

Prosedyre for forundersøkingar og forprosjekt

Innsamling av informasjon og vurdering av verneverdi

Hensikten med prosedyren

Denne prosedyren er aktuell i samband med potensielle verneprosjekt, eller som eit første (og lite ressurskrevjande) steg i arbeidet med verna fartøy som manglar grunnlagsdokumentasjon¹. Undersøkingane kan reknast som del av et forprosjekt, der ein ikkje går så djupt inn i materialet, som ein til dømes må gjere i samband med ei *tilstandsvurdering* eller ein *teknisk historisk dokumentasjonsrapport* (THD).

Målet er å danne seg eit oversyn over historikken til fartøyet samt eit bilete av den *tekniske og antikvariske* tilstanden til dagens utgåve. Vidare skal ein sette fartøyet i ein større teknisk historisk samanheng og peike på eventuelle *verneverdiar*² eller *verneperiodar* som skil seg ut. Prosedyren må sjåast i samanheng med rapportmalen *Mal-1.1 Undersøkelse, forprosjekt*, som også inneheld utfyllande skildringar omkring tematikken.

Prosedyren *Dokumentasjon –avgrensing og definisjon* fortel kva ein meiner med dokumentasjon i fartøyvern-samanheng, og det vert skild mellom tre *dokumentasjons-objekt: Produkt, kontekst og prosess*. Denne prosedyren tar i hovudsak føre seg *produkt* (fartøyet) og *kontekst* (historisk samanheng).

Relaterte dokument

- *Mal-1.1 Undersøkelse, forprosjekt*
- *Pro – 1.0 Dokumentasjon – definisjon og avgrensing*
- *Pro – 1.2 Prosedyre for vurdering av tilstand*
- *Fakta-arket «Dokumentasjon»*

Samle inn

Ein kan skilje mellom sjølve *det fysiske fartøyet*, slik det framstår her og no, og *informasjon knytt til fartøyet*, både slik det er no (t.d. instruksjonsbøker for utstyr ombord) og slik det har vore tidlegare (t.d. historiske foto).

Fysiske undersøkingar

Dei fysiske undersøkingane avgrensar seg i denne samanhengen til ei synfaring som kan vare frå ein halv dag til to dagar (alt etter storleik og kompleksitet). Dette inneber at ein berre kan danne seg eit overflatisk bilete av den tekniske tilstanden. Like viktig i denne samanhengen er å danne seg eit bilete av den *antikvariske* tilstanden, det vil seie i kva grad kan delane og heilskapen knytast til eventuelle historiske *verneverdiar og aktuelle verneperioder*.

¹ Prosedyren kan også vere aktuell i samband med å kartlegging av gjenstandar og kunnskap som kan gå tapt i samband med destruksjon av fartøy.

² Vurdering av verneverdi og vedtak om vern er forvaltninga sitt ansvarsområde, men fartøyvernsetra kan medverke til å identifisere eventuelle verneverdiar t.d. knytt til antikvarisk tilstand, materialbruk, konstruksjonsmåte eller handverksteknikkar.

Mange verna fartøy har hatt ein periode som fritidsfartøy etter at dei gjekk ut av vanleg drift. Då vert ein viktig del av dei fysiske undersøkingane å sortere i kva som har komme til etter at fartøyet gjekk ut av den samanhengen som eventuelle verneverdiar som oftast er knytt til. Noverande eller tidlegare eigarar vil kunne vere til god hjelp i denne sorteringa, i tillegg vil mange nyare ombyggingar og tilpassingar til fritidsbruk også lett kunne lesast ut av fartøyet.

Dei aller fleste eldre fartøy har også gjennomgått mange ombyggingar og endringar *før* dei eventuelt vart gjort om til fritidsfartøy. Slike endringar er det nyttig å danne seg eit oversyn over *før* ei synfaring. Då slepp ein å leite heilt i blinde etter til dømes spor i dekk, dørk og garnering, som vitnar om ombyggingar, og ein kan identifisere materialtypar og festemidlar, som kan knytast til visse periodar. Slike undersøkingar vert mest fruktbar om ein også har tilgang til historiske fotografi av fartøyet.

