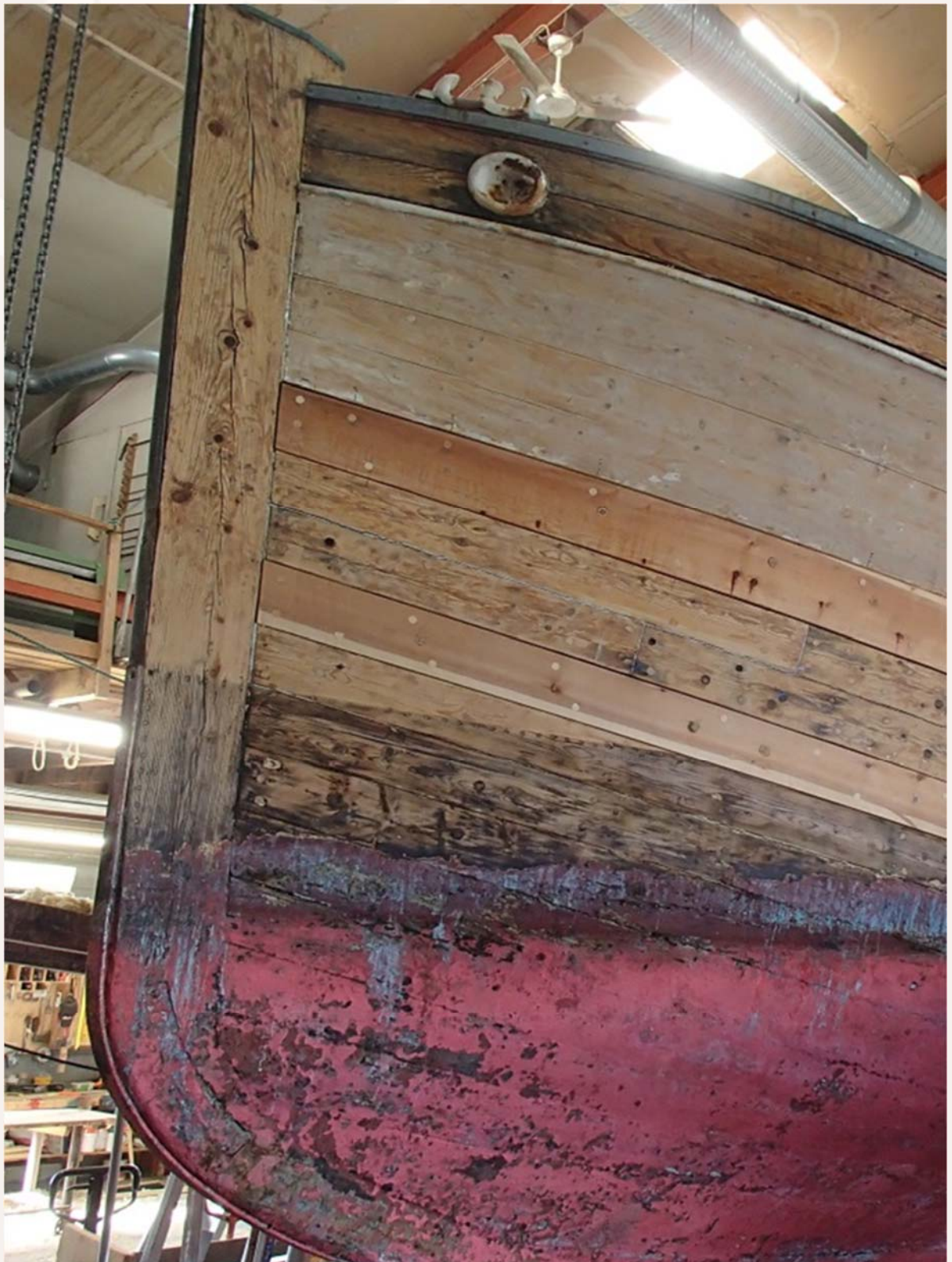


RAPPORT

Riksantikvarens evaluering av fartøyvernsentrene



Riksantikvaren er direktorat for kulturminneforvaltning og er faglig rådgiver for Klima- og miljødepartementet i utviklingen av den statlige kulturminnepolitikken. Riksantikvaren har også ansvar for at den statlige kulturminnepolitikken blir gjennomført og har i denne sammenheng et overordnet faglig ansvar for fylkeskommunenes og Sametingets arbeid med kulturminner, kulturmiljøer og landskap.





Tittel

«Riksantikvarens evaluering av fartøyvernsentrene»

Dato: 2. mai 2018

Revisjon: 0

Dokumenttype: Evalueringsrapport

Antall sider: 88 sider (uten vedlegg)

Bestiller: Klima- og Miljødepartementet

Emneord: Fartøyvern, fartøyvernsenter, tilskudd, evaluering

Omslagsbilde: «Glimt II» ved Samhold Slip.
(Foto: Haavard Stavaas)

Tillatelse til gjengivelse av foto er innhentet fra rettighetshaver.

Foto er vernet i henhold til lov om opphavsrett til åndsverk av 1961 og kan ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig for allmenheten, digitalt eller analogt, uten hjemmel i lov eller tillatelse fra rettighetshaver.

Materialer i rapporten er vernet etter åndsverkloven. Uten uttrykkelig samtykke er eksemplarframstilling bare tillatt når det er hjemlet i lov eller avtalt med Riksantikvaren.

Evalueringen er gjort tilgjengelig for allmenheten og er sendt til Nasjonalbiblioteket i tråd med pliktavleveringsloven § 4. Riksantikvaren har ivarettatt denne innsendingsplikten ved å registrere evalueringen i Evalueringsportalen.

© Riksantikvaren 2018

Besøksadresse:

Dronningensgate 13

0152 Oslo

Postadresse:

Postboks 8196 Dep, N-0034 Oslo

Telefon: (+47) 22 94 04 00

Epost: postmottak@ra.no

www.riksantikvaren.no

FORORD

Fartøyvern er levende kulturminnevern, og samler mange entusiaster og frivillige som legger ned utallige arbeidstimer for å ta vare på vår maritime kulturarv. *Fartøy* forteller om norsk historie som man ikke kan oppleve innendørs på et museum, men på slippet og på vannet.

Som fagfelt er fartøyvernet i Norge ungt, og fikk ikke fotfeste som det feltet vi kjenner i dag før på midten av 60-tallet. Først i 1989 ble ansvaret for fagfeltet permanent overført til Riksantikvaren som en del av omorganiseringen i kulturminnevernet.

På tidlig 1990-tall så man behovet for å heve kvaliteten på istandsettings- og vedlikeholdsarbeid på vernede fartøy, både den generelle håndversutførelsen og den antikvariske forståelsen. Som et virkemiddel for å imøtekomme fartøyvernets utfordringer, opprettet daværende Miljødepartementet de tre nasjonale fartøyvernssentrene i 1996.

Fartøyvernssentrene skulle drive håndverksopplæring for å sikre videreføring av kunnskap knyttet til tradisjonelle teknikker for bygging og vedlikehold av tre og stålskip, samt ivareta nødvendige dokumentasjonsoppgaver.

Siden etableringen i 1996 har de tre fartøyvernssentrene mottatt i overkant av 122 millioner kroner i tilskudd over statsbudsjettet.

I evalueringen av fartøyvernssentrene undersøker vi om fartøyvernssentrene har fungert i henhold til formålet med opprettelsen. Vi evaluerer også tilskuddsordningen til fartøyvernssentrene og vurderer i hvilken grad den har bidratt til måloppnåelse. Evalueringen er gjennomført av Riksantikvaren ved bruk av interne ressurser.

Evalueringen vil bli viktig i forbindelse med den forestående regionreformen. Etter 2020 skal forvaltningsansvaret for vernete fartøy overføres til de nye regionene, og fartøyvernssentrene vil kunne få en viktig rolle som kompetansesentre i regionene.

Riksantikvaren vil takke alle bidragsytere som har bidratt med kunnskap og innspill til evalueringen. Dette gjelder Riksantikvarens ansatte, lærlinger, utvalgte fylker, verft, båtbyggerier, de tre nasjonale fartøyvernssentrene og sist, men ikke minst - fartøyeierne og de frivillige innen fartøyvernet.

Oslo, 2. mai 2018

1. SAMMENDRAG

BAKGRUNN OG MÅL

I Nasjonal Verneplan for fartøy 2010-2017 anbefales det å gjennomføre en evaluering av fartøyvernssentrene i løpet av planperioden. Her heter det at de tre nasjonale fartøyvernssentrene er ulike av struktur, organisering og størrelse, og har ulike behov for midler til fellestjenester. Deres ulike og sammensatte utfordringer er bakgrunnen for evalueringen.

Evalueringen er viktig for å gi alle parter et grunnlag for å forbedre fartøyvernssentrenes måloppnåelse, og for å legge til rette for at tilskuddene brukes slik at vi får «mest og best mulig fartøyvern for pengene». Evalueringen er også nyttig i forbindelse med den forestående regionreformen. Etter 2020 skal forvaltningsansvaret for vernete fartøy overføres til de nye regionene. Fartøyvernssentrene vil fremdeles ha en viktig rolle som kompetansesentre. Dette aktualiserer en gjennomgang og evaluering, slik at regionene, fartøyvernssentrene og Riksantikvaren kan videreutvikle fartøyvernet og fartøyvernssentrene på et best mulig grunnlag, og gjøre bruk av- og utvikle kompetansen til det beste for det helhetlige fartøyvernet.

OPPDRAGET

I 2017 fikk Riksantikvaren i oppdrag av Klima- og miljødepartementet å utføre en evaluering av fartøyvernssentrene. I bestillingen skriver KLD:

Ta utgangspunkt i formålet med opprettelsen av sentrene og se om de fungerer ift. sin hensikt. Dette er også en type evaluering som må ta utgangspunkt i økonomireglementets system for evaluering av tilskuddsordninger.

I 2017 etablerte derfor Riksantikvaren en arbeids- og styringsgruppe som skulle utføre evalueringen. Perioden som har blitt evaluert er fra opprettelsen av fartøyvernssentrene i 1996, frem til og med 2017.

METODEN

Evalueringen av fartøyvernssentrene har vært todelt:

1. **Evaluering av fartøyvernssentrene:**

Har fartøyvernssentrene fungert i henhold til formålet med opprettelsen i 1996

2. **Evaluering av tilskuddsordningen:**

I hvilken grad har måloppnåelsen sin årsak i utformingen eller organiseringen av tilskuddsordningen til fellestjenestene ved fartøyvernssentrene?

Evalueringen er i hovedsak gjennomført med bruk av kvalitativ metode. Dette innebærer at vi ikke har sett på omfanget av et fenomen, men heller fokusert på å forstå selve fenomenet. Den kvalitative metoden har gitt oss muligheten til å gå i dybden for å finne årsak og konsekvenser.

Riksantikvaren har gjennomført evalueringen på bakgrunn av spørreundersøkelser og dokumentstudier.

Deltakerne i spørreundersøkelsene var fartøyvernssentrene, relevante fylkeskommuner, fartøyeiere, verfts- og båtbyggerier og lærlinger. Til grunn for spørsmålene lå en hypotese, og påstander utarbeidet på bakgrunn av denne. Hypotesen er: «*Gjennom fellestjenester og oppdrag sikrer fartøyvernssentrene at håndverk innen antikvarisk vedlikehold og istandsetting av fartøy bevares i et langsiktig perspektiv.*»

I dokumentstudiene har vi gjennomgått en rekke eldre dokumenter. Dette har vært viktig for å se nærmere på utviklingen til fagfeltet fartøyvern siden opprettelsen av fartøyvernssentrene i 1996. Som følge av dette har evalueringen betydelige innslag av redegjørelser og undersøkelser.

Evalueringen er i gjennomført ved bruk av interne ressurser hos Riksantikvaren. Direktoratet har erfaringer fra- og kompetanse innen et bredt spekter av fartøyvernet, noe som har vært en styrke i arbeidet med tolking av kilder og i diskusjonen av disse. Dette har samtidig krevd høy bevissthet om egen rolle, ettersom RAs forvaltning og oppfølging av fartøyvernsentrene er en vesentlig del av evalueringen.

For å kvalitetssikre arbeidet med evalueringen har RA benyttet seg av Oxford Research AS. Kvalitetssikringen har i hovedsak tatt for seg om det har blitt konkludert på tilstrekkelig datagrunnlag og om rapporten holder evalueringsfaglig god nok standard.

RESULTATET

Hovedkonklusjon i evalueringen er at fartøyvernsentrene har gjort, og gjør en viktig innsats i arbeidet med å ivareta håndverk innen antikvarisk vedlikehold og istandsetting av fartøy, men at arbeidet mangler systematikk og langsiktighet.

Fartøyvernsentrene ble opprettet for å sikre videreføring av kunnskap knyttet til tradisjonelle teknikker for bygging og vedlikehold av tre- og stålskip. Som en del av dette arbeidet, og for å heve den håndverksmessige og antikvariske kvaliteten innen fartøyvernet, skulle de også ivareta nødvendige dokumentasjonsoppgaver. Oppgavene som fartøyvernsentrene utfører for å sikre måloppnåelse kalles fellestjenester.

Evalueringen viser et klart forbedringspotensial for alle de involverte partene. Dette gjelder både fartøyvernsentrenes måloppnåelse i henhold til formålet med etableringen, og bruken av tilskuddene som virkemiddel for måloppnåelse. Både Riksantikvaren, Klima- og miljødepartementet og fartøyvernsentrene vil måtte gjøre endringer for å sikre at fartøyvernsentrene fungerer i henhold til formålet med opprettelsen. Dette vil gi gevinster for det helhetlige fartøyvernet. Til tross for et klart forbedringspotensial, er det viktig å understreke endringen i forvaltningen siden 2015. Riksrevisjonens rapport fra 2014 viste mangler i Riksantikvarens tilskuddsforvaltning. Som følge av dette har Riksantikvaren foretatt omfattende endringer i forvaltningen av tilskuddene til fartøyvernsentrene over post 75. Det er fremdeles behov for økt fokus på dette arbeidet.

Riksantikvaren har aldri tatt stilling til sammenhengen mellom fartøyvernsentrenes organisering og finansiering. Fartøyvernsentrene ble opprettet uten en enhetlig modell for faglig utvikling og ressursfordeling etter det helhetlige fartøyvernets behov.

Ved opprettelsen ble en økonomisk stabil drift fremsatt som en kritisk suksessfaktor. Fartøyvernsentrene måtte være sikret dekning for løpende utgifter, både innen verftsdelene og fellestjenestene. Men tilskuddspostene i fartøyvernet, post 74 til fartøyene og post 75 til fartøyvernsentrene, har i hele perioden (1996-2018) vært under fartøyvernplanenes estimerte behov. Sammen med en manglende enhetlig modell for faglig utvikling og ressursfordeling, har dette påvirket fartøyvernsentrenes faglige leveranser innen fellestjenestene.

Fram til 2015 hadde ikke Riksantikvaren god nok oppfølging av fartøyvernsentrene. Dette gjelder både faglig innenfor fellestjenestene og for tilskuddsmidlene som et virkemiddel for måloppnåelse. Derfor har fartøyvernsentrene foretatt egne prioriteringer. Dette har hatt avgjørende betydning for *hva* fartøyvernsentrene har utført og *hvordan* oppgavene har blitt løst, men også deres faglige utvikling. Det er vår vurdering at fartøyvernsentrenes egne prioriteringer i for liten grad har vært basert på faglige strategier, men heller kortsiktige utfordringer og behov. Dette har gjort fartøyvernsentrenes innsats lite koordinert, delvis også uten tilstrekkelig samarbeid mellom fartøyvernsentrene imellom, og i enkelte tilfeller også uten klare og langsiktige målsettinger. Årsaken er trolig både de økonomiske forutsetningene, samt fagfeltets størrelse og generelle mangel på akademisk kompetanse.

Det har ikke vært tilstrekkelig faglig samarbeid mellom Riksantikvaren, fartøyvernsentrene og aktuelle faginstitusjoner. Derfor har fartøyvernsentrene og Riksantikvaren måttet ta ansvaret for hele fagfeltets utvikling. Resultatet av dette ser vi særlig i fartøyvernsentrenes oppfølging av Fellestjenestene. Fellestjenestene har vært

for vagt formulert i fartøyvernplanene og tilskuddsbrevene fra Riksantikvaren, men fartøyvernsetrene har ikke selv tatt initiativ til å få en presisering av innholdet i dem. Dette har resultert i følgende:

- Dokumentasjonsarbeidet har lidd under mangel på overordnet systematisk og akademisk tilnærming.
- Fartøyvernsetrenes videreføring av kompetanse er i for stor grad basert på kunnskapsoverføring fra person til person, og uten fokus på arbeidet med å sikre og gjenvinne kompetanse. Fartøyvernsetrene har i for liten grad vektlagt dokumentasjon i arbeidet med sikring av handverk. Dokumentasjon er for lite innarbeidet i opplæringen av håndverkere.
- Det har aldri vært utarbeidet en oversikt over deler, materialer og verktøy som skal prioriteres ved innsamling til fartøyvernsetrene. Som følge av dette har ikke fartøyvernsetrene kunne forutsi hva som er nødvendig lagerkapasitet. Nettsiden «Delebanken.no», som har som formål å tilgjengeliggjøre deler, verktøy og utstyr er for dårlig kjent blant de potensielle brukerne.

På bakgrunn av dette konkluderer vi med at hypotesen ikke stemmer: Fartøyvernsetrene gjør en viktig innsats i arbeidet med å ivareta antikvarisk vedlikehold og istandsetting av fartøy, men arbeidet mangler en systematisk tilnærming og et langsiktig fokus.

ANBEFALINGER

Gjennom evalueringen har vi sett behovet for et mer langsiktig og strategisk fokus i oppfølgingen av fartøyvernsetrene. På bakgrunn av dette har vi utarbeidet tiltak for videre oppfølging.

Økonomien ved fartøyvernsetrene

- 1) Riksantikvaren må legge konkrete føringer for tilskudd til fellestjenester, og i større grad bruke tilskuddene som et virkemiddel for måloppnåelse.
- 2) Riksantikvaren må prioritere ressurser til tettere oppfølging av tilskuddsordningen til fartøyvernsetrene.
- 3) Klima- og miljødepartementet må utrede og vurdere ulike finansieringsmodeller for fellestjenestene.
- 4) Riksantikvaren må evaluere tilskuddsordningen til fartøyvernsetrene oftere.

Organiseringen av fartøyvernsetrene

- 1) Riksantikvaren skal fortsette å fokusere på et tettere samarbeid mellom fartøyvernsetrenes styrer og direktoratet.
- 2) Riksantikvaren og fartøyvernsetrene må kartlegge eksisterende og nødvendig kompetanse ved fartøyvernsetrene, både håndverksmessig og akademisk. På bakgrunn av dette skal Riksantikvaren og fartøyvernsetrene i samarbeid utarbeide en rekrutteringsplan.
- 3) Riksantikvaren skal bestille en analyse av fartøyvernsetrenes fremtidige ressursbehov. Analysen må foretas på bakgrunn av de øvrige utredningene under dette temaet.
- 4) Nordnorsk fartøyvernseter og Bredalsholmen dokk og fartøyvernseter må utrede mulige gevinster ved konsolidering med muséer.

Faglig utvikling

- 1) Riksantikvaren og fartøyvernssentrene må definere dokumentasjon, formålet med dokumentasjonen og dokumentasjonsbehovet ved ulike stadier/deler av et prosjekt. Arbeidet danner grunnlaget for å utvikle rapportmaler som fartøyvernssentrene skal bruke.
- 2) Riksantikvaren tar initiativ til å etablere en arbeidsgruppe som skal vurdere og kvalitetssikre dokumentasjonsrapporter. Etter etableringen er det fartøyvernssentrene som skal lede gruppen.
- 3) Fartøyvernssentrene og forvaltningen må i fellesskap utarbeide en database for å ivareta kompetansen som fartøyvernssentrene samler inn og opparbeider. Databasen skiller seg fra kulturminnedatabasen Askeladden ved at den ikke sorterer informasjonen på objekter.
- 4) Hardanger fartøyvernssenter skal identifiserer håndverksfag innen fartøyvernet der det er behov for å gjøre nærmere undersøkelser for å sikre teknikkene.
- 5) Riksantikvaren tar initiativ til å utarbeide prosedyrer for dokumentasjon av håndverk.
- 6) Riksantikvaren, i samarbeid med fartøyvernssentrene, skal utarbeide mal og instruks for sikring av handverkskompetanse. Dette må skje etter at punkt 4 og 5 under samme tema er gjennomført.
- 7) Fartøyvernssentrene må utarbeide en plan for hvordan de skal sikre vernefaglig kompetanse i alle relevante funksjoner ved fartøyvernssentrene.
- 8) Riksantikvaren bestiller en kost-/nytteanalyse av fartøyvernssentrenes arbeid med innsamling og tilgjengeliggjøring av vanskelig tilgjengelige deler, materialer og verktøy.
- 9) Fartøyvernssentrene foretar en kost-/nytteanalyse av fartøyvernssentrenes formidlingstjeneste delebanken.no.
- 10) Lagring og tilgjengeliggjøring av innsamlet informasjon på det enkelte fartøyet skal gjøres i Askeladden. Forvaltningen og fartøyvernssentrene er ansvarlig for fortløpende å legge inn ny informasjon.

Samarbeid med andre aktører

- 1) Riksantikvaren initierer til tversektorielt samarbeid på departementsnivå for å løfte fartøyvernet som fagfelt. Riksantikvaren skal også være pådriver for at akademiske instanser, offentlige sektorer og andre fagmiljø i større grad kan være faglige bidragsytere i fartøyvernet.
- 2) Riksantikvaren og fartøyvernssentrene skal arbeide for at fartøyvern kommer inn i relevante utdanningsløp.

INNHOLDSFORTEGNELSE

FORORD	3	6. IVARETAGELSE AV HÅNDVERK GJENNOM OPPLÆRING	48
1. SAMMENDRAG	4	6.1 UTREDNINGEN OG FARTØYVERNPLANENE	48
1. LESEVEILEDNING	10	6.2 DRØFTING AV HÅNDVERKSOPPDRAGET I PLANENE	49
2. BAKGRUNN OG GJENNOMFØRING	11	6.3 FARTØYVERNSENTRENE'S OPPLÆRING	51
2.1 OPPDRAGET	11	6.4 DELKONKLUSJON	52
2.2 ORGANISERING AV ARBEIDET	11	7. MATERIALER, VERKTØY OG UTSTYR	54
2.3 MÅLGRUPPEN FOR EVALUERINGEN	11	7.1 GRUNNLAGSDOKUMENTENE	54
2.4 EVALUERINGSKRITERIER	12	7.2 SLIK HAR OPPDRAGET VÆRT LØST	55
2.1 METODE	13	7.3 ORDNINGEN SETT FRA DE ULIKE AKTØRENE	56
3. FARTØYVERNET OG FARTØYVERNSENTRENE	16	7.4 DRØFTING OG DELKONKLUSJON	57
3.1 AKTØRENE I FARTØYVERNET	16	8. TILSKUDDSORDNINGEN	59
3.2 FARTØYVERNETS UTVIKLING	17	8.1 TILSKUDDET TIL FARTØYVERNSENTRENE	59
4. ORGANISERING OG FINANSIERING	21	8.2 AKTØRER, ROLLER OG STYRING	59
4.1 GRUNNLAGSDOKUMENTENE	21	8.3 HOVEDELEMENTENE I TILSKUDDSORDNINGEN	61
4.2 VURDERING OG DRØFTING	27	8.4 DRØFTING AV HOVEDELEMENTENE	64
4.3 KONKLUSJON	28	8.5 TILSKUDSBREV OG FARTØYVERNPLANER	67
5. DOKUMENTASJON OG RÅDGIVNING	30	8.6 RIKSANTIKVARENS OPPFØLGING	69
5.1 GRUNNLAGSDOKUMENTENE	30	8.7 KONKLUSJON	70
5.2 FORSTÅELSE AV DOKUMENTASJON	35	9. KONKLUSJONER	73
5.3 DOKUMENTASJON VED FARTØYVERNSENTRENE	36	9.1 OVERORDNEDE FUNN	73
5.4 KVALITETEN PÅ DOKUMENTASJONS-RAPPORTENE	38	9.2 DELKONKLUSJONER	74
5.5 BRUK AV DOKUMENTASJONEN	41	9.3 VURDERING AV HYPOTEBEN	76
5.6 FARTØYVERNSENTRENE'S RAPPORTER SAMMENLIGNET MED DE FRA ANDRE	45	10. ANBEFALINGER	77
5.7 DELKONKLUSJON	46	10.1 ØKONOMIEN VED FARTØYVERNSENTRENE	77
		10.2 ORGANISERINGEN	78
		10.3 FAGLIG UTVIKLING	78
		10.4 SAMARBEID MED ANDRE AKTØRER	80
		11. REFERANSER	83
		12. VEDLEGG	86
		13. ORDFORKLARINGER	86



INNLEDNING

1. LESEVEILEDNING

RAPPORTENS OPPBYGGING

Rapporten er lagt opp kronologisk. Vi starter med bakgrunnen for, og gjennomføringen av, evalueringen i kapittel 2, før vi redegjør for fartøyvernet som felt og kort om utviklingen fram til opprettelsen av fartøyvernssentrene i kapittel 3. I kapitlene 4,5,6 og 7 gjennomgår vi tre av fartøyvernssentrenes opprinnelige oppgaver. I hvert av disse gjennomgår vi grunnlagsdokumenter knyttet til opprettelsen og utviklingen av fartøyvernssentrene, før vi drøfter og konkluderer på de enkelte temaene.

Kapittel 8 er evalueringen av tilskuddsprdningen til fartøyvernssentrene.

Til sist kommer den overordnede konklusjonen i kapittel 9, og våre anbefalinger til videre oppfølging av evalueringen (kap. 10).

Etter delkonklusjonene i kapitlene 4 til 8 er det tekstbokser med forslag til tiltak for videre oppfølging. Disse danner grunnlaget for anbefalingene til videre oppfølging i kapittel 10.

FORKORTELSER

I rapporten henviser vi gjennomgående til en del aktører. Disse har for vi for leservennligheten gitt forkortelser (tabell 1.1).

Dokumenter som vi henviser til ofte har vi også gitt forkortelser (tabell 1.2). Dette er de samme dokumentene som vi i enkelte tilfeller omtaler under samlebetegnelsen «grunnlagsdokumentene». For komplett liste over kilder se kapittel 11 «Referanser».

Navn	Kortform
Bredalsholmen dokk og fartøyvernssenter	BDF
Fartøyvernssentrene Fellesråd	FF
Hardanger fartøyvernssenter	HFS
Klima- og Miljødepartementet (tidl. Miljøverndep.)	KLM (MD)
Nordnorsk fartøyvernssenter og båtmuseum	NNFA
Norsk forening for fartøyvern	NFF
Riksantikvaren	RA

År	Utgiver	Tittel og hendelse	Forkortelse
1994	NFF	Fartøyvernssentre i Norge – Forslag til lokalisering, funksjon og organisering	Utredningen
1995	Stortinget	Storingsproposisjon nr. 1 Tillegg nr. 9 (1994-1995) – Saldering av statsbudsjettet medregnet folketrygden 1995	Salderingen 1995
1996	Riksantikvaren	Femårs handlingsplan for fartøyvernet (1996 – 2000)	1996-planen
1998	Riksantikvaren	Femårs handlingsplan for fartøyvernet – Revisjon/rullering 1998	1998-revisjonen
2002	Riksantikvaren	Handlingsplan for fartøyvern (2002 – 2006)	2002-planen
2010	Riksantikvaren	Nasjonal verneplan for fartøy (2010 – 2017)	2010-planen

2. BAKGRUNN OG GJENNOMFØRING

I dette kapittelet redegjør vi nærmere for oppdraget med evalueringen av fartøyvernsentrene og hvordan vi har gjennomført arbeidet.

2.1 OPPDRAGET

I 1996 vedtok Stortinget i «Stortingsproposisjon nr. 1, Tillegg nr. 9 (1994-1995)» (Salderingen 1995) å opprette tre nasjonale fartøyvernsenter:

- Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernsenter (BDF)
- Hardanger Fartøyvernsenter (HFS)
- Nordnorsk Fartøyvernsenter og Båtmuseum (NNFA)

I tildelingsbrevet for 2017 fikk Riksantikvaren (RA) i oppdrag av Klima- og miljødepartementet (KLD) å evaluere fartøyvernsentrene. Oppdraget ble senere spesifisert til å omfatte en todelt evaluering:

Ta utgangspunkt i formålet med opprettelsen av sentrene og se om de fungerer ift. sin hensikt. Dette er jo også en type evaluering som må ta utgangspunkt i økonomireglementets system for evaluering av tilskuddsordninger (*Klima- og miljødepartementet, 2016*).

Departementet trakk frem følgende dokumenter som viktige i evalueringen:

- Norsk Forening for Fartøyvern – forslag til lokalisering, funksjoner og organisering
- St.prp.1. Tillegg nr. 9. Saldering av statsbudsjettet medregnet folketrygden i 1995
- Femårs handlingsplan for fartøyvernet (1996-2000)
- Nasjonale verneplan for fartøy 2010-2017

De presiserte at listen ikke er uttømmende.

2.2 ORGANISERING AV ARBEIDET

Evalueringen er gjennomført av RA. Valget om å gjennomføre evalueringenn internt, begrunnes nærmere under kapittel 2.1.5 «Metodekritikk». Prosjektorganisasjonen har bestått av en arbeidsgruppe og en styringsgruppe. Arbeidsgruppen har vært utførende i evalueringsarbeidet og forfattere av denne evalueringsrapporten.

Tabell 2.1 - Arbeidsgruppen

Haavard Stavaas Prosjektleder – Kulturminneavdelingen – seksjon for fartøy og tekniske kulturminner
Mari Søbstad Amundsen Seksjonssjef – Kulturminneavdelingen – seksjon for fartøy og tekniske kulturminner
Erik Goth Småland Seniorrådgiver – Kulturminneavdelingen – seksjon for fartøy og tekniske kulturminner
Tor Kristian Torsvik Rådgiver – Kulturminneavdelingen – seksjon for fartøy og tekniske kulturminner
Finn Arne Michelsen Seniorrådgiver/ Controller – Organisasjonsavdelingen

Arbeidsgruppens medlemmer er i hovedsak de samme som arbeider med fartøyvern hos RA. Disse har bred erfaring fra arbeid med fartøyvern, men også kulturminnevern og fartøyrelatert virksomhet i og utenfor RA.

Styringsgruppen har fungert som støtte for arbeidsgruppen og gitt avklaringer underveis i prosjektet. Arbeidsgruppen og styringsgruppen har hatt møter gjennom prosjektet, både fastsatte og ved behov.

Tabell 2.2 - Styringsgruppen

Astrid Auran Nesbø Avdelingsdirektør – Organisasjonsavdelingen
Hanna Kosonen Geiran Avdelingsdirektør – Kulturminneavdelingen
Inger Johanne Rystad Seniorrådgiver – Organisasjonsavdelingen – Juridisk seksjon

2.3 MÅLGRUPPEN FOR EVALUERINGEN#

Målgruppen for evalueringen er KLD, men resultatene vil også være viktig for RA og de tre nasjonale fartøyvernsentrene i den videre utviklingen av fartøyvernsentrenes oppdrag og rolle i fartøyvernet. I tillegg er det sannsynlig at fartøyvernet for øvrig, herunder Norsk Forening for

Fartøyvern (NFF), Forbundet KYSTEN (KYSTEN), fartøyeierne og regionalforvaltningen vil ha interesse av resultatet av evalueringen.

Riksantikvaren er også inne i prosessen med å revidere Nasjonal verneplan for 2010-2017 og evalueringen vil også være et viktig bidrag inn i dette arbeidet.

I 2018 skal dessuten TA slutføre revisjonen av 2010-planen. Funnene i evalueringen vil ha betydning revisjonen generelt, men for kapittelet om fartøyvernssentrene spesielt. I denne sammenheng og i etterkant av evalueringen skal også fellestjenestene til fartøyvernssentrene revideres.

2.4 EVALUERINGSKRITERIER

Evalueringen av fartøyvernssentrene er todelt. Evalueringen er i hovedsak utført gjennom dokumentstudier og spørreundersøkelser til flere respondentgrupper.

EVALUERINGEN AV FARTØYVERNSENTRENE VIRKE

I den første delen har vi vurdert om fartøyvernssentrene har fungert i henhold til formålet med opprettelsen av dem. Til grunn for evalueringen har vi lagt beskrivelsene av fartøyvernets behov, samt fartøyvernssentrenes oppdrag og «fellestjenester»¹, i Utredningen, 1996-planen, 2002-planen og 2010-planen.

Ordningen med fartøyvernssentre har ikke har vært evaluert siden de ble opprettet. Perioden som ligger til grunn for evalueringen er derfor i overkant av 20 år. Dette har gjort det nødvendig å gjennomgå en rekke eldre dokumenter og se nærmere på utviklingen i fagfeltet gjennom disse årene. Dette har gjort evalueringsarbeidet svært omfattende, og medført at evalueringsrapporten har betydelige innslag av redegjørelser og undersøkelser i de ulike delene. Dette har vært nødvendig for å kunne foreta drøftinger som grunnlag for konklusjoner og anbefalinger.

EVALUERINGEN AV TILSKUDDSORDNINGEN

Evalueringen av tilskuddsordningen fokuserer på i hvilken grad måloppnåelse, eller mangelen på, kan

tilskrives organiseringen av forvaltningen eller utformingen av tilskuddsordningen til fellestjenestene ved fartøyvernssentrene.

