvaltningsplan er nødvendig for gode resultater for både eier og Riksantikvaren, da det i en slik plan også skal ligge vurderinger om kostnadsrammer og tidsperspektiv.

Det har de senere år i større grad enn tidligere blitt bevilget midler til vedlikehold og drift.

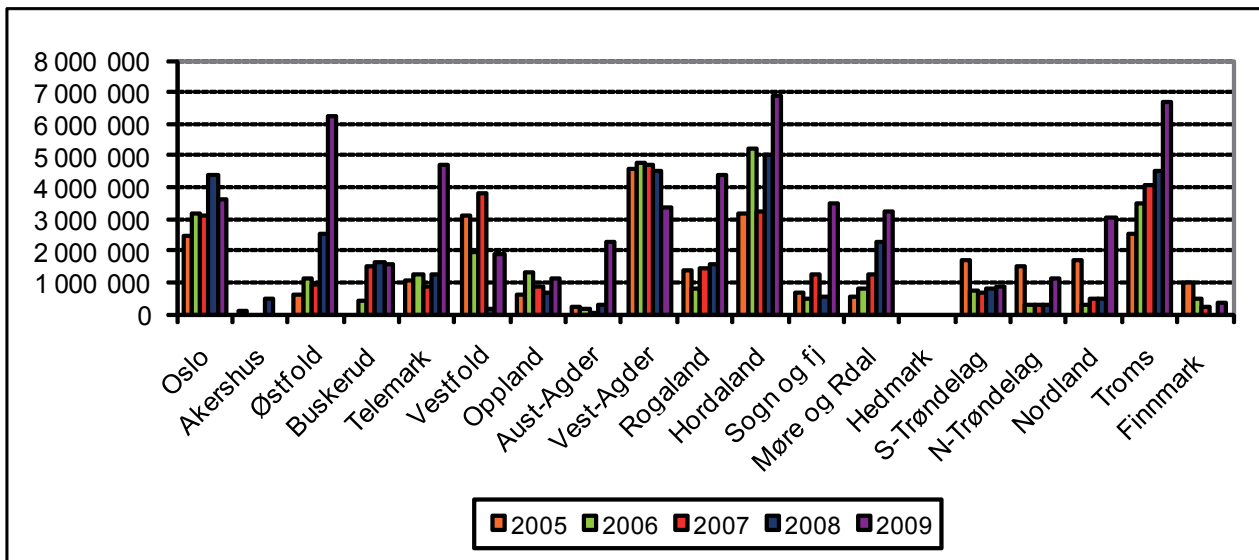
¹ Sysselsettingsmidlene (gjennom regjeringens "tiltaks-pakke") ble gjort kjent etter at søknadsfristen for tilskudd var gått ut for 2009. De har derfor ikke hatt påvirkning på søknadsbeløpet.

Riksantikvaren gir ikke tilskudd til fartøy som eies av statlig sektor, fylkeskommune eller kommune. Slike instanser skal selv dekke istandsetting, vedlikehold og drift av egne farkoster, jf. det sektorovergripende prinsipp.

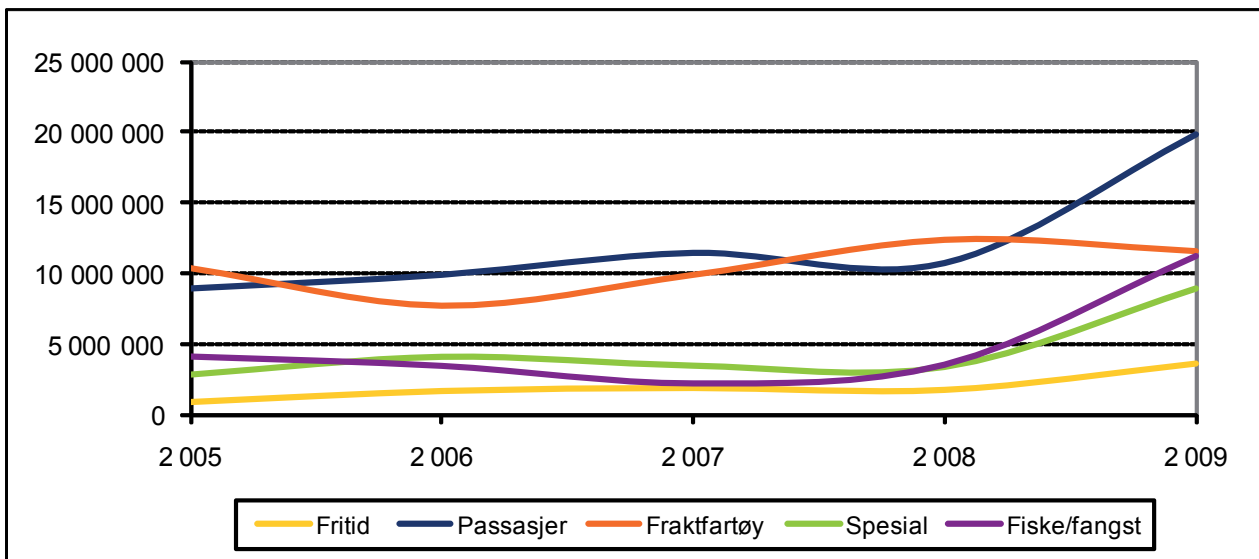
VILKÅR VED TILSKUDD

Riksantikvaren stiller vilkår til fartøyeiere ved økonomisk tilskudd. Det skal blant annet senest tre måneder etter at et prosjekt er avsluttet, sendes regnskap og sluttrapport til Riksantikvaren. Rapporten skal inneholde relevant dokumentasjon (fotografier, tegninger m.m.) som viser hvordan arbeidet er gjennomført og om målene for prosjektet /tiltaket er nådd. Dersom arbeidene forventes å gå over flere år skal det før prosjektet igangsettes eller så tidlig som mulig utarbeides en langsiktig bevaringsplan. De prosjektene som mottar midler fra Riksantikvaren skal oversende rapport og regnskap en gang i året.

Det har ikke i tilfredsstillende grad blitt levert rapporter eller langsiktige bevaringsplaner til Riksantikvaren. Mangelfull oppfølging av manglende, innleverte rapporter og regnskap er et resultat av lavt bemanningsnivå i fartøyvernforvaltningen.



Figur 35: Fylkesvis fordeling av tilskuddsmidler i perioden 2005 – 2009. Tallmaterialet som diagrammet er kalkulert ut fra tallmaterialet oppført i appendiks 3. SAVOS-midler er ikke medberegnet i diagrammet.



Figur 36: Utbetalte tilskuddsmidler i perioden 2005 - 2009 fordelt på fartøykategorier. SAVOS-midler er ikke medberegnet i diagrammet.

Post 72.7: Tilskudd til fellestjenester ved de nasjonale fartøyvernssentrene

Tilskudd til fartøyvernssentrene er skilt ut som egen post i statsbudsjettet (Kap 1429, post 74) for synliggjøring av tilskuddsmidler/investeringer i fartøyvernssentrene. Bevilgningene har ligget på et lavere nivå enn beregningene i behovet i forrige handlingsplan. Hvert av sentrene har fått tilskudd til fellestjenestene på ca 1 million per år. Tilskuddet skal dekke 2 stillinger som fartøyvernkonsulenter ved hvert senter. Dette har vært stabilt og uendret siden 2004. Tilskuddet har ikke vært tilstrekkelig i forhold til målet i Riksantikvarens handlingsplan av 2002 om å finansiere fem stillinger som fartøyvernkonsulenter ved hvert fartøyvernssenter.

BEMANNINGSSITUASJONEN

Det har i den sentrale fartøyvernforvaltningen hos Riksantikvaren vært begrensede

ressurser for arbeid utover daglig enkeltsaksbehandling. Bemanningsnivået har vært mer eller mindre uendret siden etableringen av fartøyvernforvaltningen i 1984. Lav bemanning har gått på bekostning av systematisk forvaltningsmessig og faglig utviklingsarbeid. Direktoratsoppgaver, syntetisering, fredningssaker og tverrsektorielt arbeid blir eksempelvis i svært liten grad fulgt opp på grunn av bemanningssituasjonen.

Norsk Forening for Fartøyvern (NFF) skriver i sin utredning "Eierens rolle" (Norsk Forening for Fartøyvern 2009:14f) at "Det er helt nødvendig at Riksantikvaren styrker sine personalmessige ressurser på fartøyvern for at de skal kunne leve opp til de strategiske mål de har satt seg". NFF argumenterer blant annet med Riksantikvarens egne mål om samarbeid med de frivillige og styrking av det frivillige engasjement, samt Riksantikvarens mål om å arbeide for

at fredede og bevaringsverdige bygninger, fartøy og anlegg skal være i god stand og ha ordinært vedlikeholds nivå. Blant NFFs konklusjoner heter det at "Det burde være en rettighet for eier å få en tydelig og god oppfølging fra myndighetene, eller andre profesjonelle, med hyppigere kontakt enn det som er tilfellet i dag. Med en og en halv stilling hos Riksantikvaren som har ansvar for 212 fartøy spredt over hele kysten, er det en umulig å følge opp deres egen ambisjon om en bedre rådgivningstjeneste" (Norsk Forening for Fartøyvern 2009:22).

Det lave bemanningsnivået har vært en utfordring for forvaltningen, og har ført til at oppfølging av fartøyeiere, frivillige og interesseorganisasjoner og fartøyvernssentrene samt faglig utvikling har vært lite tilfredsstillende.

8. SKIPSSIKKERHET: NY FORSKRIFT FOR SKIP SOM ER VERNET

Sjøfartsdirektoratet og Riksantikvaren har fått i oppdrag av Miljøverndepartementet å utarbeide ny forskrift for skip som er vernet sammen med Norsk Forening for Fartøyvern. Oppdraget er gitt gjennom tildelingsbrev fra Miljøverndepartementet av 2008, og sorterer under kravene til Sjøfartsdirektoratet under Miljøverndepartementets resultatområder, og videre under "Bevaring og bruk av kulturminner".

Det har i lang tid vært behov for et eget regelverk for sertifisering av vernede fartøy. Hovedmålsettingen med etablering av et slikt regelverk er at fartøyene i størst mulig grad skal kunne bevares med sitt opprinnelige arrangement og originale tekniske løsninger samtidig som muligheten til å drive passasjerbefordring på et akseptabelt nivå gis. Et eget regelverk for vernede fartøy skal i tillegg gi alle berørte parter en bedre forståelse av de regler og forskrifter som er gjeldende.

Miljøverndepartementet har i lys av dette gitt følgende oppgave i tildelingsbrevet av 2008:

"Sjøfartsdirektoratet bes om å utarbeide egne forskrifter for fartøy som har status som skip som er vernet, i samarbeid med Riksantikvaren og Norsk Forening for Fartøyvern. Hovedmålsettingen med et slikt regelverk er at de verneverdige fartøyene i størst mulig grad skal bevares med sitt opprinnelige arrangement og originale tekniske løsninger, jf. St.meld. nr. 16 (2004–2005) Leve med kulturminner. Det er Riksantikvaren som fastlegger vilkårene og fatter vedtak om å verne et skip. Riksantikvaren bestemmer også om status som vernet skip skal opprettholdes i det enkelte tilfelle."

Ny forskrift for skip som er vernet skal, i henhold til Sjøfartsdirektoratet¹, gjøre det mulig å sertifisere vernede skip mens driften av dem skal skje i henhold til bestemmelser som ellers gjelder for drift og operasjon av skip. Riksantikvaren har også stor interesse av at drift og operasjon av skip som er vernet hviler på et høyt sikkerhets- og kunnskapsnivå.

DIREKTORATER MED ULIKE PRIMÆRMÅL

Sjøfartsdirektoratet og Riksantikvaren har felles interesser og samme mål hva

gjelder strenge krav til fartøyenes sikkerhet. Samtidig har direktoratene ulike primærmål med sitt arbeid: Riksantikvaren søker først og fremst å ivareta hensynet til *bevaring* ved å være restriktiv til fysiske endringer i fartøyene, mens Sjøfartsdirektoratet først og fremst søker å ta hensyn til *skipssikkerheten* gjennom krav til fartøyenes beskaffenhet. Et godt samarbeid mellom direktoratene er derfor helt essensielt for å kunne oppnå formålet med den nye forskriften, som er bevaring av vernede fartøy gjennom bruk.

TILBAKEVIRKENDE KRAFT

I dag har Sjøfartsdirektoratets regelverk for sertifiserte fartøy tilbakevirkende kraft. Det betyr at allerede sertifiserte skip må oppfylle nytilførte regler i løpet av fartøyets levetid. Et passasjerfartøy bygget i 1930 som søker om passasjerbefordring vil dermed måtte underlegges samme skipssikkerhetsregelverk som et fartøy som er bygget 2010. Kravene til sertifiserte brannsikre materialer og malingssystem vil eksempelvis diskvalifisere alle fartøyene på Riksantikvarens liste over vernede fartøy.

Fritak fra Sjøfartsdirektoratets regelverk har blitt kompensert for gjennom reduksjon av fartsområde, nedsettelse av passasjerseifikatet og/eller begrensning av seilingstillatelse til sommerhalvåret.

At et fartøy tilfredsstillert sertifikatkravene et år, betyr altså ikke en garanti for at godkjenninger under neste årlige besiktigelse til tross for at vedlikeholdet har hatt et høyt og tilfredsstillende nivå.

Til sammenligning har ikke regelverket tilbakevirkende kraft når det gjelder sertifisering av eldre transportmidler på land eller i luften. For biler, busser og annet rullende materiell er det bestemmelsene i registreringsåret som gjelder, og nye krav får ikke tilbakevirkende kraft. Det samme gjelder luftfartøyenes konstruksjoner. Det opereres ennå passasjerfly konstruert på 1930-tallet, da disse ble typegodkjent da de var nye.

Et nytt, eget og "stabilt" regelverk for vernede fartøy vil i større grad kunne bevare fartøyenes egenart og gjøre forholdene mer forutsigbare når det gjelder krav til skipssikkerhet. I høringsuttalelse til verneplanen påpeker Sjøfartsdirektoratet

at *"Dersom skipet er vedlikeholdt på en forsvarlig måte, kan ikke Sjøfartsdirektoratet se at det skal være problematisk å få fornyet et sertifikat"*. Riksantikvaren mottar imidlertid ukentlig henvendelser fra fartøyeiere som opplever situasjonen annerledes. Fartøyeiere som søker å ivareta et fartøys originalitet eller autentisiteten og som har forpliktet seg opp mot Riksantikvaren i så måte, opplever at det er svært omfattende, og ofte påkrevd store endringer i fartøyet, for fornyelse av sertifikat til tross for et høyt vedlikeholdsnivå.

OMBYGGING AV FARTØYTYPEN

Det er fra Riksantikvarens side ikke, ut fra antikvariske prinsipper, ønskelig at vernede fartøy bygges om for å kunne utføre andre oppgaver enn de det ble bygget for. Riksantikvaren har forståelse både for ønsket om formidling gjennom å kunne føre passasjerer og håpet om å kunne lette økonomien gjennom seilingsinntekter, men vil likevel måtte være svært restriktiv med hva som tillates av endringer for å kunne oppnå dette.

BRUK AV FARTØYENE

"Vern gjennom bruk" er en helt sentral faktor for alle grener i kulturminnevernet. I fartøyvernet er "bruk" en selvsagt og naturlig motivasjon for alle som er engasjert i å ta vare på et fartøy. Riksantikvarens tilskudd finansierer istandsetting, men oftest ikke løpende vedlikehold. Vedlikeholdet finansieres normalt gjennom seilingsinntekter og frivillig innsats. Mange fartøy er derfor avhengig av inntekter gjennom passasjerdrift for å kunne ivaretas, noe som medfører behov for sertifikat for passasjerbefordring. Bruk er også et viktig formidlingstiltak.

STATUS

Sjøfartsdirektoratet, i henhold til egen høringsuttale til verneplanen, er i stor grad bundet av internasjonale avtaler, men står friere til å skreddersy et nasjonalt regelverk. Riksantikvaren ser at det på dette grunnlag vil være mulig å utarbeide nye forskrifter som søker å ivareta begge direktoratenes primærmål. Tildelingsbrevet fra Miljøverndepartementet pålegger Sjøfartsdirektoratet til å bidra til at den nye forskriften gjør det mulig for de vernede fartøyene i størst mulig grad å beholde sine originale arrangement. Forskriften skal ferdigstilles i 2010.

1 I brev fra Sjøfartsdirektoratet til Riksantikvaren 16.10.2009

2 I brev av 16.10.2009

9 SEKTORRETTET ANSVARSFORDELING

9.1 PRINSIPPET OM SEKTORANSVAR

Dagens kulturminneforvaltning er et politisk satsingsområde som del av den sektorovergripende miljøforvaltningen. Sektoransvaret er et gjennomgripende prinsipp i norsk statsforvaltning som tilsier at sektorene skal ta kulturminneansvar for sitt område, jf. *Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om Leve med kulturminner*: (Innst.S. nr 227 (2004-2005). Alle samfunnssektorer har ansvar for å ivareta miljøhensyn i sin virksomhet – herunder kulturarven. Dette prinsippet er hovedgrunnlaget for dagens forvaltning, jf. St.meld. nr. 16 (2004-2005) *Leve med kulturminner*. Prinsippet ble etablert gjennom St.meld. nr. 46 (1988 - 89) *Miljø og utvikling – Norges oppfølging av Verdenskommisjonens rapport* og St.meld. nr. 58 (1996-97) *Miljøvernpolitikk for en bærekraftig utvikling*.

Kulturminnelovens formålsparagraf (§1) fastslår at det er et nasjonalt ansvar å ivareta kulturminner og kulturmiljøer som ressurser som vitenskapelig kildemateriale og som varig grunnlag for nålevende og fremtidige generasjoners opplevelse, selvforståelse, trivsel og virksomhet. Plikten til å ta hensyn til kulturminner er ikke begrenset til de kulturminner og kulturmiljøer som er vernet i medhold av kulturminneloven.

Etter sektorprinsippet har de statlige sektorene som *eier* ansvar for å forvalte egne kulturminner og kulturmiljøer på en måte som tar vare på kvalitetene, mens de som *myndighetsutøver* har ansvaret for å sikre at hensynet til kulturminner og kulturmiljøer blir tatt vare på innen egen virksomhet.

Det er imidlertid få føringer for hvordan staten skal ivareta egne fartøy. Kongelig resolusjon av 1.9.2006 er eksempelvis bygget på sektorprinsippet i forvaltningen av statlige, kulturhistoriske "eiendommer". Begrepet eiendommer er imidlertid definert til bygninger, noe som medfører at fartøyene faller utenfor. En konsekvens av den kongelige resolusjonen er at de ulike statlige etatene utarbeider egne landsverneplaner for kulturminner fra egen sektor. Definisjonen av "statlige eiendommer" har medført at de mange landsverneplanene som er i utarbeidelse ikke tar hensyn til etatenes egne fartøy som kulturminner.

9.2 MYNDIGHETSUTØVERE OG STATLIGE EIERE

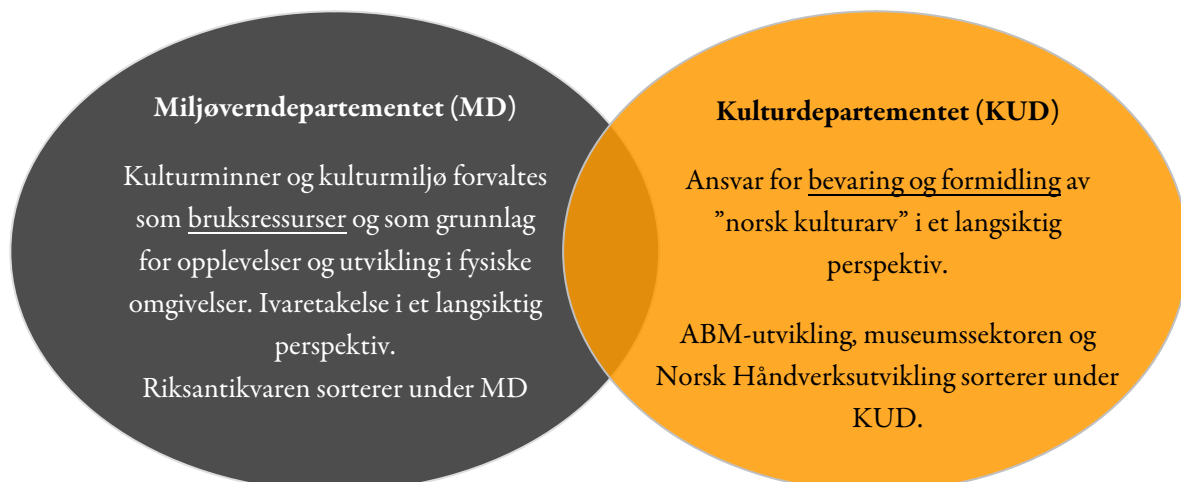
Sektoransvaret for fartøy som fysisk og immateriell kulturarv er hovedsakelig fordelt på tre departementer: Miljøverndepartementet har det overordnede ansvar for fartøyvern (fartøy i bruk), og Kulturdepartementet har ansvaret for fartøy i og på museum samt verneverdige håndverksfag som båtbyggerfaget. Ansvar for utdanning og historiekunnskap ligger under Kunnskapsdepartementet. I tillegg til de tre nevnte departementenes samlede ansvar

for fartøy og historiekunnskapene om dem, ligger det overordnede ansvar for sjøsikkerhet og sertifisering av vernede fartøy under Nærings- og handelsdepartementet.

KULTURDEPARTEMENTET OG MUSEUMSSEKTOREN

Det er i løpet av verneplanarbeidet fremkommet et stort behov for avgrensning av ansvarsforholdet mellom Kulturdepartementet (KUD) og Miljøverndepartementet

(MD). Enkelte aktører innen fartøyvernfeltet oppfatter det slik at alle farkoster, uansett om de er museumsobjekter eller i bruk på sjøen, er underlagt Miljøverndepartementets ansvarsområde. Dette er imidlertid ikke riktig. Det er her svært viktig å presisere at når et fartøy befinner seg i museumsmagasin eller i utstilling er den et museumsobjekt. Museene er eiere og har selv ansvar for forvaltning av egne museums-samlinger.



Figur 37: Illustrasjonen viser den overordnede ansvarsfordelingen mellom kulturminner/kulturmiljø og "kulturarv". Fartøy som er i museumsmagasin er innenfor Riksantikvarens jurisdiksjon (kulturminnelovens § 14a) men utenfor Miljøverndepartementets ansvarsområde ettersom fartøyene i så måte ikke er i bruk men til bevaring i museum. En slik avgrensning er i mange tilfeller lite hensiktsmessig for fartøy. Illustrasjon: Trine Lise Wahl

Museene sorterer direkte under KUD som gir overordnede føringer og bevilger midler til museumssektoren. Riksantikvaren, som er et direktorat for kulturminneforvaltning og som ligger under MD, har ansvar for kulturminner som er i bruk. Et fartøy som kulturhistorisk kildemateriale har imidlertid stor verdi uansett hvor det befinner seg – om det er på sjøen eller i museum. Det er derfor naturlig med et godt interdepartementalt samarbeid om felles problemstillinger som blant annet registrering, databaser, dokumentasjon, forskning og håndverkskunnskap. MD, ved Riksantikvaren, har et naturlig ønske og mål om et godt samarbeid med museumssektoren. Et bedre samarbeid mellom kulturminneforvaltningen og museumssektoren er også forankret i St.meld. nr. 16 (2004 - 2005) *Leve med kulturminner*.

ABM-UTVIKLING

Statens senter for arkiv, bibliotek og museum (ABM-utvikling) er en museumsfaglig statsinstitusjon og et rådgivende organ for offentlige myndigheter som sorterer under KUD. Organet har som hovedoppgave å fremme utvikling og samarbeid mellom museene. ABM-utvikling skal bidra til å utforme og gjennomføre den statlige museumspolitikken og forvalte oppgaver som er delegert fra KUD. ABM-utvikling har i perioden 2007–2010 hatt to hovedmål med sitt museumsarbeid: a) Integre samlingsarbeid og formidling, og b) Generell profesjonalisering og kvalitetsheving av museene, jf. St.meld. nr. 23 (2008-2009), *Bibliotek. Kunnskapsallmenning, møte- og kulturarena i ei digital tid*. I samme melding til Stortinget er ABM-utviklings strategiske plan for 2007–2010 nedfelt. De overordnede prioriterte arbeidsområdene er samlet under følgende overskrifter:

- o læring, kunnskaps- og kulturformidling
- o utvikling av digitalt innhold og digitale tjenester
- o utvikling og sikring av samlinger
- o nytenking og samhandling innenfor organisasjons- og nettverksbygging

ABM-utvikling har ikke direkte forvaltningssansvar for fartøy som er i museenes eie, men det ligger i hovedmålene at institusjonen har kulturformidling og samlinger (herunder museumssamlinger) som prioriterte arbeidsfelt. Ifølge Forbundet KYSTENs utredning *Hvordan hensynet til små og åpne båter best kan ivaretas* (se vedlegg) er over tusen båter fordelt på hundre og femti museer her til lands. Alle fartøy som er i museums-samlinger er dermed del av ABM-utviklings arbeidsfelt. Det samme gjelder formidlingen av de fartøyene som museumssektoren har ansvar for.

Selv om museumssektoren har ansvar for egne fartøy, kan Riksantikvaren anvende fredningshjemmelen på alle typer fartøy, uansett størrelse eller hvor de befinner seg, jf. kulturminnelovens § 14a og Ot.prp. nr. 50 (1998-99). Samme praksis gjelder for øvrig for bygningsvernet og museumssektoren: Er ett bygg underlagt et museum, anser kulturminneforvaltningen bygget å være ivaretatt.

FARTØY MED MUSEUMSUTSTILLING OMBORD

I de tilfeller hvor et fartøy har en fysisk museumsutstilling om bord eller på land vil dette i prinsippet falle under museumssektoren. *D/S Hestmanden* er eksempelvis på listen over vernede fartøy og er tiltenkt en rolle som et nasjonalt, flytende krigsminne. I tillegg til den antikvariske istandsettingen av skipet som Riksantikvaren har gitt betydelige midler til, planlegges det etablering av en større museumsutstilling om bord. Det er da KUD ved ABM-utvikling som gir veiledning og økonomisk støtte til ”Museumsskipet”.

