

Kristiansand 28. juni 2002

Miljøverndepartementet
Postboks 8013 - Dep
0030 Oslo

Vedk. NOU 2002:1 Fortid former framtid – høringsuttalelse

Vedlagte høringsuttalelse er på vegne av Fartøyvernssentrene Fellesråd som er et samarbeidsorgan for de tre nasjonale fartøyvernssentrene i Norge:

- Hardanger Fartøyvernssenter
- Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernssenter
- Nord Norsk Fartøyvernssenter og båtmuseum

I utforming av høringsuttalelsen har Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernssenter vært sekretariat. Høringsuttalelsen er også sendt som e-post i PDF-format til postmottak@md.dep.no

For Fartøyvernssentrene Fellesråd

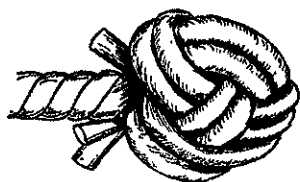
Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernssenter


Bjarne Sørensen
Kulturvernleder

Stiftelsen Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernssenter

Post: Bredalsholmen • Tlf.: 38 08 76 77 • Fax: 38 08 77 28 • Bank: 30000941235
N-4623 Kristiansand • Foretaksnr.: 966563273 mva • E-mail: bredalsholmen.dokk@bredalsholmen.no

\\Server\Arkiv\Avd. Administrasjon - HMS\12000 Administrativ drift\08- Korrespondanse Ut - Søknader\Høringsuttalelser\020628
NOU 2002 1.doc



FARTØYVERNSENTRERES FELLESRÅD

Samarbeidsorgan for
Hardanger Fartøyvernssenter
Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernssenter
Nord Norsk Fartøyvernssenter og Båtmuseum

NOU 2002:1 FORTID FORMER FRAMTID

HØRINGSUTTAELSE

Vi viser til Deres brev datert 28.02.2002.

Uten å være invitert til høringsrunden tillater vi oss likevel å komme med noen kommentarer.

Til følgebrevets pkt. 1.

Utredningens mål, strategier og innsatsområder som grunnlag for den framtidsrettede kulturminnepolitikken.

Fartøyvernssentrene Fellesråd har imøtesett utredningen og ser meget positivt på at kulturminnepolitikken nå får en grundig gjennomgang. Vi noterer også med glede at utredningen slår fast at "Norge er en kyst- og sjøfartsnasjon" i Kp. 3.4.

Her tas "Bedre vern og formidling av kystens kulturhistorie" inn som et hovedområde for en ny kulturminnepolitikk. Blant annet understreker utvalget betydningen av å "sikre fartøyvernet langt bedre og mer stabile rammebetingelser". Dette er selvsagt gode formål og svært velkomment etter mange år med ren nød for mange av fartøyprosjektene.

Likevel savner vi en langt bredere og grundigere vurdering av representativitet og verdivalg i norsk kulturminnepolitikk. Vi slutter oss i denne sammenheng til uttalelsen fra Stavanger Sjøfartsmuseum: "Kystens kulturhistorie er ikke bare et av mange "hovedområder". Kystens kulturhistorie er i stor grad landets kulturhistorie. Dette bør gjenspeiles i Norges bidrag til verdensarven".

Utredningens hovedgrep innvarsler lite nytt og bærer preg av en noe statisk og passiv innstilling til hvilken rolle kulturminnevernet kan spille i framtida.

Vi tillater oss å komme med følgende innspill som et lite bidrag til en perspektivendring i kulturminnepolitikken:

Fra en maritim synsvinkel



...uten skip og båter hadde vi stått på bar bakke...