2.4.1 HYPOTESE OG PÅSTANDER SOM VERKTØY

Som et arbeidsverktøy i evalueringen utarbeidet vi en hypotese. Hypotesen er en sammenfatning av det overordnede formålet med fartøyvernssentre slik dette ble presentert i 1996-planen. I følge planen skulle fartøyvernssentrene drive håndverksopplæring som sikrer videreføring av kunnskap knyttet til tradisjonelle teknikker for bygging og vedlikehold av tre- og stålskip, samt ivarta nødvendige dokumentasjonsoppaver. For å oppfylle formålet skulle fartøyvernssentrene utføre følgende oppgaver:

Tabell 2.3 - Oppgaver for å nå formålet

Oppdrag:

- Gjøre eksisterende kunnskapsressurser tilgjengelige i form av håndverks- og rådgivningstjenester

Fellestjenester:

- Drive dokumentasjons- og rådgivningsarbeid
- Skaffe fartøyer som søkes vernet brukbare havneforhold og sikre dem mot forfall
- Skaffe til veie og lagre nødvendig materialer, verktøy og utstyr
- Lære opp fagfolk og sørge for kontinuitet i eldre håndverksfag som er aktuelle innen tre- og stålskipsbygging

I evalueringen har vi sett bort fra fellestjenesten som handler om å skaffe fartøy brukbare havneforhold. Årsaken er at denne ble gjennomgått av RA og Fartøyvernssentrenes Fellestjenestene (FF) i 2016, og i dag følges dette opp gjennom nødhavnnavtalen.

Ut ifra oppdraget og de tre øvrige fellestjenestene formulerte vi følgende hypotese:

Tabell 2.4 - Hypotese

Gjennom fellestjenester og oppdrag, sikrer fartøyvernssentrene at håndverk innen antikvarisk vedlikehold og istandsetting av fartøy, bevares i et langsiktig perspektiv.

¹ Se kapittel 2.4.1 – «Hypotese og påstander som verktøy» og kapittel 13 – «Ordforklaringer» for nærmere beskrivelse av «fellestjenester»

For å kunne besvare hypotesen utarbeidet vi 11 påstader som verktøy. Formålet med påstandene var å hjelpe oss med å belyse ulike sider av fellestjenestene. Påstandene var altså et grunnlag for å komme frem til relevante og kvalitative spørsmål til spørreundersøkelsene. Derfor er heller ikke påstandene forsøkt besvart individuelt senere, da dette er fanget opp gjennom spørreundersøkelsene i de respektive kapitlers drøftingsdeler.

Påstandene ble diskutert i møte med fartøyvernssentrene den 14. desember 2016 og er gjengitt som vedlegg 12-4 – «Påstandene til hypotesen»

2.4.2 EFFEKT MÅL

Effektmålene (resultatene) av evalueringen er konklusjonene. Disse vil danne grunnlaget for:

- Å komme med anbefalinger for at fartøyvernssentrene skal fungere i henhold til formålet
- Å sikre at fartøyvernssentrenes fellestjenester gjenspeiler fartøyvernets behov. Dette må ses i sammenheng med revisjonen av fellestjenestene i etterkant av evalueringen, og i forbindelse med revisjon av 2010-planen.
- Å sikre målrettet og effektiv bruk av tilskuddet til fartøyvernssentrenes fellestjenester

Se kapittel 10 «Anbefalinger» for en samlet og fullstendig oversikt over anbefalingene i evalueringsrapporten.

2.1 METODE

Evalueringen av fartøyvernssentrene er i hovedsak gjennomført med bruk av kvalitativ metode (De nasjonale forskningsetiske komiteene, 2010).

Dette har gitt oss mulighet til å gå i dybden for å finne årsak og konsekvenser, til forskjell fra bare å tolke kvantifiserbare data som statistikk.

2.1.1 DOKUMENTSTUDIER

Et vesentlig poeng med dokumenter er at de gir oss informasjon om et saksforhold nedtegnet på et spesielt tidspunkt og spesielt sted, og ofte med tanke på spesifikke lesere. Når vi bruker dokumenter som

kilde, er vi derfor nødt til å sette disse i en kontekst: Når er de skrevet? Hvor er de skrevet, av hvem, og for hvilke lesere? (Tjora, 2010).

De viktigste gruppene med dokumenter har vært:

- Fartøyvernplaner
- Stortingsproposisjoner
- Utredninger
- Dokumenter fra RAs saksbehandlerarkiv
- Ulike fagrapporter produsert av fartøyvernssentrene
- Tildelingsbrev med instruks fra KLD (tidligere MD) til RA
- Årsrapporter fra fartøyvernssentrene
- Dokumenter knyttet til tilskuddsbehandlingen
- Andre publikasjoner

2.1.2 SPØRREUNDERSØKELSER

Vi utarbeidet spørreundersøkelser til 5 respondentgrupper for å innhente informasjon som det ikke var mulig å trekke ut av dokumentene.

Spørreundersøkelsene ble ikke gjennomført som ordinære spørreundersøkelser for å finne svar på omfanget av et fenomen, men som en kvalitativ tilnærming for å forstå selve fenomenet.

Spørreundersøkelsene ble tilpasset de enkelte respondentgruppene ut ifra deres forhold til fartøyvernet generelt og til fartøyvernssentrene spesielt.

Tabell 2.5 - Respondentgruppene			
Gruppe	sendt	mottatt	Prosent
Lærlinger	9	3	33,3
SAVOS- og vertsfylker	9	6	66,7
Fartøyeiere	170	76	44,7
Verft og båtbyggerier	18	8	44,4
Fartøyvernssentrene	3	3	100

Opprinnelig svarfrist var 3. juli 2017 klokken 12:00, men grunnet lav svarprosent ble fristen utvidet til 21. juli klokken 15:00. Etter utsatt frist økte svardeltagelsen med ett fylke, to fartøyvernssenter og sytten fartøyeiere.

Respondentene fikk spørsmål under temaene dokumentasjon, formidling, tjenester som

rådgivning og restaureringsarbeid, behov og ønsker m.m. Oversikt over spørsmålene stilt til hver gruppe er vedlagt.

For å i størst mulig grad legge til rette for at alle de spurte svarte oppriktig, særlig blant privatpersoner, ble deltakerne i spørreundersøkelsen lovet anonymitet. Dette gjorde vi for å sikre at RAs kunnskapsgrunnlag ble så godt som mulig, og for å sikre videre forsvarlige interne avgjørelsesprosesser, i tråd med unntakshjemmelen i offentleglova § 15.

Begrunnelsen for å ikke offentliggjøre de innkomne svarene på spørreundersøkelsene, er at svarene i mange tilfeller gjør det mulig å avsløre identiteten til enkeltpersoner som har besvart undersøkelsene. Disse er derfor merket som «Unndratt offentligheten» og arkivert hos RA.

Der svarene kommer fra en institusjon, som fylke eller fartøyvernssenter, vurderer vi det som en tilstrekkelig anonymisering, da svarene ikke er basert på enkeltpersoners uttalelser.

2.1.3 AVGRENSINGER

Evalueringen tar utgangspunkt i det overordnede formålet med opprettelsen av fartøyvernssentrene, de ulike fartøyvernplanenes beskrivelse av fartøyvernets behov og fartøyvernssentrenes oppgaver. RAs oppfølging og styring, samt tilskuddsforvaltningen og utformingen av tilskuddsordningen til fartøyvernssentrene (i dag statsbudsjettet kapittel 1429 post 75).

Som beskrevet i kapittel 2.4.1 «Hypotese og påstander som verktøy» har vi sett bort fra fellestjenesten som handler om å skaffe fartøy som søkes vernet brukbare havneforhold og sikre dem mot forfall.

Lokaliseringsdebatten som lå til grunn for plassering av de tre fartøyvernssentrene har ikke vært en del av evalueringen. Årsaken er dels at plasseringen var gjenstand for politisk beslutning. Fartøyvernssentrenes geografiske plasseringer er tatt med i drøftingen der dette er vurdert som naturlig. Fartøyvernssentrenes geografiske plassering var en del av beslutningen i Salderingen 1995.

Det er ikke gjort samfunnsøkonomiske analyser av tilskuddsordningen. Vi presenterer heller ikke en

detaljert oversikt over fartøyvernssentrenes totale økonomi. Dette er ikke informasjon som RA besitter. Vi har kun en oversikt over samlet tilskudd til fartøyvernssentrene, men også denne er begrenset. Den viser verken fartøyvernssentrenes bruk av tilskuddene eller RAs fordeling av tilskudd til tiltak og investeringer.

Ettersom at evalueringen favner over en periode på over 20 år har vi foretatt enkelte andre avgrensninger i forhold til dokumentstudier og undersøkelser. Dette gjelder særlig i forbindelse med kapittel 5 Dokumentasjon, der vi ikke har foretatt en undersøkelse av *kvaliteten* på fartøyvernssentrenes dokumentasjon, i betydning «rådata», men holdt oss til dokumentasjonsrapportenes akademiske kvalitet. Det er rapportene RA forholder seg til i den daglige oppfølgingen, og det er disse som i størst grad sammenfatter sentrenes daglige arbeid med dokumentasjon. Fartøyvernssentrene har produsert en lang rekke rapporter siden opprettelsen, og vi har derfor valgt ut et representativt utvalg på 25 rapporter som ligger til grunn for vurderingen i kapittel 5. Dette innebærer blant annet at vi ikke har tillagt fartøyvernssentrenes faktaark eller internettblogger særlig vekt i evaluering. Både faktaarkene og internettbloggene bygger på det øvrige dokumentasjonsarbeidet, og vi har derfor ikke vurdert disse som egne, enkeltstående kilder i denne sammenheng.

2.1.4 USIKKERHETER

Evalueringen er basert på egenprodusert materiale (spørreundersøkelser) og relevante dokumenter som gjengitt i kapittel 11 – «Referanser».

Selv om også tidligere fartøyvernplaner har lagt opp til en evaluering av fartøyvernssentrene, har ikke vært prioritert. Det har tidligere kun vært utført en evaluering av tilskuddsordningen til fartøyvernssentrene over post 75 til fartøyvernssentrene (Statskonsult, 2005), men da bare som en del av en evaluering av flere tilskuddsposter. Dette har medført at denne evalueringen har måttet spenne over et tidsrom på over 20 år med utvikling av fartøyvernssentrene.

Det har av samme grunn vært utfordrende å fremskaffe fullstendig dokumentasjon knyttet til RAs oppfølging av fartøyvernssentrene og forvaltning av

fartøyvernsentrene og tilskuddsordningen i hele dette tidsrommet. På grunn av dette tar vi forbehold om at eventuelle funn av dokumenter som er relevant for deler av evalueringen, vil måtte tas inn i en eventuell revisjon.

Det har i tillegg vært en utfordring at evalueringen gjøres på bakgrunn av formålet med fartøyvernsentrene slik det var ved opprettelsen, for over 20 år siden. Denne utfordringen bare økt som et resultat av at det har vært begrenset med skriftlige resonnement eller evalueringer fra de mellomliggende periodene som gir innblikk i årsakene til og resonnementene bak de ulike korrigeringene fra det ene plandokumentet til det neste, frem til i dag.

2.1.5 METODEKRITIKK

Fordelene med en kvalitativ fremgangsmåte er at denne er best egnet undersøke årsak og konsekvenser. Den har et større innslag av idiografisk grunnlag² og er mer sårbart for subjektive tolkning. Kvalitativ metode er både mer tid- og ressurskrevende enn kvantitativ metode.

Med unntak for deler av svarene på spørreundersøkelsen ville ikke en kvantitativ analyse latt seg gjennomføre, da det meste av materialet ikke er tilstrekkelig kvantifiserbart. En kvantitativ tilnærming med bruk av spørreundersøkelser innebærer også metodiske utfordringer (Ekstrand, 2009). Disse kan være:

- Lav svarprosent
- Upresise spørsmål
- Upresise svar
- Respondentene har vanskeligheter med å forholde seg til spørreskjemaer
- Undersøkelsestretthet
- Mangler analyser av sammenhenger

Evalueringen er i hovedsak gjennomført ved bruk av interne ressurser hos RA. Erfaringen disse besitter,

fra et bredt spekter av fartøyvernet, har vært en styrke i arbeidet med tolking av kilder og i diskusjonen av disse. Dette har samtidig krevd høy rollebevissthet ettersom RAs forvaltning og oppfølging av fartøyvernsentrene er en vesentlig del av evalueringen.

2.1.6 KVALITETSSIKRING

Rapporten er kvalitetssikret av Oxford Research AS ved Rune Stiberg-Jamt.

Kvalitetssikringen ble utført i evalueringens slutfase med fokus på den endelige evalueringsrapporten. Oxford Research har kommet med tilbakemeldinger før endelig utgave ble ferdigstilt og publisert. Kvalitetssikringen har i hovedsak tatt for seg om det konkluderes på tilstrekkelig datagrunnlag og om rapporten holder evalueringsfaglig god nok standard.

Oxford Research har omfattende erfaring med å gjennomføre evalueringer i ulike deler av forvaltningen. Senioranalytiker og adm. dir. Rune Stiberg-Jamt har lang erfaring i rollen som kvalitetssikrer gjennom andre oppdrag. Oxford Research har ikke noen bindinger eller relasjoner til fartøyvernsentrene.

² Idiografisk, om vitenskaper som legger hovedvekten på å granske den enkelte begivenhet, person og så videre, og dens individuelle og særmerkede egenskaper og forutsetninger.

(Hentet fra store norske leksikon: <https://snl.no/idiografisk>)

3. FARTØYVERNET OG FARTØYVERNSENTRENE

Fartøyvernet er ungt sammenlignet med andre vernedisipliner. Først i 1989 ble fartøyvernet en integrert del av Riksantikvarens (RA) arbeidsfelt (Riksantikvaren, 2010, s. 29), og i 1996 ble de tre nasjonale fartøyvernssentrene formelt opprettet (Finans- og tolldepartementet, 1995, ss. 110-111).

3.1 AKTØRENE I FARTØYVERNET

DEN OFFENTLIGE FORVALTNINGEN

Fra 1967 til 1982 hadde Norsk Kulturråds fartøyutvalg ansvaret for utforming og gjennomføring av det nasjonale fartøyvernet.

I 1978 la Norsk Kulturråd frem en innstilling om bevaring og bruk av gamle fartøy (Norsk kulturråd, 1979), og denne var med på å danne grunnlaget for det offentlige fartøyvernet slik vi kjenner det i dag. I 1982 ble fartøyvernet underlagt daværende Miljødepartementet, først som en prøveordning med Norsk Kulturråds fartøyutvalg som samarbeidspartner. I 1986 overtok departementet hovedansvaret for fartøyvernet. Først i 1989 ble ansvaret for fartøyvernet permanent overført til RA i forbindelse med omorganiseringen av kulturminnevernet fra 1. januar 1990.

Siden den gang har fartøyvernet vært en integrert del av RAs arbeid med kulturminnevern.

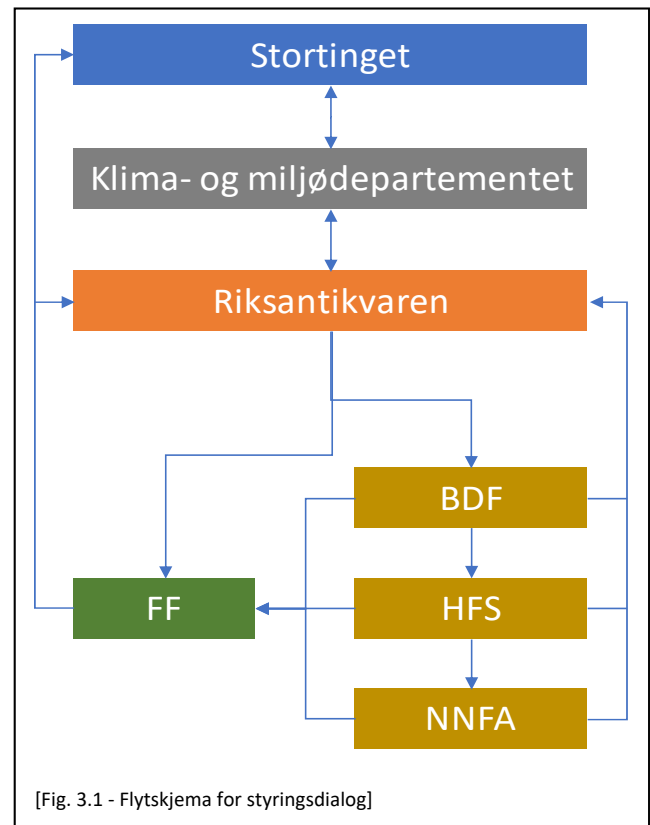
Klima- og miljødepartementet (KLD) har det overordnede ansvaret for forvaltningen av kulturminner og kulturmiljøer i Norge. Som sekretariat for politisk ledelse er det også departementets oppgave å ta stilling til mål, prinsipper og valg av virkemidler. KLD har ingen direkte rolle i oppfølgingen av fartøyvernssentrene, men utarbeider tildelingsbrev og instruks til RA, og er den som behandler eventuelle klager fra fartøyvernssentrene.

RA er et forvaltningsorgan underlagt KLD og skal arbeide for å oppnå de klima- og miljøpolitiske målene innenfor kulturminner, kulturmiljø og landskap som årlig blir presentert i Prop. 1 S.

RA har et særlig ansvar for å nå klima- og miljømålene på de områdene RA har myndighet og juridiske virkemidler.

De spesifikke mål, prioriteringer, styringsparametere og oppdrag som RA skal gjennomføre

det enkelte år blir gitt i de årlige tildelingsbrevene fra departementet.



Evalueringen av fartøyvernssentrene skjer parallelt med at RA forbereder flytting av forvaltningsansvaret for de vernede fartøyene til de nye regionene fra 2020. Oppgaveflyttingen skjer som del av en mer omfattende delegering av oppgaver fra RA til fylkene. Målet for delegeringen er blant annet at kulturminnene blir viktige premisser i regionenes utviklingsarbeid. Samtidig skal RA spise direktoratrollen og ha oppfølgingsansvar på et nasjonalt nivå.

Pr. april 2018 er ny ansvarsforskrift på høring. I høringen er forslaget at forvaltningsansvaret for de fredede fartøyene inntil videre skal forbli hos RA. Den faglige oppfølgingen av fartøyvernssentrene og forvaltningen av tilskuddene til fellestjenestene ved fartøyvernssentrene (post 75) forblir også hos RA.

DET FRIVILLIGE FARTØYVERNET

De fleste vernede og fredede fartøy i Norge er tilknyttet en eller begge av de to landsdekkende frivillige paraplyorganisasjonene Forbundet KYSTEN (KYSTEN) og Norsk Forening for Fartøyvern (NFF).

FORBUNDET KYSTEN

KYSTEN er en frivillig organisasjon som ble dannet høsten 1979 gjennom en sammenslåing av de hovedsakelig Oslo-baserte organisasjonene Båtlaget for bevaring av tradisjonelle norske båttyper (etablert 1975) og Forening for bevaring av eldre seilfartøyer (etablert 1976) (Berge, 2004, ss. 39-45).

Formålet til KYSTEN er bevaring og bruk av eldre fartøy og kystmiljø.

KYSTEN har hovedsakelig profilert seg på tradisjonelle åpne ro- og seilbåter, men også enkelte større fartøy eies av forbundets medlemmer eller lokale kystlag.

Hovedfokus er på medlemsaktiviteter, til rettelegging og bruk av kulturminner langs kysten. I følge KYSTENS hjemmeside har de i dag rundt 10 500 medlemmer fordelt på 125 lokallag over hele landet.

NORSK FORENING FOR FARTØYVERN

NFF ble stiftet i juni 1985 for å fremme bevaring av verneverdige fartøy etter antikvariske prinsipper, fremme samarbeidet mellom eierne og en enhetlig opptreden ovenfor myndighetene (NFF, 1995, s. 3). I motsetning til KYSTEN, som har hovedvekten på medlemsaktiviteter, er NFF en interesseorganisasjon for verneverdige fartøy. Foreningens oppgaver er å fremme bevaring av fartøy etter antikvariske retningslinjer og ivareta eiernes (de frivilliges) interesser.

Mens vi finner de fleste mindre bruksbåter tilknyttet KYSTEN, så organiserer NFF primært større dekkede fartøy som er mer ressurskrevende å ta vare på og kommer i berøring med Sjøfartsdirektoratets regelverk. NFF arbeider faglig og politisk for å vinne forståelse for det antikvariske fartøyvernet som del av kulturminnevernet, og for å bedre de faglige, økonomiske og juridiske rammebetingelsene for fartøyvernet.

I NFF er det fartøyene som er medlemmer. For å bli medlem må fartøyene slutte seg til antikvariske retningslinjer og eier må ha som formål å ta vare på fartøyet som et kulturminne. De senere årene har det likevel blitt tatt inn medlemsfartøy som har fått avslag fra RA på søknad om status som vernet skip. I følge NFFs hjemmeside har organisasjonen i dag 183 medlemsfartøy fra hele landet, hvorav de fleste eies eller forvaltes av frivillige organisasjoner.

FARTØYVERNSENTRENE

Fartøyvernssentrene har etablert sitt eget samarbeidsorgan: Fartøyvernssentrenes Fellesråd (FF). Fellesrådet består av representanter fra hvert av fartøyvernssentrene og ble opprettet med den hensikt å arbeide for en god faglig plattform, samt gode rammevilkår for fartøyvernet og fartøyvernssentrene spesielt.

3.2 FARTØYVERNETS UTVIKLING

FARTØY SOM MUSEUMSGJENSTANDER

Funnene av vikingskipene i siste del av 1800-tallet markerte starten på interessen for fartøy som kulturminner og innledet forskningen på feltet. Funnene synliggjorde at de små åpne trebåtene i samtiden kunne forståes som en ubrudd forlengelse av vikingtidens båtbyggingstradisjon, noe som medførte at også disse fikk interesse fra de kulturhistoriske museene.

Frem til mellomkrigstiden ble vern av fartøy utelukkende gjennomført ved sikring og utstilling på land i regi av museer, på samme måte som for museenes øvrige gjenstandskategorier. Det skiller seg derfor vesentlig fra det frivillige fartøyvernet, som fra 1960-tallet av vokste frem som en del av kulturminnevernet. På museene tas fartøy ut av sin brukskontekst for å bli vernet mot videre forfall gjennom konservering og klimakontroll. I det frivillige fartøyvernet vernes fartøyene i operativ stand, ofte i sine historiske miljøer, og for å ivareta kulturminneverdiene skal de vedlikeholdes og restaureres etter tradisjonelle metoder.

For små og lette fartøy er den museale verneformen i regelen både fordelaktig for fartøyet og den mest kostnadseffektive. De krever relativt lite plass og at problemer knyttet til belastning på skrogene er minimale. Å verne større fartøy som museumsgjenstander vil som regel kreve at det

reises et eget bygg for å huse fartøyet. Da vil kostnadene med kjøp av tomt, byggekostnader, klimakontroll og teknisk drift, vedlikehold av bygget og personalkostander måtte forsvares ut fra vern av dette ene fartøyet. I tillegg kommer at vedlikeholdsbehovet på fartøyene ikke stopper helt opp selv om de står i hus. Større fartøy er komplekse konstruksjoner sammensatt av mange ulike materialtyper, sammenføyinger og overflatebehandlinger, og det finnes en rekke innebygde spenninger og prosesser som ikke vil stoppe selv om fartøyet settes i hus på land. Uten periodisk vedlikehold vil f.eks. maskineri sette seg fast, tekniske system korrodere, treverk vil tørke ut og sprekke, drevet vil slippe, malte overflater forfalle etc. I tillegg kommer slitasjen fra publikum dersom disse skal ha tilgang til fartøyet. Dette medfører at vern av større fartøy på land over tid ikke nødvendigvis vil være mer kostnadseffektivt enn restaurering og fortsatt drift på vann.

BEVARING AV FARTØY I FLYTENDE STAND

I 1936 ble det siste større seilende utenriksfartøyet, S/S «Lingard» fra 1893, innkjøpt av den frivillige organisasjonen Norsk Seilskuteklubb som restaurerte fartøyet som flytende museum i Oslo. Vernet av «Lingard» ble oppgitt i 1946 da det viste seg umulig å finansiere videre vern og vedlikehold uten noen form for offentlig støtte. «Lingard» fortjener likevel å nevnes, da dette var det første forsøket fra frivillige på å verne et større fartøy fra samtiden i flytende stand.

Det er først på 1960-tallet vi finner starten på fartøyvernet slik vi kjenner det i dag. Hjemkjøpet av R/S 1 «Colin Archer» fra USA i 1961 og opprettelsen av Norsk Veteranskibsklub i 1964 markerte starten på vern av større fartøy på sjø i operativ stand. Dette skjedde i regi av frivillige, bl.a. på grunn av at museene og det profesjonelle kulturminnevernet lenge vegret seg for de økonomiske konsekvensene og kunnskapsmessige utfordringene ved en slik verneform.

I 1967 fordelte Norsk kulturråd det første offentlige tilskuddet til fartøyvern. Dette ble starten på det statlige engasjementet i fartøyvernet, og verneinitiativene fra 1960-tallet unngikk derfor «Lingard»s skjebne.

Vern av fartøy som kunne oppleves i sitt rette element skapte en økt forståelse for at fartøy også er en viktig del av kulturarven. «Vern gjennom bruk» vokste frem som en beskrivelse av denne bevegelsen. Fra sin spede start på 1960-tallet har det frivillige fartøyvernet økt i popularitet og omfang, og omfatter i dag ca. 250 historiske fartøy fra alle deler av landet som til sammen viser de fleste sentrale fartøytypene fra tiden etter ca. 1850.

Sammenholdt med det øvrige kulturminnevernet innebærer disse 250 fartøyene et svært begrenset utvalg, der flere historisk sentrale fartøykategorier kun er representert gjennom ett eller få fartøy og noen ennå er helt fraværende.

FARTØYVERNET OPPLEVDE ET ØKENDE BEHOV FOR KOMPETANSE PÅ 1990-TALLET

Et fartøyvern bygget på bevaringsformen vern gjennom bruk betyr at fartøyene fortsatt skal seile. Bevaringsformen medfører også at mange av de nedbrytende kreftene som fartøyene var utsatt for i sine yrkesaktive liv fortsetter som før. Et vernet fartøy må derfor fremdeles skrapes og pusses, males og oljes, og slidedeler må skiftes. Fartøyvernet, både det frivillige og profesjonelle, ble derfor tidlig oppmerksom på at tilgang på kunnskap om reparasjon og vedlikehold var avgjørende for å kunne ta vare på de historiske fartøyene. De erfarte også at problemene med tilgang på eldre teknikker og materialer økte som en konsekvens av at disse ikke lenger var i vanlig bruk hos verft og båtbyggerier.

Problemet med manglende håndverkskompetanse innen restaurering og vedlikehold av tre- og stålfartøy ble drøftet på en rekke seminar fra 1970-tallet og utover 1990-tallet. Utviklingen innen verftsneringen akselererte, og metoder som ennå var vanlige på 1960- og 70-tallet forsvant fra utdanning og arbeidsliv på 1980- og 90-tallet. Tilgangen på historisk håndverkskompetanse ble et økende problem som måtte løses dersom fartøyvernet skulle ha en fremtid.

I daværende Miljøverndepartementets (MD) «Handlingsplan for kulturminneforvaltning» (Miljøverndepartementet, 1992), ble det foreslått at utfordringen med tap av håndverkskompetanse kunne løses gjennom å etablere et begrenset antall

«fartøyvernssentre» langs kysten. Sentrene skulle også tilfredsstillende behovet for tilgang til tekniske anlegg og utstyr som var nødvendig for å imøtekomme utfordringene fartøyvernet sto overfor. I handlingsplanen ble det pekt på det nasjonale ansvaret for å medvirke til etableringen av en grunnstamme av vernede fartøy, og at det også på regionalt og lokalt nivå ville det være viktig å styrke fartøyvernarbeidet, blant annet gjennom et samarbeid om opprettelsen av slike fartøyvernssentre.

På oppdrag fra MD leverte NFF i 1993 et problemnotat om situasjonen i fartøyvernet (Problemnotatet). Her ble særlig kildesituasjonen fremhevet som en utfordring for det antikvariske fartøyvernet.

Vernedisiplinen hadde ikke utviklet metoder som sikret kilder og dokumenterte fartøyene på en tilfredsstillende måte (NFF, 1993, s. 11)

Med utgangspunkt i Problemnotatet, fikk NFF i oppdrag fra MD å utrede spørsmålet om opprettelse av nasjonale fartøyvernssentre.

FARTØYVERNSENTRENE BLIR OPPRETTET

I 1994 leverte NFF utredningen «Fartøyvernssentre i Norge – Forslag til lokalisering, funksjoner og organisering» (NFF, 1994, s. 5). Her fremheves noen overordnede utfordringer for fartøyvernet:

- Fag med tilknytning til eldre skipsbyggingstradisjon manglet utøvere.
- Det var behov for å styrke kvaliteten på en del av det øvrige håndverksarbeidet.
- Det var utfordringer med å skaffe til veie egnet utstyr, maskineri, deler, verktøy og gode materialer.

For å møte utfordringene anbefalte NFF at det ble iverksatt arbeid med å få samlet og organisert de ressursene som allerede fantes i fartøyvernsmiljøet, både i form av håndverkskunnskap og kulturhistorisk kunnskap. Med utgangspunkt i disse foreslo de å bygge opp en «levedyktig organisasjon bestående av et begrenset antall fartøyvernssentre» (NFF, 1994, s. 5).

I 1996, som en del av Stortingsproposisjon Nr. 1, Tillegg nr. 9, ble de tre nasjonale fartøyvernssentrene vedtatt opprettet.

Tabell 3.1 – Formålet med fartøyvernssentrene

Formålet med fartøyvernssentrene skulle være å ivareta og sikre håndverkskunnskap om vedlikehold og istandsetting av fartøy, slik at det var mulig å ivareta et representativt utvalg av dem flytende.

Følgende ansvarsområder ble fremhevet som særlig viktig for sentrene:

- Håndverksopplæring som sikrer videreføring av kunnskap knyttet til tradisjonelle teknikker for bygging og vedlikehold av tre- og stålskip.
- Dokumentasjon av håndverksteknikker både innen tre- og stålarbeid.
- Dokumentasjon av generell teknisk-kulturhistorisk karakter samt dokumentasjon knyttet til det enkelte bevaringsprosjekt, for å etablere en kunnskapsbase som grunnlag for antikvarisk korrekte restaurerings- og vedlikeholdstiltak.

For å kunne ivareta dette skulle fartøyvernssentrene utføre konkrete oppdrag på fartøy, og oppgaver omtalt som «Fellestjenester».

Fellestjenester er oppgaver av en mer generell karakter som f.eks. opplæring, veiledning og lignende. Dette er oppgaver som kommer hele miljøet(fartøyvernet) til gode og som ikke kan knyttes til et bestemt fartøy eller prosjekt. (NFF, 1994, s. 28)



FARTØYVERNSENTRENE OG FELLESTJENESTENE

4. ORGANISERING OG FINANSIERING

Fartøyvernet, slik vi kjenner det i dag, har hele tiden vært tuftet på frivillighet og «*privat tiltakslyst*» (Gøthesen, 1994, s. 61). Opprettelsen av fartøyvernsentrene skulle være et virkemiddel for å underbygge og stimulere til videre engasjement hos de frivillige samt høyne den antikvariske og håndverksmessige kvaliteten i fartøyvernet.

Formålet med kapittel 4 er å se nærmere på hvordan fartøyvernsentrene var foreslått organisert og finansiert i Utredningen, hvordan temaet har vært drøftet i fartøyvernplanene og hvordan dette har vært fulgt opp.

4.1 GRUNNLAGSDOKUMENTENE

UTREDNINGEN

Utredningen til Norsk Forening for Fartøyvern (NFF) er blant de viktigste grunnlagsdokumentene for opprettelsen av fartøyvernsentrene. Den har som formål å utrede spørsmålet om lokalisering, funksjoner og organisering av fartøyvernsentrene. Spørsmålet om organisering henger nært sammen med forslaget til finansiering.

Til grunn for Utredningens forslag om organisering og finansiering lå rasjonalitet og det vi kan lese som et prinsipp om «mest mulig fartøyvern for pengene». Istandsetting og restaurering av fartøy var, og er fremdeles, svært ressurskrevende, og NFF foreslo derfor en modell for organisering og finansiering som la til grunn at fartøyvernsentrene skulle kunne driftes mest mulig rasjonelt, både økonomisk og organisatorisk, med hensyn til det helhetlige fartøyvernet. Dette skulle ifølge NFF skje gjennom koordinering av den landsdekkende virksomheten.

Dette innebar fartøyvernsenter organisert som frittstående stiftelser, underlagt et felles styre (heretter kalt fellesstyret) med representanter fra Riksantikvaren (RA), NFF, Forbundet KYSTEN (KYSTEN) og fartøyvernsentrene. Fartøyvernsentrene skulle peke ut én representant i fellesskap for å unngå partiskhet i avgjørelsene. Fellesstyret skulle ha en koordinerende rolle for å sikre at fartøyvernets totale behov ble tilfredsstilt, og at fartøyvernsentrenes tjenester ble tilgjengeliggjort. Fellesstyret skulle være det offisielle bindeleddet mellom fartøyvernsentrene og tilskuddsmyndighetene samt drive faglig og økonomisk styring og resultatkontroll. Samarbeidet mellom fartøyvernsentrene og fellesstyret skulle sørge for en mest mulig rettferdig fordeling av midlene fartøyvernsentrene imellom, god

ressursutnyttelse gjennom samarbeide om tjenester, samt utveksling av informasjon.

Utredningen skiller fartøyvernsentrenes drift i verftsdelene og fellestjenestene. Verftsdelene er den som i Utredningens oversikt over fartøyvernsentrenes oppgaver blir kalt oppdrag.

Verftsdelene ble foreslått finansiert gjennom «styrte oppdrag», som innebar at RA gjennom tilskudd til fartøy skulle sikre fartøyvernsentrene oppdrag. Det ble samtidig understreket at fartøyvernet også måtte benytte andre verksteder ved siden av fartøyvernsentrene, slik at det eksisterte en reell konkurransesituasjon. (Gøthesen, 1994, s. 62) Fellestjenestene skulle motta direkte tilskudd fra RA.

Utredningen er lite konkret på økonomien ved verftsdelene. Den foretar ingen nærmere utredning eller analyse av fartøyvernsentrenes behov, utover å fastslå den vernede flåtens behov for årlige tilskudd til istandsetting på om lag kr 20 millioner, og estimere at fartøyvernsentrene ville motta oppdrag for om lag 60 %, 12 millioner (NFF, 1994, s. 8), av disse.

Modellen med styrte oppdrag ble begrunnet med de faglige utfordringene fartøyvernet sto ovenfor, og behovet for kontinuitet og langsiktighet i fartøyvernsentrenes arbeid med fartøyene:

Dersom dette skal realiseres, må lederne av disse virksomhetene ha en rimelig garanti for at de løpende utgifter kan dekkes. Dette er helt nødvendig for å sikre kontinuiteten i arbeidet og gi rimelig trygghet for beskjefligelse hos arbeidsstokken (NFF, 1994, s. 65).

