



Innspill til stortingsmelding om kulturminnevern

Fra Fartøyvernssentrene's Fellestråd, 31. januar 2019

Fartøyvernssentrene's Fellestråd

Fartøyvernssentrene's Fellestråd (FF) er et samarbeidsorgan for de tre nasjonale fartøyvernssentrene: *Nordnorsk fartøyvernssenter og båtmuseum, Bredalsholmen dokk og fartøyvernssenter, Hardanger fartøyvernssenter.*

En redegjørelse for innspillene vi ønsker at tas opp i forbindelse med utarbeidelse av ny kulturminnemelding følger etter punktene våre.

Våre innspill til ny kulturminnemelding:

- **Samfunnsmessige og økonomiske ringvirkninger av kulturminnevern synliggjøres i stortingsmeldingen. Riksantikvaren burde hatt større ressurser til å skaffe fram kunnskap om kulturminnevern som kan brukes samfunnsmessig og politisk.**
- **Overordna mål er i dag bl.a. at et representativt utvalg kulturminner og kulturmiljø skal være vedtaksfredet innen 2020 og at fredede bygninger, anlegg og fartøy skal ha et ordinært vedlikeholds nivå innen 2020. På fartøyvernfeltet må disse målsetningene videreføres ettersom målene ikke er nådd.**
- **Bevaringsprogrammet for fartøy må videreføres ettersom målene ikke er nådd. Det bør muligens omformuleres i tråd med andre rammer og mål for vernefeltet.**
- **Nasjonale verneplaner vil bli enda viktigere med regional forvaltning. Det bør til enhver tid foreligge en nasjonal verneplan for fartøy.**
- **Kulturminneverdiene som legges til grunn for vurdering av kulturminner bør revideres for å ta opp i seg et dynamisk kulturbegrep og immaterielle verdier knyttet til bruk og restaurering.**
- **FF mener det er grunn til å se på om forvaltningen i større grad kan fange opp de fartøyene som ikke er vernet etter antikvariske retningslinjer, men som likevel har en samfunnsmessig status som kulturminner og som genererer stor aktivitet og interesse.**
- **FF mener det er grunn til å analysere tapte fartøy de siste 15 år for å legge en egen strategi mot å unngå tap av flytende kulturminner.**
- **Stortingsmeldingen bør drøfte strategier for å sikre historiske kvaliteter i kystsonen og i kystlandskapet. På dette feltet trengs det en sektorovergripende forvaltning.**
- **Tilsagn fra Riksantikvaren gis innenfor et kalenderår. Store og komplekse prosjekt risikerer å stoppe opp i perioden desember-mars på grunn av utbetalingspraksis og søknadsbehandling. Forvaltningen av flerårige prosjekter bør evalueres og revideres med sikte på å skape forutsigbarhet, lavere kostnader og kortere prosjekter.**

- Tiltak for vern av immateriell kulturarv bør utvikles i den nye stortingsmeldingen. Informasjon, analyser og forskning omkring fartøyvern bør ha som mål å nå nye grupper med kunnskap om fartøyvern.
- Stortingsmeldingen bør analysere museer som eier av vernede og freda fartøy med mål om å bidra til at museer kan bli bedre forvaltere av fartøy.
- FF mener stortingsmeldingen bør bygge opp under fartøyvernssentrene som læringsarenaer, særlig knyttet til det å føre videre tradisjonshandverk samt etter- og videreutdanning.
- FF håper at stortingsmeldingen vil være åpen for en eksperimenterende holdning til digitale verktøy.
- Tradisjonshandverkere rekrutteres ofte fra gruppen unge voksne. Da må det være mulig å bygge på eller ta ny fagutdanning for disse fagene, uavhengig om «skoleretten» allerede er benyttet. Nasjonale sentre for utdanning av tradisjonshandverkere vil være et virkemiddel for rekruttering til tradisjonshandverk.
- Tiltak for å få disiplinen fartøyvern inn i høyere utdanning på linje med øvrige kulturminnefag.
- Vern av fartøy under endrede klimatiske forhold, og annen bruk enn de er bygd for, er krevende og krever ny kunnskap og tiltak.
- FF mener at stortingsmeldingen bør framheve vedlikehold av fartøy som et satsingsområde, både når det gjelder kunnskapsbygging, opplæring og finansiering. Konstruktive tiltak som ventilasjon, vernebygg, tildekk osv. bør inngå i dette.