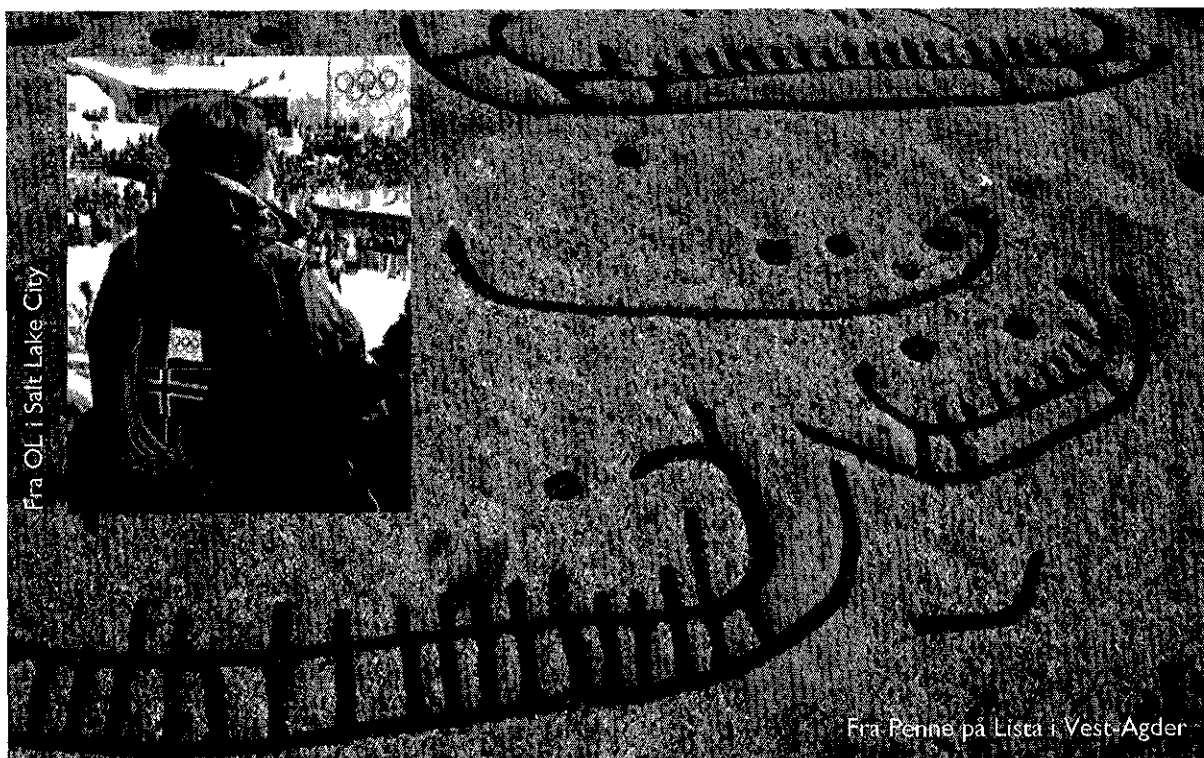
Fra en maritim synsvinkel

Fartøyer som kulturhistorisk fenomen, griper tilbake til det eldste i vår historie. Fartøyer er en nøkkel til å forstå vesentlige trekk i vår utvikling som nasjon; - geografisk utbredelse, bosetning, administrativ inndeling, næringsutvikling, kulturimpulser og kulturutveksling, dannelse og identitet.

En maritim synsvinkel på norsk historie fokuserer ikke på det særegne norske, det vi bare finner her på berget, og det som skiller oss fra andre folk. En maritim synsvinkel kaster lys over det vi har felles med andre folk, - det som binder oss sammen med andre i et større kulturelt felleskap.

Fartøyer er verktøy til å binde sammen det kjente og det ukjente. Fartøyer er verktøy til å bryte med det stedsbundne. Fartøyer er broer til kontakt og forandring, til deltakelse og nye møter mennesker imellom. Fartøyer kan stå som symbol for det beste i vår nasjonale identitet.





Fra Lista til Salt Lake

Det er gått mellom 3000 og 4000 år siden ukjente bergkunstnere laget bilder av skip ved Penne på Lista. Hvorfor de laget disse bildene og hva de har ment med dem er ukjent for oss i dag. De fleste forskere forsøker å tolke dem som symboler fra et religiøst univers. Mengden av skipsbilder tyder på at skipet må ha stått helt sentralt i våre forfedres gamle tro. Skipet i vår OL-logo er som Penne-båtene også noe mer enn "bare" et skipsbilde. De fleste kjenner Osebergskipets vakre linjer. Men i OL-sammenheng vil svært få forbinde det med et gravskip. Her står skipet som en profil for nasjonen Norge i verdens største og mest prestisjefylte arrangement for vinteridrett! Like fullt synes de aller fleste av oss at skipsbildet virker helt naturlig i sammenhengen. Og med god grunn. Det er vanskelig å tenke seg en gjenstand skapt i vår kultur med et større mangfold i bruk og betydning enn båten, - fra vi finner den i vår bergkunst - til den figurerer som nasjonalt symbol på ryggen til våre OL-deltakere i Salt Lake City.