Utredningens forslag om organisering og finansiering henger nært sammen. Fellesstyret skulle være ansvarlig for at fartøyvernsentrene fikk en jevn og rettferdig fordeling av ressurser. Men Utredningen sier ikke noe mer om hvordan fartøyvernsentrene kunne være sikret at de løpende

utgiftene ble dekket. Selv om Utredningen ikke går i detalj på disse spørsmålene, er den helt klar på at suksessfaktoren for fartøyvernssentrene mål-opptåelse er forutsigbarhet i alle deler av virksomheten:

For at virksomheten skal kunne fungere effektivt, må det være et minimum av kontinuitet i beskjeftigelsen av håndverkere og andre ansatte. Dette betinger at de årlige bevilgningene må ligge nær det nivået som er beskrevet³ (NFF, 1994, s. 10).

Beskrivelsen av behovet for tilskudd til- og bemanning av fellestjenestene er langt mer konkret. Utredningen konkluderer med et minimumsbehov til fellestjenestene på to stillinger per fartøyvernssenter. Det blir anslått at kostnadene med totalt seks stillinger, to stillinger på hvert av de tre foreslåtte fartøyvernssentrene, var på kroner 5,4 millioner – kroner 450 000,- pr. stilling pr. år. Utredningen problematiserer ikke hvordan fartøyvernssentrene skulle finansiere eventuelle andre kostnader knyttet reise eller transport i forbindelse med utføring av fellestjenester.

Med NFFs todelte modell ville verftsdriften ved fartøyvernssentrene være preget av variasjon og resultere i en større eller mindre bemanning, alt etter hvilke fartøy fartøyvernssentrene arbeidet på, mens fellestjenestene ville representere kontinuiteten i virksomheten. (Gøthesen, 1994, s. 64)

I tillegg til organisering og finansiering av den løpende driften, er Utredningen kort innom fartøyvernssentrene investeringsbehov. Det forelå ikke et tilstrekkelig grunnlag til at NFF kunne vurdere investeringsbehovet ved hver av de tre lokalitetene, men Utredningen anbefaler på det sterkeste at det for hvert fartøyvernssenter utarbeides et forprosjekt med konkrete vurderinger og anbefalinger om anlegg, utstyr og investeringsbehov (NFF, 1994, ss. 66-68). Investeringene blir generelt anbefalt holdt på et minimum og ved gjenbruk av eksisterende anlegg. Utredningen tar ikke stilling til hvem som skal finansiere investeringene ved de enkelte lokalitetene.

1996-PLANEN

Utenom den todelte finansierings-modellen, ble Utredningen til NFF i liten grad videreført i 1996-planen til RA.

1996-planen vektlegger at opprettelsen av fartøyvernssentrene måtte være å anse som en «prøveordning» for erfaringsuthenting, og at formålet med dem i første omgang måtte være «... å utvikle de funksjoner en kulturverninstitusjon som et fartøyvernssenter skal fylle. Målsettingen må være utprøving av den foreslåtte modellens ulike elementer, og ikke bare begrense seg til kun å etablere verkstedsfasiliteter» (Riksantikvaren, 1996, s. 35). Formålet var å «vinne videre erfaring med kompetansebygging og hensiktsmessig størrelse/bemanning ved institusjonene».

1996-planen går bort fra Utredningens anbefalte utredninger for investeringer, samt forslag om fellesstyre og en overordnet organisering og styring av fartøyvernssentrene. Ingen av valgene begrunnes. Fartøyvernssentrene organisasjonsform kommenteres ikke, men gjennom korrespondanse mellom KLD og RA i forkant av planen fremkommer det at RAs deltagelse i et fellesstyre, både av RA og KLD, ble vurdert som problematisk. Dette var med tanke på RAs saksbehandling og avgjørelsesmyndighet. Det skisserte styreansvaret for RA, sammen med frivillige organisasjoner, ville kunne virke bindende og komme i konflikt med RAs saksbehandling og budsjettprioriteringer ved at RA f.eks. kunne komme i mindretall ved avstemninger. Dette kan være én av årsakene til at planen ser bort fra utredningens forslag til modellen med fellesstyre.

³ Kroner 12 millioner jf. Utredningen.

1996-planen utdyper ikke hvordan finansieringsmodellen skal sikre fartøyvernssentrene stabil og sikker drift uten en overordnet koordinerende virksomhet, men påpeker at det «Gjennom ressursfordeling/styring av oppdrag kan legges opp en sikringsstrategi for den kompetansen som allerede er, eller planlegges oppbygd.» (Riksantikvaren, 1996, s. 37). Dette tyder på at RA selv tenkte å inneha den koordinerende rollen som skulle sikre at fartøyvernssentrene kompetanse ble ivaretatt gjennom styring av oppdrag.

I forlengelsen fremlegger 1996-planen et ønsket nivå for håndverksvirksomheten ved de tre fartøyvernssentrene, og summerer behovet til totalt 21 stillinger: Seks stillinger ved Bredalsholmen, fem i Gratangen og 10 i Hardanger. Planen beregner et nødvendig oppdragsvolum per stilling på kroner 450 000,-.

For fellestjenestene forlater 1996-planen overslaget i Utredningen med et minimum på to stillinger pr. fartøyvernssenter. Den tar utgangspunkt i de fire fellestjenestene og konkluderer med et behov for fem stillinger ved hvert fartøyvernssenter for ivaretagelse av fellestjenestene:

- To stillinger ved hvert senter skal drive dokumentasjons og registreringsarbeid
 - En stilling skal ha tilsyn og drive vedlikeholdsarbeid av fartøy i opplag
 - En stilling som materialforvalter, samt ansvar for materialtilgang og anskaffelse av verktøy og utstyr.
 - En stilling med ansvar for opplæringsvirksomheten.
- (Riksantikvaren, 1996, s. 36)

RA vurderte bemanningsbehovet for fellestjenestene ved hvert fartøyvernssenter som langt større enn Utredningen, mens behovet for tilskudd per stilling er skåret ned med totalt 33 %, fra kroner 450 000,- til kroner 300 000,-.

Med 15 stillinger innen fellestjenester fordelt på de tre fartøyvernssentrene, og til sammen 21 håndverksstillinger, ble de samlede driftskostnadene for fartøyvernssentrene i 1996-planen foreslått dekket med følgende finansieringsmodell:

Tabell 4.1 – Finansieringsmodellen i 1996

Behov	Beløp
Fellestjenestene (15 stillinger á 300 000,-):	kr. 4 500 000,-
Styrte oppdrag (21 Stillinger á 450 000,-):	kr. 9 500 000,-
Samlet budsjetttramme:	kr. 14 000 000,-
Fratrekk for regionalt tilskudd*:	kr. 1 000 000,-
Totalt behov for årlig statlig tilskudd:	kr. 13 000 000,-

*Vest-Agder fylkeskommune og Kristiansand kommune skulle dekke to årsverk innen administrasjon ved Veteranskipsverftet Bredalsholmen. Den regionale andelen for finansiering av driften ved Gratangen båtsamling var enda ikke avklart. Det er derfor i finansieringsoppsettet for fellestjenestene og restaureringsoppdrag bare trukket fra kr 1 mill. i regionale tilskudd som bevilges fra Hordaland fylkeskommune til Hardanger fartøyvernssenter. (Riksantikvaren, 1996, s. 38)

1996-planen tar ikke stilling til hvem, eller hvordan, oppbyggingen av fartøyvernssentrene skal finansieres.

1998-REVISJONEN

I 1998 foretok RA en revisjon av 1996-planen. Revisjonen hadde som formål å «... ta utgangspunkt i erfaringene til nå, revidere/rullere 5 års handlingsplan for fartøyvernet for så vidt gjelder å sikre at fartøyvernssentrene kan ivareta sine oppgaver innenfor endrete økonomiske rammevilkår og evt. endre mål, fremdriftsplan og virkemidler» (Riksantikvaren, 1998, s. 1). Konklusjonen ble at bevilgningene til fartøyvernet og fartøyvernssentrene ikke hadde nådd det anbefalte nivået, og at dette hadde hatt uheldige konsekvenser for fartøyvernssentrene arbeid med fellestjenestene. Det var likevel manglende tilskudd til investeringer som ble trukket frem som fartøyvernssentrene største utfordring.

Særlig Nordnorsk fartøyvernssenter og båtmuseum (NNFA) og Hardanger fartøyvernssenter (HFS) hadde måtte foreta betydelige investeringer finansiert gjennom lån. Dette ble begrunnet med at det hadde vært nødvendig med utbygging for at fartøyvernssentrene skulle kunne fylle sine funksjoner i henhold til 1996-planen. I 1998 hadde fremdeles ikke NNFA et anlegg som gjorde dem i stand til å utføre istandsettingsoppdrag, og dette hadde derfor vært utført andre steder og gjennom leie av anlegg.

1998-revisjonen er klar på at en økning av tilskuddsposten til fartøyvernet og fartøyvern-sentrene var nødvendig for å ta ut potensialet ved fartøyvern-sentermodellen, og ønsket ikke å gjøre en større revisjon av målsettingen for fartøyvern-sentrene. (Riksantikvaren, 1998, s. 3) Likevel, og i tilfelle den nødvendige økningen av budsjettpostene til fartøyvern-sentrene skulle utebe, foretok RA noen prioriteringer. RA så det blant annet som viktigst å prioritere oppdrag til fartøyvern-sentrene framfor fellestjenester. Det er noe uvisst hva som ligger i dette, ettersom at fellestjenestene fikk tilskudd fra en egen post, mens oppdragene ble fordelt gjennom tilskudd til fartøyeierne. Videre var RA opptatt av å opprettholde fordelingen av oppdrag mellom fartøyvern-sentrene og øvrige verft, på grunnlag av modellen om 12 av 20 millioner til fartøyvern-sentrene, og resten til øvrige verft. Til tross for fartøyvern-sentrenes innspill om at samlede oppdrag for kroner 12 millioner var for lite til å bygge opp arbeidsstokken ved verftene, var RA klar på at «*Sentrenes behov for øket oppdragsmengde må løses ved at de skaffer seg eksterne oppdrag.*» (Riksantikvaren, 1998, s. 4).

Angående fellestjenestene foreslo RA at tilskuddspostens manglende pris- og lønnsjustering kunne løses gjennom en reduksjon i målsettingen om fem stillinger ved fellestjenestene ved hvert fartøyvern-senter.

Behovet for tilskudd til investeringer ble anbefalt dekket gjennom ekstraordinære tilskudd, og ikke som en del av de ordinære tilskuddene til fartøyene eller fartøyvern-sentrene. RA kunne muligens vurdere å endre timeprisen for verftsarbeid, slik at dette ble mer sammenliknbart med ordinære verft.

Det siste forslaget viser hvor nært inn på den daglige driften RA satt, som følge av ordningen med styrte oppdrag, til tross for at organiseringen med et fellesstyre ikke var opprettet.

FRA STYRTE OPPDRAG TIL FRITT MARKED

Samme år som 1996-planen ble revidert mottok RA et brev fra konkurransetilsynet vedrørende styringen av oppdrag til fartøyvern-sentrene. Konkurransetilsynet viste til et brev fra båtbyggeriet Hansen & Arntzen, som uttrykte misnøye med RAs styring av oppdrag til fartøyvern-sentrene og at

fartøyvern-sentrene mottok tilskudd til drift og investeringer. Som følge av dette valgte Konkurransetilsynet å vurdere tilskuddsordningene. Den 16. april 1999 mottok RA en bestilling fra MD om å lage et notat omkring problematikken med fartøyvern-sentrene og tilskudd.

Oppdraget inneholdt følgende problemstillinger:

- Å utarbeide en strategi for å komme til en situasjon hvor fartøyvern-sentrene kan greie seg selv, uten at oppdragene styres
 - Konsekvensene av en for rask avvikling av systemet med styrte oppdrag samt å vise dagens praksis.
 - Behovet for kvalitetssikring og rolleavklaring i en situasjon med fritt marked
 - Redegjøre for nødvendige investeringer ved fartøyvern-sentrene til et nivå som er godt nok, samt legge frem en plan for dette.
- (Riksantikvaren, 1999)

RA svarte på bestillingen i notatet «*Fartøyvern-sentrene og bruk av tilskudd fra Riksantikvaren – status og videre utvikling*», datert 11.08.99. Notatet er en grundig gjennomgang av bakgrunnen for- og formålet med opprettelsen av fartøyvern-sentrene, praksisen i tilskudds-forvaltningen knyttet vernede fartøy og fartøyvern-sentrene samt konkurranseproblematikken. I tillegg tar det opp kvalitetssikring gjennom prekvalifisering, og nødvendige investeringer ved fartøyvern-sentrene for å ivareta verfts- og forvaltningsfunksjoner.

I gjennomgangen av bakgrunnen for- og formålet med opprettelsen, vektlegger RA at fartøyvern-sentrene er et virkemiddel for å sikre den antikvariske kvaliteten i fartøyvern-prosjekter. Det understrekes at de aldri ble opprettet med mål om at RA skulle bringe de opp på et nivå hvor de kunne klare seg uten å være sikret en viss mengde oppdrag. I tillegg til de konkrete restaurerings- og istandsettings-oppdragene, blir det forklart at fartøyvern-sentrenes tilskudd til fellestjenester ikke er driftsstøtte, men kjøp av tjenester innen dokumentasjon, kompetansebygging og andre tjenester som ikke ble forventet at et vanlig verft skulle utøve (Riksantikvaren, 1999, s. 3).

Vedrørende «styrte» og «frie» oppdrag, henviser RA til 1996-planens ordbruk som uheldig, og forklarer at

det både gis tilskudd til fartøy ved fartøyvernssentrene og andre verft. Det trekkes fram en del eksempler på fartøy som har vært istandsatt andre steder enn ved fartøyvernssentrene. På bakgrunn av dette uttrykker RA oppfatningen av «styrte» oppdrag som noe overdrevet.

I drøftingen av konkurranseproblematikken trekker RA fram at en antikvarisk forsvarlig bruk av de begrensede ressursene alltid vil veie tyngst. RA er skeptisk til å innføre anbudsprinsippet i fartøyvernet, ettersom at forvaltningen ville bli den ansvarlige for å utarbeide nøyaktige spesifikasjoner til bruk i det enkelte prosektt. Dette var ikke kompetanse RA hadde. I dialog med private bedrifter hadde dessuten RA fått tilbakemelding om at heller ikke de ønsket en innføring av dette, men ønsket mulighet til å jobbe på fartøyene på lik linje med fartøyvernssentrene – på timebasis. Uavhengig av at også andre verft og båtbyggerier kunne inneha viktig kompetanse, anså RA en «... viss konsentrasjon av ressurser og kompetanse til de 3 fartøyvernssentre som den sikreste måten å holde gamle håndverks-teknikker i hevd på i et langt tidsperspektiv» (Riksantikvaren, 1999, s. 6).

Avslutningsvis uttrykker RA skepsis til å bringe fartøyvernssentrene opp til et «levedyktig» nivå gjennom offentlige tilskudd, for deretter å la de konkurrere fritt mot andre private bedrifter. Det var RAs oppfatning at dette medføre beskyldninger om konkurransevridning med et helt annet grunnlag enn det som var situasjonen.

RA konkluderte i sin gjennomgang med at:

- Det foregår allerede i dag en rimelig fordeling mellom oppdrag ved fartøyvernssentrene og andre båtbyggerier/verft.
- Bruk av "styrte" oppdrag bør bortfalle etter at tiden for 1996-planen er utløpt, dvs. fra 2001. Etter dette kan fartøyvernssentrene ikke regne med oppdrag for et fast beløp per år.
- Sentrene har opparbeidet en kompetanse som ikke finnes andre steder. For arbeider der det er behov for denne kompetansen, må RA fortsatt kunne stille som betingelse for tilskudd at arbeidet utføres ved et fartøyvernssenter. Ved langsiktig planlegging av istandsetting av fartøy, vil sentrene kunne få rimelig grad av

forutsigbarhet og kunne planlegge sin drift deretter.

- Sentrene må sikres en oppdragsmengde som gjør at driften kan opprettholdes på et faglig forsvarlig plan, ellers blir de statlige investeringene meningsløse. Dette forutsetter at budsjettposten til fartøyvern minst opprettholdes på dagens nivå.
- Fartøyvernssentrene må selv arbeide for å sikre seg jevn oppdragsmengde. Primært bør de profilere seg sterkere overfor fartøyvernsmiljøet og andre miljøer for å få oppdrag som ikke omfattes av tilskudd fra RA.
- Sentrene må kunne ta dokumentasjonsoppdrag for arbeider som utføres ved andre verft.
- Det er ønskelig med erfaringsutveksling mellom sentrene og andre verft. Sentrene i samarbeid med RA må kunne drive opplæring i kulturminnevern og antikvarisk istandsetting for å heve nivået på istandsettingsarbeidene generelt.
- Vi vil vurdere sentrenes investeringsbehov nærmere, men anser det umulig å dekke behovet ved alle sentrene med dagens størrelse på budsjettposten.

(Riksantikvaren, 1999, ss. 8,9)

Det ble besluttet at RA skulle gå bort fra den eksisterende praksisen med styrte oppdrag til fartøyvernssentrene.

2002-PLANEN

Endringen vekk fra styrte oppdrag ble iverksatt gjennom 2002-planen. Samtidig understrekes det i planen viktigheten av å sikre «en dyktig og stabil minimumsbemanning ved sentrene for at opparbeidet kompetanse ikke smuldrer bort.» (Riksantikvaren, 2002, s. 25). Det står at RA skal forsøke å bidra til at fartøyvernssentrene forblir trygge og attraktive arbeidsplasser, men ikke noe mer om hvordan dette skal gjennomføres.

Konsekvensen av endringen ble at fartøyvernssentrene måtte operere på det frie markedet, og ikke lenger var sikret tilførsel av oppdrag fra RA. Dette til tross for at MD i sin bestilling til RA av april 1998 var klar på at RA både måtte utarbeide en strategi for fartøyvernssentrene til å komme i en situasjon hvor de kunne klare seg uten styrte oppdrag, samt foreta en konsekvensanalyse av for rask avvikling av systemet med styrte oppdrag. Ingen av disse forelå da endringen ble iverksatt.

Notatene og dokumentene i saken foretar heller ikke en nærmere drøfting av hvordan endringen kunne komme til å påvirke fartøyvernssentrene økonomi og faglige leveranser.

Selv om det i flere dokumentert fra tiden etter opprettelsen av fartøyvernssentrene kommer frem at de også i perioden med styrte oppdrag hadde en utfordrende økonomi, skulle de nå klare seg helt uten RAs styring av oppdrag. Avgjørelsen til tross, også i 2002-planen ble fartøyvernssentrene løpende økonomiske utfordringer påpekt:

Når det gjelder finansiering av stillinger knyttet til relevante truede håndverksfag kan ordinære fartøyvernoppdrag ved sentrene neppe fullfinansiere disse. Hardanger fartøyvernssenter har derfor i lengre tid arbeidet for at kommunen, fylkeskommunen og Kulturdepartementet går sammen om å finansiere «underskuddet» som slike stillinger genererer. (Riksantikvaren, 2002, s. 24)

I tillegg til å konstatere at de styrte oppdragene fra RA ikke var tilstrekkelig til å dekke fartøyvernssentrene løpende utgifter, viser sitatet at den ustabile situasjonen også påvirket fartøyvernssentrene mulighet til faglige utvikling og måloppnåelse. Situasjonen ved HFS var lite trolig unik for dette fartøyvernssenteret, men ble ikke drøftet i planen.

For fellestjenestene opprettholder 2002-planen ambisjonen om fem stillinger per fartøyvernssenter, samtidig som den skriver opp det økonomiske

behovet per stilling fra kroner 300 000,- til kroner 450 000,-, på linje med estimatene i Utredningen til NFF.

I likhet med 1996-planen og 1998-revisjonen påpeker 2002-planen fartøyvernssentrene vanskeligheter med å skaffe midler til investeringer og oppbygging av de fysiske anleggene, samt anskaffelse av nødvendig utstyr. (Riksantikvaren, 2002, s. 25) I perioden 1996-2002 hadde RA bidratt med totalt kroner 12,7 millioner i tilskudd til investeringer. Dette var i hovedsak ekstraordinære midler gitt over revidert nasjonalbudsjett. (Riksantikvaren, 2002, s. 25)

Basert på fartøyvernssentrene egne beregninger, summerte det totale behovet til investeringer seg til totalt kroner 20 millioner kroner. (Referanse – brev fra RA til MD om konkurranse). 2002-planen foreslo en bevilgning på kroner seks millioner hvert år i tre år.

2010-PLANEN

2010-planen er den som i minst grad omtaler fartøyvernssentrene finansiering og organisering. Endringen bort fra styrte oppdrag blir forklart med at RA ikke kunne styre sysselsettings situasjonen ved fartøyvernssentrene, samtidig som eierne burde ha valgfrihet, og andre verft og båtbyggerier gis anledning til å opparbeide seg, beholde eller videreføre kompetanse på feltet (Riksantikvaren, 2010, s. 58).

Tabell 4.2 - Fartøyvernssentrene estimerte behov opp mot tilskudd gitt

Behovet slik det ble fremlagt i de ulike planene.		Tilskuddspostens gjennomsnittlige årlige størrelse	
Plan	Fartøyvernssentrene estimerte årlige samlede behov	Post 75 Fellestjenestene	*Post 74 Oppdragene
Utredningen	Oppdrag	-	-
	Fellestjenester	-	-
1996-planen	Oppdrag	-	18 010 113,00
	Fellestjenester	2 610 000	-
1998-revideringen	Oppdrag	-	18 010 113,00
	Fellestjenester	2 610 000	-
2002-planen	Oppdrag	Sluttet på styrte oppdrag	32 638 845,00
	Fellestjenester	6 750 000	-
2010-planen	Oppdrag	Sluttet med styrte oppdrag	55 815 711,00
	**Fellestjenester	10 000 000	-

*Tallene baserer seg på registrerte utbetalinger og ikke tilskuddspostens størrelse i statsbudsjettet. Ra besitter ingen oversikt over hvilken faktisk andel av post 74 som hvert år ble styrt til fartøyvernssentrene før styrte oppdrag falt bort i 2002.

Fartøyvernsentrenes fellestråd (FF) tok opp problematikken i sitt innspill til planen:

Sentrene peker på at tradisjonelt håndverk kan bare sikres gjennom kontinuerlig utøving av disse, og at oppdrag på den vernede flåten derfor bør styres til sentrene» (*Riksantikvaren, 2010, s. 96*).

RA besvarte merknaden slik:

Det er riktig at håndverk må utøves for å kunne sikres, men denne kunnskapen fins ikke bare ved sentrene. Kanalisering av oppdrag til sentrene vil være både lovstridige og bidra til å fjerne grunnlaget for den håndverkskompetansen som i dag fins i distriktene. Da blir det også illusorisk å kreve at sentrene skal være konkurransedyktige. RA mener at den samlede kompetansen opprettholdes best ved at det stilles strenge krav til utføring og kvalitet uansett hvem som utfører oppdraget (*Riksantikvaren, 2010, s. 96*).

Sitatet er et eksempel på hvordan RA ikke kommenterer eventuelle økonomiske utfordringer som endringer frem til da hadde innebåret, og kanskje fremdeles innebar, for sentrene.

2010-planen gjør opp status for fellestjenestene ved fartøyvernsentrene, og slår fast at tilskuddsposten har vært uendret på om lag kroner 3 million siden 2004. Tilskuddet skulle ha dekket to stillinger som fartøyvernkonsulent (de som utfører fellestjenestene) ved hvert fartøyvernssenter, altså godt under 2002-planens mål om fem konsulenter ved hvert fartøyvernssenter. Det fremkommer i innspillet fra fartøyvernsentrene at de på grunnlag av lavere tildeling enn 2002-planen legger opp til, og manglende prioriteringer fra RA selv har måttet prioritere bruken av tilskuddene.

2010-planen ser i fortsettelsen bort fra 2002-planens mål om fem stillinger ved hvert fartøyvernssenter. I stedet kommer den med konkrete måltall for de årlige tilskuddene til både fellestjenestene, lager og materialbank, samt kompetanseutviklende virksomhet rettet mot de frivillige, alt i regi av fartøyvernsentrene. (2010-planen, side 24)

4.2 VURDERING OG DRØFTING

FINANSIERING, ORGANISERING OG INVESTERING

Finansieringen og organiseringen av fartøyvernsentrene er generelt mangelfullt beskrevet, problematisert og drøftet i Utredningen og

fartøyvernplanene. Det er NFFs utredning som i størst grad gjennomgår fartøyvernsentrenes økonomiske og organisatoriske behov, og knytter disse til fartøyvernsentrenes måloppnåelse. Men også denne er tynn på vesentlige områder.

Utredningens forslag til organisering ble ikke fulgt opp i 1996-planen og ved opprettelsen av fartøyvernsentrene ble det aldri formalisert et fellesstyre. Organisasjonsmodellen hadde nær sammenheng med den todelte finansieringsmodellen som ble lagt til grunn i 1996-planen. Kombinasjonen av de to modellene (fellesstyre og styrte oppdrag), var det som i følge Utredningen, skulle sikre fartøyvernsentrene god ressursfordeling og felles faglig utvikling etter det helhetlige fartøyvernets behov. Det er usikkert hva som var den egentlige årsaken til at modellen med fellesstyret ikke ble videreført i 1996-planen, men vi vet at RA på grunn av forvaltningsmessige grunner ikke kunne sitte i et slikt styre.

Heller ikke 2002- og 2010-planen problematiserer sammenhengen mellom fartøyvernsentrenes organisering, økonomiske utfordringer og måloppnåelse.

TILSKUDD OG BEMANNINGSBEHOV

Tilskuddspostene i fartøyvernet har i hele perioden (1996-2017) vært under fartøyvernplanenes estimerte behov. Dette har påvirket fartøyvernsentrenes økonomi og muligheten for faglig utvikling. Undersøkelsene i kapittel 5 til 7 viser at situasjonen kan ha blitt ytterligere forverret for fartøyvernsentrene, som følge av RAs varierende oppfølging innenfor de enkelte fagområdene.

Tilskudd til fartøyvernsentrene, fra post 75, har ikke vært tilstrekkelig til å dekke det estimerte behovet for stillinger til fellestjenestene. De har heller ikke fått tilstrekkelig med oppdrag, dekket over post 74, til å dekke håndverkernes lønn.

Etter 2002 og avvikling av styrte oppdrag, kan likevel ikke mangelen på oppdrag skrives tilbake til tilskuddsordningen over post 74. RA valgte å gå bort fra den todelte finansieringsmodellen i 2002, da praksisen med styrte oppdrag opphørte. For fartøyvernsentrene innebar endringen at de måtte

operere på det frie markedet. Til tross for endringens omfang og mulige konsekvenser for fartøyvern-sentrenes daglige drift og faglige måloppnåelse, blir den ikke drøftet særlig grundig, verken i RAs svar på MDs bestilling eller i 2002-planen. Dette fremstår som mangelfullt når vi vet at RA var godt kjent med fartøyvern-sentrenes vanskelige økonomiske situasjon også før 2002, at fartøyvern-sentrene hadde omfattende gjeld som følge av manglende tilskudd til investeringer fra regionalt og lokalt hold, og at oppdragene ikke var tilstrekkelig til å dekke de løpende kostnadene til stillinger knyttet eldre håndverksfag (Riksantikvaren, 2002, s. 24).

Selv om RA ikke lenger skulle styre oppdrag, blir det både i 2002- og 2010-planen understreket at RA skal bidra til at fartøyvern-sentrene blir stabile og attraktive arbeidsplasser som klarer å ivareta kompetansen de har bygd opp. Likevel er det ingen av planene som drøfter fartøyvern-sentrenes *bemanningsbehov* innenfor veftsdelen. Det har heller ikke vært foretatt analyser eller vurderinger av fartøyvern-sentrenes behov for håndverkere siden 1996-planen. Ved revisjonen i 1998-planen ble ikke disse estimatene endret, selv om fartøyvern-sentrene hadde gitt tilbakemelding om at estimatene var for lave etter deres beregninger. Dette er et godt eksempel på et område som er så mangelfullt og diffust behandlet i fartøyvern-planene at det kan oppstå konflikt mellom forvaltningens ambisjoner og mulighet for å bidra, og fartøyvern-sentrenes ønsker og behov.

RA har derfor ikke hatt et ansvar for utviklingen til eller behovet ved denne delen av fartøyvern-sentrene. Samtidig fins det eksempler på at fartøyvern-sentrene fremdeles både har behov for og forventer at RA dekker et minimum av behovet til verftsdelen gjennom tilskudd til fartøyene. Dette kom tydelig fram i 2017 da NNFA klagde på hele RAs fordeling av tilskudd fra post 74, med den begrunnelsen at det er en forutsetning at verftsdelen ved fartøyvern-sentrene skulle finansieres gjennom statlige finanserte oppdrag. Klagen ble avvist med hjemmel i forvaltningslovens § 33, andre ledd, da NNFA ikke hadde rettslig klageinteresse i denne saken.

INVESTERINGER

Også når det gjelder det finansielle knyttet til oppbyggingen av fartøyvern-sentrene (investeringer) er fartøyvern-planene mangelfulle. Utredningen understreker at ressursbehovet ved etablering og oppbygging av fartøyvern-sentrene må kartlegges, men dette ble ikke gjennomført før opprettelsen og etableringen av de tre fartøyvern-sentrene, og 1996-planen tar heller ikke stilling til hvem, eller hvordan, oppbyggingen av fartøyvern-sentrene skal finansieres.

I 2002-planen fremkommer det at fartøyvern-sentrenes investeringsbehov ble forutsatt finansiert lokalt, regionalt eller fra annet hold. Til tross for dette hadde RA likevel, gjennom politisk vedtatte ekstrabevilgninger, bidratt med 12,7 millioner til investeringer ved sentrene. Planen oppsummerer også et fortsatt stort behov for investeringer ved sentrene, men utelater å kommentere hvordan dette er tenkt løst.

Siden 2006 har det i statsbudsjettet vært åpning for at en del av tilskuddsmidlene over post 75 kunne gis til investeringer i anleggene ved fartøyvern-sentrene.

4.3 KONKLUSJON

Spørsmålet om finansiering og organisering av fartøyvern-sentrene er grunnleggende for deres mulighet for måloppnåelse, men har vært et forsømt tema siden etableringen. Det samme har spørsmålet om kostnader med etabler, oppbygging og nødvendige investeringer ved anleggene.

Ved opprettelsen av fartøyvern-sentrene, og i 1996-planen, ble det ikke tatt stilling til sammenhengen mellom fartøyvern-sentrenes organisering og finansiering. NFFs forslag til organisering og finansiering ble forlatt i RAs fartøyvernplan, men uten en drøfting av konsekvensene. Som følge av dette ble fartøyvern-sentrene opprettet uten en modell som skulle sikre fartøyvern-sentrene god ressursfordeling og felles faglig utvikling etter det helhetlige fartøyvernets behov.

Situasjonen ble ytterligere forverret da det ble slutt på praksisen med styrte oppdrag i 2002.

Til tross for at fartøyvern-planene har manglet konkrete modeller for finansiering av fartøyvern-

sentrenes verftsdel etter 2002, har de vært klar på at RA skal bidra til at fartøyvernssentrene blir stabile og attraktive arbeidsplasser som klarer å ivareta kompetansen de har bygd opp. Men hverken 2002- eller 2010-planen drøfter fartøyvernssentrenes bemanningsbehov ved verftsdelen, eller hvilke virkemidler RA hadde for å bidra til å gjlre sentrene til trygge arbeidsplasser. I et tilfelle hvor RA skulle hatt en konkret modell, eller verktøy, for å følge opp dette, ville spørsmålet om nødvendig størrelse på bemanningen ved verftsdelen stått sentralt.

Fartøyvernssentrene har fremdeles forventninger til at RAs tilskudd til fartøy, fra post 74, skal sikre dem et minimum av oppdrag. Dette er forståelig ut ifra planenes formuleringer, men underbygger samtidig vår opplevelse av at fartøyvernssentrene har vist varierende vilje og evne til omstilling som følge av praksisendringen i 2002. Det er uklart hvordan fartøyvernplanene siden 2002 har tenkt at RA skal bidra til å sikre fartøyvernssentrene som trygge arbeidsplasser. Som en følge av dette må RA bære deler av ansvaret for sentrenes varierende vilje og evne til omstilling. RA har hele tiden vært kjent med fartøyvernssentrenes økonomiske utfordringer, men har ikke iverksatt konkrete tiltak.

Forslag til tiltak:

1. Riksantikvaren skal fortsette å fokusere på et tettere samarbeid mellom fartøyvernssentrenes styrer og direktoratet.
2. Riksantikvaren og fartøyvernssentrene må kartlegge eksisterende og nødvendig kompetanse ved fartøyvernssentrene, både håndverksmessig og akademisk. På bakgrunn av dette skal Riksantikvaren og fartøyvernssentrene i samarbeid utarbeide en rekrutteringsplan
3. Riksantikvaren skal bestille en analyse av fartøyvernssentrenes fremtidige ressursbehov. Analysen må foretas på bakgrunn av de øvrige utredningene under dette temaet.
4. Nordnorsk fartøyvernssenter og Bredalsholmen dokk og fartøyvernssenter må utrede mulige gevinster ved konsolidering med muséer.

5. DOKUMENTASJON OG RÅDGIVNING

Dokumentasjon står sentralt i fartøyvernet og er grunnleggende for fagets utvikling og kvalitet. I Utredningen til NFF beskrives lav antikvarisk kvalitet på restaureringer som et problem i fartøyvernet og en konsekvens av manglende dokumentasjon av eldre håndverksteknikker.

Dokumentasjon er ikke tidligere behandlet på en tilfredsstillende måte verken av Riksantikvaren (RA) eller fartøyvernsentrene. Det er heller ikke formålet med denne evalueringen, men for å kunne vurdere fartøyvernsentrenes innsats på området er det nødvendig med en noe mer detaljert gjennomgang av dette feltet enn de øvrige fellestjenestene.