Fartøyvernets egenart

Vern av flytende kulturminner er en forholdsvis ung vernedisiplin og krever fortsatt innsats og utvikling. Den mangler langt på vei en akademisk forankring og er preget av praksis, vern gjennom bruk og stor frivillig innsats. Den frivillige innsatsen omfatter både drift, vedlikehold og restaurering. Samtidig er det et stort behov for fagarbeidere og anlegg som slipper, dokker osv. Denne materielle og immaterielle infrastrukturen består i høy grad av de tre nasjonale fartøyvernssentra og en rekke små og mellomstore bedrifter som kan utføre arbeid på fartøyene.

Fartøyene er svært utsatt for rust, råte og andre nedbrytende faktorer som følge av klimatiske påkjenninger. Fartøy som ikke settes i stand og vedlikeholdes kan på forholdsvis få år gå tapt. Et fartøy som er satt i stand til vedlikeholds nivå må vedlikeholdes for at ikke reparasjonsbehov skal oppstå etter få år. Vern av fartøy er slik sett en kontinuerlig prosess. Det har også vist seg at fartøy ikke uten videre kan berges ved å settes på land. Forfall som er påbegynt vil fortsette, og i mange tilfeller vil det frivillige engasjementet omkring forsvinne.

Fartøyvernets prosessuelle karakter understreker behovet for kunnskap, kompetanse og infrastruktur. Dette gjelder både drift, vedlikehold, reparasjon og restaurering. Til grunn for alle større tiltak skal det ligge til grunn beskrivelser som dokumenterer løsninger slik at en ikke risikerer å forandre, og dermed svekke, fartøyets historiske verdier.

Mye av kompetansen i den frivillige delen av fartøyvernet hviler på mennesker som har bakgrunn i maritime næring, som sjøfolk osv.

I den profesjonelle delen av fartøyvernet utgjør fartøyvernssentrene en viktig del. Her blir det gitt opplæring og utdanning gjennom lærlingeordningen, det skjer faglig utvikling gjennom dokumentasjon og forskning, og opplæring gjennom kurs, faktaark m.m. Det er ingen utdanningvei til fartøyvern innen akademiske fag. For handverkere er det få tilbud om videregående opplæring og

ingen tilbud om formell videreutdanning. Mye hviler altså på fartøyvernssentrene og andre verft og båtbyggerier sin videreføring av kompetanse.

Forvaltningen av vernefeltet

Fartøyvern forvaltes av Riksantikvaren og skal fra 2020 delvis overføres til regionalt nivå. Pr. i dag er det store forskjeller på fylkeskommunene og i forvaltningen av fartøyvern. Dette vil trolig endre seg i løpet av den nærmeste tiden, men en vil trolig kunne se noen ulikheter også i framtida ettersom det blir underlagt politisk prioritering og styring i regionene. Fra flere hold er det uttrykt bekymring for kompetansen og interessen i enkelte av regionene.

Store nasjonale prosjekt skal ifølge plandokumenter fortsatt forvaltes av Riksantikvaren. Det er viktig å evaluere Riksantikvaren sin nasjonale funksjon før 2025 for å få et godt «steg 2» av oppgaveoverføringen til regionene.

Fartøyvernfeltet har hatt nasjonale verneplaner siden vernefeltet fikk «styrefart» på 1990-tallet. Men pr. i dag er det ingen gjeldende verneplan. For å få gjort samla og overordna vurderinger og prioriteringer er det viktig med en nasjonal verneplan. Vi ser for oss at regionene kommer til å legge ulike prioriteringer til grunn for sin forvaltning, noe som også er en grunnleggende forutsetning for hele reformen. Men da er det en stor fordel å ha en overordna plan som kan bidra til å gi hele vernefeltet en felles retning. Dette er ikke minst viktig fordi fartøyvern som politikkområde er svakt utviklet. Videre er det andre instanser, som f.eks. Sjøfartsdirektoratet som setter rammer for fartøyvern. Fartøyvern inngår i museumssektoren, reiseliv, planlegging av kystsonen, havneutvikling osv. En kan ikke forvente at regional forvaltning vil ha mulighet til å involvere seg sterkt i slike overordna føringer for fartøyvern.