BÅTBYGGERFAGET OG KOPIBYGGING

Båtbygging som håndverksfag ligger under Norsk handverksutviklings (NHU) ansvarsområde. NHU arbeider etter oppdrag fra KUD og Kunnskapsdepartementet (KD) med vern, videreføring og utvikling av håndverk som kunnskap, uttrykksform og yrke. NHU har et nasjonalt ansvar for håndverkskunnskap på forskjellige nivåer og skal opprettholde og styrke fag som regnes som små og verneverdige. Overføring av handlingsbåren kunnskap er grunnlaget for NHUs virksomhet. Rapporten *Små håndverksfag: statusgjennomgang* ble i 2009 utarbeidet på oppdrag av Utdanningsdirektoratet. Sekretariatet for små og verneverdige håndverksfag (SSV) har i rapporten utarbeidet en liste over 15 fag som oppfyller kriteriene for små og verneverdige (blant annet trebåtbyggerfaget), og en liste på syv håndverk og en rekke spesialteknikker innenfor byggfagene som ikke er egne lærefag i dag (blant annet repsluger). Det er i rapporten ikke foretatt ytterligere vurderinger rundt trebåtbyggerfaget, eller påpekt at det ikke finnes noen læreinstitusjoner som utdanner båtbyggere i Norge.

Det er i forbindelse med verneplanarbeidet ropt varsko fra båtbyggere om at rekruttering til båtbyggerfaget er et stort problem. De to båtbyggerlinjene som tidligere har eksistert er nedlagt og båtbyggere har svært vanskelig for å rekruttere lærlinger. Vide-regående grunnkurs i trearbeid er i følge en båtbygger i dag så teoretisert og ”i beste fall for et dårlig sløydkurs å regne”. Grunnopp-

læring innen båtbygging skjer i realiteten i dag kun på Fosen folkehøyskole. Det er derfor sterkt ønskelig at det opprettes et grunnkurs for båtbygging.

Når det gjelder små tradisjonsbåter er det en pågående diskusjon om at ”vern gjennom bruk” i mange tilfeller til dels ødelegger viktig kildemateriale i blant annet eldre tradisjonsbåter. Mange båtbyggere er av den oppfatning at båten da bør bevares og ikke brukes, og at det bør bygges en kopi som kan erstatte originalen og være i bruk. Det er fremmet ønske om en bredere diskusjon om kildeverdi og dokumentasjon for båtbyggere som er i befatning med restaurering av gamle tradisjonsbåter.

Fleire båtbyggere mener kopibyggning burde godkjennes som fornuftig vern. Riksantikvaren mener imidlertid at en kopi ikke betingelsesløst bør vernes da den ofte kan være gjenstand for en tolkning av originalen – slik kopibyggeren ser den. Riksantikvaren må skille mellom autentiske kulturminner og kopier. De første representerer en kilde til historisk kunnskap. Kopien kan i seg selv være av god kvalitet, men den representerer ikke i seg selv historisk primærmateriale. Tilskudd fra Riksantikvaren er samtidig avgrenset til bevaring av autentiske kulturminner. Samme avgrensning gjelder også for tildeling av vernestatus, som skal bidra til å fremme vern av autentiske, historiske fartøy.

Riksantikvaren ser det derfor i utgangspunktet ikke som sitt ansvarsområde selv om Riksantikvaren ser at kopibyggning og ivaretagelse av håndverkskunnskap som svært viktig. Både bevaring av båter som ikke er i bruk og håndverksutvikling gjennom kopibyggning ligger under KUD er det ønskelig at KUD engasjerer seg mer i dette feltet.

Et samarbeid mellom museumssektoren og kulturminneforvaltningen om problemstillinger innen immateriell kulturarv, handlingsbåren kunnskap og opprettholdelse av kompetanse på håndverk knyttet til antikvarisk vern av båter er nødvendig og ønskelig fra begge sektorens ståsted. Den nylig fremlagte ”Museumsmeldingen”, jf. St.meld. nr. 49 (2008–2009) *Framtidas museum. Forvaltning, forskning, formidling, fornying* foreslår at ABM-utvikling skal ha en tydelig rolle i arbeid med disse temaene. ABM-utvikling mener i sitt innspill til verneplanarbeidet at dette er et område som egner seg godt for samarbeid mellom Norsk Handverksutvikling, Riksantikvaren og ABM-utvikling, noe Riksantikvaren slutter seg til.

SKVÆRRIGGERNE

Kulturdepartementet har hovedansvaret for de tre, store skværriggerne *Sørlandet*, *Statsraad Lehmkuhl* og *Christian Radich*, jf. St.meld. nr. 48 (2002-2003), *Kulturpolitikk fram mot 2014*. Frem til og med 1977 var skoleskipene underlagt budsjettet til Departementet for handel og skipsfart, men fra og med 1978 ble skipene overført daværende Kirke- og undervisningsdepartementet (Bjørkvik 1979). Skipene ble i 1978 erklært bevaringsverdige av Stortinget. De tre skipene drives med en kombinasjon av statsstøtte og inntekter av egen drift (Ingvaldsen 2004). Ansvar for forvaltningen av tilskuddene til skipene ble i 1996 overført fra Kulturdepartementet til Norsk museumsutvikling (i dag ABM-utvikling). Skipene omfattes ikke av Riksantikvarens fartøyvern og ingen av dem vernet og på Riksantikvarens liste over vernede fartøy. En status som "vernet skip" vil også kunne legge begrensninger på bruken av skipene. Riksantikvaren anser det som viktig at KUD anerkjenner eget sektoransvar for skværriggerne, men ønsker å være behjelpelige med problemstillinger tilknyttet bevaring etter antikvariske prinsipper og regelverk for skipssikkerhet og sertifisering.

RIKSANTIKVAREN OM FORMIDLING

Riksantikvaren mener formidling av kulturarven er svært viktig. Riksantikvaren ser det

allikevel ikke som sin naturlige oppgave å ha et eget formidlingsopplegg for de enkelte vernede fartøyene. Fartøy, som bevegelige kulturminner på sjøen, har gjennom sin egenart stor formidlingsverdi i en samfunnsmessig kontekst. De tar del i et maritimt kulturlandskap og gir dette en historisk dimensjon. Fartøyene formidler også, gjennom ombordstigning av passasjerer og besøkende, hvordan fartøyene er konstruert, hvordan de håndteres og hvordan de vedlikeholdes. Det er gjennom sommerhalvåret et stort antall kyststevner og fartøytreff over hele landet hvor det foregår stor aktivitet gjennom formidling til interesserte og allmennheten. MD gir årlig bevilgninger til interesseorganisasjoner som blant annet arrangerer kystkulturstevner og festivaler hvor levende formidling og samspill er i høysetet. Riksantikvaren mener derfor at formidlingen av fartøyene er ivaretatt på et tilfredsstillende nivå.

RIKSANTIKVAREN OM SEILENDE FARTØY SOM EIES AV MUSEER

Hvert femte fartøy på Riksantikvarens liste over vernede fartøy *i bruk* eies formelt av et museum. Riksantikvaren er positiv til at vernede fartøy eies av museer, og forholder seg i slike tilfeller til museene som "vanlige eiere" og gir økonomisk tilskudd, råd og veiledning der det er nødvendig og ønskelig. Det er viktig å presisere at dette her gjelder

fartøy som er i bruk, og *ikke* befinner seg i museumssamlingene på land.

Når et bevaringsverdig fartøy utgår fra sin opprinnelige funksjon, og skal inn i et museum, bidrar Riksantikvaren i enkelte tilfeller med økonomisk støtte for landsetting. Dette gjelder for eksempel redningskøyten RS 14 *Stavanger* som settes i Norsk Sjøfartsmuseums båthall i løpet av 2010. Riksantikvaren har i det tilfellet gitt tilskudd i form av en engangssum til permanent landsetting. Etter landsettingen er fartøyet i museum og således underlagt museumssektoren.

Den avgjørende faktor for om et fartøy faller inn under museumssektoren eller kulturminneforvaltningen er bruksformen – ikke eierformen. *Flytende og seilende fartøyer er kulturminner som er i bruk, og ligger dermed under Miljøverndepartementets ansvarsområde*. Fartøy som ikke lenger er i bruk, som er i museum eller landsatt permanent i en formidlingssammenheng sorterer under museumssektoren. At ansvaret for fysisk bevaring av fartøy fordeler seg over to departementer gir et sterkt behov for styrket samarbeid mellom departementene og de underliggende etatene.



Figur 38: M/S *Arnafjord* er bygd i Arnafjord, Vik i Sogn og Fjordane, i 1937. Fartøyet ble bygd som handelsreisendebåt, og leid ut til ulike grossister i Bergen som solgte varene sine til handelsmenn langs Vestlandskysten. I siste fase ble fartøyet leid ut til Fiskeridirektoratet og brukt som oppsynsbåt. Fartøyet er 55 fot lang, og har aldri vært bygd om. Den har det originale maskinrommet, med en intakt 50 hk tosylindret Wichmann semidiesel. Fartøyet eies av en stiftelse i Vik. Foto: Åsmund Kristiansen, Hardanger fartøyvernssenter.

NÆRINGS- OG HANDELSDEPARTEMENTET

Sjøfartsdirektoratet (SFD) og Norsk ordinært skipsregister (NOR) sorterer under Nærings- og handelsdepartementet. Riksantikvaren har myndighet i spørsmål vedrørende eierskap, lån og andre heftelser på vernede fartøy i Norsk ordinært skipsregister (NOR). Sjøfartsdirektoratet har ansvar for sjø- og miljø sikkerhet, og arbeider hovedsakelig med regelverksutvikling, tilsyn, kontroll og informasjonsarbeid. Mange fartøyeiere som ønsker sertifisering av sine fartøy har hatt et møte med den såkalte "skipskontrollen".

Sjø- og miljø sikkerhet er sentralt for at man skal kunne opprettholde et langsiktig vern av eldre fartøy i drift med kulturhistorisk verdi. Det er fremkommet et stort behov for nærmere retningslinjer og forskrifter for å ivareta både sikkerheten og de antikvariske verdiene i forbindelse med sertifisering av vernede skip/fartøy, jf. St.meld. nr. 16 (2004-2005) *Leve med kulturminner*. Ny forskrift for skip som er vernet er under arbeid, og forventes slutført i 2010.

FISKERI- OG KYSTDEPARTEMENTET

Kystverket ble i 1974 et resultat av en sammenslåing av de tre tradisjonsrike etatene

Statens havnevesen, Fyr- og merkevesenet og Losvesenet. Sammen med Fiskeridirektoratet sorterer Kystverket under Fiskeri- og kystdepartementet (FKD). Fiskeridirektoratet er forvaltningsinstans for fiskeri og havressurser, mens Kystverket driver havne- og farvannsforvaltning.

Den norske fiskeflåten er blant de mest moderne og effektive i verden, og utviklingen har gått i retning av færre og mer effektive fiskefartøy. Antall fiskefartøy nådde toppen på 1960-tallet da antallet fiskefartøy i drift var over førti tusen. Ved utgangen av 2008 var det i underkant av syv tusen fiskefartøy i drift¹. I henhold til sektorovergripende prinsipp har fiskerimyndighetene et ansvar for at et utvalg av fiskeflåten blir sikret varig vern.

Det er uvisst om de fiske- og fangstfartøyene som er tatt vare på er representative for norsk fiskerihistorie. Årsaken er at det er lite kunnskap om den fartøyhistoriske utviklingen innen kyst- og havfiskeflåten. Det er ønskelig med økt samarbeid med Fiskeridirektoratet for å kunne få en bedre oversikt over de fartøy som er i drift og som har betydelig kulturhistorisk verdi, og om opparbeidelse av mer kunnskap om fartøy-

utviklingen innen fangst og fiskeri.

Kystverket, ved Havnevesenet, har nylig vedtatt ny havnelov, jf. Ot.prp. nr. 75 (2007-2008) *Om lov om havner og farvann*. Lovens formål er å legge til rette for god fremkommelighet, trygg ferdsel og forsvarlig bruk og forvaltning av farvannet i samsvar med allmenne hensyn og hensynet til fiskeriene og andre næringer. Kommunene står ut i fra den nye loven friere til å ta kommersielle hensyn, noe som kan forringe vernede fartøyers mulighet for kai plass. Kommunen kan i forskrift bestemme at det for fartøy som anløper havn i kommunen, skal betales anløpsavgift til kommunen. Det er uheldig at det på den ene siden bevilges offentlige midler til istandsetting og drift av vernede fartøy mens det på den andre siden oppkreves avgifter til det offentlige (det kommunale havnevesen) for kai plass og havneopphold fra de samme fartøyene.

I 2009 utarbeidet og lanserte Kystverket egen landsverneplan for faste kulturminner og kulturmiljøer som inngår i Kystverkets forvaltningsområde, *Verneplan for maritim infrastruktur*. Planen omfatter ikke fartøy tilknyttet sektoren, til tross for at flere av disse eksisterer.

¹ www.fiskeridirektoratet.no, 2009



Figur 39: KNM *Blink* fra 1956 til kai ved marinemuseet på Karljohansvern i Horten. Marinemuseet har som formål å bevare og formidle Sjøforsvarets historie og kulturarv. Forsvaret som statlig etat er selv ansvarlig for ivaretagelse av egne fartøy, og fartøyene omfattes ikke av Riksantikvarens fartøyvern. Foto: Erik Småland, Riksantikvaren

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

Samferdselsdepartementet (SD) har det overordnede ansvaret for rammevilkår for post- og televirksomheten, for luftfarts-, veg- og jernbanesektoren og for riksveifergene. Hurtigruteskip, hurtigbåter, lokalbåter og spesielt ferger faller dermed inn under Statens Vegvesens sektoransvar. Slike fartøy har spilt en sentral rolle i utviklingen av og endringene i den norske samferdselsstrukturen og samferdselspolitikken de siste 100 år. Endringene var spesielt store på 1960-tallet da hovedtransporten av folk og varer gikk fra å gå over sjøen til å foregå på veiene.

Samferdselsdepartementet ved Statens vegvesen publiserte i 2002 sin landsverneplan for veger og bruer i samarbeid med Riksantikvaren. Norsk Sjøfartsmuseum utarbeidet i den forbindelse en underlagsrapport om ferjer. Rapporten dokumenterer betydningen av å bevare en eller flere representative ferjer som kulturminner. Det vises blant annet til at Riksantikvaren på det tidspunktet hadde oppført ferjer som en klart mangelfullt representert fartøytype i det nasjonale utvalg av bevaringsverdige fartøy (Norsk Sjøfartsmuseum 2001). I 2010 er totalt fire ferger fredet etter kulturminneloven.

FORSVARSDPARTEMENTET

Forsvarsdepartementet (FD) har flere flytende fartøy som representanter for norsk sjøforsvar, hvorav noen er i drift, noen ved kai og noen er landsatt. Departementet har selv tatt ansvar for istandsetting, vedlikehold og vern av egne fartøy. Minesveiperen KNM *Alta* fra 1953 eies av Forsvarsdepartementet, men blir driftet av den frivillige organisasjonen "Fartøylaget KNM Alta" og har fast plass i Oslo havn. KNM *Hitra*, en av tre ubåtjagere som den norske marinen fikk av USA i 1943, er istandsatt og ligger i dag ved Håkonsvern i Bergen. I tillegg har marinen tre fartøy fra 1965 som forvaltes av marinemuseet i Horten: De landsatte fartøyene *Blink* (MTB) og *Ulstein* (U-båt) samt fregatten KNM *Narvik*. Sistnevnte gikk ut av drift i 2007, og er i dag et "museumsskip" som eies av stiftelsen KNM Narvik.

EKSEMPLER FRA ØVRIG SEKTOR

Olje- og energidepartementet har ansvar for vern og sikring av supply-skip og standby skip. Helse- og omsorgsdepartementet har sektorrettet ansvar for legeskyss- og ambulansébåter, mens Justis- og politidepartementet har ansvar for fengselsbåter og politibåter. Kommunal- og regionaldepar-

tementet har ansvaret for brannbåter, mens Fornyings-, administrasjons- og kirke- departementet har ansvar for prestebåter.

OPPSUMMERING

Det er en utfordring å få andre statlige sektorer til å ta ansvar for egne fartøy som flytende kulturminner. Bortsett fra Forsvarsdepartementet har de øvrige statlige etater ikke tatt ansvar for bevaring av fartøy fra egen sektor. Det kreves et omfattende tverrsektorielt arbeid for å synliggjøre fartøy som kulturminner og for belysning av det faktum at hver enkelt, statlig sektor har ansvar for bevaring, vern og sikring av egne fartøy.

Det er i tillegg viktig at kulturminneforvaltningen og museumssektoren etablerer et nært samarbeid om felles problemstillinger tilknyttet vern og bevaring av fartøy i sin helhet. Dette gjelder ikke bare fartøyene som fysiske verneobjekter, men også problemstillinger tilknyttet handlingsbåren og immateriell kunnskap.

10 STATUS: FARTØYVERNSENTRE, VERFT OG BÅTBYGGERIER

10.1 FARTØYVERNSENTRENE

For å kunne bevare fartøy som kulturhistorisk kildemateriale må også kunnskapen om vedlikehold og istandsetting ivaretas. De tre oppnevnte, nasjonale fartøyvernssentrene er et virkemiddel og en form for garanti for staten for at kunnskap knyttet til eldre håndverksmetoder, ”handlingsbåren kunnskap”, blir bevart i så stor grad som mulig.

Mange ferdigheter knyttet til eldre tradisjonelle håndverksteknikker innen båtbygging, vedlikehold og drift er forsvunnet. Det ble i 1994 derfor vedtatt at den gjenlevende håndverksmessige kompetansen knyttet til bevaringsverdige fartøy skulle sikres og videreføres, jf. St. prp nr. 1. Tillegg nr. 9 (1994 - 1995). Det ble da foreslått at et begrenset antall fartøyvernssentre skulle kunne påta seg bestemte oppgaver.

De tre nasjonale fartøyvernssentrene Hardanger Fartøyvernssenter, Bredalsholmen Dokk og fartøyvernssenter og Nordnorsk fartøyvernssenter og båtmuseum ble oppnevnt som nasjonale kompetansesentra gjennom Riksantikvarens handlingsplan for fartøyvern i 1996. Fylkeskommunene til de respektive sentrene har i tillegg vært viktige bidragsytere til opprettelsen og driften av fartøyvernssentrene. Alle sentrene har i større eller mindre grad blitt utvidet i perioden frem til 2010.

10.1.1 FELLESTJENESTER VED FARTØYVERNSENTRENE

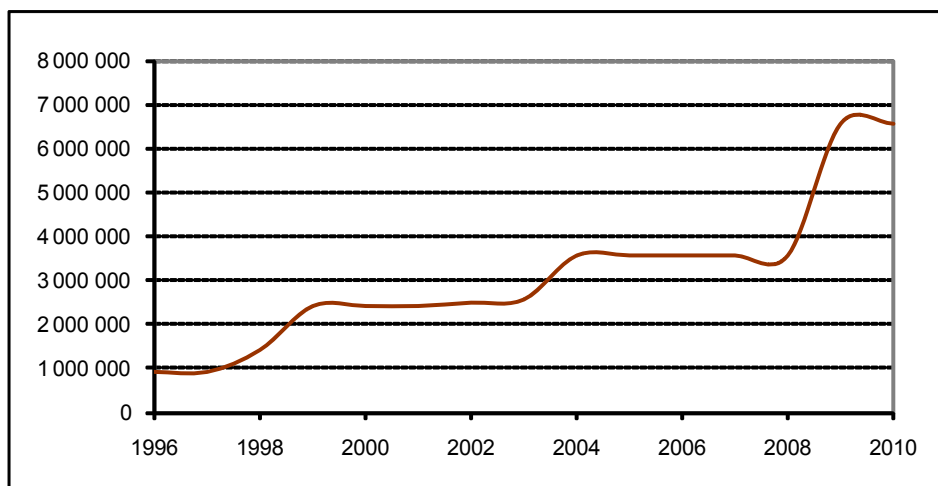
Dokumentasjon og andre oppgaver pålagt av staten kompenseres for gjennom ”fellestjenestene”, og bevilges over statsbudsjettet og videre gjennom Riksantikvarens årlige tildeling.

I ”Riksantikvarens handlingsplan for fartøyvern 2002 – 2006” ble det listet opp oppgaver som skulle sortere under fellestjenestene. En av fartøyvernssentrenes kjerneoppgaver er å dokumentere fartøyene før, under og etter istandsettingsoppdrag. I tillegg til dokumentasjon av prosjekter som foregikk ved sentrene skulle også fartøyvernprosjekter som ikke pågikk ved sentrene dokumenteres og forskes på. Andre oppgaver var dokumentasjon og forskning tilknyttet bruk, vedlikehold av fartøy og generell kompetanseheving tilknyttet båt- og skipsbygging. Dette skulle knyttes til både fortid og nåtid. Av rådgivning og tilgjengeliggjøring av kompetanse ble det også satt som oppgave at det i fellestjenestene skulle kunne foretas befaringer og utarbeides tilstandsvurderinger, vedlikeholdsplaner og lignende for Riksantikvaren og andre. Sentrene skulle også drive faglig rådgivning og opplæring internt på sentrene og overfor andre interesserte. Av mer praktisk sort skulle sentrene også skaffe bevaringsverdige fartøy midlertidig opplagsplass og tilsyn ved behov, samt

skaffe til veie og lagre nødvendige materialer, verktøy og utstyr.

Fartøyvernssentrenes Fellesråd (FF) har utredet hvordan situasjonen ved fartøyvernssentrene er i dag, og samlet seg bak felles visjoner og mål i forbindelse med utarbeidelsen av ny nasjonal verneplan for fartøy. Det samlede resultatet ble presentert for Riksantikvaren i mars 2009.

FF påpeker at faglig rådgivning og opplæring internt på sentrene og overfor andre interesserte uføres delvis tilfredsstillende, men at det har store forbedringspotensialer og at dette er under bearbeidelse mellom alle sentrene. FF fremhever videre at det er et ”for lavt nivå på fellestjenestefunksjonene til at man kan si at kunnskapsforvaltningen fungerer tilfredsstillende”. I dette ligger det at sentrene mener det er for lavt antall istandsettingsprosjekter og bemanningsnivå til at dette fungerer godt. FF påpeker også at ”arbeidet med dokumentasjon av istandsettingsprosjekter ved sentrene er rimelig godt ivaretatt, men at behovet er større for å kunne drive kulturhistorisk dokumentasjon innenfor fagfeltet”, jf. ”Innspill fra fartøyvernssentrene til ny plan for fartøyvern”, del 2.



Figur 40. Riksantikvarens samlede, årlige overføringer til fellestjenester ved de tre nasjonale fartøyvernssentrene siden etableringen i 1996. I statsbudsjettet for 2009 ble tilskuddsposten til fellestjenester økt med 3 millioner kroner (Kap 1429, post 72.7), som nesten er en dobling i forhold til 2008, jf. St.prp. nr. 1 (2008 - 2009).

Når det gjelder de praktiske oppgavene mener FF at "fartøyvernet lider store tap ved at til dels uerstattelige materialer, verktøy og utstyr ikke blir tatt vare på". Videre preseres det at det er plasskrevende å skaffe havneforhold for bevaringsverdige fartøy i "venteposisjon", og at dette i varierende grad har vært mulig å gjennomføre. Det påpekes at dette burde gjelde fartøy som senere vil prioriteres av Riksantikvaren, men så lenge fartøyets fremtid er usikker antydes det at oppgaven er lite hensiktsmessig. Dette gjelder spesielt ved Nordnorsk fartøyvernssenter og båtmuseum på grunn av det stadig økende antallet av fiskefartøy som er unntatt kondemnering.

Det er ved alle sentrene et stort behov for materialer og utstyr som ikke lenger er i produksjon. FF har tidligere fremmet ønske om etablering av en "delebank". Fartøy som er i svært dårlig forfatning, som det ikke er mulig å bevare og hvor det ikke er mulig å oppdrive nye eiere, bør til dels kunne demonteres og gjenbrukes som deler til andre fartøy.

Fartøyvernssentrene har hatt et bemanningsnivå på to "fartøyvernkonsulenter" per senter, mens det i Riksantikvarens liste over

oppgaver handlingsplanen av 2002 var mål om fem stillinger per senter. Sentrene har selv foretatt prioritering av oppgavene som kunne gjennomføres, og hovedsakelig gjennomført dokumentasjon av fartøy som istandsettes og vedlikeholdes ved egen virksomhet.

FF ber i sitt innspill om at det avklares hvilken praksis og hvilke funksjoner som skal prioriteres, og etterlyser klarere retningslinjer fra Riksantikvaren. FF påpeker videre at det enkelte år har kommet klare bestillinger eller oppdrag som skal utføres for midlene over post 72.7, men ettersom oppgavene har vært større i omfang enn midlene som skal dekke kostnadene har sentrene sett seg nødt til å foreta egne prioriteringer, jf. "Innspill fra fartøyvernssentrene til ny plan for fartøyvern", del 2. FF understreker at det til dels er ulikt nivå på tjenestene som utføres når det gjelder dokumentasjonsarbeidet, til tross for at sentrene har delt på å arrangere samlinger og seminar for "å løfte blikket og jobbe mer i samme retning". Det etterlyses i tillegg en mer enhetlig praksis i samråd med Riksantikvaren for å klargjøre hva fartøyeiere kan forvente gjennom felles-tjenestene.

De prosjektene som gjennomføres ved ordinære verft blir ikke fulgt opp og dokumentert eller rapportert på samme måte som de som blir gjennomført ved fartøyvernssentrene. Fartøyeier står fritt til å velge om istandsettingsarbeid skal gjennomføres på et fartøyvernssenter eller ved et ordinært verft så lenge arbeidene blir utført etter antikvariske prinsipper og av personer med god håndverkskompetanse. Det er dermed noe tilfeldig hvilke prosjekter som blir dokumentert.

Riksantikvaren skal gjennom tilskudd til dokumentasjonsarbeid medvirke til at fartøyvernssentrene er konkurransedyktige til tross for pålagte oppgaver. Fartøyvernet er i 2010 i en situasjon hvor de årlige bevilningene over statsbudsjettet er på et nivå som gjør verftsarbeid etter antikvariske prinsipper interessant også for kommersielle aktører. Fartøyvernssentrene har kapasitet til å utføre rundt regnet halvparten av det arbeid som er påkrevet innen istandsetting og vedlikehold av vernede fartøy i landet.