I dette kapitlet ser vi nærmere på fartøyvernsentrenes publikasjoner knyttet til dokumentasjon.

5.1 GRUNNLAGSDOKUMENTENE

UTREDNINGEN

Utredningen summerer fartøyvernsentrenes oppgaver til følgende:

- a. Gjøre eksisterende kunnskapsressurser tilgjengelige i form av håndverks- og rådgivningstjenester
- b. Drive dokumentasjons- og rådgivningsarbeid
- c. Skaffe fartøyer som søkes vernet brukbare havneforhold og sikre dem mot forfall
- d. Skaffe til veie og lagre nødvendig materialer, verktøy og utstyr
- e. Lære opp fagfolk og sørge for kontinuitet i eldre håndverksfag som er aktuelle innen tre- og stålskipsbygging
(NFF, 1994, s. 5).

For å få en bedre forståelse av hva Utredningen legger i fellestjenesten «drive dokumentasjons- og rådgivningsarbeid», har vi sett hvordan Utredningen behandler dokumentasjon. I kapittel 5, *nåværende reparasjons- og restaureringspraksis*, gir Utredningen en beskrivelse av en situasjon der eierne først og fremst har som mål å få fartøyet ferdig restaurert for å kunne seile. Følgene av at restaureringsarbeidet ofte viser seg å bli omfattende og tidkrevende, er ifølge Utredningen at eierne ofte fristes til «... å ty til løsninger som er raske og kanskje teknisk fullgode, men som antikvarisk ikke holder mål.» (NFF, 1994, s. 16).

Situasjonen handler ikke utelukkende om eiernes utålmodighet, men også om at dokumentasjon er tidkrevende, at de som regel må reise langt for å kunne oppsøke kildene, samt at oppgaven både

krever faglig innsikt og arkivkunnskap. (NFF, 1994, s. 17).

Utredningen gjengir også en prosedyre for restaureringsarbeid som presenteres som den korrekte. Ut fra punktene i denne prosedyren får vi ytterligere innblikk i dokumentasjonens rolle og omfang i fartøyvernet:

Korrekt prosedyre når det gjelder restaureringsarbeidet kan være:

1. Fartøyet sikres mot forfall.
2. Innsamling av opplysninger, intervju med tidligere eiere, mannskap byggere osv. Dokumenter, fotografier, tegninger.
3. Innsamling av eldre utstyr som har tilhørt fartøyet eller lignende fartøyer. Innsamling av egnede materialer.
4. Rekonstruksjon av fartøyet på papiret, basert på innsamlet materiale.
5. Engasjere fagfolk til utførelse av arbeidet.
6. Igangsetting, oppfølging
(NFF, 1994, s. 14).

I opplistingen relaterer punkt 2 og 4 seg til dokumentasjon. Punkt 2 omhandler innsamling av historiske kilder, her avgrenset til dokumentasjon av fartøyets tekniske historie. Punkt 4 er en anvendelse av dokumentasjonen nevnt under punkt 2 i form av en teknisk-historisk dokumentasjons-rapport og/eller tegning som gjengir skipets tidligere utseende. Da dokumentasjon i denne sammenhengen synes underlagt en målrettet prosess om tilbakeføring til et bestemt utseende, vil innsamling og anvendelse av dokumentasjonen være spisset mot en bestemt periode i fartøyets historie. Det er mulig at også ordet «oppfølging» i punkt 6 kan inneholde dokumentasjon av selve restaureringsprosessen i

tillegg til den åpenbare betydningen i form av prosjektstyring og kvalitetssikring.

Opplistingen nevner ikke dokumentasjon av selve fartøyet slik det fremstår ved overtakelse, eller før restaureringsprosessen starter, noe som i dag er et sentralt punkt i fartøyvernssentrene arbeid med dokumentasjon. Selve fartøyet som den primære kilden til sin egen historie nevnes følgelig heller ikke, men vekten legges i stedet på innsamling av arkivkilder som kan kaste lys over fartøyets tekniske historie.

Når det gjelder dokumentasjonsoppgavene legger Utredningen hovedvekt på sikring og gjenvinning av maritime håndverk.

1996-PLANEN

1996-planen er skrevet fra RAs faglige ståsted. Dette kommer bl.a. til syne ved at forståelsen av utfordringene knyttet til dokumentasjon er noe mer utvidet og nyanserte, likevel finnes det ingen klare definisjoner eller opplister av hva som legges i begrepet.

I 1996-planen brukes dokumentasjon konsekvent om innsamling og sikring av ulike former for kunnskap.

1996-planen ser fartøyvernssentrene som komplementære til det frivillige fartøyvernet og sier følgende om fartøyvernssentrene rolle i forbindelse med dokumentasjon:

Antikvarisk bevaring gjør det nødvendig å sikre den håndverksmessige kompetansen til å ta vare på fartøyene. Dette kan best gjøres ved å realisere planene om å opprette et begrenset antall fartøyvernssentre som skal ha som hovedoppgave å utføre større dokumentasjons- og restaureringsopdrag på verneverdige fartøyer, samt dokumentere og videreføre viktige håndverks-tradisjoner. [...] Større restaureringsarbeider på skrog, maskineri og innredning krever ofte ressurser til omfattende dokumentasjons- og arkivstudier som en ikke kan forvente at frivillige skal kunne gjennomføre på fritiden. Slike oppgaver vil kunne utføres av fartøyvernssentrene (Riksantikvaren, 1995, s. 3).

I dette avsnittet brukes begrepet dokumentasjon i to ulike sammenhenger: Dokumentasjon som setter det konkrete fartøyet i sentrum, og

dokumentasjon som setter håndverkskunnskap eller håndverkstradisjon i sentrum.

Femårs handlingsplan for fartøyvernet 1996-2002 (1996-planen) bygger på NFFs utredning, og har det samme punktvis oppsettet over fartøyvernssentrene oppgaver og mye av de samme situasjonsbeskrivelsene og problemstillingene. De to første og det siste av de fem punktene i listen over fartøyvernssentrene oppgaver relaterer seg til dokumentasjon:

- Gjøre kunnskapsressursene tilgjengelige i form av håndverks- og rådgivningstjenester.
- Drive dokumentasjons- og registreringsarbeide.
- Skaffe fartøyer som søkes vernet, brukbare havneforhold og sikre dem mot forfall.
- Skaffe til veie og lagre nødvendige materialer, verktøy og utstyr.
- Lære opp fagfolk og sørge for kontinuitet i eldre håndverksfag som er aktuelle innen tre- og stålskipsbygging (Riksantikvaren, 1995, s. 35).

Det første punktet gjelder fartøyvernssentrene utadrettede virksomhet – verftsdelene, og nevner både håndverkstjenester og rådgivningstjenester.

Det andre punktet omhandler fartøyvernssentrene oppgave med å innhente (dokumentere) og kart-legge og/eller sikre (registrere) kunnskapsressursene som det første punktet pålegger dem.

I det samme kapittelet pekes det på at dokumentasjon er en gjennomgripende svakhet ved mange fartøyvernprosjekt. Dette gjelder kvaliteten på dokumentasjonen av tilstanden fartøyene hadde i utgangspunktet, gjennomførte reparasjoner og tiltak på fartøyene og den kulturhistoriske dokumentasjonen av fartøyene (Riksantikvaren, 1995, s. 30).

Hva som i denne sammenhengen menes med «kulturhistorisk dokumentasjon» kan vi finne en utdyping av i sammendraget av fartøyvernssentrene oppgaver. Der pekes det på at «... restaureringsarbeider på skrog, maskineri og innredning ofte krever ressurser til omfattende dokumentasjons- og arkivstudier som en ikke kan forvente at frivillige skal kunne gjennomføre på fritiden». (Riksantikvaren, 1996, s. 3)

I fartøyvernssentrene oppgaver inkluderes med andre ord også dokumentasjon av de enkelte fartøyenes tekniske historie til støtte for planlegging og utføring av restaureringsarbeidene.

I planens kapittel 4, om det statlige ansvaret i fartøyvernet, finner vi også begrepet dokumentasjon, men her i forbindelse med materialet i museenes arkiver:

Med ulik departementstilknytning for vern av de sentrale maritime kulturminnene som fartøyene representerer, kan det derfor være vanskelig å etablere en sektorovergripende, koordinerende forvaltning av saksfeltet. En viktig oppgave i denne sammenhengen vil være å samordne aktuelle museumsinstitusjoners virksomhet mot kulturminnevernet for fokusering på kulturdimensjonen ved fartøyene. Det samme gjelder utnyttelse av det verdifulle dokumentasjonsmaterialet som f.eks. institusjoner som Norsk Sjøfartsmuseum sitter inne med (Riksantikvaren, 1995, ss. 21-22).

Dokumentasjon kobles her til fartøyenes «kulturdimensjon», noe som sammen med henvisningen til museenes dokumentasjonsmateriale (dvs. arkiver) kan oppfattes som dokumentasjon knyttet til de enkelte fartøyenes historie.

I forbindelse med behovet for et fartøyregister pekes det i kapittel 5, Virkemidler, på at et representativt vern forutsetter at det finnes oversikt og kunnskap som muliggjør seleksjon basert på representativitet:

Vurdering av egenskaper som sjeldenhet og representativitet, forutsetter en kunnskapsbase og oversikt i form av et ajourført, landsdekkende fartøyregister som grunnlag for vurderingen av bevaringsprosjekter (Riksantikvaren, 1995, s. 28).

Her etterlyses det kunnskap av mer generell typologisk og maritim karakter, som gjør det mulig å vurdere de enkelte fartøyenes representativitet og følgelig deres relative verneverdi.

Behovet for slik kontekstuell kunnskap gjentas og utdypes i kapitlet om dokumentasjon og formidling, der det tas til orde for en profesjonalisering og organisering av innsatsen innen maritim kulturhistorie for å «... bedre det historiske belegg for de bevarte fartøyene, og det

vil kunne oppnås med nyansert kunnskap om utviklingen innen generell båt- og fartøyhistorie» (Riksantikvaren, 1995, s. 30). Her inkluderes eksplisitt også kartlegging og sikring av slik kontekstuell kunnskap i dokumentasjonsbehovet. I 1996-planen legges det opp at kontekstuell dokumentasjon skal innhentes gjennom samarbeid med museums- og arkivinstitusjoner. Det forutsettes at disse institusjonene vil kunne kartlegge og systematisere dokumentasjonen de besitter i form av egne arkiv og samlinger. På denne måten kan forskningsarbeidet intensiveres og profesjonaliseres (Riksantikvaren, 1995, ss. 30-31).

1996-planen samler og oppsummerer dokumentasjonsbehovet i fartøyvernet med en noe større presisjon og karhet på side 36:

Innen fartøyvernet er det behov for dokumentasjon av håndverksteknikkene både inne tre- og stålarbeid. Videre er det behov for dokumentasjon av generell teknisk-kulturhistorisk karakter, samt dokumentasjon knyttet til det enkelte bevaringsprosjekt, for å etablere en kunnskapsbase som grunnlag for antikvarisk korrekte restaurerings- og vedlikeholdstiltak (Riksantikvaren, 1995, s. 36)

Med utgangspunkt i gjennomgang av 1996-planen kan vi sortere behovet for dokumentasjon med utgangspunkt i typen objekt dokumentasjonen rettes inn mot:

Generell kunnskap:

- Maritime håndverk/håndverkstradisjoner
- Maritim kultur-historisk og teknisk-historisk kunnskap

Det konkrete fartøyet:

- Fartøyet slik det fremstår som materielt objekt
- Restaureringsarbeid og tiltak på fartøyet
- Fartøyets kultur- og tekniske historie

2002-PLANEN

Riksantikvarens Femårs handlingsplan for fartøyvernet (2002-2006) (2002-planen) gjengir ikke de samme oppgavene for fartøyvernssentrene som ble listet opp i Utredningen og 1996-planen, men fremlegger under tittelen «Fellestjenester» en liste på åtte oppgaver:

- Foreta befaringer og utarbeide tilstandsvurdering, vedlikeholdsplaner o.l. for Riksantikvaren og andre.
- Dokumentasjon/forskning før, under og etter istandsettingsoppdrag ved senteret.
- Dokumentasjon/forskning knyttet til andre fartøyvernprosjekter.
- Dokumentasjon/forskning knyttet til båt- og skipsbygging generelt – både i fortid og nåtid.
- Dokumentasjon/forskning knyttet til bruk, vedlikehold – både i fortid og nåtid.
- Faglig rådgivning/opplæring internt på senteret, men også overfor andre interesserte.
- Skaffe verneverdige fartøyer midlertidig opplagsplass og tilsyn ved behov.
- Skaffe til veie og lagre nødvendige materialer, verktøy og utstyr.

(Riksantikvaren, 2002, s. 25)

Med disse punktene presenterer 2002-planen både en utvidelse og en presisering av fartøyvernsettrens fellestjenester. Mens bare tre av de fem punktene i Utredningen og 1996-planen nevner eller vedrører dokumentasjon, nevnes dokumentasjon direkte i punkt 2, 3, 4 og 5. I tillegg inngår dokumentasjon i punkt 1 og 6 i form av å stille dokumentasjonen til rådighet gjennom rapporter, eller som grunnlag for eller til bruk i opplæring etc. Altså i til sammen seks av de åtte fellestjenestene til fartøyvernsettrensene.

Det er også verdt å merke seg at ambisjonsnivået for arbeidet med dokumentasjon økes fra ren dokumentasjon til også å omfatte forskning. Dette har konsekvenser for kvalitetskravene til både selve dokumentasjonen (innsamling av «rådata») og til formidlingen av denne i form av rapporter («dokumentasjonsrapporter»), artikler og andre former for publisering som tar utgangspunkt i fartøyvernsettrens dokumentasjon.

I sammendraget i planen pekes det på at særlig Hardanger fartøyvernssenter (HFS) har utviklet god dokumentasjonskompetanse, samt at en del av dokumentasjonsarbeidene fra fartøyvernssenteret ligger i grenselandet mellom dokumentasjon og forskning (Riksantikvaren, 2002, s. 11). Teksten fremhever særlig de teknisk-historisk dokumentasjonsrapportene fartøyvernssenteret har levert (Riksantikvaren, 2002, s. 11). Dokumentasjonsarbeidet ved de to andre

fartøyvernsettrensene fremstilles som mer rudimentært (Riksantikvaren, 2002, ss. 12-13).

Forhåpningen i 1996-planen om å kunne støtte seg på forskningsinnsatsen ved museer og arkiv når det gjelder kartlegging og systematisering av generell teknisk- og kulturhistorisk dokumentasjon er fremdeles aktuell i 2002-planen.

Kontekstualiserende kunnskap beskrives som et forsømt område, der de nevnte institusjoner, universitet og høyskoler så langt ikke har bidratt med relevant forskning eller besitter relevant kompetanse. Det understrekes at denne typen kunnskap fremdeles er sentral for utviklingen av fartøyvernet (Riksantikvaren, 2002, ss. 29-30).

Nå som fartøyvernsettrensene ifølge planen skulle drive dokumentasjon også på et forskningsnivå, fremhever fartøyvernplanen at de har behov for kompetanse innen mer teoretiske kulturhistoriske disipliner. Og til tross for at det i perioden 1996-2002 tilsynelatende ikke har vært mulig å få på beina et samarbeid mellom fartøyvernsettrensene, forvaltningen og andre aktuelle institusjoner, vektlegges det fremdeles i 2002-planen at det i sammenheng med fartøyvernsettrensens behov for utvidet teoretiske kompetanse vil «... være hensiktsmessig å etablere bredere samarbeid/nettverk med relevante museer, høyskoler og universiteter.» (Riksantikvaren, 2002, s. 24)

2002-planen inneholder en begrepsavklaring-/ordliste, men inkluderer ikke begrepet dokumentasjon (Riksantikvaren, 2002, s. 8).

2010-PLANEN

Under anbefalte vernestrategier og tiltak forlater 2010-planen fellestjenestene fra 2002-planen til fordel for de følgende ni:

1. Løse oppgaver knyttet til dokumentasjon og rådgivning på et forsvarlig nivå.
2. Utføre dokumentasjon og forskning på istandsettingsprosjekter som foregår ved fartøyvernsettrensene og ivareta håndverkskompetanse.
3. Utføre dokumentasjon og forskning på istandsettingsprosjekter som foregår ved andre verft og båtbyggerier. Riksantikvaren fremmer spesielt viktige prosjekt som skal dokumenteres.

4. Utvikle fellesmal for dokumentasjon av tre- og stålfartøy.
5. Dersom lokal regulering tillater det skal sentrene skaffe til veie opplagsplass for utvalgte fartøy som klart er prioritert fra Riksantikvaren i påvente av istandsetting/konserverende opplag.
6. Videreutvikle/etablere lagerfasiliteter for spesialutstyr/vanskelig tilgjengelige materiale for istandsetting/vedlikehold av fartøy. Såkalte «delelagre» skal etableres ved sentrene men skal også være tilgjengelige for private verft/båtbyggerier.
7. Tilgjengeliggjøre håndverkskompetanse og rapporter for allmenheten.
8. Være en god arena for samarbeid mellom ordinære verft og sentrene. Tilgjengeliggjøre sin kompetanse for verft/båtbyggerier og andre private aktører.
9. Utvikle bedre metoder for kostnadsoverslag og tilstandsanalyse for istandsetting av fartøy (Riksantikvaren, 2010, s. 21).

Punktene presenterer nok en gang en utvidelse og presisering av fartøyvernssentrenes fellestjenester. Dokumentasjon nevnes her direkte i punkt 1, 2, 3 og 4. I tillegg inngår dokumentasjon i punkt 7, 8 og 9 i form av å stille dokumentasjonen til rådighet i form av rapporter etc. Altså i til sammen 7 av de 9 fellestjenestene til fartøyvernssentrene.

Forskning ble innskrevet i fartøyvernssentrenes fellestjenester allerede i 2002, sammen med fartøyvernssentrenes behov for økt kompetanse innen de mer teoretiske kulturhistoriske disiplinene. Det samme behovet påpekes også i 2010-planens gjennomgang av fartøyvernets status som fagdisiplin:

Fartøyvernforvaltningen står foran utfordringer som krever en solid og oppdatert faglig plattform. Forskningsbasert kunnskap er nødvendig for å nå strategiske mål og nasjonale resultatmål, for derigjennom å sikre de flytende kulturminnene som ikke fornybare ressurser. Det er behov for utvikling og syntetisering av kunnskap slik at sentralforvaltningen aktivt kan være i stand til å anvende eksisterende kunnskap og tilgjengeliggjøre denne for regional forvaltning (herunder maritim arkeologien), fartøyeiere, interesseorganisasjoner, frivillige aktører og allmenheten for øvrig (Riksantikvaren, 2010, s. 42).

Dette må ses i sammenheng med kapittelets innledning, der det pekes på at det ikke finnes

noen utdanningsmuligheter som korresponderer med fartøyvernets behov for teoretisk utdanning i Norge. I 2010-planen fremmes det derfor et håp om at en gjennom kompetanseutviklende prosjekter, kursvirksomhet, utdanning og forskning kan heve fartøyvernet til et mer overordnet nivå som fag (Riksantikvaren, 2010, s. 42).

Selv om det vitenskapelige fokuset i stor grad har vært tilstede siden opprettelsen av fartøyvernssentrene, var det gjennom 2002-planen at fagfeltets behov utover det som er direkte relatert til konkrete restaureringsprosesser og ivaretaking av håndverk ble løftet. Dette skjedde kvalitativt ved å inkludere et vitenskapelig nivå og kvantitativt ved at også den kontekstuelle kunnskapen ble inkludert som er en forutsetning for et representativt vern. Det ble en uttrykt målsetting å etablere fartøyvern som et akademisk fag, sidestilt med dem som de øvrige vernetdisiplinene var en del av. I kapittel 3.7 om kunnskapsbehov gir 2010-planen også en skisse til et slikt fag:

Behovet for kunnskap er mangesidig og ligger i skjæringspunktet mellom samfunnsfaglige, humanistiske, naturvitenskaplige tekniske fag og handlingsbåren kunnskap. I tillegg er det behov for enhetlige dokumentasjonsmetoder og en felles dokumentasjonsmal (Riksantikvaren, 2010, s. 18).

2010-planen viderefører dermed 2002-planens arbeidet med å implementere et krav om forskning til fartøyvernets eneste etablerte fagmiljø; fartøyvernssentrene (Riksantikvaren, 2010, s. 21), der innføring av enhetlige metoder og felles mal i dokumentasjonsarbeidet skal utgjøre den nødvendige plattformen for det faglige løftet.

Går vi direkte inn i punktene om dokumentasjon i fellestjenestene, er det verdt å se nærmere på hva som skal forstås med «et forsvarlig nivå» i fellestjeneste 1. Dette må ses i sammenheng med de to neste punktene om dokumentasjon, som begge nevner dokumentasjon i forbindelse med forskning. Det er m.a.o. tale om det vi forstår med vitenskapelig kvalitet, noe som leder frem mot det fjerde punktet som er utvikling av felles maler for dokumentasjonsarbeidet. Det er også sannsynlig at formuleringen «forsvarlig» i punkt 1 også viser

til at dokumentasjonen må være tilstrekkelig til å kunne utføre restaureringer i henhold til de antikvariske kravene.

2010-planen sine øvrige punkt om dokumentasjon omhandler hovedsakelig deling av kunnskap som fartøyvernssentrene tilegner seg gjennom bl.a. dokumentasjons- og håndverksarbeid. I disse punktene presiseres det også at det skal etableres et godt samarbeid med alle andre aktører innen fartøyvernet, og da særlig med andre verft og båtbyggerier. I tillegg skal fartøyvernssentrenes dokumentasjons- og forskningsarbeid også inkludere istandsettingsprosjekt ved andre verft og båtbyggerier. Slik åpner 2010-planen hele fartøyvernfeltet for fartøyvernssentrenes dokumentasjons- og forskningsarbeid, uavhengig av hvem som utfører det konkrete restaurerings- eller istandsettingsarbeidet.

Dette kan forstås som en praktisk tilrettelegging for den ønskede utvidelsen og nivåhevingen av forsknings- og dokumentasjonsarbeidet ved fartøyvernssentrenes fellestjenester. Men må også ses i sammenheng med at tilskuddsposten til sentrene hadde økt kraftig de siste årene, og stadig flere andre verft og båtbyggerier utførte oppdrag på verna fartøy.

5.2 FORSTÅELSE AV DOKUMENTASJON

I Utredningen og RAs planer behandles ikke dokumentasjonsarbeidet systematisk med utgangspunkt i dokumentasjon som en spesifikk aktivitet med egne metoder og prosedyrer.

Selv om ulike dokumentasjonsoppgaver kan leses ut av dokumentene, er de ikke alltid eksplisitte og klart avgrenset. Det er likevel mulig å sammenstille alle dokumentasjonsoppgavene som nevnes i Utredningen og planene inn i ett system. RA vurderer en slik systematisering av de ulike dokumentasjonsoppgavene som viktig i evalueringen av fartøyvernssentrenes innsats på området.

Selv om et slikt samlende grep om dokumentasjons-behovet *kan* leses ut av planene, har det ikke tidligere blitt tydeliggjort og kommunisert til eller av fartøyvernssentrene. Vi er derfor varsomme med å anvende dette *direkte* for å vurdere fartøyvernssentrenes innsats med dokumentasjon, men bruker det heller som et utgangspunkt for tilnærming til de ulike typene dokumentasjon.

Tabell 5.1 – Systematisering av de ulike dokumentasjonsoppgavene

Tabell 5.1 – Systematisering av de ulike dokumentasjonsoppgavene			
1	Dokumentasjon av håndverksteknikker (NFF, 1994, ss. 32, 34-42) (Riksantikvaren, 1995, ss. 31, 36).	a)	Teknikker/håndverk knyttet til bygging og reparasjon
		b)	Teknikker/håndverk knyttet til løpende vedlikehold
		c)	Teknikker og kunnskap knyttet til drift/bruk
2	Dokumentasjon av generell teknisk-historisk og kulturhistorisk kontekst (Riksantikvaren, 1995, ss. 30-32, 36). (Riksantikvaren, 1995, ss. 30-31).	a)	Kunnskap om fartøykategorienes inndeling og utvikling
		b)	Kunnskap om fartøyenes tekniske utvikling
		c)	Kunnskap om fartøyenes samfunnsmessige/kulturelle betydning
3	Dokumentasjon av selve fartøyet Dokumentasjon knyttet til arbeid på de konkrete fartøyene blir som regel bearbeidet og fremlagt i dokumentasjonsrapporter. (NFF, 1994, ss. 14-16) (Riksantikvaren, 1995, ss. 28, 30).	a)	Fartøyet slik det fremstår (som materielt objekt) Tilstandsrapporter, synfæringsrapporter, dokumentasjon før destruksjon og andre beskrivelser som har hovedvekt på det materielle fartøyet slik det fremstår ved tidspunktet for dokumentasjon.
		b)	Restaureringsprosessen og tiltak på fartøyet (prosess i samtid) Dokumentasjon av arbeid/endringer på fartøyet i samtid, der dokumentasjons utføres som del av dette arbeidet.
		c)	Fartøyets tekniske og kulturelle historiske (prosess og materielt objekt i fortid) Teknisk-historisk dokumentasjonsrapport, der bruk av kilder (spor om bord, arkivmateriale, foto, intervju) brukes som grunnlag for å rekonstruere tidligere utført arbeid (prosess) på fartøyet, og dermed også slik det fremstod på de ulike fortidige tidspunkt (objekt).

Med utgangspunkt i Utredningen og de tre planene systematiserer vi de ulike dokumentasjonsoppgave slik som gjengitt i tabell 5.2.

5.3 DOKUMENTASJON VED FARTØYVERNSENTRENE

Fartøyvernsentrenes produksjon av dokumentasjonsrapporter danner grunnlaget for å vurdere fartøyvernsentrenes dokumentasjonsarbeid.

I dette kapitlet ser vi nærmere på hva fartøyvernsentrene har produsert av dokumentasjon inn under de tre hovedtypene trukket opp i tabell 5.2:

1. Håndverksteknikker
2. Generell teknisk og kultur-historisk kontekst
3. Fartøy

Kvaliteten og bruken av de ulike arbeidene blir nærmere belyst i kap 5.4.

5.3.1 DOKUMENTASJON AV HÅNDVERKSTEKNIKKER

Det foreligger ganske få rene rapporter fra dokumentasjon av håndverksteknikker. Med dette menes rapporter som ikke primært fremstår som en rapport fra restaurering av konkrete fartøy. Det er uvisst hvor mye råmateriale fra dokumentasjon av håndverksteknikker som finnes.

Denne kategorien dokumentasjon kan også inkludere faktaarkene, selv om de her må regnes som sekundære.

Faktaarkene er en syntetisering og formidling av utprøvde teknikker og prosedyrer, og ikke rapporter fra konkrete prosjekter med fokus på håndverket. Faktaarkene mangler derfor også den problematiserende og eksplorerende tilnærmingen som er en naturlig del av et dokumentasjonsarbeid, men de søker i stedet å formidle kunnskap på en mest mulig lettfattelig og enhetlig måte.

Av rapporter som setter selve håndverket i sentrum for fremstillingen, og som har vært tilgjengelig, finner vi:

1. Boring av hol for propellgjennomføringar (Rust, 2002)
2. Tillaging av fundamentsbolter ved Halleraker mek. verksted (Kristiansen, 2002)

3. Utskifting av hudplate (Høgeli, Larsen, Nesdal, Telstø, & Såghus, 2006)
4. Bygging av lufthette for skip (Wrånes & Aas, 2007)
5. Essesveising av riggbeslag. Forsøk med essesveis (Lehembre & Bjerke, Essesveising av riggbeslag. Forsøk med essesveis. Hardanger fartøyvernssenter Rapport nr. 1-2008, 2008)
6. Tradisjonell settherding av stålkomponenter (Langstrand & Grindstein, 2009)

Alle disse er produsert i perioden 2002 til 2009.

Under dokumentasjon av håndverksteknikker må også nevnes boken *Kravellbygging i Norge* (Arisholm, Hestmanner, Kristiansen, & Rasmussen, 2008). Dette er en omfattende undersøkelse av kravellbyggingens historie og mange håndverksmessige løsninger. Systematikken og omfanget av dokumentasjonen gjør at den også kan regnes som et historisk oversiktsverk som typologiserer byggeteknikkens fremvekst, utbredelse og utvikling, og derfor også kan nevnes under dokumentasjon av generell teknisk- og kulturhistorisk karakter.

Boken omtales likevel her, da dens styrke ligger i den omfattende kartleggingen og formidlingen av de ulike sidene av håndverket knyttet til kravellbygging i Norge.

Boken er et resultat av en systematisk undersøkelse og supplering av tilgjengelig dokumentasjon i form av intervju med håndverkere, eksisterende fartøy, eldre og nyere litteratur, tegninger, foto og annet arkivmateriale. Mye av det historiske materialet er hentet fra Norsk Sjøfartsmuseums bibliotek og arkiv. Prosjektet ble finansiert gjennom et spleiselag bestående av RA, Handverksregisteret, Norsk kulturråd, Norsk Museumsutvikling og Norsk Sjøfartsmuseum,

Å skaffe en oversikt over samtlige artikler som bygger på dokumentasjon av håndverksteknikker i alle tidsskrift og andre periodika vil være arbeidskrevende, og vi har derfor bare holdt oss til bladet *Fartøyvern*. Her fins det en del artikler som åpenbart bygger på dokumentasjon av håndverksteknikker. Disse skiller seg både fra faktaarkene og fra artikler av typen «slik vedlikeholder dere ditt og datt» ved å

problematisere emnet og ha en lyttende tilnærming til kunnskapen. En gjennomgang av papirutgavene av bladet *Fartøyvern* gav følgende artikler:

1. Barking, smøring og talging av segl (Hertzberg & Kristiansen, 2001)
2. Tillaging av fundamentboltar ved Halleraker mek. verkstad (Kristiansen, 2002)
3. Skifting av bøygde spant (Hesthammer & Furre, 2002)
4. Når masteemnet er for kort (Kristiansen & Sletsjøe, 2003)
5. Gaffelvariasjoner (Hesthammer, Gaffelvariasjoner, 2003)
6. Oma metoden (Kristiansen, 2003)
7. Blokker til galeasen Svanhild (Mæhl, Blokker til galeasen Svanhild, 2005)
8. Smiing av innvendige blokkbeslag (Lehembre, 2008)
9. Lystbåtseil i egyptisk bomull (Bohlmann, 2009)
10. Skrogforlenging (Johansen, 2013).
11. Smiing av kauser (Lehembre & Bjørn, Smiing av kauser, 2014)
12. På banen. Hvalross på reperbanen (Undredal, 2014)

Ettersom at vi ikke har gjennomgått råmateriale, har vi ikke undersøkt i hvilken grad håndverksteknikker har blitt dokumentert som en integrert del av arbeidet med de konkrete fartøyene.

En indikasjon på i hvilken grad håndverk dokumenteres kan vi få gjennom HFSs svar på spørreundersøkelsen. Her fremkommer det at de ikke utfører noen systematisk dokumentasjon av arbeidsteknikkene som anvendes, og at sikringen av slik håndverkskunnskap følger i stor grad hviler på tradisjonsoverføringen mellom arbeiderne på verftet. Spørreundersøkelsen viser at situasjonen ved de to andre fartøyvernsentrene ikke er så ulik. Samtidig skriver HFS at de i noen tilfeller har drevet dokumentasjon og kunnskapsoverføring etter modellen til Norsk håndtverksutvikling, og at dette er noe som kunne vært gjort mer av innenfor fartøyvernet. Imidlertid krever det prioritering, tid og ressurser. Dette har ikke HFS blitt tilgodesett

5.3.2 DOKUMENTASJON AV GENERELL TEKNISK- OG KULTURHISTORISK KARAKTER

Dokumentasjon av generell teknisk og historisk karakter kan være viktig for å kvalitetssikre valg av material og teknikker, særlig ved større tiltak og tilbakeføringer. Det er arbeidskrevende å fremskaffe denne typen dokumentasjon, særlig fordi mye av den aktuelle litteraturen er skrevet med hovedfokus på andre forhold enn de konkrete fartøyene. Slik litteratur er derfor ganske arbeidskrevende å bruke som kilde, da de bare gir sporadisk og indirekte informasjon om de konkrete fartøyene og bruken.

Med unntak av enkelte omfattende teknisk-historiske dokumentasjonsrapporter om konkrete fartøy som penser innom slike emner, har det bare sporadisk vært utført slike mer generelle dokumentasjonsoppgaver.

Mye dokumentasjon av generell teknisk- og kulturhistorisk art finnes også i ulike arkiver, men dette materialet er gjerne vanskelig tilgjengelig og arbeidskrevende å bearbeide. Problemet med å skaffe oversikt over slike kilder er særlig behandlet i 1996-planen (Riksantikvaren, 1995, ss. 30-31), der oppgavene med denne typen dokumentasjon var tenkt løst gjennom et samarbeid med museums- og arkivinstitusjoner.

Som 2002-planen peker på har det ikke lyktes å etablere noen form for systematisk samarbeid om dette (Riksantikvaren, 2002, ss. 29-30).

Et viktig unntak finnes som nevnt i form av boken *Kravellbygging i Norge, historie, teknikk, utvikling* (Arisholm, Hestmanner, Kristiansen, & Rasmussen, 2008). Boken er også et eksempel på den type dokumentasjon som 1996-planen ytret håp om at forskningen ved museer og arkivinstitusjonene ville bidra med.

Av artikler i bladet *Fartøyvern* har vi bare funnet én av mer generell teknisk- og kulturhistorisk karakter, i den forstand at kunnskapen har relevans for en større mengde/kategori fartøy:

- Marna Motor A/S. En kulturhistorisk dokumentasjon av Mandals tradisjonsrike båtmotorfabrikk (Sørensen, Wrånes, & Olsen, 2007).

5.3.3 DOKUMENTASJON AV FARTØY

Dokumentasjon knyttet til konkrete fartøy og arbeid på disse er emnet for de fleste av fartøyvernsentrenes rapporter, og denne typen dokumentasjon har trolig også lagt beslag på den største delen av fartøyvernsentrenes innsats med dokumentasjon siden opprettelsen. Som nevnt i kapittel 5.3 kan dokumentasjon av det konkrete fartøyet sorteres i tre ulike grupper, ut fra dokumentasjonens fokus og de faglige tilnærmingene som følger av dette:

- Dokumentasjon av fartøyet som materielt objekt
- Dokumentasjon av restaureringsprosessen
- Dokumentasjon av fartøyets tekniske og kulturelle historie

DOKUMENTASJON AV FARTØYET SOM OBJEKT

Tilstandsvurderinger, befaringsrapporter og dokumentasjon før destruksjon hører til denne typen dokumentasjon.