Mange restaureringsprosjekt er store og komplekse prosjekt som går over flere år. I mange av disse er profesjonelle aktører, verksteder, verft og fartøyvernssentre, involvert. Ofte i en kombinasjon med frivillig innsats fra eiernes side. Tilsagn fra Riksantikvaren gis for ett år, noe som innebærer at en må planlegge store prosjekt for ett år om gangen. Tilskudd tildeles etter behandling i løpet av første kvartal, og siste utbetaling skal skje i slutten av november. Det betyr i praksis en periode med arbeid i perioden mars-desember. Dette fordyrer prosjektene, samtidig som det forlenger prosjektperioden og skaper store utfordringer for båtbyggerier og verft ved at fartøyene opptar plass på slipper eller tørrdokker mens det ventes på neste års tilskudd, og uten mulighet for å ta inn andre oppdrag i denne perioden. Bruk av forhåndstilsagn kan i noen grad bøte på dette problemet, og blir til en viss grad også brukt for å holde kontinuiteten gjennom perioden desember-mars. Men dette er ikke tilstrekkelig, da vi hvert år ser at restaureringsprosjekt stopper opp og ligger uten aktivitet gjennom vinteren.

Utfordringer de neste 15 årene

Politikk

Kulturminnevern er utgiftsposter på statsbudsjett og andre offentlige budsjett. Men i mange tilfeller er støtte til kulturminner bidrag til verdiskaping. Hvor stor denne verdiskapingen er innenfor ulike deler av kulturminnevernet burde vært dokumentert og løftet fram i stortingsmeldingen. **Om mulig bør samfunnsmessige og økonomiske ringvirkninger av kulturminnevern synliggjøres i stortingsmeldingen. Riksantikvaren burde hatt større ressurser til å skaffe fram kunnskap om kulturminnevern som kan brukes samfunnsmessig og politisk.**

Nordnorsk fartøyvernssenter og båtmuseum, 9470 Gratangen. Tlf. 7702 0370.

Hardanger fartøyvernssenter, 5600 Norheimsund. Tlf. 4747 9839.

Bredalsholmen dokk og fartøyvernssenter, 4623 Kristiansand. Tlf. 3860 1050.

Fartøyvernssentrenes Fellestråd (FF) er et samarbeidsorgan for de tre nasjonale fartøyvernssentrene. Samarbeidet har som mål å utvikle og heve det faglige nivået på fartøyvernet i Norge.

Forvaltning

Overordna mål er i dag bl.a. at et representativt utvalg kulturminner og kulturmiljø skal være vedtaksfredet innen 2020 og at fredede bygninger, anlegg og fartøy skal ha et ordinært vedlikeholds nivå innen 2020. **På fartøyvernfeltet må disse målsetningene videreføres ettersom målene ikke er nådd.**

Bevaringsprogrammet for fartøy har som mål å sikre at fartøy som er freda og et representativt utvalg fartøy, som har avtale med Riksantikvaren om vern, har et normalt vedlikeholds nivå innen 2020. **Bevaringsprogrammet for fartøy må videreføres ettersom målene ikke er nådd. Det bør muligens omformuleres i tråd med andre rammer og mål for vernefeltet.**

Nasjonale verneplaner vil bli enda viktigere med regional forvaltning. Det bør til enhver tid foreligge en nasjonal verneplan for fartøy.

Av kulturminneverdiene som legges til grunn for vurdering av hvilke fartøy som skal sikres varig vern gjennom fredning er det representativitet som er den viktigste. Samtidig er fartøyvern preget av at det er eierne av fartøyene som er de viktigste ressursene i det prosessuelle vernet. Det er eierne som avgjør hvilke fartøy som skal velges ut og vernes. I tråd med Faro-konvensjonen bør dette få en større betydning i forvaltningen. Parallelt har vi Unesco-konvensjonen om immateriell kulturarv. Denne forvaltes av en annen sektor (Kulturdepartementet) enn kulturminnevern, noe som i seg selv kan være utfordrende.