Figur 41: Fiskefartøy ved Nordnorsk fartøyvernssenter og båtmuseum. Noen av fartøyene ligger i midlertidig opplag. Foto: Eivind Lande, Riksantikvaren

10.1.2 ISTANDSETTINGSOPPDRAK VED FARTØYVERNSENTRENE

I handlingsplanen av 1996 foreslo Riksantikvaren at sentrene skulle ha et forutsigbart oppdragsvolum gjennom å styre de mest komplekse istandsettingsoppdragene til sentrene. Riksantikvaren ga i første planperiode fartøyeiere økonomisk tilskudd til istandsetting av fartøyene under forutsetningen av at arbeidene ble utført ved sentrene. Praksisen med styrte oppdrag ble avsluttet i 2002. Årsaken til å gå vekk fra styrte oppdrag er at det ikke er ønskelig at sysselsettingssituasjonen ved sentrene skal styres av Riksantikvaren. Samtidig ble det vurdert dit hen at det skulle være valgfrihet for fartøyeiere og mulighet for at andre verft/båtbyggerier å opparbeide seg, eller beholde og videreføre, kompetanse på feltet. Dette har i følge FF ført til at sentrene har utviklet seg mer i retning av ordinære verft, jf. "Innspill fra fartøyvernssentrene til ny plan for fartøyvern", del 2.

På landsbasis er aktiviteten knyttet til istandsetting og vedlikehold av fartøyene i stor grad knyttet til størrelsesordenen på tilskuddsposten til fartøyvern over statsbudsjettet. De senere år har det blitt mer rom for konkurranse som konsekvens av økte bevilgninger over statsbudsjettet. Et positivt resultat er at flere ordinære verft kan påta seg oppdrag av antikvarisk karakter. Kompetansehevingen og videreføringen av håndverket har dermed økt i omfang.

FF ønsker at det igjen blir aktuelt med styrte oppdrag til sentrene. Dette for ivaretagelse av kompetanse og for en forutsigbar sysselsettingssituasjon, jf. "Innspill fra fartøyvernssentrene til ny plan for fartøyvern" del 1. FF mener at Riksantikvarens endrede strategi har forårsaket at sentrene har blitt mer markedsorientert og til en viss grad blitt nødt til å skaffe seg oppdrag utover de rent antikvariske prosjektene. Videre understreker FF at sentrene har blitt mer konkurransedyktig overfor andre verft/båtbyggerier og at sentrene i flere tilfeller har vært involvert i anbudskonkurranser. Faren med denne utviklingen er, i følge FF, blant annet at man kan ende opp med å gå på akkord med de antikvariske prinsippene.

Riksantikvaren er av den oppfatning at kompetansebehovet innen "nyere" håndverk også skal ivaretas og tillegges vekt, da verneideologien ikke nødvendigvis setter alder som et kriterium for vern. Det er et behov for at fartøyvernssentrene behersker så vel antikvariske håndverksprinsipper som teknikker knyttet til mer moderne skip-reparasjoner og istandsettingsmetoder. Tidsaspektet i forhold til hva som skal

vernes vil forskyves i tid og dermed inkludere stadig nye håndverkskunnskaper.

10.1.3 HARDANGER FARTØYVERNSENTER

Hardanger fartøyvernssenter i Norheimsund har trearbeid på tre- og stålfartøy og rigging som sine spesialfelt. Fartøyvernssenteret påtar seg oppdrag innen båtbygging, restaurering, trearbeid på stålfartøy, smed- og mekanisk arbeid, reipslagning, rigging, befaringer og tilstandsvurderinger.

De siste årene har det vært ti båtbyggere ansatt ved Hardanger Fartøyvernssenter. Inntil fire lærlinger har plass på Fartøyvern-avdelingen. Faglært skipssmed har blitt en del av den faste staben. I tillegg har rigging vært et prioritert fagfelt. To fartøyvernkon-sulenter har sitt daglige arbeid ved avdelingen og arbeider med dokumentasjon før, under og etter prosjektene. I tillegg drives en del rådgiving, befaringer, formidling gjennom kurs og artikler m.m.

Ved Hardanger Fartøyvernssenter er øvrige håndverkene (småbåtbygging og reipslagning), samt drift av fartøyene organisert som en del av en museumsavdeling. Museums-avdelingen omfatter drift av museumsfartøy og er et spesialmuseum for båt- og fartøykulturen. Senteret har satset, og satser fortsatt, på fagopplæring innen båtbyggerfaget på grunn av det manglende skoletilbudet her i landet. Hardanger Fartøyvernssenter ble i 2006 del av det konsoliderte Hardanger og Voss museum¹.

10.1.4 BREDALSHOLMEN DOKK OG FARTØYVERNSENTER

Bredalsholmen Dokk og fartøyvernssenter i Kristiansand er et kompetansesenter for gamle håndverksteknikker knyttet til stålskip. Fartøyvernssenteret påtar seg oppdrag innen verkstedarbeid, asbestsanering, maskinarbeid (bensin, diesel og damp), rørleggerarbeid, platearbeid (sveis og varmklinking), sandblåsing, overflatebehandling og legging av skipsdekk. Håndverkerstabene har vært omkring 18 personer. Bredalsholmen Dokk og fartøyvernssenter hadde imidlertid i 2006 og 2007 stor ordretilgang og staben talte da opp mot 30 personer.

Ifølge senteret er fagområder som trenger styrking platefag, det tradisjonelle rørleggerfaget, utvikling av fagkunnskap for restaurering, drift og vedlikehold av større damp-

¹ Museumsreformen, jf. St.meld. nr. 22 (1999–2000) og St.meld. nr. 48 (2002–2003), har gjort seg gjeldende for fartøyvernssentrene da samtlige tre sentre har en museums-avdeling eller annen form for formidling knyttet til seg. Formidling er ikke del av gjeldende handlingsplans kjerne-oppgaver eller definert som oppgave i tildelingsbrevet fra Riksantikvaren. Museumsreformen er underlagt KUD, ved ABM-utvikling, ble igangsatt i 2002 og var planlagt fullført i løpet av 2007/08.

maskiner, samt utvikling av fagkunnskap om eldre likestrømsteknologi.

Restaureringen av D/S *Hestmanden* har vært et svært omfattende prosjekt for fartøyvernssenteret, og har periodevis medført høy sysselsetting. Stiftelsen Hestmanden er ikke konsolidert med Vest-Agder museet. Bredalsholmen Dokk og fartøyvernssenter er heller ikke konsolidert.

10.1.5 NORDNORSK FARTØYVERNSENTER OG BÅTMUSEUM

Nordnorsk fartøyvernssenter og båtmuseum i Gratangen arbeider hovedsakelig med trefartøy, hvorav fartøyene i stor grad stammer fra fiske- og fangstflåten og fraktestarten. Senteret har også et nasjonalt ansvar for semidiesel motorer. Senteret har som mål å bygge opp spesialkompetanse på båtmotorer, skipselektronikk og fiskeutstyr.

Det er i St.meld. nr. 16 (2004-2005), *Leve med kulturminner*, nedfelt at det må vurderes om ett av fartøyvernssentrene skal arbeide med samiske båter og båtbyggertradisjoner. Det er naturlig at dette ansvaret blir lagt til Nordnorsk fartøyvernssenter og båtmuseum på grunn av beliggenhet og den kompetanse som senteret innehar. Det er i tillegg nedfelt et ønske om dette ansvaret i fartøyvernssenterets egen strategi.

Det er en utfordring å skille ut særegne etniske kriterier knyttet til konkrete båttypen. Elvebåter, basker og sydde båter har tradisjonelt vært definert som samiske, men båttypen som nordlandsbåter, jekter, ishavsskuter (typisk tettspantede skrog) og sjarker har også vært bygget og brukt av samer. Det er foreløpig ikke tatt standpunkt til etnisitet som representativitetsfaktor i den vernede flåten. Nordnorsk fartøyvernssenter og båtmuseum vil, dersom de formelt får ansvar for samiske båter og båtbyggertradisjoner, kunne spille en viktig rolle i det faglige arbeidet tilknyttet den etniske bredden i fartøyutvalget.

Nordnorsk fartøyvernssenter har i 2010 en fast bemanning tilknyttet fartøyvern-avdelingen på 11 personer. Av disse er fem på treavdeling, tre på mekanisk avdeling, halvannet årsverk på elektroavdeling, to på dokumentasjonsavdeling samt en leder for fartøyvern-avdelingen. Felles administrasjon for hele stiftelsen utgjør to personer. I tillegg kommer to båtbyggere på engasjement. Senteret har medarbeidere fra fire nasjoner, noe som er et resultat av manglende utdanningsinstitusjoner i Norge.

Nordnorsk fartøyvernssenter og båtmuseum er en del av samme stiftelse og er pr i dag ikke konsolidert med andre museer.



Figur 42: Skifting av svekkede hudplater på eldre klinkede stålskip er en omfattende prosess. Det er Sjøfartsdirektoratet som ut i fra en sikkerhetsvurdering avgjør hvilke plater som skal skiftes. Her gjøres det klart for å klinge på plass en ny stålplate i Fullriggeren *Sørlandet*. Platen er en nøyaktig kopi av den originale. Ved rehabiliteringen av *Sørlandet* ved Bredalsholmen Dokk og fartøyvernsenter (2005-2007) ble mer enn 30 av skipets i alt 250 plater, skiftet ut. Foto: Bjørn Nesdal, Bredalsholmen Dokk- og fartøyvernsenter.

10.2 VERFT OG BÅTBYGGERIER

Flere norske ordinære, private verft og båtbyggerier har høy kompetanse innen istandsetting og vedlikehold av fartøy etter antikvariske prinsipper. Det er et mål å ivareta kunnskapen og båtbyggertradisjonene de ulike private verftene besitter slik at denne handlingsbårne kunnskapen også kan videreføres til kommende generasjoner. Uten oppdrag av antikvarisk karakter vil verftene/båtbyggeriene miste sin kompetanse på feltet.

I 2009 gikk bortimot 40 % av tilskuddsmidlene til prosjekter som ble gjennomført

ved fartøyvernssentrene mens om lag 60 % gikk til prosjekter ved private båtbyggerier og verft.

Fartøyvernssentrene har gjennom midler over statsbudsjettet kunnet opparbeide kompetanse på dokumentasjon av istandsettingsprosjekter. Det er imidlertid mange prosjekter som foregår ved ordinære verft som ikke blir dokumentert. Det foreligger ingen mal eller veileder for dokumentasjon for vernede eller bevaringsverdige fartøy. Dette hindrer de ordinære verftenes mulighet til å opparbeide seg kunnskap om

dokumentasjonsprosessen, samt å kunne ta oppdrag hvor det kreves dokumentasjon.

Ordinære verft er mer konjunkturavhengig enn fartøyvernssentrene. Det er nødvendig at kulturminneforvaltningen arbeider for at også ordinære verft/båtbyggerier skal kunne beholde og videreføre sin kompetanse innen istandsetting og vedlikehold av bevaringsverdige fartøy.

10.3 SENTRALE UTFORDRINGER FOR FARTØYVERNSENTRENE OG ORDINÆRE VERFT/BÅTBYGGERIER

PLANLEGGING

Planlegging er helt grunnleggende for oppnåelse av et godt resultat. En kort planleggingshorisont går ofte på bekostning av detaljert tilstandsvurdering, innhenting av egnede materialer (tørketiden av trematerialene kan være en utfordring for båtbyggerne), dokumentasjon før riving eller teknisk dokumentasjon som viser i detalj hvordan fartøyet skal bli (hvilket årstall vernet skal referere til, hva som mangler av deler osv.). Foruten praktiske utfordringer innen trebåtbygging og planlegging av systemsettingsituasjon, henger god planlegging sammen med effektivitetsbesparing og at det ikke påløper ekstrakostnader.

En av de største utfordringene er at det går lang tid fra Statsbudsjettet er vedtatt og frem til endelig fordeling av midler er klar og til at fartøyeierne kan bestille arbeider. De store oppdragene mangler forutsigbarhet og gjør at fartøyeierne bare kan bestille arbeider for ett år av gangen. Å fortsette arbeidene etter at årets bevilgning er brukt opp må enten gjøres for fartøyeiers eller fartøyvernssenterets risiko. Alternativet er å dokke fartøyet ut / sjøsette for å gjøre plass til eventuelle andre oppdrag. Dette blir uheldig og dyrt for fartøyeier og bidrar til usikkerhet for fartøyvernssentrene, verftene og båtbyggeriene.

KOSTNADSOVERSLAG

Å beregne kostnader for istandsetting av eldre stål- og trefartøy er en utfordring. Ofte viser det seg at et fartøys fysiske forfatning er langt verre enn først forutsett av fartøyvernssenter, verft eller båtbyggeri. Dette kommer gjerne til syne når istandsettingsarbeidet er godt i gang – mens fartøyet er demontert. Det mangler en retningsgivende modell for vurdering av et fartøys fysiske tilstand. Det samme gjelder utregningsmodell for kostnader for vedlikehold og istandsetting.



Figur 43: Båtbyggere og håndverkere på Nordnorsk fartøyvernssenter. Foto: Trine Lise Wahl, Riksantikvaren

11 ANALYSE AV DAGENS FARTØYVERNSITUASJON¹

Styrker	Muligheter
<p><i>Forvaltning</i></p> <ul style="list-style-type: none"> o Stort engasjement fra politisk hold o Sterkt lovverk gjennom §§ 14a og 23 o Likebehandling gjennom sentralisert forvaltning <p><i>Annet</i></p> <ul style="list-style-type: none"> o Stort frivillig engasjement og stor interesse i befolkningen o Fartøyene viktige ikke-fornybare ressurser o Fartøyene har forankring lokalt, regionalt og nasjonalt o Turisme og verdiskapning <p><i>Økonomi</i></p> <ul style="list-style-type: none"> o Økende bevilgninger over statsbudsjettet 	<p><i>Forvaltning</i></p> <ul style="list-style-type: none"> o Forskningsbasert forvaltning o Syntetisering (kontra manglende overblikk) o Forvaltning som tar høyde for pågående endringer i samfunnet o Prioritering av fredningssaker o Forbedret representativitet o Styringsinformasjon o Forankring i relevante sektorer o Utarbeidelse av bedre systematikk og metode for utvelgelse av verneobjekter o Minimalisering av tap, skade og forfall o Forbedre vilkårene for eiere (kontakt, økonomiske rammevilkår og forutsigbarhet) <p><i>Annet</i></p> <ul style="list-style-type: none"> o Mer samarbeid mellom fartøyeiere og myndighetene o Regional forvaltning er politisk styrt, men det kan åpnes for at fartøyvern blir integrert i regional forvaltning (jf. SAVOS-planen) <p><i>Økonomi</i></p> <ul style="list-style-type: none"> o Økonomisk støtte gis fra flere parter enn Riksantikvaren (Kulturminnefondet, private stiftelser, fond m.fl.)
Svakheter	Trusler
<p><i>Forvaltning</i></p> <ul style="list-style-type: none"> o Svake verneavtaler og lite gjennomføring av tinglysning. Få sanksjonsmuligheter gjennom verneavtaler o Få personer med kompetanse i regional forvaltning o Regional forvaltning er politisk styrt, og mange fylkeskommuner velger bort fartøyvern o Lav bemanning hos Riksantikvaren o Mangel på syntetisering, for stor grad av enkeltsaksbehandling o Dårlig registre i forvaltningen – stort etterslep o Skjønnutøvelse – få føringer for prioriteringer o Liten grad av klare retningslinjer <p><i>Kunnskap</i></p> <ul style="list-style-type: none"> o Lite overblikk over hva som finnes og hva som mangler i et representativt utvalg. For får helhetlige analyser. Mangelfull oversikt o Nøkkelkompetansen er sårbar o Manglende styringsinformasjon o Stort etterslep i registrering og digitalisering o Mangel på dataverktøy – spesielt register for fartøy o Liten informasjons om de vernede fartøyenes tilstand o Manglende informasjonsflyt om fartøyvern som fagfelt til andre parter, både offentlige, kommunale og private o Minimal rapportering fra fartøyeiere o Finnes ingen mal for dokumentasjon o Lite forskning og utvikling på fagfeltet o Sjøfartsdirektoratets regelverk svært omfattende å sette seg inn i <p><i>Økonomi</i></p> <ul style="list-style-type: none"> o Istandsetting: Lite forutsigbarhet når det gjelder tid og budsjett. Istandsettingsprosjekter betyr ofte sprenge budsjetter o Drift av fartøyene: Utfordring å ha inntektstrbringene virksomhet på fartøyene (chartergrunnlag og kostnad med sertifisering) <p><i>Bevaring</i></p> <ul style="list-style-type: none"> o For liten dialog mellom underbemannet forvaltning og mange eiere. Dette negativt for å sikre bevaring etter antikvariske prinsipper o Eiere har ofte liten kunnskap om forebyggende tiltak o Svakheter i lovverk hva gjelder fredning av deler av fartøy <p><i>Frivillig engasjement</i></p> <ul style="list-style-type: none"> o Dalende rekruttering 	<p><i>Forvaltning</i></p> <ul style="list-style-type: none"> o Underbemanning fører til liten oppfølging av istandsettings- og reparasjonsoppgaver o Statisk informasjon i flere ledd o Manglende oversikt over fartøybestanden og manglende kvalitetskontroll av dataregistre kan føre til at beslutninger blir tatt på feil grunnlag o Ulike sektorinteresser (fiskeri/sjøsikkerhet): Sikkerhetsspørsmål, bemanningsregler, fartsområde, miljøkrav tar for mye tid for forvaltningen i forhold til tilgjengelige ressurser/bemanning <p><i>Kunnskap</i></p> <ul style="list-style-type: none"> o Manglende langsiktighet (mangel på forvaltningsplaner) for de enkelte fartøyene o Nøkkelkompetansen forsvinner (forvaltningskunnskap og håndverkskunnskap) o Ofte manglende forståelse/uvitenhet om antikvariske prinsipper og prosesser innen "vanlig" håndverk o Usikre og uforutsigbare rammebetingelser for eiere <p><i>Økonomi</i></p> <ul style="list-style-type: none"> o Dårlig kommunikasjon om påløpte kostnader i istandsettingsprosjekter (fra foretak som gjennomfører istandsettingen, samt mellom eier og kulturminneforvaltning) o Kostnadsoverslag på fartøyvernssentrene og øvrige verft ofte lite riktige i forhold til endelig, reell kostnad. o Kulturminnefondet i stor grad rettet mot bygninger o Begrensede ressurser og få aktører med kompetanse o Ikke-fornybare ressurser går tapt som følge av høyt kostnadsnivå

¹ Ikke en analyse av fartøyvernssentre/verft/båtbyggerier

HENVISNINGER:

STATLIGE PUBLIKASJONER

- Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti & Senterpartiet (2005) Soria Moria-erklæringen 2005-09.
- Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti & Senterpartiet (2009) Soria Moria erklæringen 2009-13.
- Byantikvaren i Oslo (2009) *Strategi for vern av maritime kulturminner*. Oslo, Vedtatt strategi, Oslo kommune 2009.
- Finans og Tolldepartementet (1995) St.prp. nr 1. Tillegg nr 9 (1994 - 1995). For budsjetterminen 1995. Saldering av statsbudsjettet med regnet folketrygden 1995. IN Tolldepartementet, F. O. (Red.) Oslo.
- Fiskeri- og kystdepartementet Ot.prp. nr. 75 (2007-2008) *Om lov om havner og farvann*
- Kommunal- og regionaldepartementet. St.meld. nr. 25 (2008-2009). *Lokal vekstkraft og framtidstru. Om distrikts- og regionalpolitikken*
- Kultur- og kirkedepartementet (2009) St.meld. nr. 49 (2008-2009), *Forvaltning, forskning, formidling, fornying. Framtidas museum*
- Kultur- og kirkedepartementet (2009) St.meld. nr. 23 (2008-2009), *Bibliotek. Kunnskapsallmenning, møtestad og kulturarena i ei digital tid.*
- Miljøverdepartementet (1999) Ot.prp. nr. 50 (1998-1999). *Om lov om endringer i lov av 9 juni 1978 nr 50 om kulturminner*
- Miljøverdepartementet (2004-2005) St.meld. nr. 16. *Leve med kulturminner*. Miljøverdepartementet.
- Miljøverdepartementet (1984) *Oversikt over behov for midler innenfor fartøyvernet*, Oslo, Miljøverdepartementet
- Miljøverdepartementet (2007) *For budsjettåret 2008*, [Oslo], Miljøverdepartementet.
- Miljøverdepartementet (2008) *For budsjettåret 2009*, [Oslo], Miljøverdepartementet.
- Miljøverdepartementet & Haga, A. (1992) *Handlingsplan for kulturminneforvaltning: innstilling fra et utvalg oppnevnt av Miljøverdepartementet 7. september 1990 : avgitt 5. februar 1992*, Oslo, [Miljøverdepartementet].
- Miljøverdepartementet (1984) *Fartøyvernet: status og framtid*: rapport fra seminar 12.-14. september [i.e. oktober] 1984. Oslo, Miljøverdepartementet.
- Miljøverdepartementet (2008) Tildelingsbrev til Riksantikvaren.
- Riksantikvaren (1996) *Femårs handlingsplan for fartøyvernet (1996-2000)*, Oslo, Riksantikvaren.
- Riksantikvaren (2001) *Alle tiders kulturminner: hvorfor og hvordan verner vi viktige kulturminner og kulturmiljøer?*, Oslo, Riksantikvaren.
- Riksantikvaren (2002) *Riksantikvarens handlingsplan for fartøyvern 2002-2006*, Oslo, Riksantikvaren.
- Riksrevisjonen (2009) *Riksrevisjonens undersøkning av korleis Miljøverdepartementet varetek det nasjonale ansvaret sitt for freda og verneverdige bygningar*, Oslo, Riksrevisjonen.
- Statistisk Sentralbyrå (2006) *Fiskeristatistikk*. Oslo, Statistisk sentralbyrå.
- Stortinget (2005) *Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om Leve med kulturminner: St.meld. nr 16 (2004-2005)*, Oslo, Komiteen.
- Stortinget (2005) Sak nr 2. *Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om Leve med kulturminner: (Innst.S. nr 227(2004-2005), jf. St.meld. nr 16 (2004-2005))*, Oslo, Stortinget.
- Utdanningsdirektoratet (2009) *Små håndverksfag: statusgjennomgang*, Rapport. Oslo, Econ Pöyry.

LITTERATUR:

- Bakka, D. (1998) *Fartøytyper i jern og stål*. I Rasmussen, T. (Red.) *Flytende kulturminner*. Riksantikvaren.
- Balto, J. A. & Hovland, I. A. (2004) *Budsjettforlik i Stortinget: Frp løftet fartøyvernet, men ga lite til museene*. Oslo, Fortidsminneforeningen.
- Berkaak, O. A. (1991) *Historieoppfatninger, verdier og motivasjoner i fartøyvernet*. Oslo, Novus.
- Berkaak, O. A. (1992) *Ressursbruk, bevaringsideologier og antikvarisk praksis i fartøyvernet*, Kolsås, Norsk forening for fartøyvern.
- Berntsen, T. (2000) *Plan for vern av kystkultur, De frivillige organisasjoners plass og funksjon*.
- Bjørkvik, H. (1979) *Bevaring og bruk av gamle fartø: innstilling av 20.juni 1978 : revidert i mars 1979*, Oslo, Norsk kulturråd.
- Bull, L. (1987) *Kulturminner fra nyere tid: verneverdi og utvelgelseskriterier*, Oslo, Riksantikvaren.
- Christensen, A. E. (1992) *Gamle norske trebåter: bevaring og vedlikehold*.
- Djerw, U. & Laurén, J. (2006) *K-märkta fartyg: flytande klenoder*, Stockholm, Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseum.
- Econ Pöyry As (2009) *Små håndverksfag - statusgjennomgang*, Oslo, Utdanningsdirektoratet.
- Eynden, J. V. D. (1998) *Fra skipsverft og ullvarefabrikk til fartøyvernssenter og industrimuseum: Bredalsholmen og Sjølingstad ti år etter*. Oslo, Foreningen.
- Fartøyvernssentrene Fellesråd (2006) *10 år med norske fartøyvernssentre*. Lysaker, Dokufilm as.
- Fjellheim, B. (1993) *Fartøy i kulturhistorisk sammenheng. Fartøyvernet i Norge. Kunnskapsbehov. Rapport fra seminar 21. - 23. oktober 1992, Florø*. Oslo, Norges forskningsråd.
- Friis-Olsen, T. (2003) *Pilotprosjekt: Utvikling av kompetanse om kulturminner og kulturminneforvaltning på lokalt nivå innen frivillige og foreninger*. Oslo, Forbundet KYSTEN.
- Gjestrup, J. A. (1989) *Fartøyvernet i Norge seiler i medvind!* Oslo, Landsforbundet.
- Godal, J. B. (1994) *Forprosjekt til ei utgreiing om eit planmessig vern av kulturminne knytt til kystkultur*, Oslo, Norsk museumsutvikling.
- Hekkelstrand, B. (2006) *Kommuner trenger kulturminneplaner!* Oslo, Foreningen.
- Holme, J. (2004) *Kulturminnevern: lov, forvaltning, håndhevelse*, Oslo, Økokrim.
- Ingo Heidbrink, D. S., Bremerhaven (2003) *The Barcelona Charter*. Bremen, European Maritime Heritage
- Ingvaldsen, L. (2004) *Seilskipet "Statsraad Lehmkuhl" 90 år*. Bergen, Stiftelsen Bergens sjøfartsmuseum.
- Klepp, A. (1994) *Kunnskapsbevaring og kunnskapsformidling i fartøyvernet*, Oslo, Program for forskning om kulturminnevern, Norges forskningsråd.