Under synfaringa må det takast tilstrekkeleg med fotografi av detaljar og heilskap til at ein kan danne seg eit godt bilete av no-situasjonen. Panorama-fotografering av enkelte områder kan vere nyttig. Biletmaterialet kan med fordel supplerast med enkle skisser og vitale mål. Fotografi frå same vinkel og med same utsnitt som eventuelle historiske fotografi kan vere nyttige. Når det kjem til teknisk tilstand, skal ein dokumentere det forfallet og dei skadane som er openberre, og, i den grad ein kjem til, ta stikkprøver på erfaringsmessig utsette områder.

Informasjon knytt til fartøyet

Dei viktigaste kjeldene til korleis fartøyet har sett ut tidlegare er som oftast historiske fotografi, og *før* ei synfaring er det ein stor fordel å få tak i flest mogleg slike. Desse bør vere sorterte, der ein trur dei høyrer til, langs ei tidsakse. Dersom ein har tilgang til byggekontrakt, teikningar eller andre byggespesifikasjonar, er dette sjølvstøtt verdifulle kjelder til den tidlegaste utgåva av fartøyet. Ein må likevel vere medviten om at spesifikasjonane sjeldan har blitt følgd til punkt og prikke.

I dokumentet *Dokumentasjon – definisjon og avgrensing* vert det skilt mellom *informasjon* og *dokumentasjon*. Denne distinksjonen skil mellom kva informasjon som er kvalitetssikra og ikkje. Viss det til dømes på førehand finst oversyn over hendingar i fartøyet si historie, er dette sjølvstøtt av stor verdi, men dersom oversynet ikkje er kjeldebelagt, inneheld det oftast større eller mindre feil, og kan ikkje utan vidare kallast dokumentasjon.

Eit kronologisk oversyn, som lett kan redigerast og utvidast, er eit godt hjelpemiddel, og bør etablerast så tidleg så mogleg. Uavhengig av kvaliteten på kjeldene, kan relevant informasjon settast inn (i stikkordsform) etter kvart som han dukkar opp. Eit slikt oversyn kan setjast inn i ein tabell der eine kolonnen spør etter kjelde, sjå fiktivt døme: *Tabell 1*.

Det varierer kor mykje informasjon om fartøyet eigarane har samla og tatt vare på, men alt saman bør ideelt sett vere samla og klart til gjennomgang seinast i samband med første synfaring. Det er viktig at eigaren får vite at *alt* kan vere av interesse. Dersom eigaren har eit omfattande arkivmateriale, bør dei som utfører forundersøkingane skumme raskt gjennom dette for å hente ut eventuelle viktige tekniske data og for å danne eit oversyn over kva ein kan vente seg å finne ved ein grundigare gjennomgang.

Utover det eigaren måtte ha av informasjon, finst det fleire nettbaserte kjelder som ofte inneheld nyttige historiske data om fartøyet, sjå *Aktuelle nettstadar* i litteraturlista. I tillegg til eventuelle byggelister frå verfta og lokalhistoriske publikasjonar, kan ein finne hovuddata om fartøya i *Det Norske Veritas sine klasseregister* av ulike årgangar samt *Fortegnelse over Norske orglogs- og handelsfartøyer*.

Sette i samanheng og vurdere

Fartøyet må forståast ut frå tid, rom og dei kulturelle³ samanhengane det har gått inn i.

Kunnskap om byggeår, byggestad, verft og/eller byggmeister kan relaterast til andre fartøy og kontekstuell kunnskap om teknologien og handverkstradisjonane der fartøyet vart til. Kunnskap om skrogtype, materialbruk, byggeteknikk, utrusting eller rigg kan relaterast til tekniske utviklingstrekk i samtida. Likeeins vil kunnskap om eigarar, bruk, heimehamn og fartsområde også sette fartøyet inn i ein større *brukshistorisk* samanheng. Utover dei lokalhistoriske publikasjonane som kan vere aktuelle, finst det ein handfull referanseverk, som kan vere nyttige for å sette fartøyet inn i ein større samanheng. Desse er lista opp under *Referanseverk* i litteraturlista.

