



## Fartøyvernssentrene Fellesråd

### Innspel til arbeidet med ny lov om kulturmiljø

#### Frå **Fartøyvernssentrene Fellesråd** 31. januar 2023

*Utfordringa frå utvalet som arbeider med lova er følgjande:*

- *Kva fungerer bra og kva er dei største utfordringane ved dagens kulturminnelov, sett frå dykkar ståstad?*
- *Har de forslag til korleis desse utfordringane kan løysast i ein ny kulturmiljølov?*

Fartøyvernssentrene Fellesråd (FF) takkar for invitasjonen til å bidra med innspel til ny lov om kulturmiljø. Fellesrådet representerer dei tre nasjonale fartøyvernssentra; Nordnorsk fartøyvernssenter og båtmuseum i Troms og Finnmark, Hardanger fartøyvernssenter i Vestland og Bredalsholmen dokk og fartøyvernssenter i Agder.

«Kulturmiljømeldinga» Meld. St. 16 (2019-2020) *Nye mål i kulturmiljøpolitikken. Engasjement, bærekraft og mangfold* representerer eit skifte i politikken omkring kulturminne og kulturmiljø, og vi håper at det vil komme endringar i lova som følgje av den nye politikken. Den nye politikken inneber ei utviding av perspektivet, frå å ha størst merksemd på vern av det enkelte kulturminnet «til å fokusere på menneskene og kulturmiljøets betydning for *samfunnet* i et langsiktig perspektiv» (s. 21, vår utheving). Det er eit nasjonalt mål at folk skal kunne engasjere seg i kulturarv: «Alle skal ha mulighet til å engasjere seg og ta ansvar for kulturmiljø» (s. 35). Deltaking, demokrati, frivillig innsats, medverknad, tilgjenge, formidling, handverkskompetanse, rådgivingstenester. Dette er stikkord under overskrifta «engasjement».

Engasjement er ein naudsynt føresetnad for kulturmiljøvernet. Vern av kulturarv krev ressursar, og nokre av desse ressursane ligg hos dei frivillige som engasjerer seg, nokre ligg hos handverkarane, nokre kjem frå rådgivingstenester og nokre kjem frå forvaltinga i form av kompetanse. Det politiske bidraget er pengar til å setje politikken ut i livet og juridiske rammer.

Immaterielle element er avgjerande for å kunne ta vare på kulturminne, og dette er ekstra tydeleg innafor vernet av dei historiske fartøya. Kompetanse til restaurering, til vedlikehald og drift er store kunnskapsfelt. Dersom ein legg til den akademiske kompetansen knytt til fartøya sin historie, dokumentasjon, teknikk osv. vert det omfattande immaterielle felt. Det å ta vare på dei historiske verdiane som eit fartøy representerer kan samanliknast med å ta vare på eit kulturlandskap. Dersom ein ikkje driv aktiv skjøtsel, drift og vedlikehald vil dei historiske verdiane forsvinne. Landskapet vil gro igjen, fartøyet vil forfalle. Dersom ein ikkje har ei akademisk ramme omkring vil ein ikkje kjenne dei historiske verdiane.

Dei menneskelege faktorane og ressursane som er avgjerande for å ivareta dei fysiske kulturminna er ikkje tilstrekkeleg tekne i vare i dagens kulturminnelov, slik vi erfarer det. Fokuset på det materiellet er ikkje *for* stort, men fokuset på det immaterielle er *for svakt*.

Kunnskap og immateriell kulturarv kan også bli forvalta. Eit døme er at dampskipet og krigsminnet «Hestmanden» vart sett i stand ved Bredalsholmen dokk og fartøyvernssenter i åra 1992–2011. Resultatet var ikkje berre eit restaurert fartøy, men eit fartøyvernssenter som gjennom dette prosjektet hadde bygd tilstrekkeleg kompetanse til å halde fram med å restaurere andre stålskip.

Prinsippet kan vidareførast ved å vurdere *kunnskapsbehov og potensiale for læring og vidareføring av kunnskap* i andre prosjekt. Ved å la kunnskapsdimensjonen bli viktigare, og ein del av «tilstandsvurderinga», kan ein oppnå reell forvaltning av immateriell kulturarv, i form av systematisk bruk av tradisjonshandverk gjennom istandsetjing. Slik kan ein oppnå ein sirkulær og berekraftig modell for forvaltning, ettersom det òg set kommande generasjonar i stand til å halde fram med kulturmiljøvern. I motsett fall vil ein gjennom ein lineær forvaltingsmodell hevde at «mest mogleg fartøyvern for pengane» berre er knytt til sjølve objektet. Då kan ein like gjerne sende restaureringsprosjekt ut av landet, og få dei ferdige heim. Dette er ikkje ein berekraftig modell fordi ein ikkje nyttar høvet til å bygge struktur for vern, og det reduserer grunnlaget for å drive fartøyvern i framtida. Ein slik struktur bør òg omfatte ulike material (som tre, stål, hamp, linolje, tjøre), komponentar (ankerspel, kompass, maskineri) m.m.

Lova seier at «Departementet kan frede båter av særlig kulturhistorisk verdi.» Lova seier ikkje noko om at båten skal ha eit eigarskap, eit engasjement, menneskelege ressursar som kan gjere at fredinga og forvaltninga kan bli vellykka. Å eige eit freda fartøy kan vere krevjande med tanke på dei kostnadene som kan følgje med i høve vedlikehald og istandsetting. Når ein legg til krav og reglar frå andre offentlege instansar, problem med å få forsikring osv. veks kompleksiteten.