- Kloster, J. (1984) Antikvariske prinsipper innen fartøyvernet. I Fortidsminneforeningen (Red.) *Fartøyvernet. Status og fremtid. Rapport fra seminar 12-14. september 1984*. Oslo, Fortidsminneforeningen.
- Kloster, J. (1988) Maritime kulturminner. I Myklebust, D. (Red.) *Kulturarv og vern*. Oslo, Universitetsforlaget.
- Kristiansen, Å. (2000) Flytende kulturminner: nordisk seminar om vern av fartøy : rapport fra seminar ved Hardanger fartøyvernssenter 17.-19. april 2000. IN Kristiansen, Å. (Red.) *Norheimsund, Hardanger fartøyvernssenter*.
- Tidsskriftet KYSTEN (1998). *Nordisk fartøyvern*. 1998 nr 3. Utgiver er Forbundet KYSTEN.
- Kystkulturkonferansen Rapport fra Kystkulturkonferansen om fartøyvern i Kristiansand 1998. IN Lauvdal, I. (Red.) *Stavanger, SAVOS*.
- Kaarbø, T. (1994) *10 år med fartøyvern*. [Utne], Historielaget.
- Lande, E. (1998) Riksantikvaren og fartøyvernet. I Rasmussen, T. (Red.) *Flytende kulturminner: en innføring i fartøyvern*. Oslo, Riksantikvaren.
- Løvlie, H. M. (1993) Et senter for fartøyvern i Indre Oslofjord. Trondheim.
- Markussen, H. (1991) *Kulturvern og sosialpedagogikk i blanding - et prosjekt i utvikling! : en case-studie av Stiftinga Hardangerjakt, Hardanger Fartøyvernssenter*, Lillehammer, Oppland Distriktshøgskole.
- Matikka, H. (2005) Fartygsbevarande i Finland. Norheimsund, Senteret.
- Mjaatvedt, S. (1991) *Antikvariske prinsipper i fartøyvernet : fagseminar holdt i tilknytning til årsmøtet i Norheimsund 27. til 29. september 1991*, S.l., Norsk Forening for Fartøyvern.
- Molaug, S. (1988) Om fartøy flyte skal... I Myklebust, D. (Red.) *Kulturarv og vern. Bevaring av kulturminner i Norge*. Oslo, Universitetsforlaget AS.
- Murphy, M. P. (2006) *The Hardanger fartøyvernssenter: where skills is the object*, Norheimsund, Hardanger fartøyvernssenter.
- Møre & Romsdal Fylkeskommune (1987) *Fartøyvern : fartøyvernplan for Møre og Romsdal fylke*, Molde, Møre og Romsdal fylkeskommune.
- Norsk Forening for Fartøyvern (1995) *Fartøyvernet i Norge*, Oslo.
- Norsk Forening for Fartøyvern (2000) Medlemsmatrikkel.
- Norsk Forening for Fartøyvern, Gøthesen, G. & Denneche, F. (1993) *Fartøyvernssentere i Norge : forslag til lokalisering, funksjoner og organisering*, Oslo, Norsk forening for fartøyvern.
- Norsk Forening for Fartøyvern, Hovde, Ø., Schrøder, J. & Masdalen, K.-O. (1993) *Problemnotat om fartøyvern*, Oslo, Norsk forening for fartøyvern.
- Norsk Sjøfartsmuseum (1998) *Fylkesdelplan kultur: fartøyvernplan*, Steinkjer, Norsk Sjøfartsmuseum.
- Norsk Sjøfartsmuseum (2000) *Fartøyvernplan for SAVOS*, Norsk Sjøfartsmuseum.
- Norsk Sjøfartsmuseum (2001) Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner. Underlagsrapport om ferjer. Oslo.
- Ohlsson, H.-L. & Wollentz, C. (2006) Vad ar ett k-markt fartyg? I Djerw, U. O. L., Johan (Red.) *K-märkta fartyg : flytande klenoder*, Stockholm, Föreningen Sveriges sjöfartsmuseum i Stockholm.
- Rasmussen, T. (1998) *Flytende kulturminner: en innføring i fartøyvern*, Oslo, Riksantikvaren.
- Rasmussen, T. (1998) Hva ønsker vi å verne? I Rasmussen, T. (Red.) *Flytende kulturminner. En innføring i fartøyvern*. Oslo, Riksantikvaren.
- Riksantikvaren (1994) *Fartøyvernet. Vern og virke: årsberetning fra Riksantikvaren og den antikvariske bygningsnemnd 1993*, S. 14-19.
- Riksantikvaren (2001) *Alle tiders kulturminner: hvorfor og hvordan verner vi viktige kulturminner og kulturmiljøer?*, Oslo, Riksantikvaren.
- Ruud, M. E. (1993) *Fartøyregistre: kilde og planleggingsverktøy*, Oslo, Norges forskningsråd.
- Skibsbevaringsfonden & Jeppesen, H. (2006) *Vision og strategi 2006-2011*, Helsingør, Skibsbevaringsfonden.
- Soldal, O. (2006) Fartøyvernssenter for videreføring av kunnskap. Norheimsund, Hardanger fartøyvernssenter.
- Soldal, O (2007) *Fartøyvernssentere i ti år*. Oslo, Kysten. Tidsskriftet KYSTEN, nr. 1.
- Sæther, A.-T. (2009) *En skarve sjark*. Oslo, Tidsskriftet KYSTEN, nr. 2.
- Sørensen, B. (1994) *10 år med fartøyvern*, Norheimsund, Hardanger Fartøyvernssenter.
- Sørensen, B. (1994) *Fartøyvern - ein føresetnad for forskning på, og formidling av sjøbrukskulturen*. Utne, Historielaget.
- Sørensen, B. T. (2005) *Bredalsholmen - nasjonalt fartøyvernssenter: teknisk/industrielt kulturminne og museum*. Oslo, Klubben.
- Veiby, L. L. (2008) *Riksantikvarens arbeid med det 20. århundres kulturminner*. Oslo, Foreningen.
- Wrånes, E. (2008) *Dokk og Fartøyvernssenter: Bredalsholmen*. Oslo, Foreningen.

APPENDIKS 1: BEGREPSAVKLARING

Tverrsektorielt arbeid for innarbeidelse av fartøyvern i forskrifter og lovverk har ført til inkonsekvent bruk av begreper. Det er behov for presisering av begrepsbruk.

Fartøy brukes i planen som et samlebegrep for båt, farkost, skip, flåte, lekter, skute m.m. og øvrige fremkomstmidler til bruk på vann og sjø uansett størrelse.

Båt er ofte blitt anvendt om en mindre, åpen farkost. Overskriften til kulturminnelovens kapittel IV ble endret fra "Skipsfunn" til "Skipsfunn og fartøyvern" i 2000. Overskriften til den første lovhjemmelen, § 14, heter *Skipsfunn* og er tradisjonelt sett anvendt i forbindelse med kulturminner knyttet til skips- og båtfunn under vann. Den siste lovhjemmelen, § 14a, har fått navnet *Fredning av båter*. Departementet ønsket med denne begrepsbruken å skape få avgrensingsproblemer, og la følgende i begrepet: "Med "båter" forstås robåter, seilbåter, regulære skip og fartøy uansett størrelse. Dette omfatter også husbåter" (Ot.prp. nr. 50 (1998-99)). Begrepet båt er derfor i lovverket et samlebegrep for farkoster uansett størrelse. Riksantikvaren ser det ikke formålstjenelig å endre vernedisiplinens betegnelse "Fartøyvern" til "Båtvern". Dette fordi begrepet "fartøyvern" nå begynner å feste seg i folks bevissthet samt at en rekke offentlige publikasjoner (blant annet stortingsmeldinger) anvender begrepet "fartøyvern".

Fartøyvern har tradisjonelt vært brukt om bevaring av fartøy (med en lengde på minst 12 meter) i flytende stand. Begrepet omfatter fra og med 2010 bevaring av alle typer flytende fremkomstmidler, jf. begrepet *fartøy*.

Farkost er et nøytralt og altomfattende begrep for ulike fartøy- og båttypen uansett størrelse.

Vernete fartøy/skip er en gruppe fartøy som er underlagt antikvariske bevaringsforpliktelser som et resultat av avtale mellom fartøy-eier og Riksantikvaren. Slike avtaler er blitt etablert i forbindelse med økonomiske tilskudd, status som vernet skip eller ved at kondemnerte fiskefartøy er fritatt fra destruksjonskravet på bakgrunn av Riksantikvarens anbefaling. Fartøy som er fredet inngår også i kategorien *vernete* fartøy. Det er kun Riksantikvaren som har myndighet til å avgjøre om et fartøy skal ha status som *vernet*.

Skip som er vernet: Sjøfartsdirektoratet har tatt i bruk dette begrepet i den nye skipssikkerhetsloven som trådte i kraft 1.7.2007. Begrepet omfatter fartøy som har fått status som vernet skip eller er fredet i henhold til Lov om kulturminner.

Verneverdig fartøy er inntil nylig anvendt for fartøy oppført på Riksantikvarens verneliste ("fartøylisten"). På grunn av begrepets manglende presisering og manglende juridiske innhold, erstattes begrepet *verneverdig* med begrepet *vernet*.

Bevaringsverdig fartøy er et begrep hvor et fartøy anses å ha kulturhistorisk verdi uten at fartøyet har formell vernestatus.

Skipsvrak brukes om et fartøy, eller farkost, som har sunket eller strandet, og som befinner seg helt eller delvis under vann eller i strandsonen. Vrak er også en muntlig betegnelse basert ut i fra skjønn om tilstanden til en utransjert farkost. Riksantikvaren skal ta stilling til om en gitt farkost *som er vernet* og som har sunket eller strandet skal defineres som vrak og om farkosten har kulturhistorisk verdi.

APPENDIKS 2: SØKNADER OM ØKONOMISK TILSKUDD I PERIODEN 2005 – 2010

SØKNADER 2010 (EKS SAVOS-MIDLER):

	Fritid	Passasjer	Fraktfartøy	Spesial	Fiske/fangst	Totalt
Oslo	4 162 500	1 291 142	5 675 482	2 660 000	280 000	14 069 124
Akershus	600 000	0	1 000 000	2 381 900	0	3 981 900
Østfold	0	4 036 518	2 000 000	4 750 000	0	10 786 518
Buskerud	2 000 000	0	200 000	0	0	2 200 000
Telemark	0	2 800 000	2 840 000	4 280 000	0	9 920 000
Vestfold	527 000	10 000 000	120 000	580 000	0	11 227 000
Oppland	0	2 812 000	0	0	0	2 812 000
Aust-Agder	0	0	0	0	2 700 000	2 700 000
Vest-Agder	0	0	13 005 765	300 000	820 000	14 125 765
Rogaland	0	5 160 000	1 024 000	0	2 482 230	8 666 230
Hordaland	1 255 000	10 807 370	9 560 000	1 758 815	440 875	23 822 060
Sogn og Fj.	0	3 550 000	0	4 750 000	550 000	8 850 000
M. og Romsdal	0	2 500 000	0	404 400	2 649 455	5 553 855
Hedmark	0	0	0	1 000 000	0	1 000 000
S.-Trøndelag	0	411 855	0	779 000	1 321 250	2 512 105
N.-Trøndelag	0	0	1 868 020	915 000	1 323 970	4 106 990
Nordland	0	3 814 000	350 260	0	3 023 000	7 187 260
Troms	0	0	7 007 000	6 514 000	9 173 894	22 694 894
Finnmark	0	0	0	0	8 500 000	8 500 000
Totalt	8 544 500	47 182 885	44 650 527	31 073 115	33 264 674	164 715 701

SØKNADER 2009 (EKS SAVOS-MIDLER):

	Fritid	Passasjer	Fraktfartøy	Spesial	Fiske/fangst	Totalt
Oslo	4 230 000	780 000	2 621 200	2 520 000	288 000	10 439 200
Akershus	0	0	1 000 000	2 000 000	0	3 000 000
Østfold	0	6 490 000	2 000 000	5 338 000	0	13 828 000
Buskerud	10 000 000	0	229 325	0	0	10 229 325
Telemark	657 500	1 455 160	260 000	2 000 000	0	4 372 660
Vestfold	1 174 450	10 000 000	0	370 000	0	11 544 450
Oppland	0	3 267 000	0	0	0	3 267 000
Aust-Agder	0	0	0	0	1 789 000	1 789 000
Vest-Agder	0	0	9 000 000	300 000	0	9 300 000
Rogaland	293 000	4 644 000	2 175 000	0	6 600 000	13 712 000
Hordaland	1 765	4 898 275	5 135 000	951 020	710 000	11 696 060
Sogn og Fj.	0	2 944 000	0	2 450 000	350 000	5 744 000
M. og Romsdal	0	2 800 000	0	350 000	1 867 000	5 017 000
Hedmark	0	0	0	994 000	0	994 000
S.-Trøndelag	0	130 000	0	1 231 000	0	1 361 000
N.-Trøndelag	0	0	0	1 415 000	1 442 700	2 857 700
Nordland	0	2 304 000	0	0	1 414 500	3 718 500
Troms	0	0	5 475 000	235 000	7 500 092	13 210 092
Finnmark	0	0	0	0	475 000	475 000
Totalt	16 356 715	39 712 435	27 895 525	20 154 020	22 436 292	126 554 987

SØKNADER 2008 (EKS SAVOS-MIDLER):

	Fritid	Passasjer	Fraktfartøy	Spesial	Fiske/fangst	Totalt
Oslo	3 150 000	1 795 000	2 125 000	1 865 000	270 000	9 205 000
Akershus	0	0	1 500 000	1 800 000	0	3 300 000
Østfold	0	990 000	500 000	5 318 000	0	6 808 000
Buskerud	0	0	3 483 000	0	0	3 483 000
Telemark	947 500	500 000	0	1 485 000	0	2 932 500
Vestfold	6 170 000	4 000 000	0	214 000	0	10 384 000
Oppland	0	1 462 000	0	0	0	1 462 000
Aust-Agder	0	50 000	0	0	1 380 000	1 430 000
Vest-Agder	0	0	4 500 000	300 000	0	4 800 000
Rogaland	0	6 539 500	1 755 000	1 500 000	0	9 794 500
Hordaland	805 000	4 090 000	4 970 000	426 624	160 000	10 451 624
Sogn og Fj.	0	820 000	2 000 000	1 920 000	270 000	5 010 000
M. og Romsdal	0	2 500 000	0	310 000	485 000	3 295 000
Hedmark	0	0	0	650 000	0	650 000
S-Trøndelag	0	0	0	2 300 000	576 000	2 876 000
N-Trøndelag	0	0	706 000	0	430 000	1 136 000
Nordland	0	555 000	0	400 000	2 240 000	3 195 000
Troms	0	0	5 205 000	1 154 960	4 555 220	10 915 180
Finnmark	0	0	0	0	30 000	30 000
Totalt	11 072 500	23 301 500	26 744 000	19 643 584	10 396 220	91 157 804

SØKNADER 2007 (EKS SAVOS-MIDLER):

	Fritid	Passasjer	Fraktfartøy	Spesial	Fiske/fangst	Totalt
Oslo	650 000	2 453 810	3 250 000	3 006 000	150 000	9 509 810
Akershus	0	0	800 000	750 000	724 250	2 274 250
Østfold	0	2 480 000	2 000 000	209 000	0	4 689 000
Buskerud	0	0	2 487 150	0	0	2 487 150
Telemark	375 000	0	1 250 325	250 000	0	1 875 325
Vestfold	2 770 729	3 000 000	3 200 000	225 000	0	9 195 729
Oppland	0	1 205 000	0	0	0	1 205 000
Aust-Agder	0	1 435 000	0	0	0	1 435 000
Vest-Agder	0	0	4 500 000	575 000	0	5 075 000
Rogaland	0	7 055 875	2 528 500	2 127 000	0	11 711 375
Hordaland	1 962 716	3 506 000	2 020 000	380 000	100 000	7 968 716
Sogn og Fj.	0	500 000	0	1 450 000	761 000	2 711 000
M. og Romsdal	0	3 500 000	0	125 000	1 397 000	5 022 000
Hedmark	0	0	0	0	0	0
S-Trøndelag	0	0	0	1 964 000	570 000	2 534 000
N-Trøndelag	0	0	0	0	200 000	200 000
Nordland	0	815 000	250 000	0	485 000	1 550 000
Troms	0	0	3 000 000	1 307 710	5 422 305	9 730 015
Finnmark	0	0	0	0	260 000	260 000
Totalt	5 758 445	25 950 685	25 285 975	12 368 710	10 069 555	79 433 370

SØKNADER 2006 (EKS SAVOS-MIDLER):

	Fritid	Passasjer	Fraktfartøy	Spesial	Fiske/fangst	Totalt
Oslo	400 000	589 500	2 500 000	3 252 500	0	6 742 000
Akershus	0	0	730 000	670 000	130 000	1 530 000
Østfold	0	5 800 000	135 000	102 000	0	6 037 000
Buskerud	0	0	1 680 000	200 000	0	1 880 000
Telemark	520 000	0	1 542 800	0	0	2 062 800
Vestfold	0	9 000 000	3 724 500	0	236 000	12 960 500
Oppland	0	1 990 500	0	0	0	1 990 500
Aust-Agder	0	175 000	0	2 750 000	75 000	3 000 000
Vest-Agder	0	0	4 500 000	600 000	3 318 660	8 418 660
Rogaland	250 000	4 163 152	2 825 000	4 030 000	0	11 268 152
Hordaland	2 400 000	6 567 000	1 520 000	400 000	280 000	11 167 000
Sogn og Fj.	0	1 490 000	2 106 000	490 000	471 000	4 557 000
M. og Romsdal	0	1 980 000	0	175 000	1 050	2 156 050
Hedmark	0	0	0	0	0	0
S-Trøndelag	0	0	0	2 040 000	996 000	3 036 000
N-Trøndelag	0	0	878 095	0	0	878 095
Nordland	0	400 000	175 000	0	1 513 964	2 088 964
Troms	0	0	3 000 000	850 000	7 585 063	11 435 063
Finnmark	0	0	0	0	1 360 000	1 360 000
Totalt	3 570 000	32 155 152	25 316 395	15 559 500	15 966 737	92 567 784

SØKNADER 2005 (EKS SAVOS-MIDLER):

	Fritid	Passasjer	Fraktfartøy	Spesial	Fiske/fangst	Totalt
Oslo	1 350 000	1 630 000	2 199 000	1 637 000	0	6 816 000
Akershus	0	0	655 000	807 082	100 000	1 562 082
Østfold	0	2 380 000	0	1 707 000	0	4 087 000
Buskerud	0	0	900 000	0	0	900 000
Telemark	453 516	0	2 000 000	759 806	0	3 213 322
Vestfold	0	6 000 000	3 000 000	134 475	0	9 134 475
Oppland	0	2 533 660	0	0	0	2 533 660
Aust-Agder	0	175 000	0	0	175 000	350 000
Vest-Agder	0	0	8 834 470	400 000	0	9 234 470
Rogaland	250 000	3 839 300	3 082 400	2 000 000	72 500	9 244 200
Hordaland	1 750 000	5 944 000	1 570 000	0	361 000	9 625 000
Sogn og Fj.	0	1 000 000	2 310 000	450 000	0	3 760 000
M. og Romsdal	0	120 000	0	100 000	1 498 383	1 718 383
Hedmark	0	0	0	0	0	0
S-Trøndelag	0	0	0	1 705 000	1 137 500	2 842 500
N-Trøndelag	0	2 000 000	2 222 380	0	1 500 000	5 722 380
Nordland	0	0	1 050 000	0	595 000	1 645 000
Troms	132 500	0	6 700 000	1 250 000	6 261 808	14 344 308
Finnmark	0	0	0	0	1 524 000	1 524 000
Totalt	3 936 016	25 621 960	34 523 250	10 950 363	13 225 191	88 256 780

APPENDIKS 3: UTBETALT STØTTE I PERIODEN 2005 – 2009

UTBETALT 2009 (EKS SAVOS):

	Fritid	Passasjer	Fraktfartøy	Spesial	Fiske/fangst	Totalt
Oslo	660 000	500 000	350 000	1 900 000	200 000	3 610 000
Akershus	0	0	0	0	0	0
Østfold	0	5 030 000	0	1 228 000	0	6 258 000
Buskerud	0	0	1 600 000	0	0	1 600 000
Telemark	0	1 500 000	605 000	2 618 000	0	4 723 000
Vestfold	500 000	1 000 000	0	370 000	0	1 870 000
Oppland	0	1 150 000	0	0	0	1 150 000
Aust-Agder	0	0	0	0	2 300 000	2 300 000
Vest-Agder	0	0	3 250 000	120 000	0	3 370 000
Rogaland	0	2 360 000	2 040 000	0	0	4 400 000
Hordaland	2 465 000	3 675 000	285 000	0	450 000	6 875 000
Sogn og Fj.	0	1 510 000	200 000	1 450 000	350 000	3 510 000
M. og Romsdal	0	1 500 000	0	60 000	1 654 000	3 214 000
Hedmark	0	0	0	0	0	0
S.-Trøndelag		120 000	0	660 000	100 000	880 000
N.-Trøndelag	0	0	350 000	500 000	300 000	1 150 000
Nordland	0	1 441 000	69 000	0	1 521 000	3 031 000
Troms	0	0	2 800 000	0	3 901 000	6 701 000
Finnmark	0	0	0	0	375 000	375 000
Totalt	3 625 000	19 786 000	11 549 000	8 906 000	11 151 000	55 017 000

UTBETALT 2008 (EKS SAVOS):

	Fritid	Passasjer	Fraktfartøy	Spesial	Fiske/fangst	Totalt
Oslo	690 000	570 000	900 000	2 160 000	40 000	4 360 000
Akershus	0	0	0	400 000	100 000	500 000
Østfold	0	2 480 000	0	20 000	0	2 500 000
Buskerud	0	0	1 656 000	0	0	1 656 000
Telemark	300 000	0	900 000	80 000	0	1 280 000
Vestfold	0	0	0	130 000	0	130 000
Oppland	0	690 000	0	0	0	690 000
Aust-Agder	0	30 000	0	0	280 000	310 000
Vest-Agder	0	0	4 500 000	40 000	0	4 540 000
Rogaland	0	720 000	840 000	20 000	0	1 580 000
Hordaland	710 000	3 780 000	550 000	0	10 000	5 050 000
Sogn og Fj.	0	330 000	100 000	40 000	90 000	560 000
M. og Romsdal	0	2 000 000	0	30 000	255 000	2 285 000
Hedmark	0	0	0	0	0	0
S.-Trøndelag	0	0	0	422 000	395 000	817 000
N.-Trøndelag	0	0	290 000	0	0	290 000
Nordland	0	90 000	0	0	380 000	470 000
Troms	0	0	2 600 000	0	1 916 000	4 516 000
Finnmark	0	0	0	0	0	0
Totalt	1 700 000	10 690 000	12 336 000	3 342 000	3 466 000	31 534 000

UTBETALT 2007 (EKS SAVOS):

	Fritid	Passasjer	Fraktfartøy	Spesial	Fiske/fangst	Totalt
Oslo	400 000	1 550 000	0	1 100 000	50 000	3 100 000
Akershus	0	0	0	0	0	0
Østfold	0	950 000	0	0	0	950 000
Buskerud	0	0	1 520 000	0	0	1 520 000
Telemark	0	0	800 000	80 000	0	880 000
Vestfold	0	3 400 000	350 000	80 000	0	3 830 000
Oppland	0	880 000	0	0	0	880 000
Aust-Agder	0	40 000	0	0	0	40 000
Vest-Agder	0	0	4 500 000	200 000	0	4 700 000
Rogaland	0	837 000	290 000	300 000	0	1 427 000
Hordaland	1 442 000	1 700 000	90 000	0	10 000	3 242 000
Sogn og Fj.	0	800 000	250 000	0	200 000	1 250 000
M. og Romsdal	0	1 000 000	0	25 000	205 000	1 230 000
Hedmark	0	0	0	0	0	0
S-Trøndelag	0	0	0	200 000	450 000	650 000
N-Trøndelag	0	0	300 000	0	0	300 000
Nordland	0	250 000	0	0	200 000	450 000
Troms	0	0	1 800 000	1 450 000	820 000	4 070 000
Finnmark	0	0	0	0	205 000	205 000
Totalt	1 842 000	11 407 000	9 900 000	3 435 000	2 140 000	28 724 000

UTBETALT 2006 (EKS SAVOS):

	Fritid	Passasjer	Fraktfartøy	Spesial	Fiske/fangst	Totalt
Oslo	400 000	390 000	0	2 380 000	0	3 170 000
Akershus	0	0	0	0	0	0
Østfold	0	1 100 000	0	30 000	0	1 130 000
Buskerud	0	0	430 000	0	0	430 000
Telemark	0	0	1 000 000	250 000	0	1 250 000
Vestfold	0	1 560 000	250 000	0	150 000	1 960 000
Oppland	0	1 310 000	0	0	0	1 310 000
Aust-Agder	0	85 000	0	0	60 000	145 000
Vest-Agder	0	0	4 500 000	250 000	0	4 750 000
Rogaland	0	650 000	120 000	0	0	770 000
Hordaland	1 220 000	3 725 000	110 000	150 000	10 000	5 215 000
Sogn og Fj.	0	200 000	150 000	0	100 000	450 000
M. og Romsdal	0	580 000	0	0	200 000	780 000
Hedmark	0	0	0	0	0	0
S-Trøndelag	0	0	0	600 000	150 000	750 000
N-Trøndelag	0	0	300 000	0	0	300 000
Nordland	0	250 000	0	0	40 000	290 000
Troms	0	0	900 000	400 000	2 175 000	3 475 000
Finnmark	0	0	0	0	500 000	500 000
Totalt	1 620 000	9 850 000	7 760 000	4 060 000	3 385 000	26 675 000

UTBETALT 2005 (EKS SAVOS):

	Fritid	Passasjer	Fraktfartøy	Spesial	Fiske/fangst	Totalt
Oslo	0	1 540 000	374 000	570 000	0	2 484 000
Akershus	0	0	26 376	0	100 000	126 376
Østfold	0	528 000	0	70 000	0	598 000
Buskerud	0	0	0	0	0	0
Telemark	89 000	0	750 000	210 974	0	1 049 974
Vestfold	0	3 000 000	0	80 000	0	3 080 000
Oppland	0	581 000	0	0	0	581 000
Aust-Agder	0	85 000	0	0	125 000	210 000
Vest-Agder	0	0	4 500 000	100 000	0	4 600 000
Rogaland	0	600 000	702 500	0	50 000	1 352 500
Hordaland	720 000	2 265 000	0	0	170 000	3 155 000
Sogn og Fj.	0	200 000	450 000	0	30 000	680 000
M. og Romsdal	0	80 000	0	100 000	380 000	560 000
Hedmark	0	0	0	0	0	0
S-Trøndelag	0	0	0	1 670 000	50 000	1 720 000
N-Trøndelag	0	0	1 500 000	0	0	1 500 000
Nordland	0	0	1 050 000	0	645 000	1 695 000
Troms	0	0	1 020 000	0	1 495 000	2 515 000
Finnmark	0	0	0	0	1 000 000	1 000 000
Totalt	809 000	8 879 000	10 372 876	2 800 974	4 045 000	26 906 850

APPENDIKS 4: GEBYRFRIK/AVGIFTSLETTELSER FOR EIERE AV VERNEDE FARTØY

Eiere av fartøy med vernestatus gitt av Riksantikvaren har rett til fritak fra enkelte pålegg administrert av Sjøfartsdirektoratet. Fritakene gjelder helt eller delvis for gebyr for besiktigelse og inspeksjon, utslipp av kloakk og byggeforskrifter. Søknader sendes Sjøfartsdirektoratets distriktshovedkontor.