Vi kom hit i båter.

Vi kom hit til landet i båter. Fra Cappelens kulturhistorie sakser vi fra første bind:

*De første mennesker som kom måtte gå i båten allerede da de dro hjemmefra.... det fantes bare en vei, - sjøveien
Det fyller sinnet med ettertanke. Vi tenker på avstanden i tid, vi tenker på alt som har gått tapt - alt vi ikke vet. Men en ting kan vi si med visshet: Se, båten var med oss alt fra første stund.....
.... den følger usagt med fra generasjon til generasjon.*

Vi bor ved vannveiene.

Norge som land er landet langs vannveiene. Norvegr - Nordveien - Norway - Nordwegen - er selve leia nordover. Langs denne leia lever de fleste nordmenn. Over 80% av befolkningen bor mindre enn ei mil fra ett eller annet farvann. Så godt som alle våre byer er havnebyer. I dette landet er tittelen Farmann en hedersbetegnelse, - i motsetning til heimfødingen som ingen steder har reist. Å skaffe seg erfaring betyr nettopp dette - å (er) fare. Den opprinnelige betydningen av å fare er - å sette over til den andre siden. Fra fare har vi ord som ferd, fart, fjord, ferge, fartøy og ferdig. Et ferdig fartøy er ikke noe avsluttet. Det er klart til å fare. Betydningen brukes fortsatt bokstavelig nettopp i idrettsverdenen: Klar - Ferdig - Gå!

Skip for guder - i kunsten som i religionen.

Blant våre eldste guder regner vi Njord og Frøy - far og sønn i den gude-ætta vi kaller vanene.

Vanse på Lista skal ha navn etter dem. Vanene er knyttet til frukt-barhetskulten, jordens og menneskenes fruktbarhet. Begge hadde skip. Mytene forteller at Njord bare kunne leve og trives på kysten. Njord bodde i Noatun - der skipet er. Frøy hadde det magiske skipet Skidbladnir som kunne seile til lands og til vanns...

Er det forestillinger om Njord og Frøys skip som seiler i fjellet på Penne? Er Osebergskipet disse gudenes katedral? I vår eldste kunst, bergkunsten, er skip et helt dominerende motiv. De fleste gravskip finner vi i Norge.

Nasjon, skip og makt

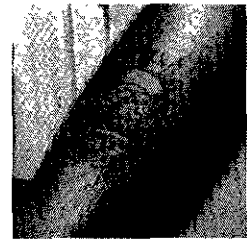
Norrøn skipsbygging og vikingenes oversjøiske seilaser er kanskje landets viktigste bidrag til europeisk kulturhistorie. Norge som nasjon ble samlet i et sjøslag! Skipet var kongenes maktplattform gjennom lang tid. Som ett av svært få land i verden, har vi fortsatt kongeskip. Vår lange union med Danmark er også utenkelig uten skip. Våre store oppdagelsesreisende fra vikingtid til nåtid var sjøfolk. Nansen og Amundsen seilte først. Havna og havet var porten og veien ut.

Kystfolk og kystkultur

Ja, vi elsker dette landet som det stiger frem. Furet værbitt over vannet..... Selve anslaget i vår fedrelandssang forteller noe om norsk mentalitet og perspektiv... Bjørnson kommer bokstavelig talt seilende inn fra havet og ser dette landet langt der inne. Furet og værbitt stiger det fram over havflaten... hans ståsted er i båten, - slik Wergheland seilte inn på samme vis før ham - *Ned med Seilet! Ind fra Havet! Ind hvor, under Sæd begravet, drømmer stille Eivindvig!* Det meste i dette landets kultur er berørt av nærheten til havet og vannveiene.

" et nytt stykke Norge i drift"

I nyere historie har Norge spilt en vesentlig rolle blant verdens fraktemenn. Rundt midten av 1800-tallet, ble landet på kort tid verdens 3'de største sjøfartsnasjon. Gjennom hele forrige århundre fraktet våre skip store deler av verdens varer mellom nasjonene. Under siste krig hevdet allierte statsmenn at norske sjøfolk var mer verdt enn en million soldater. Et lite folk fra Europas utkant ble *inter nasjonale*. Farmennene ble verdens fraktemenn. Tusenvis av oss levde store deler av våre liv *mellom* nasjonene. Fortsatt har de fleste familier i dette landet en eller annen tilknytning til dette internasjonale Norge. Sjøens folk skapte et rutenett av forbindelser verden over, - en fysisk forløper for det vi i dag kaller internett - www - the world wide web - verdensveven. Det internasjonale Norge gav impulser til mangfold i væremåter og tenkemåter - utvandring, misjonsvirksomhet, u-hjelp, fredsmekling...