Dei aller fleste fartøy som har vore i kommersiell drift over lenger tid har gjennomgått forlengingar eller andre større og mindre ombyggingar, og mange har nærast vore som nybygg å rekne etter ein hovudreparasjon. Sjølv om det er lite att av det opphavelige nybygget, kan fartøyet vere eit verdifullt kulturminne – omtrent på same måten som eit gamalt hus kan vere like interessant som (dei endå eldre) tuftene det står på. Spor etter ombyggingar og ein variert brukshistorikk er i seg sjølv kulturminneverdiar med stort formidlingspotensiale.

Det er forvaltinga som skal gjere dei endelege vurderingar om vern. Likevel kan førebelse vurderingar baserte på ei forundersøking, slik ho vert skissert her, vere til nytte for forvaltinga. Dette gjeld særleg verneverdiar knytt til spesialkompetansen ved fartøyvernsentra, slik som handverksteknikkar, konstruksjonsmetodar, teknologihistorie, materialbruk og autentisitet. Fartøyvernsentra har også gode føresetnadar for å gjere vurderingar knytt til verneverdiar som sjeldsynheit eller representativitet i eit nasjonalt perspektiv. Rapportmalen tar også føre seg andre aktuelle verneverdiar.

Medan ein *teknisk historisk dokumentasjonsrapport* (THD) mellom anna skal forsøke å «lande» ei verneperiode, bør spørsmålet om verneperiode haldast mest mogleg opent i samband med ei *forundersøking*. Derimot bør det lagast eit forslag til periodeinndeling ut frå det ein kjenner til om brukshistoria og den tekniske historia til fartøyet. Inndelinga kan ta utgangspunkt i tekniske endringar, brukshistorikk eller eigarhistorikk — alt etter kva som er mest føremålstenleg.

Arkivere og rapportere

Ordlyden i oppdraget må vere styrande for kva som vert vektlagt i undersøkinga og rapporten. Rapportmalen seier meir om format, formalia og ulike typar forundersøkingar. Like viktig som sjølve rapporten er at all innsamla informasjon vert systematisert og arkivert i ei fartøy-mappe.

Rapporten må legge best mogleg til rette for at andre på eit seinare tidspunkt skal kunne ta opp tråden og bore djupare inn i historikken til fartøyet. Det vil seie at spor og lause trådar som ikkje er sjekka ut eller følgd til endes må gjerast synlege – gjerne i eit eige avsnitt i rapporten. Alle kjende institusjonar eller privatpersonar, som kan sitje på meir informasjon men som ikkje er kontakta, må listast opp. Alle kjelder som er nytta i rapporten må listast opp, og det bør gjerast reie for og grunnjevast kva kjelder som vert vurdert som sikre og usikre. I tillegg bør det opplysast om potensielle kjelder som vart undersøkt – men som ikkje gav ny kunnskap. Alt saman for å unngå dobbelt arbeid og å gjere det enklare for dei som eventuelt skal jobbe vidare med undersøkingane i framtida.

³ Økonomiske, sosiale og teknologiske føresetnadar.