Utdrag fra "Forskrift om særavgifter" (hjemlet i Lov om særavgifter)

Kapittel 4. Avgiftsfritak og reduserte satser for enkelte bruksområder

Kap. 4-1. Verneverdige fartøy, museumsjernbaner, tekniske og industrielle kulturminner og tekniske anlegg på museumssektoren

§ 4-1-1. Saklig virkeområde

(1) Det gis refusjon for innbetalt forbruksavgift på elektrisk kraft, CO₂-avgift på mineralolje, grunnavgift på fyringsolje mv., svovelavgift og avgift på smøreolje mv. på avgiftsbelagte produkter som leveres til bruk i driften av *verneverdige fartøy*, museumsjernbaner, tekniske og industrielle kulturminner og tekniske anlegg på museumssektoren i formidlingsøyemed. Det gis fritak for innbetalt avgift på NO_x-utslipp fra *verneverdige fartøy*, museumsjernbaner, tekniske og industrielle kulturminner og tekniske anlegg på museumssektoren i formidlingsøyemed.

(2) Som *verneverdige fartøy* anses:

- a) fartøy hvor det er inngått bevarings- og vedlikeholdsavtale mellom Riksantikvaren og eier om gitt tilsagn om tilskudd på 50.000 kroner eller mer. Avtalen skal være tinglyst i Skipsregisteret som en heftelse på fartøyet,
- b) fartøy definert som verneverdig etter Sjøfartsdirektoratets forskrift 15. september 1992 nr. 695 § 2 nr. 53.
- c) fiskefartøy hvor det er inngått verneavtale mellom Riksantikvaren og eier om bevaring av eldre, bevaringsverdige fiskefartøy. Verneavtalen skal være tinglyst i Registeret over merkepliktige norske fiskefarkoster.

(3) Som museumsjernbane anses jernbane og jernbanemateriell som kulturminnemyndighetene anser verneverdig etter antikvariske prinsipper.

(4) Som teknisk og industrielt kulturminne og teknisk anlegg på museumssektoren anses teknisk innretning, bygning og anlegg på museumssektoren som kulturminnemyndighetene anser verneverdig etter antikvariske prinsipper (teknisk kulturminne). Endret ved forskrifter 13 des 2002 nr. 1639 (i kraft 1 jan 2003), 15 des 2006 nr. 1442 (i kraft 1 jan 2007).

§ 4-1-2. Fremgangsmåten for refusjon

Søknad om refusjon sendes kvartalsvis til tollregionen.

Endret ved forskrift 12 des 2003 nr. 1533 (i kraft 1 jan 2004).

Appendiks 5: Oversikt over "vernedede fartøy" per 1. januar 2010

218 registrerte fartøy totalt (fartøy som er landsatt permanent er ikke medregnet)

ØS: Har mottatt økonomisk støtte fra Riksantikvaren

VS: Har formell status som "verneverdig skip"

UK: Er uttatt fra kondemnering

F: Fredet

ID	Fartøy	Kallesign.	Kategori	BT	Byggeår	Framdrift	Materiale	Eierform	Fylke	ØS	VS	UK	F
1	Aktiv	LXCP	Fiske/Fangstfart.	20	1928	Motor	Tre	Privat	Tr			1990	
2	Alia	LFBN	Fiske/Fangstfart.		1937	Motor	Tre	Privat	Tr	X			
3	Ammonia	LIDS	Passasjerfartøy	929	1929	Damp	Stål	Lag/stiftelse	Te	x	1998		2009
4	Andholmen	LJSZ	Fiske/Fangstfart.	50	1937	Motor	Tre	Lag/stiftelse	Ro	x	1999		
5	Andre Forsøk ex Mona	LFBQ	Fiske/Fangstfart.		ukjent	Motor	Tre	Lag/stiftelse	Ro			1999	
6	Anna		Fiske/Fangstfart.		1923	Motor	Tre	Privat	Tr		1997/2007		
7	Anna af Sand	LL 5413	Fraktfartøy		1848	Seil	Tre	Museum	Ro	x	2000		
8	Anna Rogde	LFLM	Fraktfartøy	92	1868	Seil	Tre	Lag/stiftelse	Tr	x	1998		
9	Anne Bro	LNER	Fraktfartøy	50	1911	Motor	Tre	Lag/stiftelse	No	x	1996		
10	Ara		Spesialfartøy		1911	Damp	Stål	A/S	Øs				
11	Argus	LMZK	Passasjerfartøy	31	1914	Motor	Tre	Privat	Ho	x	2006		
12	Ariadne	LIGB	Fiske/Fangstfart.	21	1930	Motor	Tre	Lag/stiftelse	No			2005	
13	Airil	LM572	Spesialfartøy	24	1975	Motor	Aluminium	Privat	AA	x	2002		
14	Arnafjord	LKFN	Passasjerfartøy	33	1937	Motor	Tre	Lag/stiftelse	SF	x	2006		
15	Arnefjord		Passasjerfartøy	30	1917	Motor	Tre	Privat	SF	x	2009		
16	Atløv	LFND	Passasjerfartøy	98	1931	Motor	Stål	Museum	SF	x	1996		
17	Berntine ex Havnøy	LIAS	Fraktfartøy	79	1890	Seil	Tre	Lag/stiftelse	Ve	x	1990		
18	Blifergen	LFOU	Passasjerfartøy	34	1921	Motor	Tre	Lag/stiftelse	MR	x	2000		
19	Biskop Hvoslef	LHYJ	Spesialfartøy	34	1933	Motor	Tre	Lag/stiftelse	Tr	x	1992		
20	Bjoren	LACX	Passasjerfartøy	26	1867	Damp	Stål	Offentlig	AA	x	2004		
21	Blien		Spesialfartøy		1914	Motor	Tre	Offentlig	Ho	x	2001		
22	Blomøy	LEEM	Fiske/Fangstfart.	38	1953	Motor	Tre	Lag/stiftelse	No	x	1993	1991	
23	Blonny	3YJD	Fiske/Fangstfart.	32	1907	Motor	Tre	Museum	Tr	x	1995	1991	
24	Bolga	LGIM	Fiske/Fangstfart.	22	1952	Motor	Tre	Lag/stiftelse	No	x	2007		
25	Borgenes	LLQN	Fiske/Fangstfart.	481	1942	Damp	Stål	Lag/stiftelse	MR	x	2004		

ID	Fartøy	Kallesign.	Kategori	BT	Byggår	Framdrift	Materiale	Eierform	Fylke	ØS	VS	UK	F
26	Boy Leslie	LKJH	Fiske/Fangstfart.	49	1911	Seil	Tre	Lag/stiftelse	AA	x	1990		
27	Brand	LG4243	Fiske/Fangstfart.	8	1925	Motor	Tre	Lag/stiftelse	MR		2009		
28	Brannsprøyta	LAND	Spesialfartøy	57	1952	Motor	Stål	Lag/stiftelse	MR	x	1998		
29	Brottsjø	LNIQ	Fiske/Fangstfart.	18	1936	Motor	Tre	Museum	Tr	x	1991		
30	Bruvik	LHIZ	Passasjerfartøy	291	1949	Motor	Stål	A/S	Ho	x	2004		
31	Brødrene	LM6336	Fiske/Fangstfart.		1912	Motor	Tre	Museum	Tr	x	1991		
32	Brødrene af Sand	LL9286	Fraktfartøy		1840	Seil	Tre	Museum	Ro	x	2000		
33	Braatt II		Fritidsbåt		1948	Seil	Tre	Privat	Os	x	2007		
34	Børøysund	LDBP	Passasjerfartøy	179	1908	Damp	Stål	Lag/stiftelse	Os	x	1989		
35	Caroline af Sandnes	LJUG	Fraktfartøy	46	1885	Motor	Tre	Privat	Ro	x	1991		
36	Christian Børs	LJTR	Spesialfartøy	46	1937	Motor	Tre	Lag/stiftelse	Ho	x	2006		
37	Christiane	LIBX	Fraktfartøy	41	1879	Seil	Tre	Lag/stiftelse	Bu	x	1990		
38	Colin Archer	LICF	Spesialfartøy	20	1893	Seil	Tre	Museum	Os				
39	Courier	LJFT	Fraktfartøy	48	1878	Seil	Tre	Lag/stiftelse	Ve	x			
40	Dagmar	LM9528	Spesialfartøy	13	1900	Seil	Tre	Lag/stiftelse	VA	x	1994		
41	Dyratfield ex Anna Kristina	LFUQ	Fraktfartøy	81	1890	Seil	Tre	Offentlig	Os	x	2001		
42	Einar II	LMRO	Fiske/Fangstfart.	12	1934	Motor	Tre	Museum	Fi			1991	
43	Ekar	LMFN	Fraktfartøy	108	1915	Motor	Stål	Lag/stiftelse	Ho	x	2004		
44	Engebret Soot	LJVZ	Spesialfartøy	32	1862	Damp	Stål	Lag/stiftelse	Øs	x	1992		
45	Farris	LL5404	Passasjerfartøy	34	1885	Motor	Stål	Lag/stiftelse	Ve	x	1995		
46	Faun	JXDF	Fritidsbåt	15	1916	Motor	Tre	Museum	Ho	x	1999		
47	Faxsen	LFYE	Fiske/Fangstfart.	47	1916	Motor	Tre	Lag/stiftelse	No	x	1997		
48	Flid 1	LKNG	Fiske/Fangstfart.	87	1940	Motor	Tre	Museum	Tr		2009		
49	Folkvang	LFZN	Fiske/Fangstfart.	25	1911	Seil	Tre	Lag/stiftelse	Tr	x	2006		
50	Forlandet	LDWK	Spesialfartøy	199	1921	Damp	Stål	Lag/stiftelse	Ak	x	1990		
51	Framtid I	LIVU	Fiske/Fangstfart.	44	1934	Motor	Tre	Museum	Ho	x	1993	1994	
52	Frank Magne	LM5702	Fiske/Fangstfart.	14	1976	Motor	Plast	Lag/stiftelse	Tr		2006		
53	Fremad II	LGAN	Fiske/Fangstfart.	47	1888	Motor	Tre	Lag/stiftelse	Ro		2009		
54	Frimann	LGWO	Fiske/Fangstfart.	22	1925	Motor	Tre	Museum	MR		1990		
55	Frithjof 2	LM 6873	Spesialfartøy	20	1896	Seil	Tre	Lag/stiftelse	Ve	x	1990		
56	Fuglø	LGBK	Fraktfartøy	80	1877	Motor	Tre	Museum	Tr	x	1999		
57	Fyk		Spesialfartøy		1917	Motor	Tre	Museum	Ho	x			
58	Færder II	LASZ	Spesialfartøy	53	1971	Motor	Stål	Privat	Ak	x	2002		
59	G. Unger Vetlesen	JXQR	Spesialfartøy	88	1968	Motor	Stål	Privat	MR	x	2007		
60	Gamle Helgeland	LGPW	Passasjerfartøy	268	1954	Motor	Stål	AS	No	x	2004		

ID	Fartøy	Kallesign.	Kategori	BT	Byggår	Framdrift	Materiale	Eierform	Fylke	ØS	VS	UK	F
61	Gamle Lofotferga	LDQT	Passasjerfartøy	94	1956	Motor	Tre	AS	No	x	2002		
62	Gamle Kragerø	LFDS	Passasjerfartøy	80	1960	Motor	Stål	Lag/stiftelse	Ve	x	2009		2009
63	Gamle Oksoy	3YYN	Spesialfartøy	330	1962	Motor	Stål	Museum	VA	x	1996		
64	Gamle Salten	LCQT	Passasjerfartøy	630	1953	Motor	Stål	AS	No	x	1996		
65	Gamle Skudenes	LNJT	Passasjerfartøy	231	1957	Motor	Stål	AS	Ro	X	2008		
66	Gamle Stoksundferja	LHOF	Passasjerfartøy	58	1963	Motor	Tre	AS	ST	x	2002		
67	Granvin	LGDC	Passasjerfartøy	115	1931	Motor	Stål	Lag/stiftelse	Ho	x	1995		
68	Hamen	JXKZ	Fraktfartøy	1364	1949	Motor	Stål	Lag/stiftelse	Os	x	2005		
69	Hans Martin		Spesialfartøy	26	1918	Motor	Betong	Museum	Te				
70	Hansteen	LDQF	Spesialfartøy	114	1866	Damp	Stål	Lag/stiftelse	ST	x	2000		
71	Haugefisk	LGNG	Fiske/Fangstfart.	329	1978	Motor	Stål	Museum	SF	X			2005
72	Hauka	LIUY	Spesialfartøy	26	1934	Motor	Tre	Lag/stiftelse	NT	x	1994		
73	Havstar	LM6492	Fiske/Fangstfart.	25	1978	Motor	Tre	Lag/stiftelse	MR				2005
74	Heidi	LM 4436	Fritidsbåt	9	1893	Seil	Tre	Privat	Te	x			
75	Heland	LJOA	Fiske/Fangstfart.	39	1937	Motor	Tre	Museum	MR	x	1994		
76	Hermes		Fiske/Fangstfart.	13	1937	Motor	Tre	Museum	ST	x			
77	Hermes II	LGIK	Fiske/Fangstfart.	50	1917	Motor	Tre	Lag/stiftelse	No	x	1991		
78	Hessfjord	LCXK	Fiske/Fangstfart.	42	1912	Motor	Tre	Lag/stiftelse	Tr	x	1996		
79	Hestmanden	LECN	Fraktfartøy	755	1911	Damp	Stål	Lag/stiftelse	VA	x	1996		
80	Hindholmen	LECS	Fiske/Fangstfart.	143	1916	Motor	Stål	Lag/stiftelse	MR	x	1991		
81	Hundvaag I	LKOT	Passasjerfartøy	49	1939	Motor	Tre	Lag/stiftelse	Ro	x	1994		
82	Hvaler	LEDP	Passasjerfartøy	78	1892	Motor	Stål	Lag/stiftelse	Øs	x	2001		
83	Idsal	LGKH	Fraktfartøy	34	1874	Motor	Tre	Lag/stiftelse	Ro	x	1999		
84	Idun	LJXQ	Spesialfartøy	46	1937	Motor	Tre	Privat	Os	x	1999		
85	Ingeborg	LIIL	Fraktfartøy	70	1896	Motor	Tre	Lag/stiftelse	AK	x	1990		
86	Ingrid Alexandra ex Torun	JWXB	Spesialfartøy	122	1958	Motor	Stål	AS	AA	x	2006		
87	Iona	LAUQ	Spesialfartøy	32	1944	Motor	Tre	Lag/stiftelse	Os	x			
88	Isdronningen	3YEP	Spesialfartøy	94	1958	Motor	Tre	Privat	Tr		2008		
89	J. M. Johansen	LIBH	Spesialfartøy	93	1949	Motor	Tre	AS	Os	x	2007		
90	Jelse	LM 9421	Fraktfartøy	40	1850	Seil	Tre	Privat	Øs	x			
91	Johanne Karine	LKQD	Fraktfartøy	44	1855	Seil	Tre	Lag/stiftelse	Ro	x	1990		
92	Jærbuen 2		Fritidsbåt		1898	Seil	Tre	Museum	Ve	X	2008		
93	Kaia	LM 2374	Fraktfartøy	25	1850	Seil	Tre	Lag/stiftelse	Ro	X			
94	Kaptein Dyre	LESD	Spesialfartøy	44	1893	Motor	Stål	Privat	ST	x	2004		
95	Karl Anders	LCXH	Fiske/Fangstfart.	30	1950	Motor	Tre	Museum	No		2008		2004

ID	Fartøy	Kallesign.	Kategori	BT	Byggeår	Framdrift	Materiale	Eierform	Fylke	ØS	VS	UK	F
96	Kjartan	LLRL	Fiske/Fangstfart.	38	1946	Motor	Tre	Museum	Fi	x	2001		
97	Kjeipnes	LMQR	Fiske/Fangstfart.	19	1939	Motor	Tre	Offentlig	Tr			1991	
98	Kjetil	3YMB	Fiske/Fangstfart.	19	1959	Motor	Tre	Lag/stiftelse	Tr	x	-1993		
99	Klaus Ås	LM3124	Fiske/Fangstfart.	20	1963	Motor	Tre/alu	Privat	MR	x	2000		
100	Kristina		Fiske/Fangstfart.	13	1917	Motor	Tre	Museum	Ro				
101	Kvalsund	LKKE	Fiske/Fangstfart.	46	1939	Motor	Tre	Lag/stiftelse	MR		2009		
102	Kysten I	LEIG	Passasjerfartøy	383	1909	Damp	Stål	AS	Ve	x	1989		
103	Laila	LK7550	Fiske/Fangstfart.	199	1911	Motor	Tre	Lag/stiftelse	No	x	2000		
104	Leonora	JXDV	Passasjerfartøy	199	1959	Motor	Stål	AS	No		2007		
105	Lofoten	LIXN	Passasjerfartøy	2621	1964	Motor	Stål	AS	No	x	2001		
106	Lykken		Fiske/Fangstfart.		1937	Motor	Tre	Lag/stiftelse	No	x			
107	Lykkeper	LIBR	Passasjerfartøy	273	1969	Motor	Stål	AS	Sf	x	2006		
108	Lykkjeknut		Spesialfartøy		1930	Motor	Stål	Museum	He	x	1991		
109	Lyra	LM 4548	Fiske/Fangstfart.	20	1914	Motor	Tre	Lag/stiftelse	Tr	x	1996		
110	Lysglimt	LHAW	Fiske/Fangstfart.	33	1946	Motor	Tre	Lag/stiftelse	MR			2005	
111	Løffell	LADI	Fraktfartøy	33	1949	Motor	tre	Lag/stiftelse	Ro	x	2006		
112	Løving	LIZP	Fiske/Fangstfart.	49	1935	Motor	Tre	Privat	Tr			2005	
113	Malmsund		Fiske/Fangstfart.		1936	Motor	Tre	Privat	VA				
114	Marie		Fritidsbåt		1899	Seil	Tre	Privat	Ve		2007		
115	Mathilde	LILK	Fraktfartøy	71	1884	Seil	Tre	Museum	Ho	x	1999		
116	Midthordland	JXNN	Passasjerfartøy	197	1947	Motor	Stål	AS	Ho	x	1995		
117	Mohawk II	LFDN	Fritidsbåt	39	1903	Seil	Tre	Lag/stiftelse	Os	x			
118	Moholmen	LJKV	Fiske/Fangstfart.	49	1966	Motor	Tre	Privat	Os	x	2006		
119	Mykle	LCEH	Fraktfartøy	34	1951	Motor	Tre	Privat	MR	x	2008		
120	Naus	LASN	Passasjerfartøy	149	1971	Motor	Stål	AS	Te		2007		
121	Neptun III		Spesialfartøy		1950	Motor	Tre	AS	Os	x	2006		
122	Nesebuen	LDUS	Fiske/Fangstfart.	25	1948	Motor	Tre	Lag/stiftelse	VA	x	1991		
123	Nordlys	LM3859	Fiske/Fangstfart.	16	1941	Motor	Tre	Lag/stiftelse	Fi			2009	
124	Nordstjernen	LATU	Passasjerfartøy	2191	1956	Motor	Stål	AS	No		2007		
125	Norfolk	LGMG	Fiske/fangstfart.	28	1945	Motor	Tre	Privat	Fi	x	2009	2009	
126	Nykværing	LM5264	Fiske/Fangstfart.	25	1974	Motor	Tre	Privat	Ak			2005	
127	Nøkk	LKLB	Spesialfartøy	100	1939	Motor	Stål	Offentlig	Ro	x	2005		
128	Nålsund	LAME	Fiske/Fangstfart.	39	1963	Motor	Tre	Lag/stiftelse	Tr		2008	2006	
129	Octava		Fritidsbåt		1920	Seil	Tre	Lag/stiftelse	Ak				
130	Olav Ringdal	LEPT	Spesialfartøy	80	1952	Motor	Tre	Privat	Ve		2008		

ID	Fartøy	Kallesign.	Kategori	BT	Byggår	Framdrift	Materiale	Eierform	Fylke	ØS	VS	UK	F
131	Ole Johnny	LM3802	Fiske/Fangstfart.	21	1967	Motor	Tre	Lag/Stiftelse	No	X	2008	2007	
132	Ole O. Lian	LKMO	Spesialfartøy	44	1940	Motor	Tre	Privat	Os	x	2000		
133	Orm		Spesialfartøy		1907	Seil	Tre	Privat	Ro	x	2005		
134	Oslo IX	LJEM	Passasjerfartøy	49	1936	Motor	Tre	AS	Os	x	2001		
135	Oster	LEPF	Passasjerfartøy	207	1908	Damp	Stål	Lag/stiftelse	Ho	x	1996		
136	Paddy	LJWF	Fraktfartøy	42	1916	Motor	Tre	Museum	Ho	x	1999		
137	Palmen	LCIL	Fiske/Fangstfart.	14	1935	Motor	Tre	Lag/stiftelse	Tr			1990	
138	Pasop		Spesialfartøy	14	1918	Damp	Stål	Lag/stiftelse	Øs				
139	Pauline	LGXY	Fraktfartøy	54	1897	Seil	Tre	Museum	NT	x	1991		
140	Pil	LK 2300	Fiske/Fangstfart.	11	1922	Motor	Tre	Lag/stiftelse	VA	x	1991	1990	
141	Pippi		Fritidsbåt	12	1882	Damp	Stål	Lag/stiftelse	AK	x	1991		
142	Polarstar	LNMJ	Fiske/Fangstfart.	451	1949	Motor	Stål	Privat	MR		2008		
143	Poseidon	LCZV	Spesialfartøy	38	1954	Motor	Stål	Privat	Ro	x	1992		
144	Rakel	LK 2679	Spesialfartøy	11	1905	Seil	Tre	Privat	MR				
145	Reidulf II	LHCB	Passasjerfartøy	49	1914	Motor	Tre	Privat	Ho	X			
146	Reine	LGUW	Passasjerfartøy	176	1949	Motor	Tre	AS	No	x	2006		
147	Rima I	LGZB	Fiske/Fangstfart.	36	1961	Motor	Tre	Lag/stiftelse	Ro		2007		
148	Riskafjord II	LERR	Passasjerfartøy	88	1864	Motor	Stål	AS	Ro	x	1999		
149	Rogaland	LESB	Passasjerfartøy	850	1929	Motor	Stål	Lag/stiftelse	Ro	x	2000		
150	Rubb	LHDE	Fiske/Fangstfart.	39	1932	Motor	Tre	Museum	VA	x	1992	1992	
151	Sally III		Fritidsbåt		1921	Seil	Tre	Lag/stiftelse	AK				
152	Sandnes ex Sjøkurs	LCFB	Passasjerfartøy	1432	1950	Motor	Stål	AS	Ro		2007		
153	Selma	LCAA	Fiske/Fangstfart.	24	1917	Motor	Tre	Privat	Ho		2009		
154	Signe I	LKIA	Fiske/Fangstfart.	25	1908	Motor	Tre	Privat	Tr	x	1997		
155	Silvana	LELI	Fiske/Fangstfart.	25	1955	Motor	Tre	Privat	Ho			2000	
156	Sjøbad II	LM8619	Passasjerfartøy	19	1923	Motor	Tre	AS	Os		2007		
157	Sjødis	LM3533	Fiske/Fangstfart.	25	1965	Motor	Tre	Museum	Ro	x	2005	1993	
158	Sjøgutten	LK6821	Spesialfartøy	24	1929	Motor	Tre	Privat	No	x	2000		
159	Sjøleik	LESW	Fiske/Fangstfart.	24	1938	Motor	Tre	Privat	Os	X	2008		
160	Skibladner	LNOP	Passasjerfartøy	206	1856	Damp	Stål	AS	Op	x	1989		2006
161	Skreddaren	LCXC	Passasjerfartøy	27	1951	motor	Tre	AS	Ro	x	2005		
162	Skreien I	LKOQ	Fraktfartøy	44	1909	Seil	Tre	Privat	Te	x	1990		
163	Skudenes	LLUH	Spesialfartøy	16	1900	Seil	Tre	Lag/stiftelse	Ro				
164	Skøy	3YRC	Spesialfartøy		1960	Motor	Tre	Offentlig	VA	x	1996		
165	Skånevik	LLVX	Passasjerfartøy	566	1967	Motor	Stål	Lag/stiftelse	Ho	x	2005		2006

ID	Fartøy	Kallesign.	Kategori	BT	Byggår	Framdrift	Materiale	Eierform	Fylke	ØS	VS	UK	F
166	Solstrand	LDFE	Fiske/Fangstfart.	25	1936	Motor	Tre	Museum	VA				
167	Southern Actor	LGYC	Fiske/Fangstfart.	439	1950	Damp	Stål	Museum	Ve	x	1995		
168	Spurven	LDLF	Fiske/Fangstfart.	16	1938	Motor	Tre	Lag/stiftelse	No	x	1995		
169	Stangfjord	LDYJ	Passasjerfartøy		1933	Motor	Tre	Lag/stiftelse	SF	x	2001		
170	Stavanger	LK2689	Spesialfartøy	23	1901	Seil	Tre	Lag/stiftelse	Ak	x	2003		
171	Stavenes	LEMA	Passasjerfartøy	182	1904	Damp	Stål	Lag/stiftelse	SF	x	1992		
172	Stjernen av 1899	LJUQ	Spesialfartøy	11	1899	Damp	Stål	Lag/stiftelse	Ve	x	1996		
173	Stord I	LEYT	Passasjerfartøy	469	1913	Damp	Stål	Lag/stiftelse	Ho	x	1991		
174	Storegut	LIDX	Passasjerfartøy	1119	1956	Motor	Stål	Lag/stiftelse	Te	x	1998		2009
175	Storm	LJLZ	Fritidsbåt	17	1913	Seil	Tre	Privat	Os				
176	Storøy	LDZN	Fiske/Fangstfart.	20	1928	Motor	Tre	Lag/stiftelse	No			1999	
177	Straumingen	LDNX	Fiske/Fangstfart.	40	1955	Motor	Tre	Lag/stiftelse	NT	x	2006		
178	Straumnes	LAFG	Fiske/Fangstfart.	25	1908	Motor	Tre	Museum	Tr	x	1991		1991
179	Styrbjørn	LHBW	Spesialfartøy	167	1910	Damp	Stål	Lag/stiftelse	Os	x	2003		
180	Svanen	LM4329	Fiske/Fangstfart.	10	1937	Motor	Tre	Museum	MR	X			1993
181	Svanen	N-53-TN	Fiske/Fangstfart.		1926	Motor	Tre	Lag/stiftelse	No				2000
182	Svanen	LKXK	Fraktfartøy	102	1916	Seil	Tre	Museum	Os	x	1989		
183	Svanhild	LIPQ	Fraktfartøy	57	1889	Seil	Tre	Museum	SF	x	2001		
184	Svømmianna	LHJM	Fraktfartøy	69	1896	Seil	Tre	Museum	SF				
185	Symra	LJRV	Passasjerfartøy	23	1917	Motor	Tre	AS	No	x	2008		
186	Søblomsten	LIPX	Fraktfartøy	87	1864	Seil	Tre	Museum	NT	x	2009		
187	Sørhavn	3YHI	Spesialfartøy	48	1958	Motor	Stål	Lag/stiftelse	ST	x	2004		
188	Tafjord	LD3958	Passasjerfartøy		1927	Motor	Tre	AS	MR	x	2003		
189	Teisner		Passasjerfartøy	41	1876	Motor	Stål	Lag/stiftelse	Te	x	1991		
190	Teisten		Fiske/Fangstfart.		1938	Motor	Tre	Museum	No		2009		
191	Terje	LM2237	Fiske/Fangstfart.		1921	Motor	Tre	Privat	Ho		2008		
192	Ternen	LM9544	Fiske/Fangstfart.		1946	Motor	Tre	Museum	Ak				1992
193	Therese Klavenes	LFAF	Spesialfartøy	75	1951	Motor	Tre	AS	Ve		2008		
194	Thorolf	LFBP	Spesialfartøy	31	1911	Damp	Tre	Lag/stiftelse	MR	x	1990		
195	Tjeldsund ex Vågahals	LM6104	Fiske/Fangstfart.	21	1935	Motor	Tre	Lag/stiftelse	No	x	2006		
196	Torgunn-Kathrine	3YXE	Fiske/Fangstfart.	20	1937	Motor	Tre	Museum	NT				1995
197	Trude	LJFD	Fiske/Fangstfart.		1953	Motor	Tre	Privat	VA				2000
198	Trygg	LM3379	Fiske/Fangstfart.	11	1912	Motor	Tre	Lag/stiftelse	MR				1992
199	Trysilknut	LCRH	Spesialfartøy	33	1914	Motor	Stål	Museum	He	x	1991		
200	Turisten	LAKR	Passasjerfartøy	76	1887	Damp	Stål	AS	Øs	x	2007		