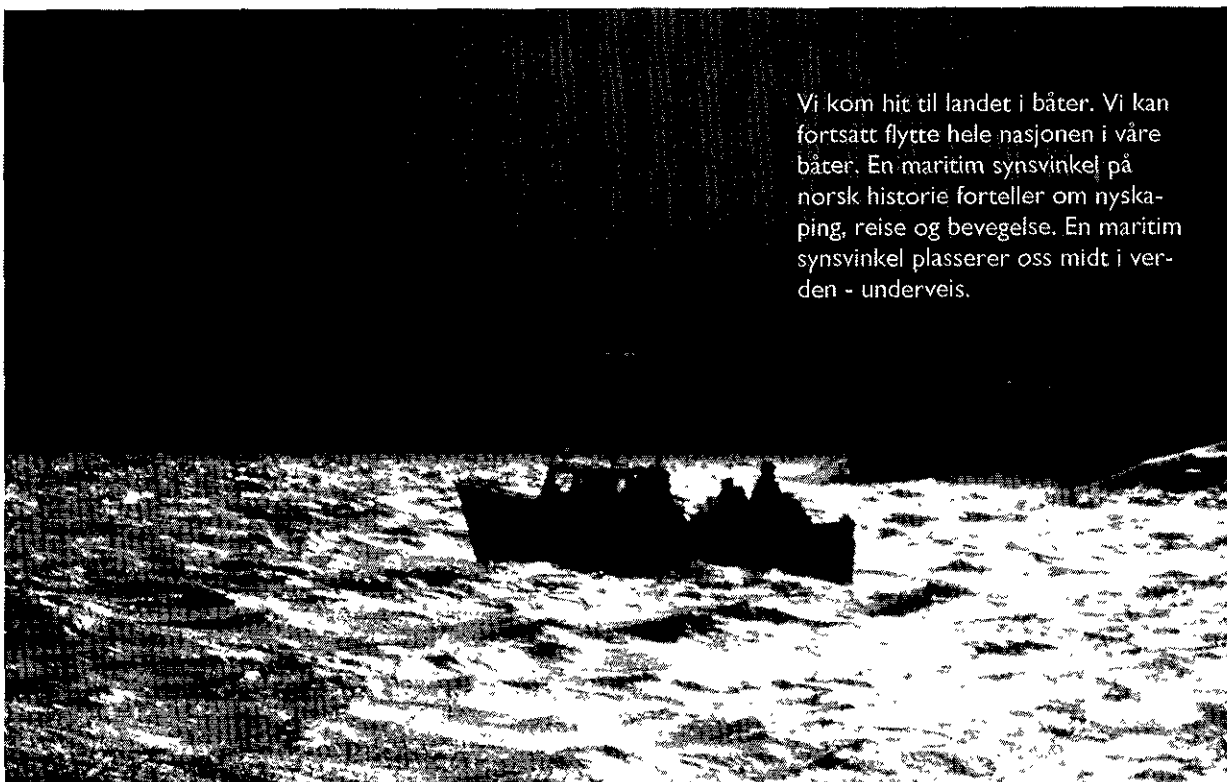
Velferds Norge.

Smak på ordet velferd. Det konkrete utgangspunktet for ordet er en god og rik reise over sjøen. Sjelden understreker et ords opprinnelige betydning historiske kjensgjerninger som her.

Norsk velstand bygger bokstavelig talt på vår evne til å gjøre gode reiser over sjøen.

Sjøfart og fiske har vært og er, fortsatt bærebjelker i det økonomiske fundamentet for det norske velferdssamfunnet. Også norsk oljeutvinning forutsetter maritim teknologi.

Uten skip og båter hadde vi stått på bar bakke.



Vi kom hit til landet i båter. Vi kan fortsatt flytte hele nasjonen i våre båter. En maritim synsvinkel på norsk historie forteller om nyskaping, reise og bevegelse. En maritim synsvinkel plasserer oss midt i verden - underveis.