Tilstandsvurderinger danner grunnlaget for å estimere prosjektenes omfang og kostnader. Befaringsrapportene oppstår av flere årsaker, men vi ser at flere av dem har kommet ut fra et ad-hoc behov for informasjon i saker der det på kort varsel må tas stilling til et fartøys videre skjebne.

Dokumentasjon før destruksjon har i enkelte tilfeller vært bestilt av RA dersom et fartøy, som av ulike grunner skal destrueres, inneholder informasjon som ikke bør gå tapt ved destruksjonen. Dette kan f.eks. være kilder til håndverksteknikker, formgivning, særlig tekniske særegenheter eller en spesielt interessant historie.

DOKUMENTASJON AV RESTAURERINGSPROSESSEN

Fartøyvernsentrenes dokumentasjon av restaureringsprosessen danner grunnlaget for rapporter fra deler eller perioder av restaureringsarbeid, eller for de mer sammenfattende rapportene, fra større gjennomgripende restaureringsprosesser.

Rapporter fra restaureringsprosesser og tiltak på fartøy utgjør den tallmessig største delen av rapportene utarbeidet av fartøyvernsentrene siden opprettelsen. Disse foreligger i hovedsak i form av periodevise rapporter

(månedlige/periodiske eller fra deler av prosessene, som skrog, dekk, innredninger etc.). At denne typen rapporter er tallmessig dominerende kan trolig ses i sammenheng med at eiere som mottar tilskudd må levere rapport fra arbeidene for å få utbetalt tilskuddet.

Under restaureringsprosessen må vi gå ut i fra at fartøyvernsentrene også vinner erfaring av håndverksmessig karakter. Dette kan være i form av oppdagelser av tekniske løsninger, materialbruk, spor etter bearbeiding eller at en må løse et problem som en tidligere ikke har vært stilt ovenfor. Det vinnes derfor erfaring med prosedyrer og teknikker som kan bidra til å bygge opp og videreføre kompetanse. Vi har ikke sett i hvilken grad dette fanges opp i form av dokumentasjon («rådata»), men gjennom rapporter fra får vi likevel inntrykk av at det er tilfelle. Dette viser hvordan råmaterialet kan være utgangspunkt for ulike rapporter.

DOKUMENTASJON AV FARTØYETS TEKNISKE OG KULTURELLE HISTORIE

Denne typen dokumentasjon skiller seg vesentlig fra dokumentasjon av fartøyet som objekt (oppmåling, beskrivelser) og dokumentasjonen av arbeidet som skjer på fartøyet (beskrivelse av arbeidsprosessen og valgene underveis). Fartøyvernsentrene har produsert lite dokumentasjon av denne typen.

5.4 KVALITETEN PÅ DOKUMENTASJONS-RAPPORTENE

En undersøkelse av kvaliteten på selve dokumentasjonen, i betydning «rådata», har ikke vært en del av denne evalueringen. Det ville også vært for ressurskrevende å gå gjennom samtlige dokumentasjonsrapporter. Kvalitetsvurderingen her tar utgangspunkt i at fartøyvernsentrenes dokumentasjon siden 2002 skulle være egnet til forskning. Vurderingen her omfatter derfor ikke kvaliteten eller holdbarheten av dokumentasjonsrapportenes diskusjoner og konklusjoner. Det som her primært skal vurderes er om rapportenes disposisjon og form tilfredstiller kravene til vitenskapelige fremstillinger, og dermed muliggjør en faglig etterprøving av fremstillingene. Dette er sentralt for å kunne vurdere i hvilken grad rapportene er egnet som

grunnlag for videre forskning, og dermed til utvikling av fartøyvernet som fag.

Vi har vurdert dette på bakgrunn av et representativt utvalg på 25 dokumentasjonsrapporter fra 1994 og frem til i dag (se tabell 5.2). Tabell 5.3 bygger på en gjennomgang av de 25 rapportene og en vurdering av i hvilken grad de tilfredsstillende basiskrav til akademisk fremstilling. Dette innebærer generelle krav til disposisjon, klar formulering av problemstilling/formål og hensynet til etterprøvbarehet.

Dette er en avgrensning vi har gjort fordi en vurdering av kvaliteten av hver enkelt rapport knyttet til andre kriterier enn slike formalia, forutsetter at vi vurderer dem innholdsmessig opp mot rådataene og tiltakene som er utført på selve fartøyet (som de er en beskrivelse av).

Gjennomgangen av rapportene viser at den akademiske kvaliteten varierer sterkt, noe som bl.a. kan henge sammen med mangel på stringens: Ingen av rapportene har felles disposisjon. Dette gjelder også rapporter som er skrevet av samme forfatter samme år, som tilhører samme type dokumentasjon (f.eks. tilstandsvurdering) og som omhandler to fartøy av samme kategori (Rapport 5 og 6). Dette indikerer at dokumentasjonsrapportene utformes med utgangspunkt i de enkelte isolerte dokumentasjons-oppgavene.

Følgelig «oppfinnes» genren på ny hver gang, og er derfor avhengig av den enkeltes kompetanse på dokumentasjon som teknikk og på det som skal dokumenteres. Som et eksempel krever dokumentasjon av fartøyets tekniske og kulturelle historie at utøverne har generell kulturhistorisk kunnskap om skipstypen og typens historiske kontekst, samt kunnskap om hvor de historiske

Tabell 5.2 - Dokumentasjonsrapporter

Nr.	Utført av	Tittel	Type (RAs kategorisering)	År
1	HFS	M/kr. Nor. Dokumentasjon før senkning	Dokumentasjon ved destruksjon	2002
2	HFS	M/S Stangfjord. Synfaringsrapport	Befaringsrapport	2002
3	HFS	Rær til galeas Svanhild	Rapport fra restaurering	1994
4	NNFA	Einar II. Befaring november 2010	Tilstandsvurdering	2010
5	NNFA	Notgavlåten «Føggelen». Befaring nov. 2010	Tilstandsvurdering	2010
6	NNFA	Nordlys. Befaring 1. oktober 2013	Tilstandsvurdering	2013
7	BDF	Tilstandsundersøkelse M/S Brandbu.	Tilstandsvurdering	2013
8	BDF	Taubåten Fix. Historisk-teknisk redegjørelse	Teknisk-historisk dokumentasjon	2012
9	BDF	SDS Hansteen. Tilstandskontroll mai 2014	Tilstandsvurdering	2014
10	BDF	M/S Jøsenfjord. Rapport fra befaring 2013	Befaringsrapport	2011
11	NNFA	M/Kr Straumnes. Restaurering 2007-10	Rapport fra restaurering	2011
12	HFS	M/K Sjøgutt. Rapport etter restaurering	Rapport fra restaurering	2015
13	BDF	MB Suldal. Rapport fra befaring den 13.12.2011	Befaringsrapport	2011
14	NNFA	Motoren til «Vikingen» - tilstandsvurdering 2012	Tilstandsvurdering	2012
15	HFS	D/S Stord I. Rekonstruksjon av trapp og korridor banjer	Rapport fra restaurering	2015
16	HFS	M/S Arnafjord. Synfaringsrapport	Tilstandsvurdering	2005
17	HFS	M/S Bilfergen. Rapport etter istandsetting 2006-2009	Rapport fra restaurering	2010
18	NNFA	Nordlandsjekta Brødrene. Befaring av dekksekkasjer	Tilstandsvurdering	2011
19	HFS	M/K Idsal. Rapport etter istandsetting 1999-2002	Rapport fra restaurering	2003
20	BDF	MS Epo. Tidligere MT Rødskjæl. Dokumentasjon av skrog med prisoverslag.	Tilstandsvurdering/kostnadsoverslag	2012?
21	BDF	Fredrikshald I. Teknisk historie 1890-2011	Teknisk-historisk dokumentasjon	2013
22	BDF	DS Kysten. restaureringsrapport	Rapport fra restaurering	2013
23	NNFA	Anne Bro. Rapport fra restaureringen	Rapport fra restaurering	2001?
24	NNFA	Havblikk. Befaring juni 2012	Tilstandsvurdering (?)	2012
25	NNFA	M/Kr Kjartan. Rapport fra restaurering 2000-2006	Rapport fra restaurering	2007

kildene finnes og hvordan de kan tolkes. Det er ikke tilstrekkelig med kunnskap om dokumentasjon i betydning oppmåling av fartøy og beskrivelse av håndverksprosesser under en restaurering.

Den uavklarte bruken av begrepet dokumentasjon i de ulike planene har konsekvenser for dokumentasjonspraksisen ved fartøyvernsentrene. Dette ytrer seg bl.a. ved at dokumentasjonsrapportene har ulik form, ulik oppbygging og at innholdet fremstår som blandinger av de ulike kategoriene dokumentasjonsrapporter.

De ulike rapportene RA har mottatt de siste årene viser i tillegg svært varierende kompetanse på rapportskrivning og mangel på en standardisert måte å løse oppgavene på ved de ulike fartøyvernsentrene. Det er ikke bare mellom fartøyvernsentrene vi finner denne variasjonen. Den kan både påvises internt ved de enkelte

fartøyvernsentrene og som nevnt også innen de enkelte forfatterens produksjon. Holdt opp mot generelle krav til disposisjon, problemstilling og etterprøvbarhet skårer rapportene samlet sett derfor svært lavt. F.eks. har kun om lag halvparten en klar formulering av hensikten med rapporten, og det har følgelig ikke vært mulig å se om formålet samsvarer med teksten i disse rapportene. I flere av rapportene kan formålet bare utledes av tittelen (Rapport 7, 10, 11, 12, 13, 14 og 15), og i en av rapportene knapt nok der (Rapport 3).

Dersom mangelen på overordnet metode og stringens i rapportene innebærer at fartøyvernsentrene også foretar selve dokumentasjonsarbeidet, innsamlingen av rådata, etter en form for ad-hoc-praksis, innebærer det en kritisk situasjon for sentrenes måloppnåelse i arbeidet med dokumentasjon, men også for fartøyvernet som fag.

Tabell 5.3 – Gjennomgang av dokumentasjonsrapporter

Nr.	Klart formulert formål	Redegjort for metode	Kilder diskuteres	Samsvar mellom formål og tekst	Har tydelig konklusjon	Har oversikt over kilder	Har litteraturliste
1	Ja	Nei	Ja	Ja	Ja	Nei	Nei
2	Ja	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei	Nei
3	Nei	Nei	Ja	-	Nei	Nei	Nei
4	Ja	Nei	Nei	Ja	Nei	Nei	Nei
5	Ja	Nei	Nei	Ja	Nei	Nei	Nei
6	Ja	Ja	Nei	Ja	Nei	Nei	Nei
7	Delvis	Nei	Nei	Ja	Ja	Nei	Nei
8	Delvis	Ja	Ja	Ja	Delvis	Ja	Nei
9	Ja	Ja	Nei	Ja	Nei	Nei	Nei
10	Nei	Nei	Nei	-	Nei	Nei	Nei
11	Nei	Nei	Nei	-	Nei	Nei	Nei
12	Nei	Nei	Nei	-	Nei	Nei	Nei
13	Nei	Nei	Nei	-	Nei	Nei	Nei
14	Nei	Nei	Nei	-	Nei	Nei	Nei
15	Nei	Nei	Nei	-	Nei	Nei	Nei
16	Ja	Ja	Nei	Ja	Nei	Nei	Nei
17	Ja	Ja	Ja	Ja	Nei	Nei	Ja
18	Ja	Nei	Nei	Ja	Ja	Nei	Nei
19	Ja	Ja	Ja	Ja	Nei	Nei	Nei
20	Ja	Ja	Nei	Ja	Nei	Nei	Nei
21	Nei	Nei	Delvis	Ja	Delvis	Ja	Ja
22	Ja	Nei	Ja	Ja	Delvis	Nei	Nei
23	Delvis	Ja	Nei	Ja	Nei	Nei	Nei
24	Nei	Nei	Nei	-	Nei	Nei	Nei
25	Ja	Ja	Nei	Ja	Ja	Nei	Nei
	12 av 25	9 av 25	6 av 25	16 av 25	4 av 25	2 av 25	2 av 25

Svar fra fartøyvernssentrene på hvilke kilder som brukes i dokumentasjonsarbeidet viser at det brukes en stor mengde kilder av ulike typer. Likevel har bare én av 25 gjennomgåtte rapporter kildehenvisning mens kun to av dem har litteraturliste. Når inntrykket samlet også preges av stor variasjon i form, innhold og kvalitet, fremstår de gjennomgåtte dokumentasjonsrapportene som lite egnet til forskning og utvikling.

I oppsummeringen fra et seminar om dokumentasjon i 2003 pekes det på at rapportene bør ha en vitenskapelig standard (Hardanger Fartøyvernssenter, 2005, s. 11). Dette indikerer at bevisstheten om tingenes tilstand på ingen måte er ny, selv om dette konkrete utsagnet var knyttet til kildenes integritet.

Når det i besvarelsene i så liten grad skiller mellom de ulike kategoriene dokumentasjon og rapporter skaper dette inntrykk av at dette emnet er for lite diskutert og definert. Det er i seg selv er en alvorlig sak, da det indikerer fravær av en faglig debatt som kontinuerlig definerer, samler og løfter feltet. Fraværet av klare distinksjoner har trolig også funnet sted i RAs kommunikasjon, noe gjennomgangen av planene under punkt 5.1 til 5.4 indikerer.

Det er verdt å spørre seg hvorfor de akademiske svakhetene ved fartøyvernssentrene rapporter ikke i tilstrekkelig grad har vært påvist og gjort noe med tidligere. Det kan tenkes flere samspillende årsaker til dette.

En av årsakene kan være de akademiske institusjonenes manglende interesse for fartøyvernet. I motsetning til andre deler av kulturminnevernet representerer ikke fartøyene ivaretagelsen av empirien (studieobjektet) til et akademisk fag, og fartøyvernets rapporter inngår derfor ikke i en akademisk dialog slik f.eks. rapporter fra arkeologiske utgravinger gjør.

Dersom en utgravingsrapport ikke reflekterer et tilstrekkelig faglig nivå på utføring og dokumentasjon vil dette bli påpekt i det arkeologiske fagmiljøet, både via fagfellevurderinger og løpende faglige diskusjoner.

En annen faktor kan være at stillingene hos fartøyvernssentrene og Riksantikvaren representerer

så godt som hele det profesjonelle fartøyvernet i Norge. Fagmiljøet er følgelig ganske begrenset og andelen ansatte med akademisk bakgrunn er enda mindre.

En tredje medvirkende årsak kan være RAs kapasitet, kompetanse og ressurser til oppfølging på dette feltet. Samlet har dette medført at RA i alt for liten grad har klart å kompensere for fraværet av institusjonalisert akademisk interesse for vernefeltet.

Utarbeidelsen av de fleste av fartøyvernssentrene dokumentasjonsrapporter er bestilt eller klarert av RA, som etterpå har fått disse rapportene tilsendt. Fravær av eksplisitte retningslinjer og kvalitetskontroll i etterkant betyr også at det ikke har vært noe apparat som har kunne fange opp problemene og initiere kvalitetshevende tiltak. Da den type institusjonalisert korrektiv og fagutvikling som finnes innenfor f.eks. arkeologien er fraværende i fartøyvernet, har dette hatt konsekvenser for kvaliteten.

De siste par årene har RA tatt initiativ til et økt fokus på fartøyvernssentrene dokumentasjon. Fokuset har hatt som formål å bidra til en jevnere og høyere kvalitet på samtlige av fartøyvernssentrene dokumentasjonsrapporter – fra de periodiske restaureringsrapportene, til de omfattende teknisk-historiske dokumentasjonsrapportene. Arbeidet har vært tema på en rekke møter mellom RA og fartøyvernssentrene fellesråd, og også disse i seg selv har bidratt til økt bevissthet omkring dokumentasjonens betydning, men også kvaliteten og måten fartøyvernssentrene og RA arbeider med dette feltet på.

5.5 BRUK AV DOKUMENTASJONEN

For å vurdere hvilken plass dokumentasjon har hatt i fartøyvernssentrene virke, har vi sett nærmere på dokumentasjonens rolle i kunnskapsutviklingen ved sentrene, og arbeidet med sikring av håndverk.

1996-planen forutsetter at kildeinnsamlingen i det langsiktige arbeidet med kunnskapsutvikling og sikring av håndverk, følges opp av intensivt forskningsinnsats (Riksantikvaren, 1995, s. 30).

På spørsmål om hva dokumentasjonen har betydd for fartøyvernet svarer fartøyvernssentrene at den

har vært viktig for å opprettholde fokus på det antikvariske arbeidet og dannet grunnlaget for et faglig bedre fartøyvern (Spm. 2).

På spørsmål til fartøyvernssentrene om hvordan kunnskap akkumuleres gjennom dokumentasjon og hvilke rutiner som finnes for å nyttiggjøre seg denne, svarer de på ulike måter. HFS beskriver hvordan kunnskap akkumuleres og brukes i løpet av arbeidet ved hjelp av skisser, gjenstander og beskrivelser. BDF har jevnlig interne møter der problemstillinger relatert til dokumentasjon diskuteres, og viser til fakta-arkene som kunnskap akkumulert gjennom dokumentasjonsarbeidet. NNFA gjør mottatte rapporter og relevant materiale tilgjengelig for ansatte via intranettet. De oppgir samtidig at de ikke har fastlagte rutiner for å akkumulere kunnskap, men har en fortløpende erfaringsutveksling.

Bruk av egenprodusert dokumentasjon oppgir HFS som primært knyttet til rekonstruksjon av rigg og innredning. BDF bruker egenprodusert dokumentasjon i opplæring, formidling og rådgivning og NNFA bruker denne ved videre arbeid på samme fartøy og for å finne tidstypiske løsninger. NNFA peker også på muligheten til å bruke egenprodusert dokumentasjon i presentasjoner og artikler.

Etter første runde med spørreundersøkelsen ble det sendt ut noen oppfølgingsspørsmål til fartøyvernssentrene. Ett av disse spørsmålene lyder:

Er det arbeidsprosesser eller teknikker som er så godt dokumentert i dag at dere anser dem som sikret i et langsiktig perspektiv? (Spm. 64)

BDF svarer at når det gjelder stålarbeid, så mener de med visse forbehold at dette er sikret. I andre faggrupper mangler det ennå dokumentasjon. I sitt interne kompetanseprogram jobber de nå med å sikre og dokumentere andre eksisterende arbeidsteknikker og prosesser samt dokumentere nye metoder.

HFS svarer at noen arbeidsprosesser eller teknikker er ganske godt dokumentert, men at det mangler en systematisk dokumentasjon av de arbeidsteknikkene som utøves. Så lenge det er kontinuitet «fra mann til mann» er mye kunnskap

sikret, forutsatt at fagene og teknikkene utøves (HFS som. 64).

NNFA skriver at:

Igjen, et fag, teknikk eller prosess er ikke nødvendigvis sikret for framtiden kun ved dokumentasjon. Ikke alt lar seg beskrive, men kan kun bevares gjennom utøvelse og overføring av kunnskap mellom fagpersoner. Det er slik kunnskap som er immateriell kulturarv, og Norge har forpliktet seg til å bevare. Vider vil det være nyanser samt flere ulike teknikker innenfor samme fagfelt. En del av disse er godt beskrevet gjennom blogger, rapporter og faktaark. Om det er tilstrekkelig for å gjenoppta disse uten overføringskunnskap mellom håndverkere på et senere tidspunkt er vanskelig å vurdere (NNFA spm. 64).

Alle de tre fartøyvernssentrene vil bli involvert i forprosjektet som RA i 2018 har gitt HFS i oppdrag å gjennomføre. Forprosjektet har som formål å utarbeide en plan over teknikker og tradisjoner innen fartøyvernet der det er behov for å gjøre nærmere undersøkelser for å sikre teknikkene

Bare tre av fartøyvernssentrenes lærlinger har svart på spørreundersøkelsen. Dette er for få respondenter til å kunne vurdere om synspunktene er representative for alle lærlinger, men der svarene er samstemte eller kan tolkes i samme retning kan vi stå ovenfor et mer generelt mønster.

Gjennom spørreundersøkelsen svarer lærlingene at de ikke ser ikke så mye til fartøyvernssentrenes egne rapporter i opplæringsammenheng. To svarer at dokumentasjonen i liten grad ble brukt i opplæringen, mens én oppgir at rapporter og dokumentasjon fra tidligere gjennomførte prosjekter ble brukt. De rapporterer også om lite innblikk og deltagelse i dokumentasjonsarbeidet ved fartøyvernssentrene.

Svarene fra lærlingene kan derfor gi inntrykk av at de ikke opplever at dokumentasjonen har en særlig sentral, eller synlig, plass i arbeidet med fartøyene, og at de i liten grad involveres i dokumentasjonen av det arbeidet de deltar i.

Svaret fra fartøyvernssentrene fremstiller derimot dokumentasjonen som sentral i arbeidet. Dette kan skyldes arbeidsdelingen ved fartøyvernssentrene, der svarene kan indikere at tidligere utført

dokumentasjon av fartøyene primært brukes under konsulentenes planlegging av arbeidet og i mindre grad av håndverkerne under den konkrete arbeidsprosessen. Påstanden fra HFS om at «dokumentasjonsarbeidet har bidratt til opprettholdelsen av et høyt fokus på antikvarisk arbeid» (HFS Spm. 2) kan derfor være uttrykk for en situasjonsforståelse som er mer utbredt blant ledelsen og fartøyvernkonsulentene enn blant dem på slippen. Svarene fra lærlingene indikerer også at det er andre enn dem – og da trolig arbeidslederne og fartøyvernkonsulentene – som dokumenterer arbeidet de deltar i.

Den nære sammenhengen mellom håndverk og dokumentasjon er med på å definere fartøyvernet som fag. Det er derfor et problem dersom lærlingene i liten grad får direkte erfaring med denne sammenhengen. Da utdannes det ordinære båtbyggere og ikke restaureringshåndverkere.

Tom Rasmussen berører denne problemstillingen i sin skisse til retningslinjer for antikvarisk arbeid ved fartøyvernssentrene, her med vekt på den mentale innstillingen som kreves for å arbeide med utgangspunkt i historisk dokumentasjon:

Når en båt ble bygget for kanskje hundre år siden, brukte båtbyggerne dyktigheten og erfaringene sine i håndverksprosessen. Båten ble bygget i en levende tradisjon, der håndverkeren slapp å tenke på å kopiere noe fra en annen tid. I dag er denne situasjonen vendt på hodet. I arbeidet med å gjenskape konstruksjon, form og utførelse på en hundre år gammel båt, må håndverkeren på en måte «nullstille seg» i forhold til utviklingen som har foregått i teknologi og teknikk siden den gang. Fra å være en båtbygger blir han en restaureringshåndverker med båtbyggerutdanning (Rasmussen, 2000, s. 5).

På spørsmål om hvilken kompetanse som er nødvendig for å utføre dokumentasjon svarer fartøyvernssentrene at både praktisk og ulike former for systematisk kunnskap er nødvendig. HFS spesifiserer nødvendig kompetanse som kulturhistorisk kompetanse og BDF som akademisk kompetanse, noe som i denne sammenhengen kan ha samme betydningsinnhold. NNFA bruker det mer nøytrale begrepet fagkunnskap, men lister dette opp som mer praktisk-tekniske kunnskapstyper.

Svarene fra fartøyvernssentrene viser at de er kjent med de ulike kompetansekravene som kreves ved ulike former for dokumentasjon. Klarhet om dette er viktig for å kunne disponere rett kompetanse til ulike dokumentasjonsoppdrag. Gjennomgangen av de 25 utvalgte rapportene indikerer likevel at bevisstheten om dette ikke alltid har vært tilstede, eventuelt at den nødvendige kompetanse ikke alltid har vært tilgjengelig, hverken hos fartøyvernssentrene eller forvaltningen.

Når det gjelder oppbygging av kunnskap gjennom dokumentasjon vektlegger HFS kildene som skapes under arbeidet. Det som brukes er kildene i form av de fortløpende nedtegnelsene og registreringene, og ikke dokumentasjonsrapportene som utarbeides på grunnlag av slike kilder/nedtegnelser. Ut fra fartøyvernssentrenes besvarelser fremgår det at det finner sted en kunnskapsoppbygging som resultat av dokumentasjonsarbeidet, men det kan som nevnt være grunn til å spørre seg om denne oppbyggingen hovedsakelig skjer i de delene av organisasjonen som er engasjert i planlegging og fortløpende dokumentasjon, og i mindre grad hos båtbyggerne og lærlingene som utfører det praktiske arbeidet.

Gjennomgangen indikerer at dokumentasjonen i første rekke brukes som en form for styringsverktøy til hjelp i hvert enkelt restaureringsprosjekt, og at dokumentasjonens rolle i fartøyvernssentrenes langsiktige arbeid med kunnskapsutvikling og sikring av håndverk derfor er avgrenset til planleggingen av de enkelte restaureringsprosjektene. Da både utformingen og bruken av dokumentasjonsrapportene i stor grad ser ut til å foregå innenfor horisonten til hvert enkelt restaureringsprosjekt, så vanskeliggjøres både bruken av kunnskapen på tvers av prosjekter og dermed også sikringen av den generelle håndverkskunnskapen, både på kort og lang sikt. Av svarene fra fartøyvernssentrene kan en også få inntrykk av at det primært er gjennom slik praktisk bruk at lærlinger og andre ved fartøyvernssentrene får kjennskap til dokumentasjonen. Svarene fra de tre lærlingene er et for lite materiale til å kunne trekke konklusjoner fra, men de kan indikere at dokumentasjonen primært benyttes som underlag for konkrete oppdrag og at det ikke gis noen opplæring i dokumentasjon som genre eller som del

av håndverksfaget. Det gir grunn til bekymring dersom lærlingenes opplæring og erfaringsbygging på slipen skjer uten uten den kunnskapskilden og det korrektivet som god dokumentasjon representerer.

Fem fylkeskommuner har svart på spørsmål som vedrører dokumentasjonens betydning, hvorav to vertsfylker⁴. Av svarene fra fylkeskommunene fremgår det at de i litt ulik grad får tilsendt dokumentasjon utarbeidet ved fartøyvernsentrene, og da i hovedsakelig etter forespørsel. Svarene viser også at i den grad fylkeskommunene mottar slik dokumentasjon er det fra det fartøyvernsenteret som ligger i deres fylke. SAVOS-fylker som ikke er vertsfylker er ganske eller helt ukjente med fartøyvernsentrenes dokumentasjon.

På spørsmål om dokumentasjonen er egnet til fagutvikling hos fylkeskommunene svarer fire fylkeskommuner positivt på dette, mens en fylkeskommune oppgir å ha for dårlig kunnskap om dette. Svarene fra fylkeskommunene er interessant når det handler om dokumentasjonsrapportene som grunnlag for kunnskapsutvikling utenfor fartøyvernsentrene, men også om tilpassing av innholdet til ulike målgrupper.

Av svarene på spørsmål om tilpassing av fremstillingen til de ulike målgruppene går det frem at alle fartøyvernsentrene er bevisste på hvem de skriver for og utformer fremstillingen etter dette. Eksemplene som gis er at rapporter som skal brukes av håndverkere gjerne er de mest detaljerte, men at alle dokumentasjonsrapporter også utformes med tanke på å være tilgjengelige for et bredere publikum. For å sikre at dokumentasjonen er forståelig bruker fartøyvernsentrene ulike former for illustrasjoner, har ulike typer sidemannskontroll og lar mottaker/bestiller lese gjennom før endelig versjon sendes ut.

FORMIDLING AV HÅNDVERKSKUNNSKAPEN GJENNOM FAKTAARK

Selv om faktaarkene som nevnt ikke kan regnes som dokumentasjonsrapporter, så representerer de en verdifull formidling av den praktiske kunnskapen som er bygget opp ved fartøyvernsentrene.

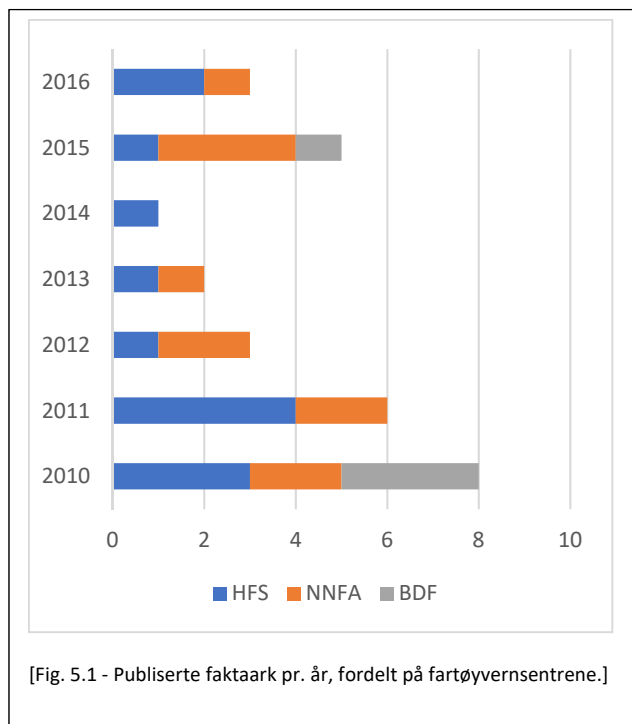
Faktaarkene produseres som regel etter forslag fra fartøyvernsentrene eller som resultat av behov RA erfarer gjennom oppfølging av prosjektene.

Følgende faktaark er i dag tilgjengelige via delebanken.no:

Tabell 5.4 - Faktaark
Alternativer ved utskifting av stålplater på klinkbygde stålskip (BDF, 2010)
Vedlikehold undervanns (NNFA, 2010)
Om sopp (HFS, 2010)
Elektrokjemisk nedbryting av treverk (HFS, 2010)
Overflatebehandling av stålskipsskrog (BDF, 2010)
Overflatebehandling av tredekk (HFS, 2010)
Rustforekomster på stålskipsskrog (BDF, 2010)
Utbrenning av forsenket stålnagle (BDF, 2010)
Sjøvannskjøling – bruk og vedlikehold (NNFA, 2010)
Om pælemark og andre boredeyr (HFS, 2011)
Vedlikehold av strekkfisker (HFS, 2011)
Overflatebehandling av treverk (HFS, 2011)
Opplag på sjøen (NNFA, 2011)
Driving og beking (HFS, 2011)
Tradisjonelt vedlikehold av småbåt (NNFA, 2011)
Skånsom trekking av spiker og spissbolter (NNFA, 2012)
Boring fro gjennomføring i trefartøy (NNFA, 2012)
Skipsspiker som festemiddel (HFS, 2012)
Boring for propellhylse i trefartøy (NNFA, 2013)
Skruer som festemiddel (HFS, 2013)
Ettersyn og råtekontroll av rundholt (HFS, 2014)
Deleplukk (NNFA, 2015)
Klinkede forbindelser av stål og aluminium (BFD, 2015)
Guide for verft og båtbyggerier – antikvariske prinsipper i fartøyvernet (HFS, 2015)
Om å eie et vernet fartøy (NNFA, 2015)
Oppstartsprosedyre semidiesel (NNFA, 2015)
Demontering av svinghjul (NNFA, 2016)
Dokumentasjon (HFS, 2016)
Innretting av motor (NNFA, 2016)
Om bek (HFS, 2016)

⁴ Med vertsfylke menes en fylkeskommune som har et nasjonalt fartøyvernsenter lokalisert til sitt fylke.

Fartøyeierne nevner ikke faktaarkene i sine besvarelser. En årsak til dette kan være at det ikke spesifikt ble spurt etter disse, men trolig er den viktigste forklaringen at de eierne som har besvart spørreundersøkelsen primært har hatt kontakt med fartøyvernssentrene i forbindelse med oppdrag på fartøyene og derfor også spurt direkte ved behov for veiledning.



[Fig. 5.1 - Publiserte faktaark pr. år, fordelt på fartøyvernssentrene.]

Det er følgelig vanskelig å få et inntrykk av faktaarkenes betydning gjennom besvarelsene i spørreundersøkelsen. Vi ser likevel at eierne understreker fartøyvernssentrenes rolle som kunnskapsbank og kunnskapsformidler, både i forhold til selve håndverket, antikvariske utfordringer og rådgivning i forhold til andre leverandører.

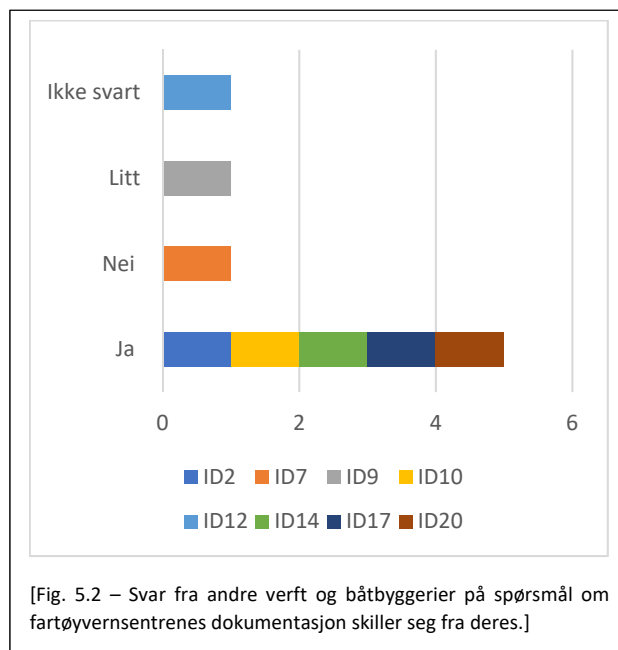
5.6 FARTØYVERNSENTRENE S SAMMENLIGNET MED DE FRA ANDRE

Siden 2011 har RA i tilskuddsbrevene til fartøyvernssentrene stilt krav om at dokumentasjonsarbeidet ved fartøyvernssentrene som dekkes over tilskudd fra post 75, kun skal gjelde dokumentasjon *utover* det som er normalt ved verftsarbeid. Som følge av dette har vi i vår vurdering av fartøyvernssentrenes arbeid med dokumentasjon valgt å se på hvordan fartøyvernssentrenes dokumentasjonsrapporter skiller seg fra

dokumentasjonsrapporter fra øvrige verft og båtbyggerier.