ID	Fartøy	Kallesign.	Kategori	BT	Byggeår	Framdrift	Materiale	Eierform	Fylke	ØS	VS	UK	F
201	Tysso	LHXW	Passasjerfartøy	25	1917	Motor	Tre	Museum	Ho	x	1997		
202	Ulstind	LNBS	Fiske/Fangstfart.		1916	Seil	Tre	Privat	Ro				
203	Utsira		Spesialfartøy		1940	Motor	Tre	Lag/stiftelse	Ro	x			
204	Vally	3YWP	Fiske/Fangstfart.	11	1917	Motor	Tre	Museum	Fi	X			
205	Vartun	LHRF	Passasjerfartøy	77	1930	Motor	Stål	Privat	Ho	x	1994		
206	Vema 3	LM9199	Fritidsbåt	17	1933	Seil	Tre	Lag/stiftelse	Os	x	2004		
207	Vengsøyfjord	LJWX	Fiske/Fangstfart.	25	1950	Motor	Tre	Lag/stiftelse	Tr			2005	
208	Venus	LM4349	Fiske/Fangstfart.	24	1944	Motor	Tre	Lag/stiftelse	Øs			2000	
209	Venus	3YEC	Fritidsbåt	17	1889	Seil	Tre	Museum	Os	x	1991		
210	Vestgar	LMEA	Passasjerfartøy	220	1957	Motor	Stål	AS	Ho		2008		
211	Vikingen	LEYC	Fiske/Fangstfart.	20	1915	Motor	Tre	Museum	Ho	x	1999		
212	Vikre	LD4122	Fiske/Fangstfart.		1908	Seil	Tre	Offentlig	VA				
213	Vildrosa	LGMT	Fiske/Fangstfart.	25	1939	Motor	Tre	Lag/stiftelse	Øs			2000	
214	Vita 1	LKIC	Fiske/Fangstfart.	42	1939	Motor	Tre	Museum	ST	x	1992	1995	
215	Wedøy	LM5119	Passasjerfartøy	21	1938	Motor	Tre	Privat	Ho	x	2006		
216	Wyvern	LKSI	Fritidsbåt	43	1896	Seil	Tre	Museum	Ro	x	2000		
217	Øisang	LCAY	Passasjerfartøy	35	1950	Motor	Tre	AS	AA				
218	Ørnen	LFHO	Spesialfartøy	27	1903	Motor	Stål	Privat	Te	x	1994		

Appendiks 6: Oversikt over (hele) fartøy bevart på land per 1. januar 2010

Det er et mål om forbedret oversikt over fartøy som er bevart på land. Dette for å oppnå et samlet sett godt representativt utvalg på landsbasis. Det er viktig for kulturminneforvaltningen å ha kjennskap til de fartøyene som befinner seg i og på museum, da de som kildeverdi tar del i representativiteten i et fartøyutvalg. Listen er ikke komplett, og Riksantikvaren ønsker et tettere samarbeid med museumssektoren for en bedre oversikt over hvilke fartøy som finnes i museumsmagasinene. Det er ønskelig at det lages egen liste for små tradisjonsbåter i museumsmagasin på grunn av det store antallet. Her vil ABM-utviklings årlige rapport over museumssamlingene spille en betydelig rolle.

ØS: Har mottatt økonomisk støtte fra Riksantikvaren (etter 1989)

VS: Har formell status som "verneverdig skip"

UK: Er untatt fra kondemnering, tinglyst avtale

F: Fredet

ID	Fartøy	Kallesign.	Kategori	BT	Byggeår	Framdrift	Materiale	Eierform	Fylke	ØS	VS	UK	F
1	Aarvak	LCBW	Fiske/fangstfart.	162	1912	Motor	Tre	museum	MR	x	1991		
2	Anna Karoline		Fraktfartøy		1876	Seil	Tre	Museum	No				
3	Fram		Spesialfartøy		1892	Seil/motor	Tre	Museum	Os				
4	Finnmarken	LAUV	Passasjerfartøy	2188,9	1965	Motor	Stål	Museum	No	x			
5	Gahn		Spesialfartøy		1861	Damp	Jern	Museum	Ak				
6	Gjøa		Spesialfartøy		1872	Seil	Tre	Museum	Os				
7	Helgøya		Passasjerfartøy	23,7	1938	Motor	Tre	Museum	Ak	x			
8	Holmedalsjekta		Fraktfartøy		ca 1780	Seil	Tre	Museum	SF				
9	Holvikjekta		Fraktfartøy		1881	Seil	Tre	Museum	SF				
10	Kjell		Spesialfartøy		1918	Motor	Betong	Museum	Te	x			
11	Oline		Fraktfartøy		ca 1860	Seil	Tre	Privat	Ho				
12	Pippi		Fritidsbåt	11,82	1882	Damp	Stål	Lag/stiftelse	Ak	x	1991		
13	Polstjerna	LGQT	Fiske/fangstfart.	129	1949	Motor	Tre	Museum	Tr	x	1995		
14	KNM Rap		MTB/marine		1875	Damp	Stål	Museum	Ve				
15	KNM Skrei	P380	MTB/marine		1966	Motor	Tre	Museum	Ho				
16	Stadshauptmand Swarts		Passasjerfartøy		1903	Damp	Stål	Museum	Ve				
17	Stavanger	LK 2689	Spesialfartøy	23,84	1901	Seil	Tre	Museum	Os	x	2003		
18	Stormer		Fiske/fangstfart.		1909	Seil	Tre	Museum	ST	x			
19	KNM Utstein		Ubåt/marine		1965	Motor	Stål	Museum	Ve				
20	Vulkan		Spesialfartøy		1891	Motor	Stål	Museum	Ak	x			
Automatisk fredet:													
21	Gokstadskipet		Spesialfartøy	(ca 24 m	ca 900	Seil	Tre	Museum	Os				x
22	Osebergskipet		Spesialfartøy	? m lang)	ca 800	Seil	Tre	Museum	Os				x



**DET KONGELIGE
MILJØVERNDEPARTEMENT**

Riksantikvaren
Postboks 8196 Dep
0034 OSLO

RIKSANTIKVAREN

Arkivkode: 325.4

Krysshenv:

Saksnr: 6/2743-7 Dato: 29/6 7

Avd: Saksb: Avskr:

u *EL*

Deres ref
06/2743

Vår ref
200602221-/MAM

Dato 19. 06. 2007

Mandat for verneplan for fartøyer

Vi viser til Deres e-post av 14. mai 2007 med merknader til forslaget til mandat for verneplan for fartøyer. Norsk forening for fartøyvern og Forbundet KYSTEN har også fremmet merknader i e-post av henholdsvis 8. mai og 7. juni 2007. Miljøverndepartementet har følgende kommentarer:

Mandatet er ment å gi overordnede føringer for arbeidet med verneplan for fartøyer. Av hensyn til fleksibiliteten i arbeidet ser ikke departementet det som hensiktsmessig at mandatet inneholder en uttømmende liste over alle deloppgavene. Departementet støtter Riksantikvaren i at mandatet, slik det foreligger, åpner for nødvendig begrepsavklaring og evaluering av SAVOS-modellen. Dette gjelder også en rekke av de konkrete forslagene som er tatt opp av organisasjonene. Departementet forutsetter at dette er forhold som avklares i det videre arbeidet.

Når det gjelder etableringen av et nasjonalt register for verneverdige fartøy og fartøy av kulturhistorisk interesse, ønsker departementet å bli forelagt forslag til hvordan et slikt register tenkes gjennomført før arbeidet med selve etableringen igangsettes. Departementet ser ikke at det foreslåtte mandatet utelukker at registeret også kan etableres i løpet av mandatperioden.

Hovedansvaret for arbeidet med verneplanen skal ligge hos Riksantikvaren. Når det gjelder ressursbehovet, må dette avklares gjennom budsjettprosessen og styringsdialogen med Riksantikvaren.

Postadresse
Postboks 8013 Dep
0030 Oslo

Kontoradresse
Myntgt. 2
postmottak@md.dep.no

www.miljo.no

Telefon
22 24 90 90
Org no.

972 417 882

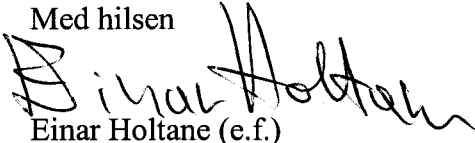
Avdeling for
kulturminneforvaltning
Telefaks

22 24 95 60

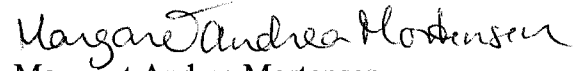
Saksbehandler
Margaret Andrea
Mortensen
22 24 59 06

Mandatet anses med dette som avklart. Vi ser frem til videre samarbeid om prosjektet.

Med hilsen



Einar Holtane (e.f.)
avdelingsdirektør



Margareta Andrea Mortensen
Margaret Andrea Mortensen
rådgiver

Kopi:

Norsk forening for fartøyvern, Stortingsgaten 12, 0161 Oslo
Forbundet KYSTEN, Skur 28 - Nordre Akershuskai, 0150 Oslo

Vedlegg:

Mandat for arbeidet med verneplan for fartøyer

Mandat for arbeidet med verneplan for fartøy

1. Bakgrunn

Mandatat 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.

Oslo, 18. juni 2007

APPENDIKS 8: BIDRAG TIL ARBEIDET MED VERNEPLANEN

	Skriflig innspill til "høring" des. 09 og jan. 10	"Allmøte" (muntlig innspill) okt. 09	Skriflig innspill til 1. utkast (sendt ref.gr. sept 09)	"Heldagsseminar" (muntlig innspill) aug. 08	Invitert til ref.gr. (jf. mandat)	Invitert men ikke deltatt i ref.gr.	Annet
(delprosjekter eller andre bidrag unntatt høringsuttalelser og samlinger)							
Sjøfartsdirektoratet	—	—	x	x	x		x
Fiskeridirektoratet	—	—	—	—	x	x	
ABM-Utvikling	x	x	x	x	x		
Statens Vegvesen	—	x	—	x	x		
Bredalsholmen Dokk- og Fartøyvernssenter	x	x	x	x	x		x
Hardanger og Voss Museum / Hardanger Fartøyvernssenter	x	x	x	x	x		x
Nordnorsk Fartøyvernssenter	x	x	x	x	x		x
Norsk Forening for Fartøyvern	x	x	x	x	x		x
Forbundet Kysten	—	x	x	x	x		x
Dåfjorden Slipp	—	—	—	x	x		
Moen Trebåtbyggeri A/S	—	—	—	x	x		
Hansen og Arntzen A/S	—	—	—	—	x	x	x
Kai Lindes Båtbyggeri	x	—	x	—	x (siste fase)		
Nasjonalt nettverk for fiskerihistorie og kystkultur	x		(x)				
Nasjonalt nettverk for sjøfart	—						
Østfold fylkeskommune	x						
Akershus fylkeskommune	x						
Byantikvaren i Oslo	x						
Hedmark fylkeskommune	—						
Oppland fylkeskommune	—						
Buskerud fylkeskommune	x						
Vestfold fylkeskommune	—						
Telemark fylkeskommune	x						
Aust-Agder fylkeskommune	x						
Vest-Agder fylkeskommune	x	x	x	x	x		x
Rogaland fylkeskommune	—	—	—	—	x	x	x
Hordaland fylkeskommune	x	x	x	x	x		x
Sogn og fjordane fylkeskommune	x	—	—	—	x	x	
Møre og Romsdal fylkeskommune	—	—	—	—	x	x	
Sør-Trøndelag fylkeskommune	x						
Nord-Trøndelag fylkeskommune	x						
Nordland fylkeskommune	—						
Troms fylkeskommune	x						
Finnmark fylkeskommune	x						
Sametinget	—						
Norsk sjøfartsmuseum	—						
Stavanger sjøfartsmuseum	—						
Bergen Sjøfartsmuseum	x						
NTNU Vitenskapsmuseet	—						
Universitetet i Tromsø	x						
Arne Høyland							x
Fetsund Lenser							x

Fravær av symbolene —/x i tabellcellene betyr at partene ikke har fått tilsendt invitasjon/utkast. Det har ikke, i lys av mandatets rammer og avsatt kapasitet, vært anledning til å gå bredere ut enn det som har vært tilfellet.

APPENDIKS 9: DIREKTORATETS HØRINGSUTKAST. INNKOMNE UTTALELSER

9.1 Riksantikvarens høringsutkast

Ved brev av 24.9.2009 sendte Riksantikvaren utkast av verneplanen på høring i Miljøverndepartementets oppnevnte referansegruppe. Samme instanser ble invitert til et diskusjonsmøte hos Riksantikvaren 8.10.2009. Ved brev av 30.11.2009 ble et revidert utkast sendt til samme instanser samt regionalforvaltningen, museumssektoren og flere. Følgende instanser har fått utkast av planen til høring:

Miljøverndepartementet
Sjøfartsdirektoratet
Fiskeridirektoratet
ABM-Utvikling
Statens Vegvesen
Bredalsholmen Dokk- og Fartøyvernssenter
Hardanger fartøyvernssenter/Hardanger og Voss Museum
Nordnorsk Fartøyvernssenter
Norsk Forening for Fartøyvern
Forbundet KYSTEN
Dåfjorden Slipp
Moen Trebåtbyggeri A/S
Hansen og Arntzen A/S
Kai Lindes Båtbyggeri
Nasjonalt nettverk for fiskerihistorie og kystkultur
Nasjonalt nettverk for sjøfart
Østfold fylkeskommune
Akershus fylkeskommune
Byantikvaren i Oslo
Hedmark fylkeskommune
Oppland fylkeskommune
Buskerud fylkeskommune
Vestfold fylkeskommune
Telemark fylkeskommune
Aust-Agder fylkeskommune
Vest-Agder fylkeskommune
Rogaland fylkeskommune
Hordaland fylkeskommune
Hordaland fylkeskommune
Sogn og fjordane fylkeskommune
Møre og Romsdal fylkeskommune
Sør-Trøndelag fylkeskommune
Nord-Trøndelag fylkeskommune
Nordland fylkeskommune
Troms fylkeskommune
Finnmark fylkeskommune
Sametinget
Norsk sjøfartsmuseum
Stavanger sjøfartsmuseum
Bergen Sjøfartsmuseum
NTNU Vitenskapsmuseet
Univerisitetet i Tromsø

9.2 Innkomne uttalelser

Riksantikvaren har mottatt uttalelser (muntlig i plenum og/eller skriftlig) fra følgende instanser:

Sjøfartsdirektoratet
ABM-Utvikling
Statens Vegvesen
Bredalsholmen Dokk- og Fartøyvernssenter
Hardanger fartøyvernssenter/Hardanger og Voss Museum
Nordnorsk Fartøyvernssenter
Norsk Forening for Fartøyvern
Forbundet KYSTEN
Dåfjorden Slipp
Moen Trebåtbyggeri A/S
Hansen og Arntzen A/S
Kai Lindes Båtbyggeri
Båtbygger Kjell Magnus Økland
Nasjonalt nettverk for fiskerihistorie og kystkultur
Østfold fylkeskommune
Akershus fylkeskommune
Byantikvaren i Oslo
Buskerud fylkeskommune
Telemark fylkeskommune
Aust-Agder fylkeskommune
Vest-Agder fylkeskommune
Rogaland fylkeskommune
Hordaland fylkeskommune
Sogn og fjordane fylkeskommune
Sør-Trøndelag fylkeskommune
Nord-Trøndelag fylkeskommune
Troms fylkeskommune
Finnmark fylkeskommune
Bergen Sjøfartsmuseum
Universitetsmuseet i Tromsø

Det er kommet inn uttalelser fra i overkant av 30 instanser og enkeltpersoner. De instansene som har vært med i referansegruppen har gitt skriftlig uttale til utkast mer enn en gang samt i plenum i møter hos Riksantikvaren. Et stort flertall av høringsuttalelsene er generelt positive til forslagene i planen. De samme instansene har samtidig hatt forslag til presiseringer, utdypninger og endringer.

Flere instanser har synspunkter på omtalen av Riksantikvarens opptrapping i forhold til ressursnivå og hvordan dette skal gjennomføres. Opptrappingsplanen for årsverk som først ble foreslått har vist seg å være lite realistisk og er derfor svært endret i det endelige planforslaget.

Det er i den endelige verneplanen fremsatt forslag om at regionalforvaltningen gis ansvar for verneflåten mens Riksantikvaren beholder ansvaret for de fredede fartøyene. Dette forslaget lå ikke i den planen som var sendt til høring. Forslaget er et resultat av høringsinnspill fra regionalforvaltningen og utfordringen i å forene målet om sikring av et representativt utvalg fartøy, bevaring av bredden i verneflåten og stimulering av det frivillige engasjementet. Dersom forslaget vedtas vil ressursprosjektet bli tatt opp på vanlig måte.

Mange av innspillene har tatt opp spørsmål tilknyttet Riksantikvarens vernepraksis. Mange av innspillene omhandler skjemaordninger og praktiske saksbehandlingsspørsmål. Endringsforslagene på detaljnivå vil ikke bli kommentert her.

9.2.1.1 Regionalforvaltningens syn

Det er mottatt 13 innspill fra regionalforvaltningen hvis man ser bort fra to innspill fra to av de maritime forvaltningsmuseene. Sistnevnte behandles i egne avsnitt. Det er i planen foreslått en delegeringsmodell til regionalforvaltningen (fylkeskommunene, Byantikvaren i Oslo og Sametinget).

Et flertall av høringsinnspillene påpeker at det var for kort frist. Mange av uttalelsene er derfor administrative – det vil si at det ikke har vært anledning til å behandle planforslaget politisk da dette krever tre - fire måneders høringsfrist.

Bortsett fra en uttalelse er alle som har uttalt seg positive til en delegeringsmodell dersom det tilføres ressurser. Dette sies direkte fra fylkeskommunene i *Østfold, Akershus, Buskerud, Aust-Agder, Sogn og Fjordane, Hordaland, Sør-Trøndelag, Nord-Trøndelag, Troms og Finnmark*, samt fra *Byantikvaren i Oslo*. *Telemark fylkeskommune* påpeker ikke om det er negativt eller positivt fra et faglig ståsted om fartøyvernet burde delegeres til regionalt forvaltningsnivå, men legger imidlertid vekt på at de ser det som "... positivt at det gjennom verneplanen settes større fokus på fartøyvern og at det legges vekt på å øke regional kompetanse på området".

Enkelte fylkeskommuner påpeker at planen, som i høringsutkastet foreslo en delegeringsmodell lik SAVOS-ordningen for alle landets fylker, burde revideres til et forslag om full delegering. Dette sies direkte fra fylkeskommunene i *Akershus, Buskerud, Hordaland, Sogn og Fjordane og Nord-Trøndelag*. *Hordaland fylkeskommune* uttaler følgende:

"... Hordaland fylkeskommune bed om at ein grunnleggjend den strukturelle ordninga av fartøyvernfeltet i overordna politiske omsyn og at regionale styresmakter får ei tydelegare rolle. ... Hordaland fylkeskommune bed om at planutkastet vert revidert og legg fram ein modell som tek sikte på full delegering av lovmynde og tilskotsansvar i løpet av planperioden."

Sogn og fjordane fylkeskommune mener at en delegering vil stimulere det frivillige engasjementet. I tillegg skriver de i sin uttale om de positive resultatene i SAVOS-rapporten at:

"...Det er likevel lite som tyder på at desse positive ringverknadane er knytt til sjølve overføringa av tilskot, men heller er knytt til den auka merksemda fartøyvernet har fått gjennom ei regional forvaltning med fagleg oppfølging, politisk deltaking og lokal mobilisering."

Fylkeskommunene i Finnmark og Sør-Trøndelag mener i sin uttale blant annet at: "... regionalisering av oppgaver er fornuftig oppfølging av både forvaltningsreformen og konsolideringen av museene."

Nord-Trøndelag fylkeskommune "... ser fartøyvern som en viktig del av et samlet kulturminnevern. Det er et mål å styrke og videreutvikle en helhetlig nasjonal politikk som inkluderer ulike offentlige myndigheter, organisasjoner og frivillige.

Troms fylkeskommune "... ser viktigheten av å styrke fartøyvernet, både med en sterkere forvaltning regionalt og nasjonalt, med økte ressurser og med en mer systematisk involvering av frivillig sektor."

Det er ikke innkommet høringsinnspill fra innlandsfylkene til tross for at det på innlandsvann har vært så vel stort omfang av fartøy som langs med kysten. *Akershus fylkeskommune* påpeker imidlertid viktigheten av innlandsvann og vassdrag for transport og tømmerfløting: "... I tillegg til fartøyer langs kysten, har Akershus også verneverdige båter tilknyttet næring, transport og rekreasjon langs vassdrag og innsjøer, som f.eks. fartøyer tilknyttet tømmerfløting, lenseanlegg (Fetsund Lenser) og passasjertrafikk. Fartøyvernet i fylket blir i dag ivaretatt av museer, foreninger og ildsjeler.

Et flertall av uttalelsene legger vekt på at deres region har lange og rike tradisjoner innenfor båtbygging og skipsfart, men at det ikke er opparbeidet ekspertise innen fartøyvern i egen kulturminneforvaltning. *Østfold fylkeskommune* uttaler: "Østfold er et kystfylke med lange og rike tradisjoner innenfor både kommersiell og fritidsrelatert båtbygging, skipsfart, og maritim kultur. Viktige deler av tradisjonen oppbevares i dag, blant annet gjennom museer, fartøyvernssentre, foreninger og ildsjeler."

Kun en av høringsinstansene har i dag innarbeidet fartøyvern som del av sin kulturminneforvaltning: *Byantikvaren i Oslo* har innarbeidet fartøyvern i egen strategi for vern av maritime kulturminner. *Byantikvaren i Oslo* skriver i sin uttale:

”Byantikvaren i Oslo har ikke tatt på seg forvaltningsoppgaver innenfor fartøyvernet, men feltet inngår i Oslo kommunes strategi for vern av maritime kulturminner som ble vedtatt av Oslo bystyre 12.11.2008. Der omhandler delmål 5 viktigheten av å sikre bevaringsverdige fartøy som en viktig del av byens maritime historie. ... Tiltakene i verneplanens avsnitt 3.2 Havnefasiliteter sammenfaller med flere av de strategier og tiltak som er vedtatt i Oslo. Byantikvaren ser dette som kommunenes viktigste oppgave i forhold til å bidra til fartøyvernet. Både en funksjonell arbeidshavn og en sentralt beliggende museumshavn er av stor betydning for å sikre et godt fartøyvern.”

Aust-Agder fylkeskommune skriver i sin uttale at:

”... Til tross for fylkets nære tilknytning til sjøen, har kulturminnevernseksjonen i Aust-Agder i sitt arbeid prioritert de landbaserte kulturminnene. Prioritering av de landbaserte kulturminnene har dessuten vært et bevisst valg i den forstand at disse er stedbundet til fylket, mens en båt i mindre grad har regional-/fylkestilknytning.”

Buskerud fylkeskommune uttaler:

”I Buskerud er det både kyst, Drammensvassdraget, Numedalsvassdraget og flere store innlandsvann hvor det har vært båttrafikk som kan påvises langt tilbake i tid. ... Det har vært både kommersiell skipsfart, fergedrift og båtbygging i Buskerud. ... Vi har ingen oversikt over aktuelle fartøy som og det vil være behov for omfattende kartlegging. I fylkeskommunen og på museene i Buskerud er det ikke på nåværende tidspunkt fagkunnskap på fartøy. Det er stort sett ildsjeler, lag og foreninger som har jobbet med og har kunnskap om eldre båter i vårt fylke.”

9.2.1.2 Riksantikvarens merknader

Fra Riksantikvarens side var det i første rekke behov for uttalelser fra regionalforvaltningens fagavdelinger for å kunne vurdere videre arbeid med en eventuell delegeringsmodell. Det var derfor ikke lagt opp til tre til fire måneders høringsfrist. Innspill fra flere instanser er til tross for forsinket levering tatt med i vurderingen. De siste uttalelsene ble mottatt nærmere tre måneder etter at høringsutkastet ble utsendt.

Med støtte fra høringsuttalelsene mener Riksantikvaren at det er behov for overføring av myndighet for fartøyvern til regionalforvaltningen. Flere instanser har imidlertid ikke bare påpekt at det er behov for noe delegering men derimot full delegering av forvaltningsansvaret. I Soria Moria-erklæringen ligger det en bestilling på at det gjennom verneplanarbeidet skal utredes hvordan et representativt utvalg fartøy skal kunne bevares for fremtiden. Sett i lys av at det er etablert en fredningshjemmel for fredning av fartøy mener Riksantikvaren at det er naturlig at et utvalg fartøy, som representerer et tverrsnitt av norsk fartøyhistorie, fredes etter kulturminnelovens § 14a. Ulempen med en slik strategi er imidlertid at det frivillige engasjementet står i fare for å forsvinne – noe som vil være svært ødeleggende for bredden i norsk fartøyvern. Riksantikvaren har satt denne problemstillingen i høysetet for vurderingen av en ny organisasjonsmodell for fartøyvernet i Norge.