Til følgebrevets pkt. nr. 2.

Hvordan legge til rette for aktiv bruk og ivaretagelse av mangfoldet i kulturarven?

Hvordan skape interesse og engasjement for kulturarven?

Utvalget bruker begrepet *formidling* i mange sammenhenger. Begrepet er imidlertid lite drøftet og konkretisert. Dermed får vi også inntrykk av at det brukes nokså tradisjonelt og institusjonalisert.

Fartøyvernsenttermodellen

Vi tror at fartøyvernsenttermodellen kan bidra til en nyorientering og gi *formidlingen* et nytt innhold med større muligheter for å skape interesse og engasjement for kulturarven inn i ei ny tid. Vi tror også den har overføringsverdi til andre områder innen formidling av våre kulturminner. Riktignok har anstrengt økonomi ført til at ideene har vært vanskelig å få satt ut i livet.

Fartøyvernsentrene har en rekke faglige oppgaver som skal løses innen videreføring og utvikling av håndverk, museale oppgaver innenfor dokumentasjon, forskning, arbeid med utstillinger og formidling, materialbankfunksjoner, havnefunksjoner osv - vi viser i denne sammenheng til Riksantikvarens handlingsplan for fartøyvernet (2002 – 2006).

Hovedideen bak fartøyvernsentrene er likevel å gå et skritt videre i forhold til den gjenstandsorientering som i stor grad har preget den tradisjonelle kulturminneformidlingen. Vi tror at det i langt større grad må fokuseres på det moderne menneskets *møte* med *gjenstanden* i sin kontekst og sammenheng. Fartøyvernsentrenes Fellelsråd mener dette er det essensielle i kulturminnevernet og den egentlige hensikt i hele spekteret av fagdisipliner, fra dokumentasjon og gjenstandskonservering, til restaurering og bruk av kulturminnene.

Et slikt grunnsyn gir et nytt perspektiv i forhold til mange av utredningens foreslåtte tiltak og involverer også andre faggrupper enn de som tradisjonelt er rekruttert til fagområdet, så som profesjonelle formidlere innen massemedier, film, teater, designere, kunstnere og ulike kreative miljøer innenfor utvikling av ny teknologi, næringsliv, samfunnsplanleggere, idéhistorikere m.fl.

Fartøyvernsentrene har satt det levende menneske i sentrum og gjort selve *aktiviteten* ved sentrene til det vesentligste. Samtidig vil vi understreke så sterkt vi kan at dette ikke er argumenter for å svekke den faglige grundigheten som må og skal ligge til grunn for aktivitetene. Det er en klarere bevisstgjøring om målet med virksomheten som er vårt anliggende; *den faglige virksomheten skal til syvende og sist ha en samfunnsmessig betydning som ressurs for mennesker, - faglig og eksistensielt.*

Fartøyvernsentrene har noe ulik profilering, men har vesentlige trekk felles.

Dette skaper mange muligheter: (jfr. følgebrevets pkt. 3, 5 og 6)

- en levende møteplass mellom publikum og fagfolk
- faglig dialog - ulike håndverksfag er representert side om side
- en rekke ulike fagdisipliner samarbeider i samme prosjekt
- tekniske/industrielle kulturminner oppleves i bruk
- nettverksbygging sentrene i mellom – til sammen utgjør sentrene en bredt sammensatt kunnskapsbase
- skoletilbud av forskjellig slag, som for eksempel leirskole

- kursvirksomhet og utviklingsarbeid
- samarbeid mellom fagfolk og frivillige
- temarelaterte kunstutstillinger og konserter m.m.

Fartøyvernssentrene utfører oppdrag innenfor sine spesialområder for både privat og offentlig virksomhet og har som kompetansebedrift også en ikke ubetydelig kommersiell inntjening.

Kommentarer til noen få enkeltpunkter i utredningen.

Kp. 7. Museene i kulturminnearbeidet

7.5 Samarbeide mellom de to sektorene

Flertallet foreslår at det etableres et nærmere samarbeid mellom Riksantikvaren og NMU. Fra fartøyvernssentrene side har det lenge vært etterlyst en klarere ansvarsfordeling mellom de to departementene som disse institusjonene representerer. Mens Riksantikvaren er sentrenes største oppdragsgiver, og også bidrar med en viss driftsstøtte, så har sentrene også påtatt seg et visst museumsansvar innenfor det maritime feltet.