Når fartøyeierne ble spurt om å sammenligne rapportene fra fartøyvernssentrene og andre verft og båtbyggerier svarer 16 eiere at den er annerledes, mens 6 eiere mener at de ikke skiller seg. De øvrige 54 eierne oppgir at de ikke har sammenligningsgrunnlag, eller har ikke svart på spørsmålet.

Opplevelsen av at det finnes en slik forskjell får vi også gjennom spørreundersøkelsens svar fra andre verft og båtbyggerier:



[Fig. 5.2 - Svar fra andre verft og båtbyggerier på spørsmål om fartøyvernssentrenes dokumentasjon skiller seg fra deres.]

Som det går frem er forholdet mellom dem som mener det finnes en klar forskjell er omtrent det samme hos både fartøyeierne og hos andre verft og båtbyggerier.

Ved andre verft og båtbyggeriers arbeid på fartøy som ikke er antikvariske skal dokumentasjonen vise at fartøyet etter en reparasjon tilfredsstiller klassekravene når det gjelder utføring, utforming og materialbruk (dvs. lignende dokumentasjonstype 3a i kap. 5.5).

En beskrivelse av situasjonen før utbedring og detaljerte nedtegnelser av verftsarbeidernes vurderinger underveis i prosessen (dvs. dokumentasjonstype 3b i kap. 5.5) er irrelevant informasjon for besiktigelsesmannens vurdering av om fartøyet oppnår sertifikat eller ikke. Denne tilnærmingen kan også prege andre verft og

båtbyggeriers dokumentasjon av vernede og fredede fartøy, da den ofte tar utgangspunkt i vefstets/båtbyggeriets innarbeidete prosedyre.

Kvaliteten og omfanget på dokumentasjon av antikvariske oppdrag ved andre verft og båtbyggerier er svært varierende. De mest profesjonelle verftene, som ofte også er de største, har egne maler for dokumentasjon. Disse malene er, som beskrevet over, utformet for å dokumentere fartøyet slik det fremstår etter at arbeidet er utført, samt at denne situasjonen vil tilfredsstillende sertifikatkravene. Ved dokumentasjon av arbeid på vernede fartøy tenderer de fleste verft til å legge samme prinsipp til grunn for sin dokumentasjon. Denne kan – etter oppfordring - være supplert med foto av situasjonen før og under arbeidet, men har sjelden en tekst som beskriver selve prosessen og vurderingene underveis. Tendensen ser ut til å være at situasjonen før og under arbeidet bare beskrives gjennom foto. De mindre reparasjonsverftene har i liten grad befattet seg med dokumentasjon ved ordinære oppdrag. Trolig er fravær av merknader fra besiktigelsesmannen dokumentasjon god nok for de fleste vanlige småskipseiere. Krav om dokumentasjon ved antikvariske oppdrag blir her i stor grad imøtekommet gjennom foto og korte tekster i tilnærmet telegramstil.

Dokumentasjonen som produseres ved fartøyvernssentrene skiller seg på flere måter fra den ordinære dokumentasjonen ved andre verft. Dokumentasjonen i det antikvariske fartøyvernet – og følgelig ved fartøyvernssentrene – skal gjøre det mulig for fremtiden å revurdere våre vurderinger og, dersom disse underkjennes, gjøre det mulig å reversere våre inngrep. I denne konteksten blir situasjonen før inngrepet og håndverkernes funn og vurderinger underveis svært relevante opplysninger.

Tross en rekke feil og mangler fremstår dokumentasjonsrapportene fra fartøyvernssentrene samlet sett likevel som bedre enn tilsvarende fra andre verft og båtbyggerier. Sentrenes rapporter er gjennomgående mer utfyllende og deler i større grad håndverkernes vurderinger og veivalg under arbeidet, mens rapportene fra andre verft og båtbyggerier er knappere og mer konsentrert om resultat enn prosess. Dette understreker ytterligere

det store kvalitetsproblemet i de dokumentene som vernepraksisen må hvile på.

5.7 DELKONKLUSJON

OVERORDNEDE FUNN I EVALUERINGEN AV FARTØYVERNSENTRENE ARBEID MED DOKUMENTASJON

Gjennomgangen av fartøyvernssentrenes arbeid med dokumentasjon viser at vernefeltet generelt har vært lite utviklet som fag. Det kommer bl.a. til syne gjennom mangel på klare maler for dokumentasjonsarbeidet og publiseringen av dette gjennom ulike former for rapporter.

Det er vår oppfatning at både fartøyvernssentrene og RA burde ha presisert dokumentasjonsoppgaven, enten gjennom den faglige oppfølgingen eller fra RA i form av for eksempel tilbakemelding på rapporter/produksjoner, eller gjennom spesifikke oppgaver i tilskuddsbrevene. Vi vurderer at den manglende oppfølgingen skyldes knappe ressurser, liten kapasitet og for lite utbygget kompetanse hos begge parter.

I praksis har dette medført at RA i alt for liten grad har klart å kompensere for fraværet av akademisk interesse for fartøyvernfeltet. Fartøyvernplanenes forventninger om bidrag fra f.eks. arkivinstitusjoner og museer når det gjelder dokumentasjon viste seg å være for optimistiske. Som en konsekvens av dette har planenes vurdering av kompetansebehovet hos fartøyvernssentrene vist seg å være undervurdert. 2002-planen er delvis et unntak, der fartøyvernssentrenes behov for kompetanse innen kulturhistoriske fag (støttefag) blir påpekt. Slik kompetanse er fremdeles mangelfullt utbygd ved fartøyvernssentrene, noe som bl.a. kan leses ut av innholdet i f.eks. de teknisk-historiske rapportene. Dette viser behovet for en mer systematisk tilnærming til fartøyvernssentrenes arbeid og virke.

KONKRETE FUNN I EVALUERINGEN AV FARTØYVERNSENTRENE ARBEID MED DOKUMENTASJON

Til tross for en del overordnede utfordringer og mangler, knyttet til både kompetanse, konkretisering og prioritering, har fartøyvernssentrene lagt ned mye godt arbeid innen dokumentasjon. Men arbeidet har lidd under en mangel på overordnet systematisk og akademisk tilnærming.

Gjennomgangen av de 25 rapportene viser at variasjonen i kvalitet og utføring er stor innenfor samtlige rapporttyper.

Med utgangspunkt i det vi forstår med dokumentasjon i Utredningen til NFF og RAs fartøyvernplaner, og en vurdering av kvaliteten på et representativt utvalg dokumentasjonsrapporter, konkluderer vi som følger:

Fartøyvernssentrene er bevisste på at dokumentasjonen har betydning for kvaliteten på vernearbeidet, men fraværet av felles maler, krav og distribusjon i fagmiljøet svekker dokumentasjonsrapportene som virkemiddel i fartøyvernet. Dette utgjør en risiko for den antikvariske kvaliteten på restaureringene, men også for den langsiktive ivaretagelsen av eldre håndverk og teknikker.

Dokumentasjonens rolle i fartøyvernssentrens langsiktige arbeid med kunnskapsutvikling og sikring av håndverk er i hovedsak avgrenset til planlegging av restaureringsprosjekter. Dette underbygges av at fartøyvernssentrene ser ut til å mangle dokumentasjon av arbeidsteknikker som anvendes og at sikringen av disse i stor grad er avhengig av tradisjonsoverføring mellom håndverkerne. Dette får vi ytterligere bekreftet i kapittel 6 «Ivaretagelse av håndverk».

Dersom mangelen på systematisk og akademisk tilnærming i produksjonen av dokumentasjonsrapportene, også gjør seg gjeldende i fartøyvernssentrenes innsamling av rådata, innebærer det en risiko for arbeidet med sikring av håndverk. Dokumentasjon av håndverk fremstår som for lite sentral i det langsiktige arbeidet, og det foreligger relativt få dokumentasjonsrapporter knyttet til håndverksprosesser.

Et viktig unntak i denne sammenheng er arbeidet med boka Kravell-bygging i Norge. Boka viser samtidig hvor omfattende denne typen dokumentasjon er, og hvilke krav den stiller til både akademisk og praktisk kompetanse.

De ulike dokumentasjonsrapportene og typene dokumentasjon krever ulik kompetanse og kildebruk. Gjennom spørreundersøkelsene får vi inntrykk av at fartøyvernssentrene er dette bevisst. Likevel fremstår det ikke slik i gjennomgangen av rapportene. Dette henger trolig sammen med at de ikke har hatt tilstrekkelig med kompetanse og/eller ressurser til å videreutvikle og heve egen kvalitet i dokumentasjonsarbeidet. Dette kan også forklare dokumentasjonsarbeidets fravær av akademisk fokus. Som følge av dette er fartøyvernssentrenes dokumentasjonsrapporter lite egnet til forskning og faglig utvikling. Vi antar at en kvalitetsheving av rapportene vil kunne bidra til å heve fartøyvernets status hos akademiske institusjoner, og dermed også interesse.

Forslag til tiltak:

1. Riksantikvaren og fartøyvernssentrene må definere dokumentasjon, formålet med dokumentasjonen og dokumentasjonsbehovet ved ulike stadier/deler av et prosjekt. Arbeidet danner grunnlaget for å utvikle rapportmaler som fartøyvernssentrene skal bruke.
2. Riksantikvaren tar initiativ til å etablere en arbeidsgruppe som skal vurdere og kvalitetssikre dokumentasjonsrapporter. Etter etablering er det fartøyvernssentrene som skal lede gruppen.
3. Fartøyvernssentrene og forvaltningen må i fellesskap utarbeide en database for å ivareta kompetansen som fartøyvernssentrene samler inn og opparbeider. Databasen skiller seg fra kulturminnedatabasen Askeladden ved at den ikke sorterer informasjonen på objekter.
4. Lagring og tilgjengeliggjøring av innsamlet informasjon på det enkelte fartøyet skal gjøres i Askeladden. Forvaltningen og fartøyvernssentrene er ansvarlig for fortløpende å legge inn ny informasjon
5. Riksantikvaren skal være pådriver for at akademiske instanser, offentlige sektorer og andre fagmiljø i større grad kan være faglige bidragsytere i fartøyvernet.

6. IVARETAGELSE AV HÅNDVERK GJENNOM OPPLÆRING

På 1990-tallet var den praktiske og teoretiske kunnskapen innen tradisjonelle håndverksfag og teknikker svekket hos en rekke sentrale aktører i fartøyvernet, og svært få eldre håndverk var dokumentert gjennom fotografering og beskrivelse av arbeidsprosesser. Erkjennelsen var ikke ny – fokuset på eldre håndverksfag var stort i tiden, og hadde vært det siden tidlig på 1980-tallet. Tematikken var blant annet løftet frem gjennom NOU 1986:15 «Dokumentasjon, vern, videreføring og attrisering av gamle handverk», som resulterte i opprettelsen av Norsk handverksinstitutt⁵ på Lillehammer. Instituttet hadde som hovedoppgave å dokumentere håndverksteknikker og kunnskaper omkring disse, og arbeidet var startet opp gjennom dokumentasjon av håndverks gjennom intervjuer og videoopptak.

Fartøyvernet på sin side manglet en systematisk kunnskapsbase over eldre fartøy med tilhørende oversikt over ulike håndverksteknikker og kvalitetskrav knyttet de enkelte objektene. Problematikken ble belyst gjennom Norsk Forskningsråds «Program for Forskning om Kulturminnevern» (FOK). Blant foredragene som er verdt å trekke fram er «Fartøyvernsentra og sikring av håndverksferdigheter», fra et seminar om kunnskapsbehov i fartøyvernet i Norge, i Florø i 1992. Leder ved «Stiftinga Hardangerjakt» (senere Hardanger fartøyvernssenter), Torbjørn Kaarbø, holdt foredraget og beskrev kompetansebehovet slik:

Skal vi ta vare på fartøyene på et faglig forsvarlig nivå, må vi ta vare på de håndverkene som står «med et bein i grava» og «blåse liv igjen» i de som er dødd ut. Gjør vi ikke dette, vil den museale verdien av fartøyene gradvis undergraves, ved at en bruker moderne metoder/hjelpemidler/håndverksferdigheter i det kontinuerlige vedlikeholds- og reparasjonsarbeidet på fartøyene (Kaarbø, 1993, s. 146).

Sammen med få utøvere, manglende kompetanse og dårlig rekruttering, var manglende oversikter og dokumentasjon av håndversprosesser blant hovedårsaken til at fartøyvernssentrene fikk dette som én av sine oppgaver: «Å lære opp fagfolk og sørge for kontinuitet i eldre håndverksfag som er aktuelle innen tre- og stålskipsbygging.»

Formålet med kapittel 6 er å redegjøre for fartøyvernssentrenes oppdrag med ivaretagelse og sikring av eldre håndverksfag gjennom opplæring og drøfte hvordan oppdraget har blitt løst. Vissheten om at det verken forelå prosessbeskrivelser for dokumentasjon og ivaretagelse av handverk, en oversikt over viktige handverk og teknikker for fartøyvernet, eller en oversikt over fartøy med tilhørende håndverk og teknikker gjør det ekstra viktig å se på hvordan fartøyvernet behov og denne fellestjenesten har vært formulert i fartøyvernplanene.

6.1 UTREDNINGEN OG FARTØYVERNPLANENE

Utredningen til NFF omtaler videreføring av eldre håndverksfag som viktig for fartøyvernssentrenes virke (NFF, 1994). Den navngir flere enkeltfag som bør ivaretas og vektlegger at ivaretagelsen og videreføringen av disse må foregå i miljøer hvor håndverket praktiseres. Den trekker særlig frem at historisk tre- og stålskipsbygging representerer omfattende og komplekse prosesser og at utdanning må vektlegge å gi håndverkere innblikk i og forståelse av hele byggeprosessen, og ikke spesialisering i enkeltmomenter slik senere

håndverksutdanning og produksjon i større grad har båret preg av.

I 1996-planen blir fokuset på aktive håndverksmiljøer opprettholdt gjennom en av fire fellestjenester til fartøyvernssentrene: «Lære opp fagfolk og sørge for kontinuitet i eldre håndverksfag som er aktuelle innen tre- og stålskipsbygging» (Riksantikvaren, 1995, s. 35). Samtidig understrekes det i planen at oppgaven ikke bare handler om opplæring, men at det også var «behov for dokumentasjon av håndverksteknikkene både innen tre- og stålskipsbygging» innen fartøyvernet, jf. situasjonsbeskrivelsen for flere håndverk/teknikker

⁵ Norsk handverksinstitutt har tidligere vært kjent under navnene Handverksregisteret på Maihaugen, Norsk handverksutvikling NHU og Senter for immateriell kulturarv – SIKA. Fra 2013 har navnet på organisasjonen vært Norsk handverksinstitutt.

på 1990-tallet. Utover dette sier ikke planen noe om oppdragets innhold og avgrensning. Mest kritisk er det likevel at det til tross for opprettelsen av Norsk håndverksinstitutt ikke var utarbeidet en overordnet plan eller mal for *hvordan* det offentlige arbeidet med *ivaretagelse* av truede håndverk skulle gjennomføres, hvordan *opplæringen* skulle foregå eller hvordan *kontinuiteten* i håndverksfagene faktisk skulle sikres. Det var heller ikke utarbeidet tilstrekkelig veiledningsmaterieell for dokumentasjon av håndverksprosesser. Disse utredningene var det redegjort for i NFFs Utredning, men uten at utfordringene ble tatt opp eller drøftet nærmere i 1996-planen.

Utredningen omtaler i noen grad hva håndverkerne bør kunne eller ha innsikt i, men sier lite om hvordan opplæring skal foregå eller sikres et forsvarlig innhold. I følge 1996-planen skulle fartøyvernsentrene gjenetablere håndverksmiljøer med vekt på kunnskap om eldre håndverksteknikker, og gjennom et forsvarlig aktivitetsnivå sikre kontinuitet i anvendelsen av dem. Aktive fag- og håndverksmiljøer fremholdes både i Utredningen og i 1996-planen som viktig for å kunne fylle oppgavene med videreføring av tradisjonell håndverkskunnskap og dermed sikre forsvarlig antikvarisk og håndverksmessig kvalitet i arbeidet med restaurering av fartøy.

I 1996-planens redegjørelse av bemanningsbehovet innenfor fellestjenestene er en av fem stillinger tiltenkt ansvar for opplæring. Planen trekker ikke opp noen konkrete arbeidsoppgaver for stillingen, og går ikke inn på om arbeidet med dokumentasjon av håndverksteknikker er tenkt som en del av opplæringen, eller som en del av det generelle arbeidet med dokumentasjon.

I rulleringen av 1996-planen, i 1998, ble det understreket at fartøyvernsentrene ikke hadde fått dekket de estimerte økonomiske behovene slik disse var beskrevet i 1996-planen. RA konkluderte derfor med at fartøyvernsentrene ikke hadde fått drevet opplæring på en tilfredsstillende måte. Forklaringen var manglende ressurser og prioriteringer fra RA, noe som førte til at fartøyvernsentrene selv hadde foretatt prioritering av oppgaver innen fellestjenestene, og dokumentasjon av

restaureringsprosjekter hadde fått høyeste prioritet. Planens videre beskrivelsene av forholdene og utfordringene som dette skapte er overfladiske og berører verken detaljer om hvordan opplæringen ble *rammet* eller hvordan den burde bli *prioritert* framover.

2002-planen oppsummerer de første fem årene for fartøyvernsentrene som en oppbyggingsfase. Det fremkommer at fartøyvernsentrene hadde behov for økt kompetanse innen dokumentasjon og kulturhistoriske fag, samt håndverksteknikker som ikke hadde vært i bruk på lang tid. 2002-planen går bort fra de fire opprinnelige fellestjenestene, og presenterer under fellestjenester en liste over åtte viktige arbeidsoppgaver for planperioden. Her er formuleringen av oppdraget med opplæring endret til «Faglig rådgivning/opplæring intern på senteret, men også ovenfor andre interesserte.» (Riksantikvaren, 2002, s. 25). Utover dette mangler også denne planen en nærmere beskrivelse av oppdragets innhold og oppgaver.

2010-planen fremhever at «Det er helt nødvendig å ivareta og sikre håndverkskunnskapen om vedlikehold og istandsetting av fartøyene for å kunne ivareta et representativt utvalg av dem flytende.» (Riksantikvaren, 2010, s. 21). Videre at målet med fellestjenestene er å sikre at håndverk innen vedlikehold og istandsetting bevares i et langsiktig perspektiv. Likevel forsvinner mer eller mindre opplæringsoppdrag ut av fellestjenestene. Det nærmeste 2010-planen er en fellestjeneste knyttet opplæring: «Tilgjengeliggjøre håndverkskompetanse og rapporter for allmenheten.» (Riksantikvaren, 2010, s. 21).

6.2 DRØFTING AV HÅNDVERKSOPPDRAGET I PLANENE

FORMULERINGEN AV OPPDRAGET

Utredningen til NNF og 1996-planen framholder håndverksopplæring og kompetansebygging som et av fartøyvernsentrenes viktigste virkeområder, og selv om 2002-planen er vagere på denne delen av fartøyvernsentrenes virke, er fokuset på opplæring tilbake i 2010-planen. Men det er en utfordring at ingen av planenes har en tilstrekkelig sammenheng mellom beskrivelsene de gir av fartøyvernets behov for sikring og videreføring av håndverkskompetanse,

og formuleringene av fartøyvernssentrene arbeidsoppgaver knyttet dette. Dette er tydelig i 1996-planen, som beskriver at arbeidet med sikring og opplæring også må fokusere på gjenvinning og dokumentasjon av håndverksprosesser, men uten at dette kommer fram i formuleringen av fellestjenesten. På samme måte blir ett av formålene med fartøyvernssentrene sagt å være sikring av håndverk innen vedlikehold og istandsetting av fartøy i et langsiktig perspektiv, men uten at dette tydelig fremkommer gjennom fellestjenestene.

Planenes vage formuleringer har stilt store krav til fartøyvernssentrene egne initiativ og RAs oppfølging, men det er dessverre lite som tyder på at noen av disse har vært tilstrekkelig til å sikre måloppnåelse innenfor denne oppgaven.

På samme tid som oppgaven er mangelfullt formulert i de ulike planene, er ikke fartøyvernssentrene eget behov for kompetanse, for å kunne utføre oppdraget med opplæring, tilstrekkelig problematisert. Dette kan trolig henge sammen med at RA i 1996-planen så for seg at institusjoner som arkiver og museer ville bidra med denne kompetansen, noe som ikke skjedde. Dette ble tydelig i 2002-planen, der fartøyvernssentrene kunnskapsbehov ikke lenger bare handler om håndverk og teknikker, men også inkluderer de mer teoretiske kulturhistoriske disiplinene (Riksantikvaren, 2002, s. 24).

TRADISJONELL OPPLÆRING INNEN HÅNDVERK

Tradisjonelt har opplæring innen håndverk foregått gjennom deltakelse i arbeid. Personer med erfaring og kunnskap jobber sammen med nybegynnere og nybegynnerne lærer gjennom deltagelse. Kunnskapen videreføres gjennom observasjon, demonstrasjon og instruksjon samt verbal kommunikasjon. Den tradisjonelle formen for kunnskapsoverføring innen håndverk krever anvendelse. Det var dette tradisjonsbruddet innen flere viktige håndverk og teknikker fartøyvernssentrene skulle fungere som motvekt til, gjennom å danne aktive håndverksmiljøer for opplæring og videreføring av kompetanse.

En oppbygging av aktive håndverksmiljøer stilte krav til at kunnskap om håndverksteknikker som var i ferd med, eller allerede hadde forsvunnet, ble

gjenvunnet og deretter videreført gjennom arbeid og opplæring. Både Utredningen og planene er klare på det todelte perspektivet - gjenvinning og opplæring, men uten at dette er tatt direkte inn i formuleringene av fellestjenestene. Like fullt vurderer vi det slik at det todelte perspektivet var en forutsetning for at fartøyvernssentrene skulle kunne lykkes i arbeidet med sikring av håndverk og teknikker. Dette ble raskt synlig: 2002-planen beskriver f.eks. BDFs utfordringer med å gjenvinne kompetanse innen handverksteknikker som ikke hadde vært kommersielt benyttet på mange tiår (Riksantikvaren, 2002, s. 13). Resultatet av manglende fokus på gjenvinning i fartøyvernssentrene arbeid med sikring og opplæring, kommer også tydelig fram i HFSs omtale av Kravellboka i spørreundersøkelsen:

Kravellprosjektet har vært viktig fordi vi fikk dokumentert tekniske løsninger og arbeidsprosesser og –teknikker (bl.a. gjennom opplysninger av informanter) som har vært retningsstyrende for hvordan vi utfører enkelte ting. Uten disse opplysningene ville vi nok gjort det som for oss virker naturlig. Dette har m.a.o. vært med på å gi oss ankerfeste i «tradisjonen». Vi har lett for å tenke fartøybygging ut fra vårt eget ståsted med skrutvinger, freser, elverktøy osv. mens gjennom intervjuer med gamlingene fikk vi andre perspektiv (HFS spm. 65).

Besvarelsen gir et innblikk i det komplekse og ressurskrevende arbeidet som må til for å gjenvinne håndverkskompetanse og sikre at metodene som benyttes er korrekte.

Arbeidet med dokumentasjon og kunnskapssinnsamlingen i prosjektet ga HFS dypere forståelse for og mer kunnskap om kravellteknikken. Det er nærliggende å tenke at boka har bidratt til å heve kvaliteten på anvendelse av denne teknikken både ved fartøyvernssenteret og hos andre handverkere som bruker den. Manglende forskning på og fordypning i håndverk kan, ifølge erfaringene fra HFS, medføre feil bruk av teknikker og en risiko for å miste viktige nyanser og variasjoner uten at man er oppmerksom på det.

HFS opplever også at kunnskapen i Kravellboka er bedre egnet til opplæring i kravell som håndverksteknikk enn rapporter, og på denne måten er boka med å bygge opp «*fartøyvernet som fagdisiplin*». (Spm. 65) Dette må ses i sammenheng

med fartøyvernssentrene begrensede bruk av dokumentasjon i arbeidet med sikring og ivaretagelse av håndverk i et langsiktig perspektiv.

Det er RAs oppfatning at «Kravellprosjektet» bidro til å øke HFSs bevissthet om dokumentasjonens og forskningens betydning for bevaring av håndverk i et langsiktig perspektiv, selv om det ikke har vært gjennomført tilsvarende prosjekter i etterkant.

6.3 FARTØYVERNSENTRERENES OPPLÆRING

For å få innblikk i fartøyvernssentrene arbeid med opplæring i og sikring av håndverk brukte vi spørreundersøkelsen. I tillegg til spørsmål om opplæring direkte, fokuserte vi på fartøyvernssentrene bruk av dokumentasjon og rapporter. Formålet var å undersøke fartøyvernssentrene fokus på det langsiktige perspektivet i oppdraget, og hvorvidt de er bevisst dokumentasjonens betydning i arbeidet med å sikre kunnskap om håndverk.

Fartøyvernssentrene anser at overføring av kompetanse fra én håndverker til en annen, gjennom arbeid og deltagelse, både har vært og fremdeles er det viktigste virkemiddelet for å opprettholde og videreføre kompetanse innen eldre håndverksfag. Denne formen for videreføring er tradisjonelt sett også den ideelle, men i dagens fartøyvern fins verken økonomiske eller håndverksmessige ressurser til å ivareta samtlige fag og teknikker gjennom kontinuerlig utøvelse. En bevaring utelukkende gjennom utøvelse innebærer også en risiko for tap av kunnskap når nøkkelpersoner forsvinner.

Gjennom spørreundersøkelsene kommer det fram at fartøyvernssentrene er klar over risikoen de løper med nøkkelpersoner som bærere av kompetanse framfor dokumentasjon av arbeidsprosesser for ivaretagelse av kunnskap i et langsiktig perspektiv. De er likevel svært lite som tyder på at fartøyvernssentrene har etablert et system for å sikre kunnskap om arbeidsprosesser gjennom dokumentasjon. Det er RAs oppfatning at fartøyvernssentrene fokus på sikring av håndverkskompetanse gjennom utøvelse, framfor dokumentasjon er for snevert og kortsiktig, og stiller fartøyvernet overfor de samme utfordringene som

ved opprettelsen av fartøyvernssentrene på 1990-tallet.

På spørsmål om bruk av rapporter i opplæringsøyemed svarer f.eks. NNFA at de gjennomfører opplæring gjennom det daglige arbeidet, og kun bruker rapporter hvis de «...er usikre på utførelser ...» (Spm. 42). Da går de gjerne til tidligere rapporter og dokumentasjon fra fartøyvernssentrene. Så langt RA kjenner til og har fått innblikk i gjennom evalueringa, er svært få håndverksprosesser og teknikker dokumentert. Dette gjør det verdt å stille spørsmål ved holdbarheten i metoden til NNFA. Hvordan forholder NNFA seg til problematikken i tilfeller hvor de mangler dokumentasjon over den aktuelle utførelsen?

Fartøyvernssentrene opplever ikke bare mengde og hyppighet av relevante oppdrag som den viktigste faktoren for å ivareta håndverk, men også som den største utfordringen.

NNFA beskriver situasjonen slik:

Det vil allikevel være slik at i forbindelse med utøvelse av håndverk, vil det meste av kunnskapen nødvendigvis sitte i hodet og hendene på den enkelte håndverker. Opparbeidet kunnskap må videreføres til nye håndverkere. Utfordringen ligger i å avdekke behov, og å sikre tilstrekkelig kunnskap om teknikker og prosesser som vil være nødvendig for å sikre maritime håndverk for fremtiden. Videre må man trolig se på nye måter å organisere og finansiere dette arbeidet på for å sikre kontinuitet og utøvelse av de ulike håndverkene (Spm. 19).

Besvarelsen fra NNFA synliggjør flere forhold. De anser overføring av handlingsbåren kunnskap, mellom håndverkerne som den viktigste metoden for å sikre kontinuitet i håndverk. De påpeker at fartøyvernet mangler oversikt over teknikker eller håndverk som er og vil være nødvendig å ivareta for fremtiden. De fremholder at dagens modell, uten styrte oppdrag og med uforutsigbar arbeidsmengde, virker negativt på fartøyvernssentrene arbeid med ivaretagelse av håndverk.

Sitatet synliggjør også fartøyvernssentrene manglende fagteoretiske utvikling. Når NNFA påpeker behovet for å avdekke håndverk som er nødvendig å ivareta, peker de på en utfordring som

fartøyvernet også sto overfor ved opprettelsen av fartøyvernsentrene. Det er vår oppfatning at denne utfordringen burde hatt større fokus i fartøyvernsentrenes arbeid med opplæring, men dette ville også krevd en større grad av akademisk og systematisk tilnærming til arbeidet. Det har verken fartøyvernsentrene eller RA hatt ressurser til.

Den økonomiske ressursituasjonen ved fartøyvernsentrene har hele tiden vært utfordrende. Samtlige planer har fremholdt at en forutsigbar og stabil virksomhet ved fartøyvernsentrene var avgjørende for at de skal kunne fungere i henhold til formålet med opprettelsen, men dette har ikke vært fulgt opp gjennom konkrete og gjennomføre planer eller tildelinger.

NNFA utdyper hvorfor de ser den oppdragsbaserte finansieringen som et problem for formålet med fartøyvernsentrene slik:

Når fartøyvernsentrenes inntjening baseres på oppdragsbaserte prosjekter, vil det være tilfeldig hvilke prosesser og arbeidsoperasjoner sentrene utøver og dokumenterer. Den kompetansen som til enhver tid besittes av sentrene, kan også ha innflytelse på hva, hvordan og hvilke ulike prosesser som blir utført og dokumentert ved sentrene. Slik oppdrag fordeles blir det ingen systematisk sikring av håndverk eller prosesser etter behov (Spm. 54).

Sitatet viser det vi ser som én av årsakene til fartøyvernsentrernes manglende fagteoretiske utvikling – manglende evne til å løsrive fagutviklingen innen fellestjenestene fra de konkrete oppdragene. Til tross for den nære sammenhengen mellom de konkrete fartøyprosjektene og fartøyvernsentrenes arbeid med dokumentasjon, kan det ikke være disse prosjektene alene som skal være førende for fartøyvernsentrenes kompetanseutvikling innen håndverk og tradisjoner. Arbeidet deres med sikring av og opplæring i eldre håndverk og teknikker trenger et større, mer forskningsrettet perspektiv, på lik linje med *Kravellboka*. RA er uenig i påstanden om at systematisk sikring må foretas med utgangspunkt i de oppdragene som til en hver tid er under arbeid ved fartøyvernsentrene. Dette vil gi et for snevert kunnskapsgrunnlag og kan ikke alene danne grunnlag for en systematisk innsamling av kunnskap.

Samtidig er det viktig å påpeke at tilskudd til fartøy over post 74 tildeles etter kriterier som er uavhengige av fartøyvernsentrenes oppgaver innen fellestjenestene. Dette innebærer at Riksantikvarens tildelinger til fartøy ikke kan styres av kompetanseprosjekter ved fartøyvernsentrene.

6.4 DELKONKLUSJON

Bevaring av håndverk utelukkende gjennom aktiv utøvelse stiller store krav til opplæringen. Et fagfelt som i hovedsak videreføres av enkeltpersoners kompetanse er også svært sårbart, fordi kompetansen vil kunne gå tapt dersom den ikke i sin helhet blir videreført gjennom opplæring eller dokumentasjon. Denne erkjennelsen ble gjort allerede på 1980-tallet og ligger bl.a. til grunn for opprettelsen av Norsk Håndverksinstitutt på Lillehammer. Vi finner det samme problemet omtalt i både Utredningen og 1996-planen, der behovet for at fartøyvernsentrene må dokumentere håndverksprosesser innen tre- og stålskipsbygging understrekes.

Evalueringen viser at fartøyvernsentrenes opplæring likevel i all hovedsak foregår gjennom praktisk arbeid og som en videreføring av tradisjonen med handlingsbåren kunnskapsoverføring. Kontinuiteten som oppnås er i all hovedsak fra én håndverker til en annen. Med dette som modell for opplæring er fartøyvernsentrene helt avhengig av en høy grad av kontinuitet i tilførsel av oppdrag som baseres på anvendelse av en lang rekke eldre håndverksteknikker. En slik kobling av kunnskapsbevaring til konkrete oppdrag gjør langsiktig ivaretagelse av eldre håndverk sårbart, og modellen bidrar i for liten grad til å sikre eldre håndverksfag i et langsiktig perspektiv.

Opplæringen er for avhengig av enkeltpersoners innsikt og kompetanse, heller enn sikring av kompetanse gjennom forskning, fordypning, anvendelse og dokumentasjon.

Gjennom evalueringen ser det også ut til at fartøyvernsentrene mangler gode nok rutiner for bruk av rapporter og egen dokumentasjon i opplæring, overføring og ivaretagelse av kompetanse. Dette henger trolig sammen med funn vi har gjort i kapittel 5, vedrørende omfanget av dokumentasjon av håndverksprosesser. Når vi erfarer

at fartøyvernssentrene bevissthet omkring bruk av egne rapporter og dokumentasjon i opplæringsøyemed fremstår som lav, er det verdt å spørre seg hvordan fartøyvernssentrene kan vite at dokumentasjonen de produserer er god nok til å sikre håndverkskompetansen i et langsiktig perspektiv.

Ett av formålene med fartøyvernssentrene er å sikre ivaretagelse av håndverk innen vedlikehold og istandsetting av fartøy i et langsiktig perspektiv. Dette innebærer at de må kunne utføre antikvariske istandsettinger på alle typer fartøy, ved bruk av teknikker representative for det enkelte fartøyets verneperiode. For å nå dette målet, er både forvaltningen og fartøyvernssentrene avhengig av en oversikt over håndverk og teknikker som skal ivaretas og kompetansen dette stiller krav om. Videre må det foretas et systematisk arbeid for å samle inn og dokumentere de aktuelle teknikkene og arbeidsprosessene for sikring av og opplæring i. Dokumentasjonen av disse må tilgjengeliggjøres og brukes aktivt i opplæring, og både dokumentasjonen og opplæringen må kontinuerlig utvikles og forbedres for å sikre at er tilstrekkelig til å sikre langsiktig bevaring av håndverket.