I tråd med høringsinnspillene ser Riksantikvaren at det vil være formålstjenelig for stimulering av det frivillige engasjementet at verneflåten forvaltes av regionalforvaltningen, mens den fredete flåten forvaltes av Riksantikvaren. Ved å delegerer verneflåten vil det bli en større nærhet mellom fartøyeier og forvaltning, og regionalforvaltningen gis bedre mulighet til å gi faglig støtte og økonomiske midler til prosjekter som stimulerer til frivillig engasjement. Forvaltningen på regionalt nivå har i tillegg størst kunnskap om hvilke prosjekter som har stort regionalt og lokalt engasjement. I tillegg vil regionalforvaltningen kunne sørge for at håndverkskompetansen i distriktene ivaretas da det vil være behov for en rekke små og store istandsettings- og vedlikeholdsprosjekter på verneflåten.

Ved delegering av verneflåten til regionalforvaltningen vil Riksantikvaren, som direktorat for kulturminneforvaltning, få større rom til å foreta de nødvendige prioriteringer ut i fra faglige prioriteringer alene. Direktoratet vil kunne arbeide med fredningssaker og foreta en utvelgelse av en fredet flåte ut i fra et nasjonalt perspektiv. Staten vil således gis et større ansvar gjennom fredning slik at et utvalg fartøy ivaretas i et langsiktig perspektiv uten at det går på bekostning av frivillig engasjement og opprettholdelse av håndverkskompetanse.

En delegering vil også være i tråd med ambisjonen om å sidestille fartøyvern med det øvrige kulturminnevernet og rikspolitiske retningslinjer.

Et argument for å ikke delegerer fartøyvern til regionalforvaltningen har tidligere vært at det ikke er opparbeidet kompetanse på fartøyvern i regionalforvaltningen. Riksantikvaren mener at fartøyvernet som verne disiplin nå har vokst seg ut av pionerfasen og videre at fartøyvernet er blitt et vernefelt som er forankret bredt nok til å delegeres. Det ut i fra Riksantikvarens syn nødvendig at det etableres en mer permanent organisering som møter overordnede krav til faglighet, kompetanse og et forsvarlig bemanningsnivå.

Riksantikvaren mener det er viktig å engasjere innlandsfylkene i fartøyvernet. Det har på innlandsvann, vassdrag og elver vært et så vel stort antall fartøy som på kysten. Mange av disse fartøyene er også vel bevart på grunn av gode bevaringsforhold. Enkelte høringsinnspill vektlegger at det ikke foreligger noen oversikter over hvilke fartøy som er bevart i fylket. Her vil strategi og tiltak for kunnskapsbehov få stor relevans.

9.2.2 Sjøfartsdirektoratets syn

Sjøfartsdirektoratet er del av referansegruppen og hadde innspill til det første utkastet som ble sendt til høring i referansegruppen. Enkelte merknader referer derfor ikke til riktig avsnitt i den endelige utgaven av verneplanen. Høringsinnspillet ble mottatt 19.10.2009.

Sjøfartsdirektoratet vurderer planutkastet som et resultat av en god analyse av situasjonen, og deler Riksantikvarens syn på at fartøyvern må sees i en større sammenheng og at det følgelig må fokuseres på de ulike myndighetsorganers ansvar for vern av kulturminner.

Vern gjennom bruk

Sjøfartsdirektoratet skriver at *"I avsnitt ... retter høringsutkastet søkelys på et forhold som etter Sjøfartsdirektoratets vurdering utgjør en helt sentral problemstilling knyttet til skip som er vernet, nemlig at slike skip skal vernes gjennom bruk. Som det fremgår av høringsutkastet, krever vern gjennom bruk inntekter ut over det som kan skaffes til veie gjennom offentlig eller privat støtte. (...) (...). Et lasteskip eller fiskefartøy som er vernet og hvor eier/reder begjærer besiktigelse for passasjersertifikat, vil ha en ganske annen funksjon enn den opprinnelig tiltenkte. (...) Likevel, gitt det faktum at skipet skal utføre andre funksjoner enn det ble konstruert for, medfører selvfølgelig at andre bestemmelser også får anvendelse. Sjøfartsdirektoratet ser det som helt avgjørende at denne sonderingen blir løftet inn i planen. Bildet som presenteres er etter vårt syn alt for fragmentert og belyser ikke i tilstrekkelig grad hvorfor Sjøfartsdirektoratet faktisk krever etterlevelse av bestemmelser som gjelder for den funksjon et skip er tiltenkt og skal sertifiseres for."*

Riksantikvarens merknad:

Riksantikvaren setter ikke krav ubetinget om at fartøy skal vernes gjennom bruk. Riksantikvaren mener at grunntanken innen kulturminnevernet generelt er at kulturminnene skal være i bruk. Verneformen er utviklet av de frivillige selv og har vist seg å være den mest motiverende for innsatsen tilknyttet arbeidet på fartøyene. Sjøfartsdirektoratets høringssvar gir inntrykk av at vern gjennom bruk gjør fartøyvernet unødvendig kostnadskreven. Riksantikvaren mener at det er riktig at det er mer kostbart å ha et fartøy i drift enn fast opplagt ved kai, men det er ikke riktig at offentlig støtte da ville kunne finansiere vernet.

Riksantikvarens tilskudd finansierer restaurering, men ikke løpende vedlikehold. Vedlikeholdet finansieres normalt gjennom seilingsinntekter og frivillig innsats. For de fleste fartøy er "vern gjennom bruk" derfor en avgjørende faktor for både vedlikeholdsøkonomi og arbeidsmotivasjon. Det er også et viktig formidlingstiltak, noe som blir særlig vektlagt av ABM-utviklings uttalelser til planutkastet.

Riksantikvaren har, i tråd med Sjøfartsdirektoratet ønske, løftet frem i verneplanen at det ikke er ønskelig, heller ikke ut i fra antikvariske prinsipper, at fartøy som opprinnelig har hatt en annen funksjon ombygges til passasjerbefordring. Riksantikvaren har forståelse både for ønsket om formidling og håpet om å kunne lette økonomien gjennom seilingsinntekter, men vil likevel måtte være svært restriktiv med hva som tillates av endringer i denne forbindelse.

Sjøfartsdirektoratets regelverk

Sjøfartsdirektoratet er ikke er enige i at det regelverket de forvalter krever "...stadige endringer i originale konstruksjoner og innredning...". Sjøfartsdirektoratet peker samtidig på: "Likevel, for enkelte typer skip, kan nye bestemmelser også innebære at eksisterende skip som skal sertifiseres, må bygges om for å tilfredsstillere det nye regelverket." Sjøfartsdirektoratet er videre usikker på hva Riksantikvaren mener med ønsket "Uten et regelverk som gir varige unntak, .. (...), vil de vernede fartøyene ligge fast ved kai innen relativt få år".

Sjøfartsdirektoratet peker på at "Alle skip, herunder sertifiseringspliktige skip som er vernet, vil ha en sertifikatsperiode med en start og sluttdato. Fornying av sertifikat krever en ny gjennomgang av forhold som har betydning for sikkerheten. Dersom skipet er vedlikeholdt på en forsvarlig måte, kan ikke Sjøfartsdirektoratet se at det skal være problematisk å få fornyet et sertifikat. Det er videre Sjøfartsdirektoratets vurdering at Riksantikvaren og Sjøfartsdirektoratet har helt felles interesser i så måte. Dersom det ikke er mulig gjennom preventivt vedlikehold å bevare et skip som er vernet, vil kulturminnet gå tapt uavhengig av skipets sertifikatstatus. Sjøfartsdirektoratet finner følgende sammenligningen mellom eventuelle varige unntak fra sertifikatbestemmelsene og "landligge" som uholdbar og er derfor ikke enig i konklusjonen som trekkes."

Riksantikvarens merknad:

Riksantikvaren mener at Sjøfartsdirektoratets regelverk er tilbakevirkende i den forstand at allerede sertifiserte skip må oppfylle nye regler som kommer til i løpet av fartøyets levetid. Riksantikvaren mener derfor det primært ikke regelverket, men alle endringene i regelverket, som medfører problemer.

Sjøfartsdirektoratets prinsipp oppfattes å være at fritak fra nye krav kompenseres gjennom tiltak som reduksjon av fartsområdet, nedsettelse av passasjersertifikatet og/eller begrensning av seglingstillatelsen til sommerhalvåret. På denne måten søkes nye og høyere sikkerhetsnivå ivarettatt gjennom kompenserende tiltak. Når fartøyets sertifikater er redusert til et minimum vil det ikke lenger være mulig å etterkomme nye regler ved ytterligere begrensninger. Men, i praksis vil mange fartøys evne til å finansiere sitt eget vedlikehold være tapt før dette inntreffer. Riksantikvaren har allikevel valgt å ta ut formuleringen av den endelige verneplanen.

Riksantikvaren ønsker her å påpeke at det ikke er Riksantikvarens intensjon å promotere fritak fra normale sertifikatkrav når det gjelder vedlikehold og sjødyktighet. Preventivt vedlikehold er fordelaktig både antikvarisk og økonomisk. Når det gjelder kravet til vanlig sertifikatfornyelse er Riksantikvaren derfor helt på linje med Sjøfartsdirektoratet. Men som det skulle fremkomme ovenfor er problemet ikke knyttet til dette, men situasjoner der endringer i regelverket medfører nye krav og fysiske endringer av fartøyene.

Direktoratenes arbeidsmål

Sjøfartsdirektoratet setter videre "spørsmålsteget ved erklæringen inntatt i første avsnitt som sier at Riksantikvaren og Sjøfartsdirektoratet har motstridende mål. (...) Det kan riktignok være uenighet med tanke på hvilke virkemidler som skal tas i bruk for å nå målene, men dette kan etter Sjøfartsdirektoratets vurdering, likevel ikke anses som om målene står i motstrid. (...) Sjøfartsdirektoratet ber om at erklæringen om motstridende mål og tilhørende konklusjon blir endret i "Ny nasjonal verneplan for fartøy." Sjøfartsdirektoratet viser også til at de i stor grad "er bundet av internasjonale avtaler, men at de står friere til å skreddersy et nasjonalt regelverk".

Sjøfartsdirektoratet peker avslutningsvis på at "ny forskrift om skip som er vernet, skal gjøre det mulig å sertifisere slike skip, men at driften av skip som er vernet, skal skje i henhold til bestemmelser som ellers gjelder for drift og operasjon av skip. Det vil være ønskelig at dette også blir synliggjort i planarbeidet."

Riksantikvarens merknad:

Formuleringen er ikke ment som kritikk, men som en konstatering av at direktoratene har ulike mål for sin virksomhet. Riksantikvaren deler likevel Sjøfartsdirektoratet sin vurdering av at dette ikke må medføre at disse målene er uforenelige. Riksantikvaren har derfor endret formuleringen slik at dette er tydeliggjort. Riksantikvaren er også glad for at det er mulig å utarbeide et nasjonalt regelverk som tar tilstrekkelig hensyn til begge direktorats oppgaver.

Riksantikvaren har all interesse av at driften av skip som er vernet skal hvile på høyt sikkerhets- og kunnskapsnivå. I henhold til Sjøfartsdirektoratet ønske er dette presisert i planen.

9.2.3 Norsk Forening for Fartøyvern sitt syn

Norsk Forening for Fartøyvern (NFF) har bidratt med flere skriftlige innspill og i flere debatter om verneplanen. NFF har også eget delprosjekt i planarbeidet – se vedlegg 2. Det er kun innspill til siste utkast som tas med her. Innspillet ble mottatt 7.1.2010.

NFF mener verneplanen er mer presis i forhold til omfang og ansvarsområder. NFF er fremdeles av den oppfatning at samarbeidet rundt arbeidet med verneplanen ikke har vært tilfredsstillende. NFF mener høringsprosessen har vært kort, noe som særlig kan være et problem i forhold til de frivillige som har mye erfaring å bidra med. Offentliggjøring av høringsutkastene kunne ha motvirket dette. Foreningen er likevel fornøyd med de forslag og argumenter som har fått gjennomslag og ser frem til at planen iverksettes.

Faglig nivå

NFF mener det er uklart hvem som skal ha ansvar for å fremme kompetanseutviklende prosjekt innen fartøyvernet. Dersom dette også omfatter private vil det være vanskelig for kulturminneforvaltningen å samordne dette.

Riksantikvarens merknad:

Riksantikvaren ønsker mange kompetansehevende prosjekt innen vernefeltet, men ser samtidig at det kan være en utfordring å samordne dette.

Regional forvaltning

NFF mener at regional forvaltning er tydeliggjort i planen, men en formulering gjør det uklart om Riksantikvaren skal finansiere bemanning ved den regionale forvaltningen.

Riksantikvarens merknad:

Riksantikvaren skal ikke finansiere stillinger hos regional forvaltning.

Tilskuddsmidler

NFF mener det er uklart hvordan en verneliste i praksis skal fungere. Skal vernelisten bidra til forutsigbarhet må ordningen inneholde tydelige retningslinjer for eier og forvaltning.

Riksantikvarens merknad:

Riksantikvaren arbeider med en gjennomgang av de ulike akseptert og avtaler innen fartøyvernet med tanke på en forenkling og tydeliggjøring av disse.

Vernepraksis

NFF mener at Riksantikvaren ikke har klargjort hvorfor forvaltningen er tilfreds med dagens verneordning og hvilke verneordning forvaltningen ønsker ved siden av fredningsinstituttet.

NFF reagerer på formuleringen "(verne-)Avtalen tinglyses på lik linje med øvrige kulturminner", da verneavtaler innen bygningsvernet ikke lenger eksisterer. NFF mener også at verneavtalene ikke har den legalitet som fordres av forvaltningen for å kreve slik avtale. NFF mener at det kontroll- og rapporteringssystemet som verneplanen legger opp til er tilstrekkelig for å sikre at tilskudd fra post 74 går til omsøkte formål. Eventuelle verneavtaler må kunne sies opp av begge parter dersom en av partene ikke overholder avtalens intensjon.

Riksantikvarens merknad:

Riksantikvaren ønsker å videreføre ordningen ”status som vernet skip” i tillegg til fredning av fartøy. Riksantikvaren ser ikke at rapporteringssystemet alene er tilstrekkelig for å kunne sikre et antikvarisk vern. Det foretas derfor en gjennomgang av verneavtalen for å gjøre denne tydeligere og enklere for alle parter.

Register

NFF mener det er veldig bra at målgruppen for registeret er utvidet til å gjelde allmennheten. Det er dessverre ikke sagt noe om hvordan registeret skal utarbeides eller hvor ressursene skal komme fra.

Riksantikvarens merknad:

De vernede fartøyene skal registreres i den nasjonale kulturminnedatabasen Askeladden. Det er satt av midler til å påbegynne dette arbeidet i 2010.

Små og åpne båter

NFF mener at planen tydeliggjør at Riksantikvaren har ansvar for fartøy i bruk uansett størrelse. Dette ser NFF som en avgrensing i forhold til tidligere utkast. Dette burde likevel ikke være til hinder for at også landsatte fartøy inngår i det totale bildet av et representativt utvalg. NFF mener at alle fartøy uansett bruk bør kunne underlegges en bevaringsplan på linje med det øvrige fartøyvernet.

Riksantikvarens merknad:

Riksantikvaren deler NFFs syn.

Økonomi og fremdrift

NFF beklager at Riksantikvaren ikke ser ut til å øke bemanningen innen fartøyvern i 2010.

Riksantikvarens merknad:

Riksantikvaren ser at planen forutsetter økte ressurser innen fartøyvern og avventer styringssignal fra departementet etter at planen er vedtatt.

Fredninger

Planen inneholder ingen fredningsplan slik mandatet ber om, men peker på at produseres en kunnskapsbasert oversikt. NFF mener Riksantikvaren likevel burde si noe om hva målet med en slik plan skal være.

Riksantikvarens merknad:

Målet med en fredningsplan er å sikre vern av et representativt utvalg historiske båter.

9.2.4 Forbundet KYSTEN sitt syn

Forbundet KYSTEN har bidratt med flere skriftlige innspill og i flere debatter om verneplanen. Forbundet KYSTEN har også eget delprosjekt i planarbeidet – se vedlegg 1. Det er kun forbundets siste innspill som tas med her. Innspillet ble mottatt 4.11.2009.

Forbundet KYSTEN mener at høringsutkastet representerer en plan med høyt ambisjonsnivå og klare mål og visjoner, men at bevaringsstrategiene som legges til grunn i for liten grad diskuteres. Planen bygger i hovedsak videre på dagens definisjon av forvaltningsansvaret, noe som oppfattes som problematisk når de små åpne båtene innlemmes i fartøyvernet. Bevaringsbegrepet tar fremdeles utgangspunkt i flytende fartøy. Kysten er glad for at det ikke legges noen størrelsesbegrensning oppad eller nedad på fartøyvernet.

Forordet:

KYSTEN mener at første setning i forordet, der verneplanen ikke må avgrenses til bare å gjelde flytende fartøy.

Riksantikvarens merknad:

Det presiseres at også fartøy på land og i museer vil inngå i oversikt over fartøy som er tatt vare på.

Fartøy/båt

KYSTEN tolker det slik at Riksantikvaren gjennom hele planen inkluderer små og åpne båter i begrepet fartøy. KYSTEN er likevel av den oppfatning av begrepet "fartøy" bør byttes ut med begrepet "båt", noe som vil være i tråd med begrepsbruken i lovverket.

Riksantikvarens merknad:

Kulturminneloven bruker begrepet "båt", men "båt" vil i mange andre sammenheng bli forstått snevrere enn begrepet "fartøy". Riksantikvaren vil i vernefaglige sammenheng kunne ha behov for å tydeliggjøre at også andre flytende innretninger enn dem som normalt omtales som båter omfattes av vernearbeidet. Dette skulle likevel ikke få noen konsekvenser for anvendelsen av kulturminneloven, da loven har sin egen definisjon av begrepsbruken. Egne definisjoner finner vi også i Sjøfartsdirektoratets regelverk, uten at dette oppfattes som et problem av samarbeidende instanser.

Fredning

Kysten mener at man bør se på muligheten av å fredre båten i sin sammenheng, der også naust, brygger, fiskemottak og lignende inngår i fredningen. En nasjonal verneplan bør søke å ivareta konteksten båten var en del av.

Riksantikvarens merknad:

Det er både viktig og riktig at fartøyet sees i sin sammenheng, og Riksantikvaren vektlegger også dette aspektet i vurderingen av de enkelte fartøyvernprosjekt. Likevel minner Riksantikvaren om at mange andre kategorier enn fartøy knyttet til fiske inngår i planen, samt at skulle dette gjennomføres fullt ut vil planen i realiteten måtte inkludere de fleste faste og flytende kulturminner langs kysten, innsjøer og vannveier. Dette ville ligge utenfor planens mandat. Riksantikvaren tilstreber uansett helhetlige vurderinger i vernesaker som inkluderer båter, slik at sammenhengen mellom faste og flytende kulturminner blir ivaretatt. Dette kan med fordel understrekes i planen.

Små og åpne båter

KYSTEN er usikker på hva som menes med at "Små og åpne båter skal gis juridisk vern i de tilfellene det er nødvendig". Her stiller verneplanen små og åpne båter i en særstilling i forhold til andre fartøy. Dette harmonerer dårlig med at "en størrelsesbegrensning nedad er lite hensiktsmessig når det gjelder representativitet". "Juridisk vern i nødvendige tilfeller" er ikke det samme som "mål om representativitet" i vernesammenheng. Her må verneplanen være i samsvar med at små og åpne båter skal være en del av fartøyvernforvaltningen og inngå i det representative utvalget av fartøy som skal tas vare på.

KYSTEN mener også at fredning kan anvendes for båter i museer dersom tilstanden til en båt av særlig kulturhistorisk verdi er truet av dårlige bevaringsforhold eller andre forhold som tilsier at loven bør anvendes".

Riksantikvarens merknad:

Alle båter har i utgangspunktet samme mulighet for vern. Med formuleringen "juridisk vern i de tilfellene det er nødvendig" menes samme praksis som er etablert for faste kulturminner, der for eksempel eldre hus på museum ansees å ha tilstrekkelig beskyttelse og som regel ikke blir vedtaksfredet. Det legges opp til samme praksis for båter som inngår i museenes samlinger. Riksantikvaren ser at dette forhold ikke trenger avgrenses til små og åpne båter, men gjelde alle fartøy som inngår i museenes samlinger. Juridisk vern og representativitet er ikke er det samme, men dette er heller ikke koblet sammen i planen.

Det er riktig at loven ikke tar hensyn til eierforhold. Riksantikvaren må ha grunn til å tro at museenes særlige ansvar for sine samlinger gjør det lite trolig at loven vil bli brukt i slike sammenhenger, men for ikke å skape inntrykk av forskjellsbehandling vil formuleringen her bli endret.

”Småbåtregister”

KYSTEN støtter arbeidet med å opprette et småbåtregister som gir oversikt over alle småbåter ved museene, men mener at dette kan gjøres i samarbeid med museumsnettverkene og ikke i regi av ABMU. KYSTEN peker på at ABMU ikke er et direktorat og ikke har forvaltningsansvar ovenfor båtene.

KYSTEN mener at ”småbåtregisteret” skal inngå i register for fartøyvern og at man ikke skal skille mellom båter på land, eierforhold eller størrelse når det gjelder hvilke båter som skal med i registeret.

Riksantikvarens merknad:

ABM-utvikling har bl.a. ansvar for utvikling og samordning av museene og sikring og utvikling av samlingene. Årlig samlar ABMU inn informasjon om samlingstilvekst og oppbevaringsforhold ved museene. Riksantikvaren er derfor av den oppfatning at vi gjennom et samarbeid med ABMU vil kunne dra nytte av begge instansers ekspertise ved kartleggingen av alle fartøyer i museenes samlinger.

Et register består av en database der informasjon om alle fartøyene, også småbåter, legges inn. Søkprogramet henter ut en hvilken som helst oversikt fra databasen.

Regional forvaltning

KYSTEN mener at verneplanen må ha en handlingsplan for hvordan målene med fartøyvernkompetansen i regional forvaltning skal oppnås og hvilke kriterier som ligger til grunn. Det kan ikke være en forutsetning for å få støtte til fartøyvern regionalt at fylkene stiller med like mye midler som Riksantikvaren. Riksantikvaren kan imidlertid gjerne inngå frivillige ordninger med fylkene om en slik ordning som SAVOS-planen inneholdt.

Riksantikvarens merknad:

Oppbygging av kompetanse hos fylkeskommunene må selvsagt skje i samarbeid med disse og uten at kvaliteten på vernearbeidet svekkes.

Det er i dag ingen forutsetning for støtte til fartøyvern regionalt at fylkene stiller med like mye midler som Riksantikvaren. Tvert i mot er det slik at dersom fylkene som er med i ”SAVOS-ordningen” vil gi tilskudd til fartøyene i fylket, så har Riksantikvaren bundet seg til å gi like mye som fylkeskommunen. Dette kommer i tillegg til – ikke i stedet for – Riksantikvarens øvrige tilskudd til fartøyer i de aktuelle fylkene.

Havn og opplagsplass:

KYSTEN støtter planens intensjon om å styrke fartøyenes rett til havn og opplagsplass. I den forbindelse pekes det på Kystverkets ”Landsverneplan for maritim infrastruktur” og KYSTEN ber vernemyndighetene om å påvirke prosessen med retningslinjer for havnene som skal vernes slik at forholdene legges til rette for verneverdige fartøyer.

Riksantikvarens merknad:

Riksantikvaren tar innspillet til etterretning.

Frivillig engasjement:

KYSTEN minner om at den frivillige innsatsen er en forutsetning som må ligge i bunn for det meste av tenking rundt nasjonal verneplan.

Riksantikvarens merknad:

Riksantikvaren deler oppfatningen av det frivillige engasjementets betydning innen fartøyvernet.

Sektorovergripende ansvar:

KYSTEN peker på at Fiskeri og kystdepartementet ikke har inkludert fartøy i sin "Landsverneplan for maritim infrastruktur". KYSTEN peker også på at staten har gitt bort sine verneverdige fartøy i stedet for å gå foran med et godt eksempel som eier. KYSTEN mener at Riksantikvarens plan må ha som mål å gjøre noe med dette.

Riksantikvarens merknad:

Riksantikvaren mener å ha innarbeidet viktigheten av samarbeid med andre deler av forvaltningen i planforslaget, men deler for øvrig KYSTENS oppfatning.

Museene:

KYSTEN mener at verneplanen må avklare forholdet til museene og alle båtene som de har i sin varetekt. De uklare ansvarsforholdene er uholdbare og virker handlingslammende for fartøyvernet.

Riksantikvarens merknad:

Riksantikvaren kan ikke se at ansvarsforholdene er uklare. Fartøy på museum eies av museet som dermed også har ansvar for disse fartøyene. Ansvaret for samlingene er forankret både i ICOMs museumsetiske regelverk og Kultur- og kirkedepartementets årlige tildelingsbrev.

Som KYSTEN peker på er det alt i dag en rekke fartøy eiet av museene på verne listen. Da Riksantikvaren i sin søknadsbehandling primært vurderer fartøyet og ikke eier, har disse mottatt tilskudd på linje med fartøy som har andre eierformer.

9.2.5 Fartøyvern sentrenes Fellesråd sitt syn

Fartøyvern sentrenes Fellesråd (FF) har bidratt med flere skriftlige innspill og i flere debatter om verneplanen. FF har også levert et skriftlig innspill mens planarbeidet pågikk. Det er kun fellesrådets siste innspill som tas med her. Innspillet ble mottatt 8.1.2010. FF består av de tre nasjonale fartøyvern sentrene Bredalsholmen Dokk- og Fartøyvern senter, Hardanger fartøyvern senter/Hardanger og Voss Museum og Nordnorsk Fartøyvern senter

Generelt

Fartøyvern sentrene mener at planen inneholder mange gode og riktige, mål, strategier og tiltak.

Formidling

Fartøyvern sentrene beklager at planen ikke legger opp til at Riksantikvaren skal støtte formidlingstiltak ut over dagens nivå. Sentrene mener de har en viktig formidlingsfunksjon.