Omfanget og ambisjonene varierer noe mellom de tre sentrene, men alle ser for seg en modell der håndverkutøvelse inngår som et viktig element i forhold til både forskning og formidling. Denne virksomheten kan til en viss grad finansieres gjennom oppdragsvirksomhet, men inntjeningen vil sjelden kunne dekke de reelle kostnadene. Skal forskning og formidling prioriteres vil egeninntjeningen kunne bli sterkt redusert. På dette punktet trengs det en avklaring med en hensyn til finansiering, og som et første steg må ansvaret departementene imellom avklares. Ellers opplever vi sentrenes "sektorovergripenede" rolle som fruktbar og tror nettopp at virksomhet av vår type kan bidra til å bryte ned de noe kunstige skillelinjene mellom institusjonene innenfor kulturminnevernet.

Kp. 9. Styrking av de økonomiske virkemidlene.

Vi noterer med glede at utvalget ser behovet for å styrke det maritime kulturminnevernet i vid forstand og fartøyvernet konkret. Vi kan ikke understreke nok at bevilgningene til dette området fram til nå, har vært alt for små i forhold til oppgavene vi er satt til å løse.

Kp. 9.2 Behovet for å styrke de økonomiske virkemidlene

Samtidig erkjenner vi behovet for en langt mer bevisst prioritering av hva som skal vernes. Fra fartøyvernets side stiller vi oss derfor fullt ut bak utvalgets anbefaling om at "det utvikles bedre kriterier for en slik prioritering. Kriteriene må gjøres kjent og tas i bruk så raskt som mulig".

Ut over dette mener vi det er nødvendig å utvikle et mer funksjonelt sett av antikvariske retningslinjer for den vernede flåten av fartøyer. Slik situasjonen er i dag behandles alle fartøyene mer eller mindre likt i forhold til en fast standard av antikvariske retningslinjer, til dels uavhengig den funksjon fartøyet skal ha i en senere driftsfase.

Vi deltar mer enn gjerne i utviklingen av et nytt og mer nyansert sett av retningslinjer, der også fartøyets driftsfase og funksjon i et samfunnsperspektiv blir sterkere vektlagt. På denne måten tror vi også at det vil være mulig å skape en bedre forståelse for vernefeltet blant folk flest, minske spenningen mellom faglige hensyn og eiernes interesser, bedre mulighetene for inntjening og samtidig åpne for flere finansieringsløsninger.

9.2.2 Kulturminnefond.

Fartøyvernssentrenes Fellesråd mener at en ordningen med et kulturminnefond kan bli et godt virkemiddel i fartøyvernet. Mange av prosjektene er store og tunge og krever mer forutsigbare finansieringsordninger enn det som har vært tilfellet til nå.

Når det gjelder fondets størrelse blir det foreslått et nivå som sikrer en årlig avkastning på rundt 100 millioner kroner. Vi mener dette målet er satt for lavt og viser i denne sammenhengen til Riksantikvarens behovsanalyse. Her blir det årlige behovet stipulert til mellom 400-500 millioner pr år, bare innenfor denne etatens ansvarsområde. Når det gjelder fondets rolle som et supplement til de ordinære bevilgningene, særlig tiltenkt de kulturminnene som ikke er sikret gjennom lov, kan vi slutte oss helt til utvalgets vurdering.

Kp. 9.3.2 Særregler for fredete og bevaringsregulerte kulturminner og kulturmiljøer

”Utvalgets flertall anbefaler derfor at det gis fritak for merverdiavgift for bruk av spesielle materialer og håndverkstjenester når det gjelder fredete og bevaringsregulerte bygninger og anlegg”.

Fartøyvernsentrenes Fellesråd ber om at slike fritak også må innvilges når det gjelder verne- de fartøyer og båter. Slik regelverket er i dag faller fartøyer under 15 meter utenfor bestem- melsene om momsfritak.

Vi etterlyser også en gjennomgang av mulighetene for bruk av sponsormidler og evt. skat- tefradrag for gaver/ulike bidrag til fartøysprosjekter.

Kp. 11.3 Håndverkets betydning

Under dette punktet framhever utvalget verdien av å opprettholde og sikre kvaliteten på alle håndverksfag som kulturminnesektoren er avhengig av. I denne sammenhengen vises det bl. a. til den innsats som blir gjort i dag i regi av Norsk handverksutvikling.