Kulturminneforvaltningen har fortsatt en verktøykasse som i hovedsak er rettet mot forvaltning av *objektet* og ikke *de som verner objektet*. Prinsippet om prosessuell autentisitet hjelper på denne situasjonen. Med flere regionale stemmer inn i vernefeltet vil dette trolig endre seg, og utfordre prinsippet om representativitet. FF mener ikke at det er noe galt med prinsippet om representativitet, men mener at det er viktig å ha en gjennomgang av kulturminneverdiene slik at også de immaterielle sidene ved kulturminnene kommer sterkere fram.

Mange fartøy er komplekse kulturminner som bidrar til å opprettholde og videreføre en rekke fag, teknikker og tradisjoner. Denne immaterielle kompleksiteten er nødvendig for å kunne bevare fartøyene gjennom bruk. **Kulturminneverdiene som legges til grunn for vurdering av kulturminner bør revideres for å ta opp i seg et dynamisk kulturbegrep og immaterielle verdier knyttet til bruk og restaurering.**

I Norge har vi i dag to klasser i fartøyvernet: Freda og vernede fartøy. Denne inndelingen fanger ikke opp de fartøyene som oppfattes som kulturminner av «folket», men ikke følger de antikvariske retningslinjene i vernet. Det kan ligge store kulturminneverdier i denne underskogen som det vil være interessant å registrere og dokumentere. Oppfatningen av hva som skal listeføres som kulturminner vil muligens endres når regionene i større grad skal overta forvaltningen. **FF mener det er grunn til å se på om forvaltningen i større grad kan fange opp de fartøyene som ikke er vernet etter antikvariske retningslinjer, men som likevel har en samfunnsmessig status som kulturminner og som genererer stor aktivitet og interesse.** Dette vil også bidra til å konkretisere satsingen på frivillighet og immateriell kulturarv, og til å løfte fram fartøy og båter som ikke oppfattes som interessante for Riksantikvarens forvaltning.

Tap av fartøy som kulturminner skjer og vil skje i framtida. Det er om å gjøre å begrense dette tapet. **FF mener det er grunn til å analysere tapte fartøy de siste 15 år for å legge en egen strategi mot å unngå tap av flytende kulturminner.**

Kaier, sjøhus og annen bebyggelse og infrastruktur på land er deler av den historiske sammenhengen til fartøyene og båtene. Fartøy er avhengig av kaiplass. Arealer som ligger mot sjøen har blitt utsatt for store endringer de siste årene. Dette presset er en stor utfordring for hele kulturminnevernet, inkludert fartøyvern. **Stortingsmeldingen bør drøfte strategier for å sikre historiske kvaliteter i kystsonen og i kystlandskapet. På dette feltet trengs det en sektorovergripende forvaltning.**

Tilsagn fra Riksantikvaren gis innenfor et kalenderår. Ettersom store og komplekse prosjekt risikerer å stoppe opp i perioden desember-mars på grunn av utbetalingspraksis og søknadsbehandling, er det grunn til å se på andre muligheter for å gi støtte til prosjekt som går over flere år. Dette vil muligens endres med regional forvaltning, men her er det viktig å se på hvordan dette problemet kan løses for forvaltningen som helhet. **Forvaltningen av flerårige prosjekter bør evalueres og revideres med sikte på å skape forutsigbarhet, lavere kostnader og kortere prosjekter.**

Kompetanse

Når fartøy vernes gjennom bruk og drift er hviler mye av det prosessuelle vernet på den kompetansen som fartøyeierne har. I kommende år kan vi vente oss at kompetansen knyttet til vedlikehold vil gå ned som en følge av at handverksfagene har lavere rekruttering og det blir stadig færre frivillige som har bakgrunn i maritime næringer. Pr i dag er det få virkemidler å bruke for å verne immateriell kulturarv. **Tiltak for vern av immateriell kulturarv bør utvikles i den nye stortingsmeldingen. Informasjon, analyser og forskning omkring fartøyvern bør ha som mål å nå nye grupper med kunnskap om fartøyvern.**

Riksantikvaren nevner stadig at museer ikke er gode nok forvaltere av fartøy som flytende kulturminner. Mange museer eier fartøy. **Stortingsmeldingen bør analysere museer som eier av vernede og freda fartøy med mål om å bidra til at museer kan bli bedre forvaltere av fartøy.**