Riksantikvarens merknad:

I følge retningslinjene kan RA prioritere fartøy som har formidlingspotensiale, men RAs tilskuddsmidlene skal gå til antikvarisk vern. Formidling av fartøyene ivaretas best av eierne. Formidlingsoppgaver ved sentrene støttes bl.a. gjennom tilskudd fra KUD.

Håndverkskompetanse

Sentrene mener det er positivt at planen skisserer strategier og målsettinger for å ivareta håndverkskompetansen og mener at sentrene bør ha en rolle i dette arbeidet.

Riksantikvarens merknad:

RA samtykker, men peker på at det også fins mye viktig kompetanse hos i den tradisjonelle reparasjons- og verftsindustrien.

Arbeid på utenlandske verft

Sentrene peker på at RA ønsker å støtte istandsetting ved norske verft.

Riksantikvarens merknad:

Punktet om norske verft bortfaller, da RA pga EØS-reglene ikke har anledning til å styre hvilke verft fartøyene ønsker å benytte. RA kan bare stille krav til materialbruk, utføring og kvalitet på arbeidet.

Organisering av sentrene

Sentrene peker på at de er selvstendige enheter og ikke halvoffentlige institusjoner. Likevel vil sentrene at planen skal presisere at de er ikke-kommersielle stiftelser organisert og finansiert på samme måte som museer og at de offentlige nivåene må samarbeide om å videreutvikle sentrene.

Riksantikvarens merknad:

Det må skilles mellom sentrenes organisering og deres oppgaver innen fartøyvernet. RA gir direkte tilskudd til dokumentasjonsarbeidet og investeringer i anlegg og utstyr ved sentrene slik at dette ikke skal belastes oppdragene ved sentrene. Dette skal sette sentrene i stand til å tilby antikvarisk istandsetting av fartøy til konkurransedyktige priser.

Styring av oppdrag

Sentrene peker på at tradisjonelt håndverk kan bare sikres gjennom kontinuerlig utøving av disse, og at oppdrag på den vernede flåten derfor bør styres til sentrene.

Riksantikvarens merknad:

Det er riktig at håndverk må utøves for å kunne sikres, men denne kunnskapen fins ikke bare ved sentrene. Kanalisering av oppdrag til sentrene vil være både lovstridig og bidra til å fjerne grunnlaget for den håndverkskompetansen som i dag fins i distriktene. Da blir det også illusorisk å kreve at sentrene skal være konkurransedyktige. RA mener at den samlede kompetansen opprettholdes best ved at det stilles strenge krav til utføring og kvalitet uansett hvem som utfører oppdraget.

Opplagsplass for fartøy

Sentrene mener det er problematisk å skulle skaffe opplagsplass for fartøy med kulturhistorisk verdi og mener at dette må forutsette at lokale reguleringsbestemmelser ikke er til hinder for dette.

Riksantikvarens merknad:

RA er innforstått med plankravet.

Forutsigbare rammevilkår

Sentrene mener det er positivt at RA legger opp til mer forutsigbare rammevilkår og at en planmessig prioritering og gjennomføring vil være til gode for alle parter. Men, et hinder for dette er at det ikke kan bevilges for mer enn ett år om gangen. Sentrene mener at det for spesielle fartøy bør kunne bevilges til hele prosjektet med årlige utbetalinger i prosjektperioden.

Riksantikvarens merknad:

Nåværende tilskuddsordning tillater ikke at RA binder seg for mer enn 2 år. Men, det er ikke nødvendigvis ”spesielle fartøy” som viser seg å bli de mest kostbare prosjektene, og det har heller ikke vist seg å være mulig for sentrene å overskue total kostnadene med prosjekt som viser seg å bli store. Skal det ha noen hensikt å inngå avtaler av den typen som sentrene etterlyser, så forutsetter dette at sentrene kan gi bindende pristilbud eller forplikte seg til en kostnadsramme.

Små og åpne båter

Sentrene mener at planen bør bruke terminologien ”båter” i stedet for ”fartøy” da lovverket bruker førstnevnte. Sentrene mener videre at båter bør forvaltes i sine hjemmedistrikt og sees i sammenheng med bygningsvernet.

Verneplanen må reflektere dette gjennom å legge vekt på miljøet båtene er en del av. Det bør ikke skilles mellom private eiere og museer som eiere.

Riksantikvarens merknad:

Konteksten båtene inngår i er viktig både for verneverdi og formidling. Når det gjelder utvalg for vern av små og åpne båter finner RA det naturlig å kartlegge hvilke båter som allerede er sikret et faglig vern ved museene. Når det gjelder Riksantikvarens kompetanse er denne i utgangspunktet tilgjengelig for alle kategorier eiere av båter.

Fartøyvernet som fagdisiplin

Sentrene peker på at gjennom å integrere håndverkskunnskap og akademisk kunnskap har spilt en viktig rolle i norsk fartøyvern gjennom den innsikten som dette har skapt. Sentrene peker på at de fortsatt har en viktig rolle å spille gjennom å utvikle denne tilnærmingen.

Riksantikvarens merknad:

RA deler sentrenes oppfatning av at det er viktig å forene den håndverksmessige og akademiske siden av vernearbeidet. Mye har endret seg siden sentrene ble planlagt og RA finner det ønskelig å oppsummere erfaringene og utrede sentrenes rolle i en egen rapport.

9.2.6 ABM-utvikling sitt syn

ABM-utvikling har i flere debatter om verneplanen. ABM-utvikling var del av referansegruppen og leverte også et innspill til det første høringsutkastet som ble sendt referansegruppen. Det er ABM-utviklings siste innspill som tas med her. Innspillet ble mottatt 5.1.2010.

Generelt:

ABM-Utvikling ser det som viktig og positivt at Riksantikvaren tydelig signaliserer et ønske om tettere samarbeid mellom Riksantikvaren, Norsk Håndverksutvikling og ABM-utvikling om opprettholdelse av kompetanse på håndverk innen antikvariske vern av fartøy. Forslaget om sektorovergripende arbeid blir også ansett som veldig viktig sett fra ABM-utviklings ståsted.

ABM-utviklings rolle:

ABM-Utvikling understreker at de ikke har et direkte forvaltningsansvar for båter eid av museene, og mener å ha en annen rolle enn RA i forhold til operativt ansvar i fartøyvernet.

Riksantikvarens merknad:

”Statens senter for arkiv, bibliotek og museum (ABM-utvikling) er en museumsfaglig statsinstitusjon og et rådgivende organ for offentlige myndigheter. ABM-utvikling er underlagt Kulturdepartementet, men arbeider for hele sektoren. Organet har som hovedoppgaver å fremme utvikling og samarbeid mellom museene. De skal bidra til å utforme og gjennomføre den statlige museumspolitikken og forvalte oppgaver som er delegert fra Kulturdepartementet, jf. museumsmeldingen. RA er saklig uenig i ABM-Utviklings rolleforståelse. RA kan vanskelig se at det forefinnes et museumsfaglig skille mellom gjenstander, herunder båter oppbevart på magasin eller landsatt for godt, bygninger og anlegg. Den samlede gjenstandsmassen i museumssektoren er summen av disse, dette er også grunnlaget for all samlingsrapportering som hvert år gjøres til Kulturdepartementet. Slik RA vurderer det er dette et helt klart definert ansvarsområde for museumssektoren. Vi kan følgelig vanskelig se at båter her er i en særstilling, men at de må harmoniseres i forhold til den øvrige museumsmasse og underlegges de samme forvaltningsprosedyrer som i museumssektoren forøvrig.

Register

ABM-Utvikling ser det som svært viktig at båter registreres inn i Askeladden, også musealt eide fartøy. Det er et sterkt ønske om at digitale systemer gjøres konvertible slik at man rasjonaliserer ressursbruken. En rekke museale båter er i dag digitalisert inn i Primus (museenes digitalarkiv) og flere av disse finnes også i arkivsystemet til Digitalt Museum.

Riksantikvarens merknad:

RA støtter at fartøyer må få et felles register. Bruken av Askeladden reiser noen prinsipielle spørsmål da basen pr. i dag kun brukes til fredete objekter. Som kjent er de fleste båter enten med vernestatus eller i musealt eierskap. Kun et lite fåtall (5 fartøy) er fredet etter Kulturminneloven. Dessuten inneholder ikke basen i dag samlinger og bygninger fra museumssektoren, det kan derfor ikke gjøres spesielle unntak for evt. båtsamlinger før et helhetlig grep er gjennomført. Her må mer overordnet og strategisk arbeid gjøres på avgrensning før endelig konklusjon trekkes.

Formidling

ABM-Utvikling mener kulturminneforvaltningen bør ha større fokus på formidling av det enkelte fartøyvernprosjekt. At fartøyvernet har fokus på vern gjennom bruk anføres som bra, men man savner økt formidlingsfokus på for eksempel digitale verktøy.

Riksantikvarens merknad:

Formidling er alltid viktig av kulturminner, også innen fartøyvernet. Av denne grunn er også *vern gjennom bruk* ansett som den beste verneformen og formidling for den typen kulturminner. Dette skaper oppslutning rundt objektene, gir flotte opplevelser, og ikke minst støtter opp om bærebjelken i fartøyvernet, nemlig de frivillige. Vern gjennom bruk er etter RAs oppfatning den verneformen som gir det frivillige mening i bevaringsarbeidet. Å pålegge frivilligheten større formidlingsansvar enn å holde fartøyene seilingsdyktige er RA imidlertid skeptisk til. RA kan prioritere fartøy som har et formidlingspotensial, men gir bare tilskudd til antikvarisk vern av fartøy gjennom statsbudsjett post 74.

Flytende fartøy og fartøy på land

ABM-Utvikling er kritisk til kulturminnevernets forvaltningspraksis der man skiller mellom båter på land og på vann. ABM-utvikling presiserer at man ikke kan se at Kulturminneloven skiller mellom flytende fartøy og fartøy på land som RA gjør i verneplanen, men snarere at dette er et uttrykk for saksbehandlerpraksis hos Riksantikvaren. Videre er man kritisk til at musealt eide fartøy som står på RAs liste over vernede fartøy har fått denne statusen på bakgrunn av bruksformen og ikke eierformen som er den avgjørende faktor for om båten faller inn under museumssektoren eller kulturminneforvaltningen.

Riksantikvarens merknad:

Dagens kulturminneforvaltning for fartøyer basert på verneideologien *vern gjennom bruk*, en verneform som i all hovedsak har vært praksis så lenge dette vernefeltet har ligget under kulturminneforvaltningen. Der målsetningen om bruk enten er vanskelig eller umulig grunnet tilstand, eierskap eller størrelse har RA vært tydelige på at fartøyet må være flytbart for å ligge under kulturminnevernets forvaltningsområde. Bakgrunnet for dette prinsippet ligger blant annet i vår forståelse av grensen mellom anvarsområdet til museumssektoren og kulturminnevernet. RA ser at ABM-utvikling har innvendinger til denne praksisen, noe som forsterkes ved at vernefeltet nå åpner for integrering av små åpne båter. Her er representativitet og grensen mellom sjø satt eller landsatt en utfordring og krevende. I dette grensesnittet må det utvises skjønn i forhold til enkeltobjekter, og det bør utredes nøye hvilken bevaringsform som er best for denne kategorien båter. RA vil likevel befestet at ansvaret for kulturminnevernet må relateres med hovedfokus mot de flytbare båter og fartøyer.

9.2.7 Bergens Sjøfartsmuseum sitt syn

Innspill mottatt av Riksantikvaren 5.1.2010.

Også Bergens Sjøfartsmuseum peker på at planen synliggjør mangelen på forskning som grunnlag for representativitet og tilbyr seg å bidra med kunnskap og ekspertise.

Riksantikvarens merknad:

Riksantikvaren ser frem til at museet bidrar med sine kunnskaper på feltet.

Bruk

Bergens Sjøfartsmuseum mener at det ved utvalg av fartøy for tilskudd må legges vekt på om disse får en fornuftig etterbruk. Offentlig støtte bør gå til fartøy som har et godt økonomisk fundament for drift. Et prinsipp bør være at fartøy som er tilgjengelige for mange vurderes fremfor dem som er tilgjengelige for få.

Riksantikvarens merknad:

Riksantikvarens mandat er å vektlegge kriterier som antikvarisk verdi, lokalt engasjementet samt fartøyenes verdi for lokalmiljøene langs kysten. En vektlegging av fartøyenes forventede driftsøkonomi samt estimering av publikumsoppslutningen ligger utenfor Riksantikvarens normale arbeidsfelt og vil være problematisk å forene med hensynet til fartøyenes antikvariske verdi, representativitet og geografiske fordeling. Prioritering av tilgjengelighet vil kunne medføre en opphopning av prosjekt i sentrale strøk samt avskalling av frivillige.

Fartøyvernsetrene

Museet mener også at fartøyvernsetrene ikke bør være fartøyeiere da setrene kan bli opplagsplass for vernede fartøy. Av samme grunn bør heller ikke setrene skaffe midlertidig opplagsplass for verneverdige fartøy.

Riksantikvarens merknad:

Riksantikvaren ser at fartøyvernsetrenes eierskap kan representere en mer kostnadskreven verneform enn de frivillige organisasjonene. Likevel er det vanskelig å se at behovet for opplagsplass for vernede fartøy kan ivaretas av frivillige. Den type maritime museer som vi finner ellers i Europa, der viktige historiske fartøy bevares ved kai i museenes havner, er helt fraværende i Norge. Så lenge vi ikke har slike institusjoner må behovet for å sikre fartøy som bevares ved kai eller venter på restaurering ivaretas på annen måte.

Fylkeskommunene

Bergens sjøfartsmuseum mener at fylkeskommunale fartøyvernplaner er avhengige av lokale ressurser og oversikt. Museet anbefaler derfor en overordnet tildeling av ressursene og mener Riksantikvaren kan stå for en slik fordeling etter landsomfattende kriterier. Museet mener at prinsippet om offentlige etaters ansvar for egne kulturminner også bør gjelde for fartøy.

Riksantikvarens merknad:

Dersom museet mener at Riksantikvaren skal fordele alle fartøyvernmidler, er dette ikke forenelig med en modell der tilskuddsmyndigheten for den vernede flåten delegeres til fylkeskommunene. Riksantikvarens er enig i at etatsansvaret også bør omfatte fartøy.

9.2.8 Tromsø Universitetsmuseum sitt syn

Innspill mottatt av Riksantikvaren 4.1.2010.

Kunnskap og dokumentasjon

Tromsø museum peker på at planen synliggjør mangelen på forskning som grunnlag for representativitet og vurderinger. Museet vil kunne bidra med kunnskap og ekspertise innen relevante tema og beklager at dette ikke er nevnt i planforslaget.

Det bemerkes også at museal ivaretagelse av båter og båtdele som kildemateriale og formildning har betydning for ettertiden.

Riksantikvarens merknad:

Riksantikvaren finner det positivt at museene vil bidra med sine kunnskaper på feltet.

Representativitet

Tromsø museum kan ikke se at planen diskuterer hvordan etnisitet skal ivaretas som representativitetsfaktor. Museet mener dette hensynet kan ivaretas ved å se på båtens bygge- og brukshistorie. Museet mener også at planen legger for mye vekt på stedstilhørighet, da båtene ofte kan ha en omflakkende historie. Med tanke på situasjonen i Finnmark finner museet det betenkelig dersom frivillighet skal være eneste kriterium og mener verneprosessen må styres mer ut fra representativitet. Vern kan skje som et samarbeid mellom museer og fylkeskommunen.

Riksantikvarens merknad:

Riksantikvaren er enig i at hensynet til etnisitet kan ivaretas gjennom å vektlegge bygge- og brukshistorien. Et fartøy søkes alltid bevart i som det var i en nærmere angitt periode av sin historie. Når det gjelder stedstilhørighet tar Riksantikvaren utgangspunkt i hvor fartøyet var hjemmehørende i den aktuelle perioden. Frivillighet er ikke enerådende som kriterium for vern og en rekke museumseide fartøy har vernestatus. På samme måte som ellers i landet står museene i Finnmark helt fritt til å initiere vern av fartøy som de finner sentrale for den regionale historien.

Små åpne båter

Tromsø museum mener at det haster med å synliggjøre mindre båter fordi disse er fraværende innen fartøyvernet. Båtene og deres kulturmiljøer bør kartlegges, noe som samtidig vil gi kunnskap om etnisk variasjon og følgelig gjøre det mulig å foreta utvalg på dette grunnlag. Museet peker også på at ingen mindre båter brukt i innlandet er fredet, og at kunnskap om slike båter er fraværende i Tromsø universitets faglige program innen arkeologi.

Riksantikvarens merknad:

Det er riktig at små åpne båter har vært fraværende innen Riksantikvarens arbeidsfelt. Det er likevel slik at tradisjonsbåter er den kategori fartøy som det har vært forsket mest og lengst på og at museene har samlet inn og dokumentert slike båter i mer enn 100 år. Det betyr ikke at Riksantikvaren anser dette feltet som ferdig. Et viktig arbeid gjenstår med å skaffe oversikt over alle bevarte og dokumenterte båter som et grunnlag for videre vern og dokumentasjon. Når det gjelder båter som er arkeologiske funn/gjenstander sorterer ikke disse under Riksantikvarens fartøyvern, men kan figurere i oversikten over fartøy som er tatt vare på.

9.2.9 Nasjonalt nettverk for fiskerihistorie og kystkultur sitt syn

Til tross for at nasjonalt nettverk for fiskerihistorie og kystkultur ikke var del av referansegruppen eller fikk førstestutakstet til høring, hadde de skaffet seg et eksemplar hvorpå de ønsket å gi sin uttale. Deler av innspillet er skrevet uten at nettet har tatt del i diskusjonene i forkant. Riksantikvaren mottok innspillet 1.11.2009.

Generelt:

Nasjonalt nettverk for fiskerihistorie og kystkultur med tilsammen 20 museer som medlemmer har gitt følgende felles høringsuttalelse til Riksantikvaren:

Små tradisjonsbåter

Det er positivt at størrelsesbegrepet og fravær av dekk ikke lenger skal være et formelt hinder i fartøyvernet. Det er viktig at både små og åpne båter kan ivaretas på lik linje med større, dekkede fartøy. Der ser imidlertid ut til at innholdet i bevaringsstrategien ikke er nevneverdig utfordret gjennom planen, til tross for denne formelle endringen. De åpne båtene tas ikke med ut fra sine egne forutsetninger, men bedømmes ut fra tradisjonene innen bevaring av fartøy.

Riksantikvarens merknad:

RA tar til etterretning at nettverket ikke finner bevaringsstrategien for små åpne båter utfordret godt nok i verneplanen. Implementeringen av denne kategorier båter i kulturminneforvaltningen krever et overordnet strategisk arbeid og samarbeid med museumssektoren og andre samarbeidspartnere, dette er et arbeid som må følge handlingsplanen 2010-2014.

Vernebegrepet

Vernebegrepet i rapporten tar utgangspunkt i autentisitet. Å ivareta fartøy i bruk gir et godt utgangspunkt for å bevare symbolske aspekt, kunnskap om vedlikehold og bruk, men som det presiseres i rapporten har fartøy i utgangspunktet en kort livssyklus. Vern gjennom bruk er ingen god måte å bevare kildeverdi på. En verneplan som tar sikte på ivaretagelse av spesielt verneverdige fartøy kan ikke utelate å diskutere landsetting av disse fartøyene. Vi kan ikke risikere at vi restaurerer i stykker de siste referanseeksemplarene. En fri analyse som er ute etter en helhetlig strategi for å bevare både fartøyenes kildeverdi, den immaterielle kulturarven i form av bygging, vedlikehold og bruk må sette kopibyging og landsetting i fokus og diskutere dette som reelle alternativer. Vi ber om at dette grepet vil bli bedre ivaretatt i planen fram mot ferdigstilling. Aktiviteten i fartøyvernet følger pengene, og i dag bevilges det i hovedsak penger til restaurering. For å få til endringer her trengs det et godt samarbeid mellom museene og det tradisjonelle fartøyvernet. I dag blir alt for mange viktige referansefartøyer restaurert i stykker. Antikvariske prinsipper som er overtatt fra forvaltningen av faste kulturminner egner seg dårlig for fartøyvern, hvis vi etterspør bevaring av kildeverdi. Rapporten har heller ingen grep om systematisk bevaring av utskiftede deler.

Riksantikvarens merknad:

RA er tydelige på at fartøyvernet er fundert på vernefilosofien *vern gjennom bruk*. RA registrerer at museumssektoren er uenig i denne tilnærmingen. Nettverkets syn reflekteres ved *bevaring gjennom konservering*, altså en annen vernefaglig tilnærming. Innspillet illustrerer på en god måte hvorfor det skal være et skille mellom forvaltningspraksis og ansvar innen kulturminnevernet og museumssektoren. RA er tydelige på at vår forvaltning skal holde seg til båter til vanns, dette sier da også noe om bevaringsformen til de vernede fartøyene, jf. St.meld. nr. 16 (2004 – 2005) *Leve med kulturminner*.

Fartøyvernbegrepet

Slik fartøyvernbegrepet er presisert i verneplanen gjelder det fartøy i bruk, og dermed båter som i hovedsak ligger på vannet. Dette er et dårlig utgangspunkt, hvis de små båtene skal inkluderes reelt, og ikke bare på papiret. Ved å se på ansvarsfordelingen mellom museene og kulturminnevernet ser en to ulike funksjoner. Museene kan i hovedsak ta båter ut av sin kontekst og magasinere disse på en trygg måte, eller legge båtene i naust i friluftsmuseer. Vi kan på denne måten bevare kildeverdien langsiktig, vi kan formidle, og vi kan bevare en rekke ulike autentisiteter. Riksantikvaren kan på sin side verne eller frede båter in situ (ref vikingskipene).

Riksantikvarens merknad:

Vern gjennom bruk eller konservering er en evig fagdiskusjon der autentisitetsbegrepet stadig utfordres. Innen kulturminnevernet er det lange tradisjoner for vern gjennom bruk, der virkemidlene i forhold til antikvarisk istandsetting er avgjørende for autentisitetshensynet. Materialvalg, dokumentasjon, håndverkskompetanse etc. avgjør om kildeverdien i objektet opprettholdes – ikke nødvendigvis materialektheten i objektet. RA tar til etterretning nettverkets skepsis til vern gjennom bruk, men anfører på generelt grunnlag at kopibyging ikke er et alternativ til konservering i vår forvaltning. Særlig store fartøyer ville blitt en uoverkommelig oppgave å løse i denne sammenheng, sertifisering en umulighet jf. Sjøfartsdirektoratets regelverk. Så lenge verneinstituttet fokuserer vern gjennom bruk (til vanns ved kai) må båten tilfredsstillende visse tekniske krav for å holde seg sjødyktig. Graden av istandsetting vil selvfølgelig følge bruken, men skal et fartøy konserveres fullt ut må den på land og dermed inn i en annen portefølje.

Register

Registre for båter og langsiktige planer må samordnes. Vi ber om at dette blir bedre inkludert i fartøyvernplanen og at museene trekkes direkte inn i dette arbeidet.

Riksantikvarens merknad:

RA støtter at det ligger en stor utfordring i å samordne av registre og digitale verktøy mellom kulturminnevernet og museumssektoren.

Ordbruk

Å endre ordbruken til båt kunne kanskje bidratt til å frigjøre synet og se hele feltet mer prinsipielt, ut fra å bevare kildeverdi på tvers av institusjoner og tradisjoner.

Riksantikvarens merknad:

Nettverket ønsker endring av dagens begrepsbruk knyttet fartøyvern. RA anfører at dette begrepet har slått sterk rot i vernefeltet og har til dels også blitt en terminologi i Sverige og Danmark. RA har forståelse for synspunktet, men ønsker en konservativ holdning her og beholder begrepet i sin nåværende form.

9.2.9 Båtbygger Kai Linde sitt syn

Båtbygger Kai Linde tok kontakt med Riksantikvaren og ønsket å få planen til høring. Riksantikvaren mottok Lindes innspill 2.1. 2010.

Kopibygging:

Ser i utkast til fartøyvernplanen at Riksantikvaren ikke vil verne en kopibyggd farkost. Dette er forståelig. Men at riksantikvaren ikke ser kopibygging som sitt ansvarsområde og skyver dette på andre instanser er synd. Da er utfordringen å komme til et samarbeid og mitt foreslag er følgende: Riksantikvaren formidler støtte også til kopibygging og dokumentasjon, forutsatt at originalen blir tatt vare på land. Her må ABM-utvikling og museumsvesenet være samarbeidspartner. Norsk Håndverksutvikling (er det de som har ansvar for immateriell kulturarv?) må også være med og formaliserer kunnskapsoverføring og formidling.”

Riksantikvarens merknad:

Riksantikvaren gir støtte til antikvarisk vern og støtter i hovedsak ikke kopibygging – verken når det gjelder landbaserte kulturminner eller båter. Kopibygging anses av Riksantikvaren som viktig for ivaretagelse av håndverket, men det er i hovedsak Norsk Håndverksutvikling som ligger under Kulturdepartementet som har ansvar for såkalte ”verneverdige fag”. Det er viktig at de ser sitt ansvar på dette feltet. Riksantikvaren ønsker velkommen et samarbeid om ivaretagelse av håndverkskompetansen men kan ikke påta seg dette ansvaret alene.

9.2.10 Båtbygger Kjell Magnus Økland sitt syn

Båtbygger Kjell Magnus Økland ønsket å gi sin uttale til planen. Riksantikvaren mottok Øklands innspill 3.1. 2010 med referanse til artikkel.

Innspill til planen er skrevet i Bladet Kysten (mars 2009) om den kompetente *båtbrukeren*.

Økland mener man ikke bare må ta vare på båten, men også kunnskapspersonen, håndverkeren og båtbyggeren. Mener man ikke har vernet helheten rundt båten før man også har opparbeidet institusjonaliserte ordninger som tar vare på kompetansen/kunnskapen som båtbrukeren representerer. Ønsker at hans innspill i Bladet Kysten blir lest i forbindelse med høringen og en vurdering av om båtbrukeren som tema hører med til det videre arbeidet med fartøyvernplanen eller om det hører under et annet ansvarsområde i kulturminnevernet. Kritiserer også Forbundet KYSEN for å ha uteglemt *båtbrukeren* i sitt innspill til planen.

Riksantikvarens merknad:

Riksantikvaren ser det som viktig at opplevelse og kunnskap om bruk av kulturminnene ligger til grunn for vern av kulturminnene. Det er imidlertid ikke mulig å belyse alle sider av båtbruk i en verneplan som skal finne løsninger på hvordan man skal kunne ivareta et representativt utvalg fartøy for fremtiden, jf. bestillingen i Soria-Moria-erklæringen.





REIGN