Tabell 1

Årstal/ periode	Fartøy- namn	Hending	Kjelde
1923	Rasmus B	Leverert som nybygg, ved Trangvik Slipp og båtbyggeri. Fiskebåt. På ulike sesong-fiskeri. Eigar: L. Holberg. Heimehamn: Trangvik.	Skipsregisterkort
Ca. 1930	-	Første kjente fotografi	Fotografi #1: omtrentleg datering
1934	-	Forlenging på 9 fot. Ny maskin. Wichmann.	Merkeprotokoll Skipsregisterkort
1937	-	Grunnstøyting	Trangviksposten 23.03.1937
1937-1938	-	Skrogreparasjon. Nytt ror og nytt hydraulisk styresystem.	Årbok 1976: Trangvik sogelag.
1943	-	Rekvirert av okkupasjonsmakta. Nytt styrhus.	Årbok 1976: Trangvik sogelag. Fotografi #2: Rimeleg sikker datering.
Ca. 1956		Nytt styrhus igjen?	Fotografi #3: Usikker datering
1960	Daniel B	Ny eigar: A. Garborg. Ny maskin: Normo	Skipsregisterkort
1960-1965	-	Ny løfterigg. Nytt hydraulisk anlegg (dagens?).	Munnleg overlevert av tidlegare eigar, Garborg, til noverande eigar.
1963-1975		Mellom anna brukt til størjefiske med ringnot	Årbok 1976: Trangvik sogelag. Fotografi #4. Datert 1969.
1975-1984		Lugar og skott fjerna. Mest brukt til lokalfrakt og fjordafiske.	Same som over.
1984-1997	Ask B	Ny eigar: A. Mykle. Omgjort til fritidsfartøy. Innreiing med salong og køyer i rommet frå ca. 1986.	Munnleg overlevering av noverande eigar. Ute av fiskeriregisteret.
1997-dd		Har for det meste ligge i opplag. Har vore på slipp nokre gongar i perioden. Maskin har ikkje vore i drift etter havari i 1997, men har hatt litt ettersyn. Tilstand uviss.	Munnleg overlevering. Noverande eigar

Litteratur

Aktuelle nettkjelder:

Alle fartøy:

- Arkivportalen: <https://www.arkivportalen.no/>
- Sjøfartsdirektoratet⁴, skipssøk: <https://www.sdir.no/skipssok/>
- Digitalarkivet, lappebøker/skipsregisterkort: https://media.digitalarkivet.no/db/browse?start_year=&end_year=&text=lappe%C3%B8ker
- Søk på fartøynamn i nasjonalbiblioteket sine nettsider kan også bere lavt-hengande frukter. <https://www.nb.no/>
- Søk på fartøynamn på facebookgrupper som *Gamle og nye norske fiskebåter* og *Gamle og nye frakdebåter* kan også gje treff.

Fiskefartøy:

- Fiskeridirektoratet sitt merkeregister: Fortegnelse over merkepliktige norske fiskefarkoster (1921-1949) https://fdir.brage.unit.no/fdir-xmlui/discover?filtertype_1=title&filter_relational_operator_1=contains&filter_1=&query=Fortegnelse+over+merkepliktige+norske+fiskefarkoster&scope=11250%2F273582&rpp=10
- Digitalarkivet, merkeprotokollar: https://media.digitalarkivet.no/db/browse?start_year=&end_year=&text=merkeprotokoll

Aktuelle referanseverk

- Arisholm, T m.fl. (2008) *Kravellbygging i Norge*. Norheimsund: HFS/Norsk Sjøfartsmuseum.
- Denneche, F (1981) *Lystbåter og kappseilas. Seilporten kommer til Norge*. Oslo: Grøndahl
- Gøthesen, G (1980) *Norskekystens fraktemenn. Om seilfartøyer i kystfart*. Oslo: Grøndahl
- Kolltevit, B. (1982). *Lokalbåten*. Oslo: Det Norske Samlaget.
- Kolltveit, B & Arisholm, T. (2001). *Nasjonal vernsplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner. Underlagsrapport om ferjer*. Oslo: Vegdirektoratet.

Anna aktuell litteratur:

- *Flytende kulturminner. En innføring i Fartøyvern* (Riksantikvaren, 1998)
- *Arkivkilder til bruk i fartøyvernet* (Masdalen, K.-O. 1993) *Fok-programmets skriftserie nr. 9*. Oslo: Norges Forskningsråd. Program for forskning om kulturminnevern.
- *Verdisetting og verdivekting av kulturminner* (Riksantikvaren, 2020)
- *Veritas' klasseregister. Div. årgangar f.om. 1865*
- *Fortegnelse over Norske orglogs- og handelsfartøyer. Div. årgangar f.o.m. 1869*

⁴ Sjøfartsdirektoratet har ofte arkivmateriale om fartøya som ikkje er tilgjengeleg på nett, alt frå godkjenningss-teikningar til sertifikat. Ein må søke sjøfartsdirektoratet om å få tilsendt dette materialet, og formelt sett er det fartøy-eigaren som utan vidare har krav på innsyn.