Fartøyvernssentrene er viktige arenaer for videreføring av handverkskunnskap. Dette er understreket i Riksantikvarens evaluering av fartøyvernssentrene i 2018. Fartøyvernssentrene fungerer som læringsarenaer, og dette kan utvikles videre i forhold til etter- og videreutdanning for tradisjonshandverkere. **FF mener stortingsmeldingen bør bygge opp under fartøyvernssentrene som læringsarenaer, særlig knyttet til det å føre videre tradisjonshandverk samt etter- og videreutdanning.**

Digital formidling, digitale dokumentasjonsverktøy og sosiale medier skaper nye muligheter og utfordringer. Her er det viktig å utforske, prøve seg fram og finne ut hva som har ønsket effekt. **FF håper at stortingsmeldingen vil være åpen for en eksperimenterende holdning til digitale verktøy.**

Vern, vedlikehold og restaurering av kulturminner krever fagfolk og dyktige fagarbeidere. Kulturminnepolitikken krever innsats over flere sektorer, ikke minst utdanningssektoren. For ivaretagelse av mange kulturminner er ulike tradisjonshandverk helt sentrale. Det er stor mangel på fagarbeidere i «smale handverk». Da må det trolig nye ordninger og statlig ansvar til for å sikre kvalitet i opplæringen og rekruttering til fagene. Her viser vi bla til utredningen fra Yrkesfaglig utvalg for immateriell kulturarv og verneverdige fag fra 2016, ledet av Kirsti Kolle Grøndahl; «*Lenge leve tradisjonshåndverket!*» Her vil vi fremheve kapittel 4, 6 og 7.

Tradisjonshandverkere rekrutteres oftere fra gruppen unge voksne. Da må det være mulig å bygge på eller ta ny fagutdanning for disse fagene, uavhengig om «skoleretten» allerede er benyttet. Nasjonale sentre for utdanning av tradisjonshandverkere vil være et virkemiddel for rekruttering av ungdom til tradisjonshandverk.

Videre kreves tiltak for å få disiplinen fartøyvern inn i høyere utdanning på linje med øvrige kulturminnefag.

Klima

Klimaendringer skaper vedlikeholds- og sikringsutfordringer for fartøy som for de fleste andre kulturminner. Et klima som blir varmere, villere og våtere gir økt utbredelse av råtesopp, sikringsproblemer i havner, problemer med oppsprekking av treverk under ekstrem tørke, forsuring av havet m.m. Dette kommer i tillegg til at fartøyene er bygd for kontinuerlig bruk og daglig vedlikehold. I vernesammenheng er vedlikehold og tilsyn ofte redusert. Løsninger som fungerte da fartøyene var i full drift fungerer ikke like godt når fartøyene brukes for det meste i sommerhalvåret osv. Pr. i dag finnes det lite dokumentert kunnskap om forholdet mellom klimapåvirkninger, materialkunnskap, inneklima i fartøyene osv. **Vern av fartøy under endrede klimatiske forhold, og annen bruk enn de er bygd for, er krevende og krever ny kunnskap og tiltak.**

Godt vedlikehold er avgjørende for at fartøyene skal opprettholde sikkerhetsnivå og for å unngå store og kostbare istandsetninger. Fartøyvernssentrene og Norsk forening for fartøyvern driver en viss kursvirksomhet overfor fartøyeierne for å spre kunnskap om vedlikehold. I tråd med det som står over er det også behov for ny kunnskap på dette feltet. Fartøyvernssentrene og fartøyene i seg selv er gode arenaer for å drive opplæring. FF mener også det er viktig å drive aktiv vedlikeholdsoppfølging, særlig på fartøy som nylig har gjennomgått større restaureringsarbeid. **FF mener at stortingsmeldingen bør framheve vedlikehold av fartøy som et satsingsområde, både når det gjelder kunnskapsbygging, opplæring og finansiering. Konstruktive tiltak som ventilasjon, vernebygg, tildekk osv. bør inngå i dette.**

FF takker for muligheten til å komme med innspill til dette viktige arbeidet. Vi håper at innspillene våre kan være nyttige og blir tatt med videre i departementets arbeidet med stortingsmeldingen om kulturminnevern.

Med hilsen

Nordnorsk fartøyvernssenter og båtmuseum v/Terje Flaaten-Stokkan

Bredalsholmen dokk og fartøyvernssenter v/Jon Helge Aas

Hardanger fartøyvernssenter, avd. ved Hardanger og Voss museum v/Åsmund Kristiansen