

Riksantikvaren
Postboks 8196 Dep
0034 OSLO

Saksbehandler: Liv Ramskjær
Direkte tlf.: 23 11 75 88

Vår ref.: 09/549-
Deres ref.:

Vår dato: 05.01.2010
Deres dato:

Høring Nasjonal verneplan for fartøy 2010-2014

ABM-utvikling viser til det utsendte høringsutkastet til Nasjonal verneplan for fartøy 2010-2014 med invitasjon til å komme med høringsuttalelse. Videre viser vi til våre kommentarer til Riksantikvarens tidligere utkast i vårt brev av 30.10.2009.

ABM-utvikling mener at det foreliggende høringsutkastet på mange punkter er forbedret og tydeliggjort i forhold til det utkastet vi tidligere har kommentert. Vi ser også at flere av de kommentarene vi hadde er tatt til følge i det nye høringsutkastet, og setter pris på det. Vi setter også pris på at flere relevante museer og museumsnettverk har fått anledning til å delta i den formelle høringen. Det er særlig viktig siden ABM-utvikling ikke har noe direkte forvaltningsansvar for båtene som er i museenes eie. Vi mener det er viktig at museene selv også får anledning til å komme med innspill.

ABM-utvikling ser det som viktig og positivt at Riksantikvaren så tydelig signaliserer at det er ønske om et nært samarbeid mellom Riksantikvaren, Norsk Handverksutvikling og ABM-utvikling om opprettholdelse av kompetanse på håndverk knyttet til antikvarisk vern av fartøy. Det er viktig både for bevaring av den immaterielle kulturarven knyttet til dette emnet og ikke minst for praktisk bevaringsarbeid knyttet til de tre skværriggerne og båter i museene generelt. Et uttalt ønske om sektorovergripende samarbeid, også mellom relevante departementer og museer, for å styrke bevaringen av fartøy mener vi er svært viktig.

ABM-utviklings rolle

I vårt brev av 30.10.2009 understreket vi at ABM-utviklings rolle i forhold til museene og deres båter skiller seg fra Riksantikvarens tydelige forvaltningsansvar. Dette er dels tatt til følge i det foreliggende høringsutkastet. Vi registrerer at Riksantikvaren flere steder i høringsutkastet tillegger ABM-utvikling en større rolle og mer ansvar enn vi reelt sett har i forhold til museenes arbeid med båtsamlingene. Vi vil derfor igjen understreke at vi ikke har direkte forvaltningsansvar for båter eid av museene, og at vi har en annen rolle enn Riksantikvaren i forhold til operativt ansvar i fartøyvernet. ABM-utvikling vil imidlertid gjerne bidra til å opprette god dialog mellom museene og Riksantikvaren i forhold til registrering og vurdering av de museale farkostene, og vil trekke de relevante museene inn i dette samarbeidet dersom Riksantikvaren ikke finner å kunne gjøre det direkte. Dette gjelder også for det nærmere samarbeidet Riksantikvaren skal opprette med ABM-utvikling hvor det skal tas stilling til hensynet til og registreringen av de museale farkostene "som ABM-utvikling har koordineringsansvar for".

Register og vurdering av fartøy

Det ovennevnte samarbeidet knytter seg både til arbeidet med register for fartøy og for utvikling av felles standard for antikvariske prinsipper som både museumssektoren og kulturminneforvaltningen skal kunne arbeide etter slik det er formulert på side 27 i høringsutkastet. Vi vil imidlertid presisere at vi mener det er viktig at den ”infrastruktur” for vernede fartøy som Riksantikvaren planlegger å etablere i Askeladden også bør inneholde verneobjekter som eies av museene selv om disse ikke ligger under Miljøverndepartementets ansvarsområde. I kommentarene til utkastet til verneplan understreket vi behovet for en synliggjøring av museumseide båter av høy kulturhistoriske verdi som er bevarings- eller verneverdige. På sikt vil Digitalt museum bli en kanal for register over og formidling av båtene i norske museer, men foreløpig er det ikke etablert en felles oversikt over båter i museumssamlingene. Det bør imidlertid være et mål å få etablert en slik oversikt gjennom det kommende samarbeidet som Riksantikvaren vil etablere. En samlet oversikt over alle bevarte båter vil danne et mye bredere utgangspunkt for å vurdere om man har bevart et representativt utvalg av båter/fartøyer, som kan danne grunnlag for vurdering av hvilke som er særlig verneverdige.