En opplæring som begrenser seg til overføring av kompetanse fra en person til en annen, kun gjennom aktiv utøvelse, stiller fartøyvernet overfor de samme utfordringene som man søkte å løse gjennom opprettelsen av fartøyvernssentrene. Påstanden vår underbygges i fartøyvernssentrene besvarelser, der de viser til samme utfordringene og behov som fartøyvernet hadde på 1990-tallet. Manglende systematisk tilnærming til og dokumentasjon av arbeidsprosesser er blant årsakene til at vi fremdeles står ovenfor disse utfordringene.

Stadig flere håndverksteknikker, som i fartøyvernets begynnelse var i bruk, og som den gang ikke var

inkludert i tanken om vern, er nå i ferd med å forsvinne. Det er ikke anledning eller ressurser til å praktisere alle teknikker og prosesser med den grad av kontinuitet som er nødvendig for å ivareta dem. Gjennom kravellbokprosjektet ble det avdekket at fartøyvernssentrene daglige utførelse av arbeid ikke er tilstrekkelig til å gjenvinne, tilegne og videreføre spesialkompetanse. Dette må skje gjennom fordypning og forskning. Økt fokus på dokumentasjon av arbeidsprosesser knyttet til eldre håndverksfag er derfor vesentlig for å kompensere for manglende gjentagelse av arbeidsprosesser som ikke kontinuerlig er i bruk.

Fartøyvernssentrene har ikke hatt tilstrekkelig ressurser til gjenvinning av kompetanse som en vesentlig del av arbeidet med sikring av og opplæring i eldre håndverk. Slik gjenvinning har heller ikke vært prioritert av RA. Dette har trolig medført at kompetanse har gått tapt. Et større fokus på kvalitetssikring av allerede gjenvunnet kompetanse er nødvendig for å heve den håndverksmessige og antikvariske kvaliteten i fartøyvernet og må også ligge til grunn for sikring av og opplæring i håndverk.

Fartøyvernssentrene kanskje viktigste oppdrag ble tildelt uten at det var utviklet planer eller eksisterte metoder for å løse det. Fartøyvernssentrene ble heller ikke tilført tilstrekkelig med ressurser eller kompetanse til å kunne foreta et målrettet og systematisk arbeid fra starten av. Dette kan trolig forklare det kortsiktige perspektivet i opplæring og gjenvinning.

Forslag til tiltak:

1. Hardanger fartøyvernssenter skal identifiserer håndverksfag innen fartøyvernet der det er behov for å gjøre nærmere undersøkelser for å sikre teknikkene.
2. Riksantikvaren og fartøyvernssentrene må kartlegge eksisterende og nødvendig kompetanse ved fartøyvernssentrene, både håndverksmessig og akademisk. På bakgrunn av dette skal Riksantikvaren og fartøyvernssentrene i samarbeid utarbeide en rekrutteringsplan.
3. Riksantikvaren tar initiativ til å utarbeide prosedyrer for dokumentasjon av håndverk.
4. Fartøyvernssentrene må utarbeide en plan for hvordan de skal sikre vernefaglig kompetanse i alle relevante funksjoner ved fartøyvernssentrene.
5. Riksantikvaren og fartøyvernssentrene skal arbeide for at fartøyvern kommer inn i relevante utdanningsløp.

7. MATERIALER, VERKTØY OG UTSTYR

«Vern gjennom bruk» er et overordnet prinsipp i fartøyvernet og har vært det siden starten på 1960-tallet. Verneformen medfører behov for kontinuerlig vedlikehold og reparasjon av fartøyene. Men vedlikehold og reparasjon med mål om å opprettholde et fartøys autenticitet stiller krav til at tidsriktige reservedeler, materialer, verktøy og utstyr er tilgjengelig. Dette var en utfordring som ble særlig aktuell i fartøyvernet mot slutten av 1990-tallet.

Som eksempel kan vi nevne av skipsverftene på 1880-tallet gikk over fra å produsere plater og spanteprofiler av jern i stål. Dette ble også raskt standarden innen skipsbygging, ettersom at stålets egenskaper overgikk jern. I dag er ikke plater og profiler av jern tilgjengelig. Dette representerer et betydelig antikvarisk problem for de fartøyene som fremdeles har jern i skroget. Den samme problematikken gjelder for overgangen fra klinkete sammenføyinger av stål til sveising. I dag er ikke stålprofiler som ble benyttet ved klinking tilgjengelige.

Tilgangen på trematerialer av riktig type og kvalitet representerer et lignende problem for treskipene. Tidligere tiders skipsbyggere brukte mye tid på valg av materialer. Virke av god kvalitet, røtter og andre krumvokste emner ble hugget i skogen og tatt hjem for lagring. Båtbyggeriene hadde nær kontakt med skogeierne og samarbeidet om nødvendig virke til båtbyggingen og reparasjoner av den seilende flåten. Etter som behovet sank, og antall båtbyggere var på vikende front, led tilgangen på trematerialer og kunnskapen om utvelgning og kvalitetsvurdering samme skjebne.

I tillegg til endring i materialvalg og teknikker brukt til reparasjon, bygging og vedlikehold av fartøy, har også teknologisk utvikling påvirket produksjon, formgivning og funksjon til deler, utstyr og komponenter brukt om bord i fartøy. Tilgangen på tidsriktig utstyr og komponenter er derfor også blitt vanskelig.

Fartøyene i verneflåten dekker et bredt spekter av fartøy og dermed også stor variasjon når det gjelder utstyr og tekniske system. Komponenter til de enkelte fartøyene ble bare produsert i en begrenset tidsperiode, men riktige komponenter er viktig for å gi fartøyene korrekt tidskoloritt og antikvarisk kvalitet. For å opprettholde den antikvariske kvaliteten på en vernet flåte i aktiv bruk, vil det over tid være nødvendig å ha tilgang på riktige reservedeler. Ved mer omfattende restaureringstiltak vil det også være behov for tilgang til tidsriktige originaldeler og utstyr.

Utfordringene med å skaffe tidsriktig utstyr, deler og materiell var viktig for å sikre den vernefaglige kvaliteten i fartøyvernprosjektene, og for å bøte på utfordringen fikk fartøyvernssentrene dette som én av sine prioriterte oppgaver.

Formålet med kapittel 7 er å redegjøre for fartøyvernssentrenes oppdrag med «Skaffe til veie og lagre nødvendige materialer, verktøy og utstyr», se på hvordan oppdraget har vært formulert i Utredningen før opprettelsen av sentrene og videre i Riksantikvarens planer for fartøyvernet og hvordan oppgaven har blitt løst.

7.1 GRUNNLAGSDOKUMENTENE

UTREDNINGEN

På bakgrunn av utfordringene i fartøyvernet understreker NFF i Utredningen at fartøyvernssentrene må ha *kapasitet* til å drive innsamling og *økonomisk* evne til innkjøp av historiske deler og utstyr (NFF, 1994, s. 30), eller at de må kunne få disse produsert etter gamle modeller. Det står også at fartøyvernssentrene burde

ha god lagerplass slik at de kan lagre slike deler og utstyr.

Utredningen foreslår en av fartøyvernssentrenes fellestjenester til å være «Skaffe til veie og lagre nødvendige materialer, verktøy og utstyr», med mål om å kunne supplere fartøyprosjekter med deler. Utredningen definerer ikke omfanget av oppdraget, fartøyvernssentrenes behov for lagringskapasitet eller behovet for økonomisk kapasitet til innkjøp og

anskaffelse. Ved etableringen, og som foreslått i Utredningen, fikk fartøyvernssentrene oppdraget med å skaffe til veie og lagre nødvendige materialer, verktøy og utstyr.

1996-PLANEN

1996-planen viderefører teksten fra Utredningen, men fremdeles uten noen andre presiseringer av oppgaven enn gjennom eksempler på materialer, verktøy og utstyr fartøyvernssentrene skulle jobbe for å skaffe til veie og lagre. Omfang, ressursbruk, metode eller begrensinger for oppdraget er ikke definert. Likevel var det, ifølge 1996-planens liste over fartøyvernssentrenes oppgaver, et mål at en av fem stillinger pr. fartøyvernssenter (Riksantikvaren, 1996, s. 37) skulle forvalte fartøyvernssentrenes delelagre (materialforvalter).

I 1998-revisjonen skriver RA følgende:

Iht handlingsplan skal det være ansatt én person ved hvert senter som materialforvalter, med ansvar for materialtilgang og anskaffelse av verktøy og utstyr. RA finansierer ikke slike stillinger ved fartøyvernssentrene. Dette er en viktig funksjon. Oppgaven er forsøkt løst innenfor den vanlige drift ved fartøyvernssentrene, men man har ikke i tilstrekkelig grad maktet å ligge i forkant med hensyn til materialleveranser (Riksantikvaren, 1998, s. 2).

Ut over dette sier ikke planen noe om hvordan oppdraget er tenkt løst. Utdraget indikerer at det ikke har vært tilstrekkelig med midler, men at oppgaven ble vurdert som viktig. Samtidig peker det sitatet på en utfordring, nemlig behovet for planlegging ved innkjøp av materialer til restaureringsprosjekter.

2002-PLANEN

2002-planen påpeker at det fremdeles er et mål om 5 stillinger/årsverk ved hvert av fartøyvernssentrene og viderefører også oppgaven med å «skaffe til veie og lagre nødvendige materialer, verktøy og utstyr (Riksantikvaren, 2002, s. 25), men heller ikke 2002-planen presiserer omfang, ressursbruk, metode eller begrensinger for oppdraget.

2010-PLANEN

I «Innspill fra fartøyvernssentrene til ny plan for fartøyvern» i 2009, skriver Fartøyvernssentrenes fellesråd (FF) at fartøyvernet fremdeles lider store

tap ved at til dels uerstattelige materialer, verktøy og utstyr ikke blir tatt vare på (Riksantikvaren, 2010, s. 57). RA støtter dette synspunktet. FF fremmet samtidig et ønske om en etablering av en «delebank» hvor innsamlede materialer, verktøy og utstyr skulle gjøres lettere tilgjengelig for fartøyvernssentrene, verneflåten og andre verft og båtbyggerier.

Først som følge av 2010-planen kom en mer planmessig tilnærming til oppgaven og behovet for investeringer knyttet til etablering av en tilstrekkelig lagerfunksjon ved hvert senter. Samtidig er fokuset i 2010-planen i hovedsak på lagerfasiliteter og tilgjengeliggjøring, og ikke på systematisk anskaffelse og innsamling av materialer, verktøy og utstyr.

7.2 SLIK HAR OPPDRAGET VÆRT LØST

I likhet med de øvrige oppgavene til fartøyvernssentrene, er denne lite definert og avgrenset i Utredningen og fartøyvernplanene. Samtlige planer erkjenner fartøyvernets behov for materialer, verktøy og utstyr, men ingen av dem foretar en konkret systematisering eller prioritering i tilnærming til oppgaven. Vi ser også et endret fokus i de ulike planene. Fra et bredt fokus i 1996-planen, via materialinnkjøp i 1998, til tilgjengeliggjøring og lagring i 2010-planen. Fremdeles uten at det var drøftet hva og hvor mye fartøyvernssentrene trengte av lagerkapasitet. Dette gjør det vanskelig å vurdere sentrenes måloppnåelse. Derfor har vi valgt å se på oppgaven i en tredelt tilnærming:

1. Skaffe og samle inn materialer, verktøy og utstyr
2. Lagerfasiliteter for å sikre og lagre delene
3. Tilgjengeliggjøre delene for verneflåten.

Riksantikvarens (RA) tilskudd til fartøyvernssentrene har til dags dato ikke ført til opprettelse av en egen stilling ved noen av sentrene knyttet til denne oppgaven alene. Men fartøyvernssentrene har brukt ressurser på oppgaven, og fått midler til å leie eller investere i lagerfasiliteter.

SKAFFE MATERIALER, VERKTØY OG UTSTYR

På spørsmål til fartøyvernssentrene om hvordan de går frem ved anskaffelse av materialer, verktøy og utstyr, varierer svarene fra lokale leverandører til

større bestillinger fra utlandet hvor de samarbeider for å få best mulig pris. Andre deler, som beslag, tauverk, maskindeler osv., produserer de selv. Eldre brukt utstyr og deler har også blitt ervervet ved at RA ved enkelte anledninger har gitt fartøyvernssentre konkrete oppdrag med å dra ut for å sikre *deler av fartøy* som har vært planlagt hugget. I tillegg doneres/mottar de tidvis også diverse gjenstander, deler, brukt utstyr og/eller komponenter til fartøyvernssentrene.

Fartøyvernssentrene har ikke egne økonomiske midler, og det har heller ikke vært satt av egne midler over post 75 til å skaffe deler, slik at fartøyvernssentrene i dag i hovedsak kun materialer, verktøy og utstyr som de trenger til fartøy de arbeider med selv, eller på konkret forespørsel fra andre.

LAGERFASILITETER

Siden opprettelsen har fartøyvernssentrene, med tilskudd fra RA, realisert lagerfasiliteter for nødvendig materialer, verktøy og utstyr som en del av fellestjenestene. Per i dag har Hardanger fartøyvernssenter (HFS) og delvis Nordnorsk fartøyvernssenter og båtmuseum (NNFA) egne delelagre, mens Bredalsholmen dokk og fartøyvernssenter (BDF) helt, eller delvis, og NNFA delvis, leier fasiliteter. Ulike driftsformer og forutsetninger har ført til at Fartrøyvernssentrene har prioritert ressurser til lagerkapasitet i forskjellig grad og på forskjellig måte.

Først i 2016 etablerte HFS delelager i egnede lokaler. Dette ble delvis finansiert gjennom tilskudd fra RA. Både NNFA og BDF må, på grunn av kapasitetsproblemer og manglende økonomi til utbygging av egne lokaler, leie eksterne lagre i tillegg til egne. Dette som et resultat av at de har sprengt egen kapasitet.

TILGJENGELIGGJØRE FOR VERNEFLÅTEN

En viktig del av arbeidet med innsamling og ivaretagelse av materialer, verktøy og utstyr er videreformidling til de som trenger dem. RA gir i dag tilskudd til timeverk brukt i forbindelse med drift av de «nasjonale delelagrene». Med drift menes i denne sammenheng tid medgått til mottak, registrering, katalogisering og videreformidling av gjenstander og utstyr.

Deler og utstyr fra fartøyvernssentrene formidles etter direkte forespørsel pr. telefon, e-post og lignende. I tillegg har fartøyvernssentrene, på initiativ fra NNFA, valgt å tilgjengeliggjøre deler fra lagrene gjennom en egen nettportal kalt delebanken.no. NNFA står for drift og administrasjon av nettportalen. «Delebanken.no» har som nettfremidling likhetstrekk med finn.no. Det vil si at det er en åpen nettside for formidling av deler tilgjengelig for alle som ønsker. En utfordring i forbindelse med formidling er verdiberegning av og betaling for deler som formidles videre, samt kontroll med hvem som ønsker å kjøpe deler. For RA er det viktig at deler som fartøyvernssentrene og RA har bidratt til å skaffe kommer vernede eller fredede fartøy til gode. Ikke samlere eller andre som er interessert i delene, uten plan om å bruke dem i eller til et fartøy som ikke har forpliktende avtale om vern hos RA.

7.3 ORDNINGEN SETT FRA DE ULIKE AKTØRENE

I spørreundersøkelsen spurte vi de ulike aktører i fartøyvernet om deres kjennskap og forhold til fartøyvernssentrenes arbeid med innsamling og tilgjengeliggjøring av spesialutstyr, deler og vanskelig tilgjengelig materiell. Et flertall av respondentene i de ulike respondentgruppene svarer at de har eller har hatt begrenset bruk av og kjennskap til denne delen av fartøyvernssentrenes drift.

Som eksempel svarer 6 av 8 verft og båtbyggerier at de ikke har benyttet seg av fartøyvernssentrenes delelagre, og 8 av 8 at de ikke har benyttet deg av delebanken.no.

På spørsmål til fartøyeiere om hvordan de opplever tilgangen på spesialutstyr og vanskelig tilgjengelig materiell hos fartøyvernssentrene, svarer 38 av 76 at de ikke kjenner til denne delen av driften eller at de ikke har noe sammenligningsgrunnlag. På spørsmål om erfaringer med bruk av delebanken.no svarer 39 av 76 at de ikke har noen erfaring, mens 10 av 76 svarer at de ikke kjenner til delebanken.no. 48 av 76 fartøyeiere svarer at de ikke benytter seg av fartøyvernssentrene ved anskaffelse av deler. Det er uvisst om dette er på grunn av manglende kjennskap til eller fordi sentrene ikke kan skaffe deler.

På spørsmål til fartøyvernssentrene om hvilke erfaringer de har med bruken av delebanken.no, svarer HFS at de bruker den aktivt i egne prosjekter, mens ved BDF blir den ikke mye brukt. Begge svarer at de opplever få henvendelser fra andre. HFS tror dette kan skyldes at tjenesten er generelt for lite kjent i fartøyvernet. NNFA opplever erfaringene til dels god, men de har ikke hatt kapasitet til å organisere og registrere alt utstyret de har liggende på lager, og nå er lagerplasskapasiteten også sprengt. Også ved HFS er det begrenset lagerkapasitet, selv om den har bedret seg noe etter at de overtok bygningsmassen på nabotomten. Den tilgjengelige kapasiteten prioriterer de stort sett til egne materialer.

Alle tre fartøyvernssentrene svarer at det kun er et fåtall av henvendelsene de mottar som de har kunnet hjelpe med konkrete deler.

Ut i fra svarene fra samtlige respondenter, kan det virke som at fartøyvernssentrenes arbeid med innsamling og tilgjengeliggjøring av spesialutstyr og vanskelig tilgjengelig material, deler og verktøy ikke fungerer optimalt i henhold til hensikten med oppgaven.

Behovet for tilgang til materialer, verktøy og utstyr er absolutt tilstede. Dette underbygges av henvendelser til fartøyvernssentrene både utenom og gjennom delebanken.no, samt uttalelser fra eiere av verna og freda fartøy. Gjennom den daglige oppfølgingen av både fartøyvernssentrene, andre verft og båtbyggerier, samt eiere av vernet og fredete fartøy får vi bekreftet at behovet for tidsriktig utstyr, deler og materiell ikke er mindre enn tidligere.

I FFs innspill til 2020-planen understreker også fartøyvernssentrene at de oppfatter behovet for innsamling og ivaretagelse av deler som prekært og viktig å prioritere. Det har ikke vært prioritert tiltak eller prosjekter siden den gang som gir oss grunn til å tro at de ser behovet som noe mindre i dag.

7.4 DRØFTING OG DELKONKLUSJON

Målet om å sikre kvaliteten på restaureringsarbeid gjennom bruk av autentiske deler, historisk korrekt utstyr og materialer inngår naturlig i «vern gjennom bruk». Men anvendt i praksis innebærer dette store

utfordringer med å fremskaffe alt av nødvendig materiale, verktøy og utstyr.

Gjennom evalueringen fremstår den største utfordringen med denne oppgaven å være at den i utgangspunktet er svært omfattende og uten en utredning av innhold og avgrensning. Det totale antallet historisk riktige deler som er nødvendig for en antikvarisk restaurering av alle vernet fartøy, er det ikke mulig å samle inn i sin helhet. Planenes manglende systematisering gjør det derfor vanskelig å vurdere sentrenes måloppnåelse.

Mangel på avgrensninger og tydelige instruksjoner for gjennomføringen av oppdraget har gjort fartøyvernssentrenes innsats på området lite strukrutert.

Den mest framtrædende mangelen på måloppnåelse innenfor denne oppgaven synes derfor også å være en systematisk kartlegging av nødvendig materialer, verktøy og utstyr, med tilhørende forslag til plan for og prioritering av innsamling. Dette arbeidet har ikke vært prioritert, verken av RA eller av fartøyvernssentrene, selv om behovet for prioritering har vært påpekt.

Ingen av fartøyvernssentrene har i dag kapasitet til å lagre alt utstyret som det trolig er nødvendig å ta vare på innen fartøyvernet. Mangelen på systematisk kartlegging av dette utstyret gjør det ikke mulig å vurdere det totale behovet for lagerkapasitet.

Delebanken.no ble etablert for å gjøre det enklere for alle aktørene i fartøyvernet å distribuere og finne utstyr, deler og verktøy. Muligheten til å markedsføre deler og utstyr på delebanken.no, uavhengig av hvor de befinner seg, framstår som en av de største fordelene med tjenesten.

Gjennom spørreundersøkelsen får vi likevel inntrykk av at både fartøyvernssentrenes ansvar for innsamling, lagring og tilgjengeliggjøring av materialer, verktøy og utstyr, samt delebanken.no, er for dårlig kjent blant de potensielle brukergruppene. Økt bevissthet om både delebanken.no og fartøyvernssentrenes ansvar innenfor dette området kunne ført til at verktøy og utstyr også fra andre aktører i større grad ble tilgjengeliggjort.

Her må det også påpekes at fartøyvernsentrene sitter på en lang rekke deler som ikke er lagt ut på delebanken.no. Dette betyr i realiteten at disse ikke er tilgjengelig.

Det er ikke foretatt et arbeid for å avdekke fartøyvernets totale behov for deler, utstyr, verktøy og materialer. Dette i seg selv er en stor, men viktig jobb, og er avgjørende for å fastsette både fartøyvernens behov for økonomiske rammer til å løse denne oppgaven, men også behov for lagerkapasitet. Det er svært lite som tyder på at behovet for prioritering av oppgaven er noe mindre i dag enn tidligere. Som følge av dette konkluderer vi med at fartøyvernsentrene har hatt lav måloppnåelse i arbeidet med å samle inn, lagre og tilgjengeliggjøre nødvendige materialer, verktøy og utstyr.

Forslag til tiltak:

1. Foreta en kost-/nytteanalyse av fartøyvernens arbeid med innsamling og tilgjengeliggjøring av vanskelig tilgjengelige deler, materialer og verktøy.
2. Foreta en kost-/nytteanalyse av fartøyvernens formidlingstjeneste delebanken.no

8. TILSKUDDSORDNINGEN

I Direktoratet for Økonomistyring i Staten sin veileder for evalueringer fremkommer det at hensikten med statlige tilskudd er å legge til rette for å nå prioriterte mål for samfunnet. Det er derfor viktig å etterprøve om vi faktisk oppnår de mål som tilskuddet er ment å bidra til å realisere. Dersom en tilskuddsordning ikke fører til at målene nås, bør det vurderes om ordningen skal endres eller legges ned. (Senter for statlig økonomistyring, 2007, s. 3)

Staten etablerer tilskuddsordninger og gir tilskudd fordi de har til hensikt å skape resultater av samfunnsmessig verdi, som ikke kan forventes å bli realisert uten tilskuddet. Et tilskudd har ingen verdi i seg selv, men er et virkemiddel som skal bidra til å nå et mål. I noen tilfeller vil tilskudd være eneste aktuelle statlige virkemiddel for å nå et mål, men ofte vil tilskudd være alternativt eller komplementært til andre virkemidler. (Senter for statlig økonomistyring, 2007, s. 7)

Formålet med evalueringen av tilskuddsordningen til fellestjenestene ved fartøyvernsentrene, er å undersøke i hvilken grad fartøyvernsentrenes måloppnåelse, eller mangelen på, vurdert opp imot formålet med opprettelsen av fartøyvernsentrene, kan tilskrives ulike deler av tilskuddsordningen.

I evalueringen av tilskuddsordningen har vi benyttet oss av DFØs veileder for evaluering av tilskuddsordninger. Som et hjelpemiddel har vi besvart de enkelte spørsmålene i «Tabell for evaluering av tilskuddsordninger». Spørsmålene og svarene følger som vedlegg.

8.1 TILSKUDET TIL FARTØYVERNSENTRENE

Stortinget vedtar de årlige statsbudsjettene, hvor tilskuddsordningen til fartøyvernsentrene de siste årene har vært plassert under Riksantikvaren (RA) på utgiftskapittelet 1429, post 75.

Frem til 2004 var tilskuddet til fartøyvernsentrene en del av tilskuddsposten til «Kystkultur og fartøyvern» (kap. 1429 post 72.4) i statsbudsjettet. Fra 2004 til 2012 ble tilskudd til fartøyvernsentrene skilt ut som en egen underpost (kap. 1429 post 72.7) og fra 2014 har fartøyvernsentrene hatt en egen tilskuddspost på statsbudsjettet (kap. 1429 post 75) «Tilskot til fartøyvernsenter».

I perioden fra 1996 til og med 2017 er det over statsbudsjettet bevilget mer enn 120 millioner kroner i tilskudd til fartøyvernsentrenes fellestjenester⁶. Tilskuddene har fordelt seg på fellestjenester, investeringer og prosjekter.

8.2 AKTØRER, ROLLER OG STYRING

AKTØRENE

Tilskuddsposten til fartøyvernsentrene ligger under Klima- og miljødepartementets (KLD) budsjett. Det er KLDs ansvar å utforme tilskuddsordninger innenfor deres kapitler i statsbudsjettet. Dette innebærer å definere innholdet i hovedelementene i ordningene og nedfelle disse i et regelverk.

Det er RA som forvalter tilskuddsordningen. I rollen som tilskuddsforvalter er det RA som kunngjør føringer og retningslinjer for tilskuddsposten. Myndigheten til dette gir departementet gjennom sitt årlige tildelingsbrev. Tildelingsbrevet utgjør et sentralt styringsverktøy for departementet, og skisserer økonomiske rammer og beskriver prioriteringer, resultatmål, fullmakter og rapporteringskrav for underliggende virksomheter (f.eks. RA).



⁶ Tallet er basert på de tilgjengelige tilskuddsbrev i saksbehandlerarkivet fra 1996 og frem til i dag.

Fra og med 2013 har tildelingsbrevet blitt fulgt av en instruks. Instruksen inneholder krav til etatens virksomhets- og økonomistyring, og beskriver etatens myndighets- og ansvarsområde, herunder hovedfunksjoner, rolle, og langsiktige oppgaver på de enkelte resultat- og virkemiddelområdene. Instruksen tydeliggjør virksomhetsledelsens ansvar og andre formelle krav til etaten innenfor økonomistyring. Instruksen må ses i sammenheng med det årlige tildelingsbrevet.



KLD følger opp RAs resultatoppnåelse gjennom styringsdialog og RAs rapportering på ulike fagområder og budsjettposter i tildelingsbrevet. RA har fokus på å skape gode resultater i henhold til fastsatte mål, både årlige og langsiktige, samt risikoer som kan hindre måloppnåelse på alle områder i tildelingsbrevet.

De tre nasjonale fartøyvernssentrene er de eneste som kan motta tilskudd fra post 75. De er navngitt i

statsbudsjettet, men må sende inn årlig søknad. Ingen aktører utover disse tre har anledning til å søke om tilskudd fra posten.

Det er RAs ansvar som tilskuddsforvalter å vurdere fartøyvernssentrenes søknader opp mot føringer og retningslinjer for tilskuddsposten, men også opp mot søknadene fra de øvrige fartøyvernssentrene, total måloppnåelse samt generelle behov og prioriteringer innen fartøyvernet generelt.

Eiere av fartøy som er vernet eller fredet er tilskuddspostens målgruppe, ved at fartøyvernssentrenes fagkompetanse skal øke den antikvariske og håndverksmessige kvaliteten i fartøyvernet generelt, og ved at samfunnet får tilgang til vår felles maritime kulturarv.

Eierne kan ikke fritt benytte seg av fartøyvernssentrenes fellestjenester, men må prioriteres av RA i de årlige tilskuddsbrevene til fartøyvernssentrene.

RIKSANTIKVARENS ROLLE SOM TILSKUDDSFORVALTER

RA har vært forvaltningsmyndighet for tilskuddet til de tre fartøyvernssentrene siden opprettelsen av dem i 1996. RAs prioriteringer for tilskudd til fellestjenestene ved fartøyvernssentrene gis gjennom de årlige tilskuddsbrevene til fartøyvernssentrene. Disse skal ifølge de overordnede føringene i statsbudsjettet, tilskuddsrundskriv, tildelingsbrev fra departementet og de til enhver tid gjeldende fartøyvernplaner.

Med forvaltning mener vi i dette tilfellet driften av tilskuddsordningen. Generelt vil forvaltningens mål være å sikre at:

- Tilskuddet når frem til de riktige tilskuddsmottakerne (korrekt målgruppe).
- Tilskuddsmottakerne tildeles tilskuddsbeløp i samsvar med intensjoner og tildelingskriterier (korrekt beløp).
- Tilskuddsmottakerne anvender midlene slik det står i tilskuddsbrevet og i samsvar med formålet (korrekt anvendelse).

RAs forvaltningsressurser har hele tiden bestått av saksbehandlere innen fartøyvernet som jobber med å vurdere søknader, tildele midler, foreta utbetalinger, gjennomgå rapportering samt yte

faglig bistand til fartøyvernssentrene og det øvrige fartøyvernet. Det er RA, som forvalter av tilskuddsordningen, sitt ansvar å ivareta kravet til effektiv ressursbruk (kostnadseffektivitet). Dette

8.3 HOVEDELEMENTENE I TILSKUDDSORDNINGEN

Statlige tilskuddsordninger er normalt bygd opp av fem generelle hovedelementer:

MÅLET FOR ORDNINGEN

Departementet skal i tilknytning til bevilgningsforslag utarbeide formuleringer som tydeliggjør hva staten ønsker å oppnå med tilskuddsordningen (målet) og hvilken målgruppe den tar sikte på.

KRITERIER FOR MÅLOPPNÅELSE

Departementet skal fastsette hvilke opplysninger som skal innhentes fra tilskuddsmottaker, eventuelt andre kilder, for å belyse måloppnåelsen.

TILDELINGSKRITERIER

Departementet skal utarbeide kriterier for tildeling. For ordninger der tilskudd gis på grunnlag av kvantifiserbare kriterier eller med en prosentandel av budsjett eller regnskap, skal det fastsettes beregningsregler.

OPPFØLGING OG KONTROLL

Departementet skal sørge for at det blir fastsatt regler om nødvendig kontroll med opplysninger som legges til grunn for tildeling og som inngår i den etterfølgende rapporteringen.

EVALUERING

Departementet har ansvar for at tilskuddsordninger blir evaluert.

I det følgende vil vi gjennomgå hovedelementene i tilskuddsordningen. Gjennomgangen danner grunnlaget for evalueringen av tilskuddsordningen, som i seg selv søker å oppfylle det 5. hovedelementet, *evaluering*.

8.3.1 MÅLET FOR ORDNINGEN

Tilskuddsordningen til fartøyvernssentrene hadde samme formulering for målet med ordningen i årene 1999 t.o.m. 2003:

Bidra til drift av utvalgte fartøyvernssentra slik at disse kan utøve virksomheten etter formålet. (Klima- og miljødepartementet, 1999, s. 149)

innebærer at ressursene som brukes på forvaltningen av tilskuddsordningen ikke skal være større enn det som er nødvendig for å nå målene med ordningen.

I 2004 ble målformuleringen endret, ved at tilskuddet også kunne medvirke til «*oppgradering av anlegg*». Formuleringen ble stående, med noen mindre språklige endringer, fram til og med 2005.

Fra 2006 ble formuleringen noe mer fyldig, men uten at det endret det reelle innholdet:

Tilskotsordninga skal medverke til at dei tre utvalde fartøyvernssentra: Nordnorsk fartøyvernssenter og båtmuseum, Hardanger fartøyvernssenter og Bredalsholmen dokk og fartøyvernssenter kan fungere som kompetansesenter for restaurering og vedlikehold av fartøy. Tilskot skal bidra til at fartøyvernssentra også kan ivareta fellestenester knytte til dokumentasjon og forskning, fagleg rådgiving og liknande drift og oppgradering (Klima- og miljødepartementet, 2006, s. 183)

I 2008 ble tilskuddsposten økt med om lag 100 %, i henhold til Soria-Moria-erklæringa, og i den forbindelse ble det presisert at «*Auken skal setje fartøyvernssentra betre i stand til å bidra med langsiktig ivaretaking av fartøya ...*» (Det Kongelige miljøverndepartement, 2008, s. 235).

Fra 2012 ble formuleringen kortet inn til «... At dei tre utvalde fartøyvernssentra kan fungere som kompetansesenter for restaurering og vedlikehold av fartøy.» Formuleringen fra 2012 ble stående til og med 2016, men i 2016 ble det tilføyd at fartøyvernssentrene «...er eit verkemiddel og ei form for garanti for staten for at kunnskap knytt til eldre handverksmetodar, «*handlingsboren kunnskap*», blir bevart i så stor grad som mogleg.»

I 2017 var målet med ordningen at:

Midlane skal sikre at dei tre utvalde fartøyvernssentra kan utføre fellestenestene uavhengig av økonomiske konjunkturar i samfunnet. Gjennom fellestenestene skal fartøyvernssentra medverke til at handverk og handverksutvikling, innan vedlikehold og istandsetjing, gjennom dokumentasjon av fartøy, blir bevart i eit langsiktig perspektiv. Dei tre nemnde, nasjonale fartøyvernssentra er eit verkemiddel og ei form for garanti for staten for at kunnskap knytt til eldre handverksmetodar, «*handlingsboren kunnskap*», blir

bevart i så stor grad som mogleg. I 2016 og 2017 vil Riksantikvaren gjere ei evaluering av fartøyvernsentra. Oppgåvene i fellestenestene vil bli reviderte etter evalueringa, jf. Nasjonal verneplan for fartøy (Det kongelige klima- og miljødepartement, 2016, s. 159).

8.3.2 KRITERIER FOR MÅLOPPNÅELSE

Kun i budsjettårene 2005, 2012 og 2015 forelå det kriterier for måloppnåelse på post 75 til fartøyvernsentrene.

I 2005 var kriteriet «*om tilskotet medverkar til at dei 3 utvalde fartøyvernsentra kan fungere som kompetansesenter for restuarering og vedlikehald av fartøy, under dette om tilskotet medverkar til å ivareta fellestenester knytte til dokumentasjon og forskning, fagleg rådgivning og lignande.*». I 2012 var kriteriet *betydelig kortere*: «*Tiltak for å sikre og vidareutvikle kompetanse.*», og i 2015 tilsvarende kort: «*Opplysningar om tiltak der det er ytt tilskot til fartøyvernssenter.*».