Andre etatar kan legge band på dei rørlege kulturminna, slik at vern gjennom bruk stadig blir vanskelegare. Fartøy som har status som kulturminne bør få støtte og dispensasjon frå andre etatar, innafor rimelege grenser, slik at vern gjennom bruk kan oppretthaldast. Eit eksempel er det omfattande arbeidet som kontinuerleg skjer ovafor Sjøfartsdirektoratet.

Både når det gjeld det frivillige engasjementet og andre etatar si involvering i feltet, er det eit uklart skilje for mange, kva som har status som kulturminne og ikkje. Etter gjeldande lovtekst er «alle spor» kulturminne, men det er ein vurdering som ligg til grunn for kva som vert verna. Etter Kulturmiljømeldinga og Faro-konvensjonen er det opp til folk og lokalsamfunn å definere sine eigne kulturminne. Korleis ein skal vurdere kva som skal gis vern vert med dette sett i spel. Kva som får status som kulturminne eller kulturmiljø vil vere viktig, m.a. fordi ein ovafor andre etatar skal krevje unntak frå deira krav, for kulturminne.

Dagens praksis med «verneliste» (status som «verna fartøy») og freda fartøy, gir to klassar av dei utvalde fartøya. I tråd med det som er nemnd over kan det gje utfordringar, særleg for dei fartøya som av eigarane vert oppfatta som kulturminne, men ikkje av kulturmiljøforvaltninga. Dette er på eit vis ein tredje klasse: Dei som sjølve meiner dei forvaltar eit historisk fartøy men som ikkje får anerkjenning av forvaltninga. Fartøya i denne klassen kan representere viktige kulturhistoriske verneverdiar, men desse vert vist mindre eller lite interesse og kan dermed lettare gå tapt.

Eigarskap og ressursar er nøkkelpunkt. Frivillige er ryggraden i fartøyvernet, heiter det. Det stemmer, fartøy er i større eller mindre grad komplekse teknisk-industrielle kulturminne som krev dagleg oppfølging. Utan engasjerte eigarar som organiserte seg slik at det er råd å ta godt vare på fartøya, ville det ikkje vore noko fartøyvern. Men det er òg andre faktorar som er naudsynte for å få det til å

fungere i praksis. Materiell og fagleg infrastruktur er naudsynte føresetnader. Dessutan kan ikkje fartøyvern berre kvile på dei frivillige eigarane. Det er ei rekke museum som òg eig fartøy. Her kan ein sjå føre seg at musea har høve til å ta vare på fartøy som ikkje har så stor appell til dei frivillige, eller av andre grunnar er for krevjande. Heldigvis er museum velkomne til å søke om tilskotsmidlar til restaurering av fartøy. Men her er det ikkje lik praksis innafor kulturmiljøfeltet, museum blir ikkje sett som aktuell forvaltar på alle kulturmiljøfelt. Det er både ei utfordring innan bygningsvern og freda kulturmiljø der museum er eigar eller forvaltar på vegne av privat eigar, sjå t.d. s 74 i Kulturmiljømeldinga.

Det andre målet i stortingsmeldinga er at kulturmiljø skal bidra til berekraftig utvikling gjennom heilskapleg samfunnsutvikling. Eit stikkord for å oppnå meir berekraftig forvaltning av kulturmiljø er *vedlikehald*; både som klimatilpassing og for å *unngå* omfattande restaurering. Vedlikehald er dessverre ikkje eit prioritert felt å støtte økonomisk, derimot kan ein få støtte til restaurering av (i nokre tilfelle) dårleg vedlikehaldne kulturminne. Dette er òg nemnd i Kulturmiljømeldinga (s. 74).

I dag er det Kultur- og likestillingsdepartementet som yter støtte til drift, og som skal bidra til forvaltning av immateriell kulturarv. Riksantikvaren har ein prosjektbasert praksis i tilnærminga til kulturmiljøfeltet, og yter normalt ikkje tilskot til drift og vedlikehald. Dette er ei utfordring som skaper aukande problem. Vedlikehaldet er nemnt over. Ein kan òg sjå at tendensen innan maritime næringar er at kunnskapen der kjem stadig lengre vekk frå dei tradisjonelle dugleikane som er naudsynte i fartøyvernet. Ein kan ikkje lenger rekruttere sjøfolk rett inn i fartøyvernet. Dette vil krevje andre strukturar i fartøyvernet i åra som kjem.

Det tredje målet i stortingsmeldinga er at vi skal ta vare på eit mangfald av kulturmiljø som grunnlag for kunnskap, oppleving og bruk. Dette opnar opp og vider ut perspektivet, frå mål om representativt utval til eit mangfald av kulturminne og kulturmiljø som engasjerer og er viktige for samfunnet.

Betre samordning av sektorane ville kunne gje god effekt. Regionreforma og stortingsmeldinga legg opp til dette, men tilskotsordningane er likevel sektoriserte (sjå s. 80 i Kulturmiljømeldinga).

Fartøyvernsentrenes Fellesråd er open for nærare drøfting omkring problemstillingar knytt til vern av fartøy og forvaltning av tradisjonshandverk.

Finn Oredalen  
*Daglig leder*  
*Bredalsholmen dokk- og fartøyvernsenter*

Ole Kristian Karlsen  
*Daglig leder*  
*Nordnorsk Fartøyvernsenter og Båtmuseum*

Åsmund Kristiansen  
*Leiar Fartøyvernsentrenes Fellesråd*  
*Direktør Hardanger og Voss museum*