Vi vil understreke kommentaren fra vårt tidligere innspill om at vi savner en bred diskusjon av om man ønsker å prioritere færre viktige objekter eller fortsette å gi støtte til et relativt bredt utvalg. En oversikt over bevarte fartøyer vil også kunne bidra til en bredere diskusjon av dette spørsmålet, samt videre diskusjoner av problematikken rundt autentisitet, bruk/forbruk eller bevaring og formidling/tilgjengelighet som vi etterlyste. Selv om høringsutkastet er blitt styrket på deler av denne problematikken, gjenstår det fortsatt spørsmål til videre diskusjon i samarbeidet mellom ulike relevante aktører.

Formidling

ABM-utvikling etterlyste en tydeliggjøring av ansvaret for formidling av de verneverdige båtene i en samfunnsmessig kontekst, slik at det ble tydeligere hvilken rolle de har spilt i fartøykultur og maritim historie. På side 74 i høringsutkastet er Riksantikvarens rolle om formidling kommentert. Vi tar til etterretning at Riksantikvaren mener at formidlingen blir ivarettatt på et tilfredsstillende nivå gjennom deltagelse i kyststevner og fartøytreff, og at man ikke ser det ”som sin naturlige oppgave å ha et eget formidlingsopplegg for de enkelte vernede fartøyene”. Vi mener fortsatt det er et stort potensial for å styrke formidlingen av de vernede fartøyene slik at de kan settes inn i en større samfunnsmessig sammenheng. Nye digitale verktøy kan også tas i bruk i dette arbeidet. Økt formidling vil bidra til å tydeliggjøre deres verdi også for interessert publikum som ikke deltar på kyststevner og fartøytreff.

Små og åpne båter på land og på vann

Verneplanen opprettholder skillet mellom båter på land og på vann. I høringsutkastet defineres alle fartøy som er *i bruk* som en del av fartøyvernet uavhengig av om eieren er en privatperson eller et museum. ABM-utvikling vil vise til sin tidligere kommentar og på nytt presisere at vi ikke kan se at kulturminneloven skiller mellom flytende fartøy og fartøy på land slik Riksantikvaren gjør i høringsutkastet til verneplan. Det er behov for en nærmere avklaring av dette spørsmålet. I høringsutkastet understrekes det at ”et samarbeid med Kultur- og kirke departementet hvor det trekkes en tydelig grense mellom ansvaret for båter i museumsmagasin og i museum og de som er i bruk, er helt nødvendig” (s. 29). Samtidig defineres små og åpne båter som er på museum ut av fartøyvernforvaltningen i et av forslagene til tiltak. Det mener vi er uheldig, og at det i tillegg er uttrykk for en inkonsistens i Riksantikvarens omtale og behandling av båtene i museene. På side 74 understrekes det at

hvert femte fartøy på Riksantikvarens liste over vernede fartøy *i bruk* formelt eies av et museum og at man da forholder seg til museene som "vanlige eiere". Det presiseres at dette ikke dreier seg om fartøy i museumssamlinger på land. Riksantikvaren understreker i høringsutkastet at det er bruksformen og ikke eierformen som er den avgjørende faktor for om et fartøy faller inn under museumssektoren eller kulturminneforvaltningen, og opprettholder sin praksis med å definere bare de flytende fartøyene som sitt ansvarsområde.

Selv om Riksantikvaren åpner for å anvende fredningsinstituttet for båter i museer, dersom tilstanden til en båt av særlig kulturhistoriske verdi er truet av dårlige bevaringsforhold eller andre forhold som tilsier at loven bør anvendes, mener ABM-utvikling at det skillet som gjøres ikke er i tråd med kulturminneloven. Det er også lite hensiktsmessig i forhold til å sikre bevaring av et mangfold av kulturhistorisk viktige båter uavhengig av eierskap. For museumsbåter på land, som for eksempel Holvikjekta, vil en anerkjennelse som kulturhistorisk verdifull og verneverdig være av stor betydning for videre bevaring. Vi mener fortsatt at dette skillet er kunstig, og at det er behov for å se mer helhetlig på dette området.

Med vennlig hilsen



Stein Slingstad
direktør



Randi Ertesvåg
avdelingsdirektør