Vi savner på dette punktet er en sterkere understrekning av den egenverdi som er knyttet til opprettholdelse av de små og verneverdige fagene. Ikke minst i formidlingssammenheng er det viktig at det finnes utøvere som kan demonstrere fag som ikke lenger har noe kommersi- elt potensiale. Dette er helt sentralt om man skal bevege seg bort fra den gjenstandsfokuse- ringen som har preget formidlingen innen kulturminnevernet. Ved de teknisk/ industrielle kulturminnene bør det foregå produksjon og aktivitet, ellers blir disse døde minnesmerker over en tilbakelagt epoke. I dette perspektivet bør man kanskje bevege seg bort fra begrepet verneverdige håndverk til å snakke om verneverdige fag i videre forstand og således også inkludere maskinoperatører og andre yrkesgrupper knyttet til en mer industriell produksjon.

Kp. 11.5 Kompetansemiljøer – sentre og nettverk for konservering og håndverk

Vi har merket oss utvalgets forslag om at de tre fartøyvernsentrene samarbeidet nært med de regionale sentre for håndverk og konservering, og videre målsettingen om at sentrene sterke- re enn i dag knyttes opp mot museumsnettverkene. Dette er forslag vi fullt ut kan slutte oss til. Mens sentrenes nasjonale status har vært klargjort siden 1996, har det vært mer uklart hvilken rolle institusjonene skal ha på det regionale nivå. Som vist til i innledningen kan den maritime kulturen ikke skilles fra den øvrige kultur. På samme måte har de maritime hånd- verkene mange berøringspunkter med andre typer håndverk. Utveksling og samarbeid mel- lom håndverkere og andre faggrupper vil styrke den tverrfaglige kompetansen og bidra til synliggjøre den bredden som allerede finnes innenfor de enkelte region.

Vi har også notert oss at utvalget anbefaler opprettet en database over leverandører og produ- senter av diverse nisjeprodukt. Det må her nevnes at en slik base allerede finnes innenfor far- tøyvernet, administrert fra Hardanger Fartøyvernssenter. Basen er operativ, men under utvi- delse. Den er lagt opp som et europeisk samarbeidsprosjekt, noe som er muliggjort gjennom støtte fra EU (www.shipspreservation.com).

**Kp. 11.63 Utdanningstilbudene ved universitetene og høyskolene/ Kp. 11.7
Forskning og utredning som grunnlag for ny kunnskap i den daglige forvaltningen.**

Rapporten: Fartøyvernet i Norge. Kunnskapsbehov. (Program for forskning om kulturminnevern, Norges Forskningsråd, 1993.) dokumenterer et stort behov for utdanning og forskning innen fartøyvernet. Dette behovet er ikke mindre i dag.

Fartøyvernssentrene Fellesråd stiller seg bak utvalgets flertall som går inn for å få utarbeidet en totaloversikt over de studietilbudene som eksisterer, inklusive kortere etter- og videreutdanning, for lettere å ”synliggjøre de områder der det er et forbedringspotensial.”

På bakgrunn av FOK-rapporten fra 1993 vil vi understreke behovet for å styrke det maritime perspektivet også for utdanningstilbudene ved universiteter og høyskoler.

Behov for gjensidig utveksling av kunnskap mellom alle aktører.

Utvalgets flertall peker på at det er viktig ”med forskning som ser nærmere på brukernes behov. En spesiell utfordring ligger i å utvikle møteplasser der informasjon og kunnskap kan utveksles til gjensidig nytte og inspirasjon mellom den offentlige kulturminneforvaltningen, forskningsmiljøene, eierne, brukerne og lokalsamfunnet”. Fartøyvernssentrene Fellesråd mener at fartøyvernssentremodellen langt på vei er et svar nettopp på denne utfordringen. Det forutsetter imidlertid at forskningsdelen ved sentrene styrkes i vesentlig grad.

Med hilsen for Fartøyvernssentrene Fellesråd



Gunnar Eikli.
Fartøyvernkonsulent

Adresse sekretariat Bredalsholmen:

Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernssenter
Bredalsholmen
4623 Kristiansand
Tlf. 38 08 76 77
E-post: gunnar.eikli@bredalsholmen.no