8.3.3 TILDELINGSKRITERIER

Tildelingskriterier skal gi tilskuddsforvalter et grunnlag til å fordele posten på. Tilskuddsposten til fartøyvernsentrene fordeles på bakgrunn av kvalitative kriterier, og det foreligger derfor ikke kvantifiserbare kriterier eller en prosentandel til grunn for fordeling.

Tilskuddsordningen hadde ikke tildelingskriterier før i 1999, og de to første årene var kriteriet kort og enkelt at «*Rundsum gis til utvalgte fartøyvernssentra.*». For årene 2001 til og med 2003 manglet budsjett-teksten tildelingskriterier. I 2004 var kriteriene langt mer utfyllende enn de to første årene:

Tilskotsmidlane blir fordelt etter søknad frå dei 3 utvalde fartøyvernssentra. Storleiken på det samla tilskotet til det enkelte fartøyvernssenter skal innanfor disponible budsjettmidlar fastsetjast etter ei fagleg vurdering frå Riksantikvaren av den enkelte søknaden, og av behovet og venta miljøfaglege resultat som er synleggjort i denne. (Det kongelige miljøverndepartement, 2004)

Før de påfølgende syv årene ble teksten endret til et kortere og mer generelt kriterium, og nå ble det også

konkretisert at en del av midlene kunne gis til investeringer ved anleggene:

Tilskot kan givast som driftstilskot for å dekkje sentra sine utgifter til forskning og dokumentasjon. Noko av tilskotsmidlane kan nyttast til investeringar i anlegget (Det kongelige miljøverndepartement, 2005, s. 173).

Da teksten ble endret i statsbudsjettet 2013, innebar det en presisering om at tilskuddet skulle gis til de tre nasjonale fartøyvernssentrene, og at tilskuddet primært skulle dekke stillinger innenfor fellestjenestene:

Tilskot kan ytast som driftstilskot for å dekkje sentra sine kostnader med fellestenester knytte til forskning, dokumentasjon og fagleg rådgiving. Tilskotet skal primært medverke til å finansiere stillingar knytte til dokumentasjonsarbeid i samband med istandsetjingsarbeid på fartøy som Riksantikvaren gir tilskot til. Noko av tilskotsmidlane kan nyttast til investeringar i anlegga (Det kongelige miljøverndepartement, 2013, s. 109).

I 2014 manglet posten kriterier for tildeling, og i 2015 og 2016 var det samme formulering som i perioden 2006 til og med 2012.

I 2017 var det i hovedsak samme tekst som foregående år, men med en presisering om at:

Tilskot til dokumentasjon skal berre dekke dokumentasjonsarbeid ut over det som normalt inngår som ein del av det vanlege verftsarbeidet (...). Vidare kan midlane nyttast til generell rådgjeving, opplæring og kompetansebygging ved senteret og ovenfor fartøyeigarar. (Det kongelige klima- og miljøverndepartement, 2017, s. 181)

8.3.4 OPPFØLGING OG KONTROLL

Kravet til oppfølging og kontroll var likt de første fem årene, fra 1999 til og med 2003: «*Antall fartøyer som istandsettes ved fartøyvernssentrene og antall lærlinger/faglærte er viktige oppfølgingskriterier. Riksantikvaren kontrollerer vidare revidert årsregnskap og årsmelding frå fartøyvernssentrene.*»

Etter 2003 ble teksten mer generell, og i de påfølgende åtte årene, til og med 2011, het det at «*Generell formalia- og sannsyns kontroll av revidert årsrekneskap og årsmelding frå fartøyvernssentra.*». Fra 2012 fikk punktet en mer utfyllende tekst, som

mer eller mindre sto uendret fram til og med 2017-budsjettet:

Riksantikvaren eller fylkeskommunen/Sametinget skal sjå til at tilskotsmottakaren leverer sluttrapport på utført arbeid, og at arbeida blir utførte i samsvar med dei aktuelle vilkåra, for å sikre til at tiltak er gjennomførte etter antikvariske retningslinjer og andre føresetnader for tilskotet. Oppfølging på staden og i samarbeidsfora med dei tre fartøyvernssentra er viktig. Kontrollen overfor tilskotsmottaker skjer gjennom generell formalia- og sannsynskontroll av revidet årsregnskap og årsmelding frå fartøyvernssentra. (Det kongelige miljøverndepartement, 2003)

Den viktigste endringen i disse årene, var endringen fra 2013 til 2015, da formuleringen «i spesielle tilfelle er det og aktuelt med kontroll på staden» ble endret til at oppfølging på stedet skjer i samarbeidsfora med de tre fartøyvernssentrene.

8.3.5 EVALUERING

Tilskuddsordningen til fartøyvernssentrene har kun vært gjenstand for evaluering én gang tidligere. I 2005 utførte Statskonsult en evaluering av tilskudd til kulturminnevern (Statskonsult, 2005), hvor en av de tre postene som ble evaluert var underpost 72.7 til fartøyvernssentrene.

Bestillingen ble den gang gjort av Miljøverndepartementet som ønsket å få følgende tre tilskuddsordninger evaluert:

1. Underpost 72.2 – Vern og sikring av fredede og bevaringsverdige bygninger og anlegg
2. Underpost 72.7 – Fartøyvernssentrene
3. Post 74 – Fartøyvern

Bakgrunnen for evalueringen var å:

1. Evaluere tilskuddsordningens måloppnåelse, jf. Målsettingene i St.prp. nr. 1 og i regelverket for ordningene.
2. Evaluere/analysere den praktiske tilskuddsforvaltningen i RA og fylkeskommunene når det gjelder underpost 72.2-
 - Om tilskuddsforvaltningen gjennomføres i tråd med økonomireglementets krav og de vedtatte tilskudsreglene
 - Om RA og fylkeskommunene har gode og hensiktsmessige oppfølgings- og kontrollrutiner i forhold til

tilskuddsmottakers bruk av midlene, jf.

Krav i

økonomireglementet/tilskudsreglementet etc.

3. Evaluere om tilskuddsforvaltningen sikrer tilskuddssøkere forsvarlig behandling
4. Vurdere de samlede internadministrative kostnadene knyttet til tilskuddsforvaltningen – internadministrativ effektivitet i tilskuddsforvaltningen. (Statskonsult, 2005, ss. 5-6)

For tilskuddsordningen til fartøyvernssentrene, konkluderte rapporten med:

Tilskuddsordningen medvirker til drift og oppgradering av fartøyvernssentrene.

I likhet med tilskudd til fredede og verneverdige bygninger og anlegg er målsetningen som er satt for dette området lite målbar. Det er derfor vanskelig å si om målet for denne konkrete tilskuddsordningen er oppfylt. Tilskuddet som primært skal gå til dokumentasjon, rådgivning og forskning (fellestjenester), medvirker til drift og oppgradering, men det er vanskelig å si om medvirkningen er for stor, liten eller middels

Fartøyvernssentrene hevder og dokumenterer også gjennom rapporteringen sin at tilskuddene ikke dekker de samlede ressursene fartøyvernssentrene bruker på denne typen fellestjenester. Tilskuddet er heller ikke stort nok i forhold til målet i Riksantikvarens handlingsplan om å finansiere fem slike stillinger ved hvert fartøyvernssenter.

Tilskudd til fartøyvernssentrene kan gi dem et konkurransefortrinn i forhold til andre verft.

Fartøyvernssentrene oppleves som nyttige og hensiktsmessige sett fra Riksantikvarens ståsted. De bidrar gjennom kompetanse og dokumentasjon til økt kunnskap om og kvalitet på fartøyvernet i Norge. Restaureringsprosjekter og reparasjoner som utføres på ett av disse verftene oppleves også som et kvalitetsstempel når det gjelder trygghet for at antikvariske verdier ivaretas og følges opp. Dette var også et viktig argument i forbindelsen med etableringen av de tre nasjonale fartøyvernssentrene.

Representanter for fartøyvernssiden hevder at dokumentasjonsprosessen kan ses som et helt/delvis subsidiert konkurransefortrinn i forhold til andre verft. Fartøyver som har vært på et fartøyvernssenter

får i tillegg til restaurering/repasjon med seg dokumentasjon på antikvariske verdier, på hvilke reparasjoner som er gjort, på hvilken måte reparasjonene er utført osv.

Statskonsult er enig i at selv om ordningen med "styrte oppdrag" nå er falt bort, kan fordelene en grundig dokumentasjon gir, oppfattes som en implisitt favorisering av eiere som velger å utføre tiltakene på ett av de tre fartøyvemsentrene – uten at Statskonsult tar stilling til om dette er tilsiktet eller ikke.

Et alternativ som kan vurderes og utredes er f.eks. å gi alle tiltak som får tilskudd et (prosentvis) "påslag" som øremerkes dokumentasjon av tiltaket. Dette ville innebære at tilskuddet følger fartøyet framfor verftet og sannsynligvis også et økt tilfang av verft som bygger opp og tilbyr denne type tjenester. I denne forbindelse bør man også vurdere mulighetene for å kjøpe konsulentbistand fra fartøyvemsentrene til å utføre dokumentasjonen. Fortsatt støtte til de tre fartøyvemsentrene måtte i tilfellet gis på en annen, mer konkurransenøytral måte.

Tilskuddsforvaltningen er i tråd med økonomireglementets krav og regler. Så langt Statskonsult kan bedømme er forvaltningen av denne relativt beskjedne tilskuddsordningen i tråd med økonomiregelverkets krav. Ordningen kunngjøres ikke, men det er heller ikke nødvendig når tilskuddsbevilgningen i utgangspunktet tar sikte på noen få navngitte mottakere, j f. pkt. 6.4.2 i Økonomireglementet.

(Statskonsult, 2005, s. 28)

8.4 DRØFTING AV HOVEDELEMENTENE

DRØFTING AV MÅLET FOR ORDNINGEN

Gjennom formuleringen av målet for en tilskuddsordning skal departementet få tydelig fram hva staten ønsker å oppnå gjennom tilskuddet og hvem som er målgruppen. Gjennomgangen av statsbudsjettene fra 1996 og til og med 2017 viser at det er flere uklare formuleringer som gjør det lite tydelig hva staten ønsker å oppnå. Formuleringen av målet for ordningen har gjennomgått svært få endringer.

Som eksempel står det i statsbudsjettet for de første årene at tilskuddet skal bidra til «drift» av fartøyvemsentrene, sånn at de «kan utøve virksomheten etter formålet». Verken drift eller

virksomhet etter formålet er definert eller nærmere redegjort for, og det trekkes ikke opp et klart skille mellom fellestjenestene og verftsdelene ved fartøyvemsentrene. Først i 2006 ble formuleringen «fellestjenestene» tatt inn i budsjett-teksten for målet med ordningen, men heller ikke her blir det entydig klart hvilken del av aktiviteten ved fartøyvemsentrene midlene skal gå til: «Tilskot skal bidra til at fartøyvemsentra *også* [RAs utheving] kan ivareta fellestjenester knyttet til dokumentasjon og forskning, fagleg rådgivning og liknande drift og oppgradering.»

Formuleringen kan leses som at tilskuddene de første ti årene hadde som mål å bidra til «enhver» drift ved fartøyvemsentrene, mens midlene fra og med 2006 *også* skulle bidra til at fartøyvemsentrene kunne ivareta fellestjenestene. Ser vi til fartøyvernplanene fra samme periode og hva disse sier om finansieringen av fartøyvemsentrene, presiserer de at fartøyvemsentrene før 2002 skulle motta direkte tilskudd fra RA til fellestjenestene, mens verftsdelene skulle motta styrte oppdrag fra RA finansiert fra tilskuddsposten til fartøyene. Skillet mellom fartøyvemsentrenes to virksomheter fremkommer ikke i budsjett-tekstene, men RAs forvaltning av, og fartøyvemsentrenes søknader om tilskudd, underbygger at det kan ha vært en felles, forståelse, for at tilskuddsmidlene direkte til fartøyvemsentrene i hovedsak skulle gå til driften av fellestjenestene, og ikke verfts-delen.

Først i 2016 fikk tilskuddsordningen til fartøyvemsentrene en mer konkret og spisset målformulering, denne gangen nærmere knyttet til fartøyvernplanen fra samme periode. Selv om formuleringen i større grad enn tidligere styrer retningen på tilskuddet mot fellestjenestene, er den for uklar til å kunne si med sikkerhet at målet med tilskuddsordningen var at fartøyvemsentrene skulle kunne gjennomføre fellestjenestene.

Først i 2017 fikk tilskuddsordningen en formulering av målet med ordningen direkte knyttet til formålet med og innholdet i fellestjenestene ved fartøyvemsentrene. Dette var også første gang at budsjettteksten var lik målformulering i gjeldende fartøyvernplan.

Målgruppen for ordningen kommer ikke direkte fram i noen av budsjettekstene, men fra og med 2006 trekkes det fram at fartøyvernsentrene skal fungere som *kompetansesenter*. Som nevnt under aktørene knyttet til tilskuddsordningen, vurderer vi at det er eiere av vernete og fredete fartøy som er den endelige målgruppen for ordningen. Fartøyvernsentrene er opprettet som et virkemiddel for fartøyvernet generelt, og er ikke målet i seg selv. Målet med fartøyvernsentrene er at de skal sikre den antikvariske og håndverksmessige kvaliteten i fartøyvernet, samt være en bistand for eiere og forvaltningen innenfor områder hvor det er naturlig.

DRØFTING AV KRITERIER FOR MÅLOPPNÅELSE

Kriterier for måloppnåelse handler om å fastsette hvilke opplysninger tilskuddsforvalter skal hente inn fra tilskuddsmottaker eller gjennom andre kilder. Formålet er å belyse den enkelte mottakerens og tilskuddspostens totale måloppnåelse. Samtlige budsjettekster er svært mangelfulle på kriteriene for måloppnåelse. Dette er utfordrende. Det innebærer at forvaltningen mangler et grunnlag for å vurdere måloppnåelse. I tillegg er det verdt å stille spørsmål ved om formuleringene fra 2012 og 2015 overhodet *kan* defineres som kriterier for måloppnåelse. Formuleringene er svært runde og åpner for at enhver aktivitet er i tråd med tilskuddspostens måloppnåelse. Heller ikke her skiller det på aktivitet innenfor fellestjenester og verfts delen. Kriteriet i 2005 definerer heller ingen konkret måloppnåelse, men er mer eller mindre et ja/nei-spørsmål. Også her er det verdt å drøfte om formuleringen overhodet kan fungere som et reelt kriterium.

DRØFTING AV TILDELINGSKRITERIER

De tre hovedelementene «målet for ordningen», «kriterier for måloppnåelse» og «tildelingskriterier» kan ikke ses uavhengig av hverandre. Sammen skal de legge viktige føringer for RAs forvaltning av tilskuddene, men det krever at de er konkrete og tydelige nok. Gjennomgangen av tildelingskriteriene fra og med 1996 til og med 2017 viser samme tendens for tildelingskriteriene som for de to øvrige hovedelementene – runde formuleringer, lite konkret og manglende budsjett-tekst for enkelte år.

Mens den første formuleringen vektlegger at tilskuddet skal fordeles etter en skjønnsmessig

vurdering fra RA, så vektlegger den siste formuleringen at tilskuddene skal gis som «driftstilskot for å dekkje sentra sine utgifter til forskning og dokumentasjon». Formuleringen ble ytterligere spisset året etter, ved at tilskuddet i hovedsak skulle «medvirke til å finansiere stillinger knytte til dokumentasjonsarbeid i samband med istandsetingsarbeid på fartøy som RA gir tilskot til». Også i tildelingskriteriene blir begrepene drift og fartøyvernsenter benyttet, men selv om de ikke trekker frem fellestjenestene spesifikt, så blir dokumentasjon og forskning – oppgaver innenfor fellestjenestene, fremhevet.

DRØFTING AV OPPFØLGING OG KONTROLL

Formålet med hovedelementet oppfølging og kontroll, er å sørge for at det blir fastsatt regler om nødvendig kontroll med opplysninger som skal legges til grunn for tildeling, og som skal inngå i rapporteringen i etterkant. Kravet til oppfølging og kontroll av tilskuddsposten til fartøyvernsentrene har vært endret fra det konkrete, til det runde, tilbake til det mer konkrete.

Det første kravet til oppfølging og kontroll var kvantitativt, og knyttet til antall restaurerte fartøy og antall lærlinger/faglærte. Måleenhetene innebar samme problematikk som de øvrige hovedelementene – manglende skille mellom fellestjenestene og verfts delen. Det er flere grunner til å stille spørsmålet med ønsket om rapportering på «antall fartøy som istandsettes» ved fartøyvernsentrene. Først og fremst vet vi at istandsetting av et fartøy som regel tar flere år, og dermed ville vært lite hensiktsmessig både å måle og rapportere på når det gjelder måloppnåelse. Selv om fartøyvernsentrene riktignok var sentrale for å sikre antikvariske og handverksmessig gode istandsettinger og restaureringer, så vil ikke en rapportering på *antall* istandsatte fartøy gi info om kvaliteten på arbeidet – verken det håndverksmessige eller antikvariske. Da er informasjonen om antall lærlinger/fagarbeidere straks mer interessant, ettersom fartøyvernsentrene hadde som oppdrag å bygge opp aktive håndverksmiljøer.

Etter at de opprinnelige kravene til oppfølging og kontroll ble revidert i 2003, ble formuleringene for

dette hovedelementet langt mer overordnet og generelt, med fokus på økonomisk kontroll av årsregnskap og faglig kontroll gjennom sluttrapporter. I 2015 kom det inn en formulering om at RAs oppfølging også skulle skje i samarbeidsfora med de tre fartøyvernsentrene. Dette har vært viktig for de siste årenes samarbeid mellom RA og fartøyvernsentrene, og understreker viktigheten av hovedelementer som er tilpasset den enkelte tilskuddsposten, formålet med posten og de involverte partene. Tekstendringen var ikke tilfeldig, men kom etter Riksrevisjonens rapport om revisjon og kontroller fra 2014, hvor en av konklusjonene var: «Riksantikvaren har ikke etablert gode rutiner i egen tilskuddsforvaltning og har store svakheter i tilskuddsforvaltningen av de kontrollerte tilskuddsordningene» (Riksrevisjonen, 2015, s. 59). Etter 2014 tok derfor RA grep for å sikre at det forelå etablerte rutiner og retningslinjer for å følge opp tilskuddene og at dette også var dokumenterbart.

For fartøyvernsentrene innebar dette en omfattende omlegging av tilskuddsordningens krav til og rutiner for søknad, utbetaling av tilskudd og rapportering.

DRØFTING AV EVALUERING

Den forrige evalueringen av tilskuddsordningen til fartøyvernsentrene fant sted i 2005, i regi av Statskonsult. Evalueringer av tilskuddsordninger er et viktig verktøy for å sikre effektiv bruk av tilskuddsmidler, sikre at de når målgruppen og at de brukes i henhold til de overordnede målsettingene for posten.

Ser vi på konklusjonene som ble trukket i evalueringen i 2005, ser vi at de på samsvarer med funnene i denne evalueringen på en rekke områder, men at de for enkelte deler også skiller seg ut:

1. Målsettingen for fartøyvernsentrenes tilskuddsordning har hele vegen vært lite målbar, men også uklar på hva som er det faktiske målet. Dette har vært situasjonen også etter 2005, til tross for at svakheten ble påpekt den gang.
2. I evalueringen i 2005 ble RA anbefalt å utrede et tiltak hvor alle fartøy som mottok tilskudd skulle få et (prosentvis) «påslag» som ble

øremerket dokumentasjon av tiltaket. Formålet var å unngå at RAs tilskudd til fellestjenestene ved fartøyvernsentrene skulle virke konkurransevridende. Dette ble aldri gjort, men i 2010-planen legger RA stor vekt på at tilskuddsposten til restaurering av vernete/fredete fartøy er blitt så stor at fartøyvernsentrenes kompetanse i større grad må deles med andre verft og båtbyggerier for å sikre at også disse kan gis en reell faglig sjanse til å delta i fartøyvernet. Dette har i alt for liten grad blitt fulgt opp, men følges nå opp ved at fartøyvernsentrene og RA i samarbeid utarbeider maler for dokumentasjon og rapporter, samt at fartøyvernsentrene har fått i oppdrag å foreta faglig oppfølging av enkeltprosjekter eksternt. Begge disse tiltakene mottas positivt av øvrige verft og båtbyggerier. Til sist har også enkelte av disse øvrige verftene og båtbyggeriene begynt å fakturere arbeid med dokumentasjon, noe RA i enkelte tilfeller har gitt tilskudd til.

3. I følge evalueringen fra 2005 var forvaltningen av tilskuddsordningen til fartøyvernsentrene i tråd med økonomireglementets krav. I dag vet vi at dette ikke har vært tilfellet hele veien, og blant annet i 2014 fikk RA merknader i RRs gjennomgang av tilskuddsforvaltningen. RRs rapport har vært grunnlaget for RAs interne gjennomgang av forvaltning, oppfølging og kontroll av tilskudd. Den har også hatt stor betydning for RAs oppfølging av tilskudd til fartøyvernsentrene. Endringene avdekket behov for tettere oppfølging og kontroll for å sikre måloppnåelse og korrekt bruk av tilskuddene til fellestjenestene.

Som følge av dette har RA siden 2015 iverksatt en rekke tiltak for å sikre at forvaltningen er i henhold til kravene i økonomireglementet:

- Det er ansatt en controller
- Samtlige tilskuddsordninger er kontrollert for å avdekke avvik fra økonomireglementets krav, og avvik er rettet opp undervegs
- Interne rutiner som skal sikre at retningslinjer og regler følges er gjennomgått

- Ansatte som jobber med tilskudd blir oppfordret til å delta på DFØs innføringskurs i tilskuddsforvaltning/tilskuddsregelverk,
- For fartøyvernssentrene er søknadsskjemaer, vedtaksbrev, vedlegg og all annen korrespondanse som gjelder tilskudd gjennomgått med tanke på gjeldende regelverk og klart språk.
- Rutinene for utbetaling av tilskudd endret, slik at det nå foretas månedlige utbetalinger av tilskudd til lønn.

8.4.1 KONKLUSJON PÅ DRØFTING AV HOVEDELEMENTENE

De fem hovedelementene har vært det viktigste grunnlaget for RAs forvaltning av post 75. Sammen med fartøyvernplanene har de dannet rammeverket for RAs tilskuddsforvaltning.

Ingen av hovedelementene har hatt tilstrekkelig presise formuleringer, og kriteriene for måloppnåelse er så mangelfulle at de ikke fungerer som reelle kriterier. Fram til 2016 hadde hovedelementene også lite samsvar med fartøyvernplanene. Til sammen har de dannet et svakt rammeverk for RA.

8.5 TILSKUDDSBREV OG FARTØYVERNPLANER

8.5.1 TILSKUDDSBREV

Tilskudd som gis på grunnlag av en innvilget søknad skal bekreftes overfor mottaker med et tilskuddsbrev. Statens økonomireglement innehar krav til innholdet i tilskuddsbrev:

- formål og hva slags tiltak tilskuddet forutsettes benyttet til
- tilskuddsbeløp
- utbetalingsordning
- eventuelle vilkår for bruken av midlene og eventuell frist for mottakeren til å akseptere vilkårene
- krav til rapportering
- kontrolltiltak som kan bli iverksatt, med henvisning til bevilgningsreglementet § 10 annet ledd
- mulige reaksjonsformer dersom mottaker ikke opptrer i samsvar med forutsetningene for tilskuddet

Tilskuddet skal også begrunnes etter forvaltningsloven.

Gjennomgangen av tilskuddsbrevene fra RA til fartøyvernssentrene viser ujevn kvalitet, men også omfattende endringer de senere årene. Frem til 2010 opererte tilskuddsbrevene i stor grad med aktivitetsbaserte føringer og rundsumsutbetalinger, mens de siste årene har brevene hatt detaljerte oppgaveoversikter og konkrete tildelinger ut fra nøyaktige beregningsgrunnlag. Samtidig avdekker tilskuddsbrevene manglende faglig utvikling, både hos fartøyvernssentrene og i dialogen mellom RA og fartøyvernssentrene. F.eks. fikk fartøyvernssentrene det samme oppdraget i 1997 som i 2014, 2015 og 2017.

I tilfeller hvor det ikke er presisert i tilskuddsbrevene, vet vi ikke om brevene har hatt vedlegg hvor det har fremkommet mer eller annen informasjon enn den som er lagt til grunn i denne gjennomgangen.

Tilskuddsbrevene kan deles inn i tre perioder:

1997-2000

Info om formålet med tilskuddet og hva slags tiltak det skal benyttes til gjøres gjennom en henvisning til 1996-planen. Fartøyvernssentrene får enkelte konkrete oppgaver, både i fellesskap og hver for seg. F.eks. utarbeidelse av felles dokumentasjonsmaler, arkiv- og biblioteksystem, befaring av navngitte fartøy med påfølgende rapportskrivning og oppfølging av konkrete verne- eller restaureringsprosjekter.

2001-2009

I den andre perioden var tilskuddsbrevene korte og lite konkrete. RA skriver at «Midlene er ment å dekke to årsverk knyttet til oppgaver som dokumentasjon, rådgivning, registrering og kompetansebygging. For nærmere beskrivelse av fellesfunksjonene henvises det til Riksantikvarens handlingsplan for fartøyvernet». Går vi til 1996-planen er den også lite konkret, og det er vanskelig å se hvordan fartøyvernssentrene skulle kunne få noe mer konkret i forhold til prioriteringer og faktiske oppgaver ut av denne.

Enkelte år skriver RA at det vil komme ytterligere oppdrag utover året.

Mot midten av perioden blir beskrivelsen av formålet med midlene lik målformuleringen i statsbudsjettet: «Tilskuddet skal medvirke til at fartøyvernssenteret kan fungere som kompetansesenter for restaurering og vedlikehold av fartøy, herunder ivaretagelse av fellestjenester knyttet til dokumentasjon, forskning, faglig rådgivning og lignende» (Tilskuddsbrev til fartøyvernssentrene, 2005, s. 1). Senere blir beskrivelsen av formålet med midlene endret tilbake til den tidligere formuleringen om to årsverk.

Tilskuddsbrevene i perioden er generelt svært korte og uten henvisning til retningslinjer og vilkår for tilskuddet.

2010-2017

Fra 2010 endres tilskuddsbrevene. Fartøyvernssentrene får stadig mer konkrete oppgaver, som f.eks. å utarbeide faktaark for vedlikehold av skrog, dekk og rigg, samt mal for vedlikeholdsplaner. Beskrivelsen av formålet med tilskuddene er fremdeles lik teksten i stats-budsjettet, men med variasjoner for de ulike årene. Første del av perioden gis det fremdeles rundsumstilskudd, og henvises til at «noe av tilskuddet kan også nyttes til investeringer i anlegget». I første halvdel av perioden er brevene korte og uten henvisning til retningslinjer og vilkår for tilskuddet.

Fra og med 2011 presiserte RA at tilskuddet til dokumentasjon ikke skal dekke dokumentasjon som er vanlig ved ordinære verftsarbeider. Fra 2014 kom det inn krav henvisning til retningslinjer og vilkår for tilskuddet. Tilskuddsbrevene ble stadig mer presise utover perioden, med konkrete oppgaver for hvert senter, og for sentrene samlet, nøyaktig beregningsgrunnlag for tilskuddet til lønn til ansatte ved fellestjenestene, samt krav til rapportering på og utbetaling av de ulike delene (lønn, investeringer, reise etc.) av tilskuddene.

OPPSUMMERING

Ikke bare hovedelementene i tilskuddsordningen, men også RAs tilskuddsbrev utgjør et svært dårlig utgangspunkt for å vurdere tilskuddsmidlenes måloppnåelse. Brevene har stort sett vært svært generelle, med rundsumsbevilgninger hvor det ikke fremkommer hva som skal prioriteres og hva som eventuelt skal gå til investeringer. De generelle

brevene, uten klare formuleringer for de enkelte årenes tilskudd gjør det nærmest umulig å foreta kontroll av hvorvidt fartøyvernssentrene har brukt tilskuddet i henhold til vilkårene eller ikke.

8.5.2 FARTØYVERNPLANER

Det har vært tre fartøyvernplaner siden etableringen av fartøyvernssentrene. Alle tre med hovedfokus på fartøyvernet i sin helhet, og i mindre grad på fellestjenestene og prioriteringer for fartøyvernssentrene. Dette kommer tydeligst fram i den siste planen, der fartøyvernssentrene i sitt innspill ba om klare prioriteringer fra forvaltningen.

Alle de tre planene er svært begrenset på fartøyvernssentrenes konkrete oppgaver og prioriteringer innenfor fellestjenestene. De fungerer derfor i liten grad til å veiledning, både for forvaltningen og fartøyvernssentrene. Likevel henvises det i tilskuddsbrev fra den første perioden til 1996-planen for en nærmere beskrivelse av fartøyvernssentrenes fellesoppgaver, men som sagt går heller ikke denne nærmere inn på konkret *hva* fartøyvernssentrene skal foreta seg innenfor de enkelte fellestjenestene.

I 1998 ble 1996-planen revidert. Revisjonen hadde som formål blant annet «å sikre at fartøyvernssentrene kan ivareta sine oppgaver innenfor endrete økonomiske rammevilkår og evt. endre mål, fremdriftsplan og virkemidler» (Riksantikvaren, 1998, s. 1). RA konkluderte med at det ikke var behov for å gjøre en større revisjon av målsettingen for fartøyvernssentrene. Revisjonen tar ikke opp hvilke konkrete oppgaver fartøyvernssentrene bør prioritere innenfor de tilgjengelige økonomiske rammene, men viser til at det siden etableringen har vært gitt tilskudd til én fellestjeneste – drive dokumentasjons- og registreringsarbeid. Det sies ikke noe mer om måloppnåelsen innenfor denne oppgaven, hva fartøyvernssentrene har utført så langt eller hva de bør prioritere fremover.

2002-planen oppsummerer forrige planperiode og har en annerledes beskrivelse av fellestjenestene og de videre prioriteringene:

I tillegg til å sikre og videreføre rene håndverksferdigheter har det vært et viktig oppdrag for

fartøyvernssentrene å utvikle bedre dokumentasjonsrutiner i forbindelse med vedlikehold-/konservering og istandsetting av verneverdige fartøy (Riksantikvaren, 2002, s. 4).

Planen formulerer åtte fellestjenester for planperioden, men heller ikke disse er klare og entydige nok til å gi fartøyvernssentrene eller RA et godt nok grunnlag til å konkretisere hva fartøyvernssentrene bør foreta seg for å fungere i henhold til formålet. Dette må fremdeles skje gjennom RAs tilskuddsbrev og i den øvrige dialogen mellom RA og fartøyvernssentrene.

2010-planen ser bort fra de siste fellestjenestene, og utarbeider ni nye fellestjenester. Planen går også bort fra de de forrige planenes ambisjon om fem stillinger innen fellestjenestene per fartøyvernssenter. Isteden fastsetter den et måltall for samlet tilskudd til fartøyvernssentrenes arbeid og oppfølging med fellestjenester.

De ni fellestjenestene er, i likhet med de tidligere, overordnet og lite konkrete, og krever prioritering og detaljering for å sikre måloppnåelse, særlig i en situasjon der tilskuddsmidlene ikke er oppe på planens ambisjonsnivå.

Planen inneholder også innspill fra FF:

Fartøyvernssentrene har hatt et bemanningsnivå på to «fartøyvernkonsulenter» per senter, mens det i Riksantikvarens liste over oppgaver handlingsplanen av 2002 var mål og fem stillinger per senter. Sentrene har selv foretatt prioriteringer av oppgavene som kunne gjennomføres, og hovedsakelig gjennomført dokumentasjon av fartøy som istandsettes og vedlikeholdes ved egen virksomhet. FF ber i sitt innspill om at det avklares hvilken praksis og hvilke funksjoner som skal prioriteres, og etterlyser klarere retningslinjer fra Riksantikvaren. FF påpeker at det enkelte år har kommet klare bestillinger fra eller oppdrag som skal utføres for midlene til fellestjenester ...» (Riksantikvaren, 2010, s. 57).

8.5.3 DRØFTING AV OG DELKONKLUSJON PÅ TILSKUDBREV OG FARTØYVERNPLANER

RA har i svært liten grad brukt tilskuddsbrevene som verktøy for styring og prioritering av fartøyvernssentrenes innsats på fellestjenestene. Ser vi tilskuddsbrevene opp imot de ulike fartøyvernplanene, er det også lite som tyder på at

forvaltningen har brukt planene som det styringsverktøyet de er ment å være. Dette kan tyde på at RA ikke har hatt tilstrekkelig kompetanse til å fylle den viktige rollen som tilskuddsforvalter ovenfor fartøyvernssentrene. Fartøyvernplanenes manglende systematisering og konkretisering av innholde i fartøyvernssentrenes oppgaver har gjort RAs prioriteringer i tilskuddsbrevene svært viktige, men uten at dette har vært fulgt opp.

Som følge av RRs revisjon i 2014 har RA siden 2015 foretatt omfattende innstramminger av hele tilskuddsforvaltningen, for denne og øvrige tilskuddsposter. For fartøyvernssentrene har dette vært en krevende prosess. RAs tidligere tilskuddsforvaltning har gitt fartøyvernssentrene fritt spillerom til å disponere ressursene slik de selv har ønsket, og dette har etter all sannsynlighet også bidratt til ordinær drift og oppbygging av funksjoner ved fartøyvernssentrene som ikke er direkte knyttet til fellestjenestene (som verftsdelene).

8.6 RIKSANTIKVARENS OPPFØLGING

For å sikre korrekt saksbehandling ved tildeling og utbetaling av tilskudd, skal tilskuddsforvalter ha etablert systemer, rutiner og tiltak som overordnet skal forebygge, avdekke og korrigere feil og mangler. (Det Kongelige Finansdepartement, 2003, med endringer senest 5. november 2015, s. 108)

Konkret skal tiltakene sikre at forvaltningen foretar korrekt:

- registrering av faste data
- tildeling og søknadsbehandling, herunder dokumentasjon av beregningsresultater
- utbetaling av stønad til rett mottaker og til rett tid
- registrering i regnskapet
- behandling av eventuell dokumentasjon fra stønadsmottaker

Tilskuddsforvalter er ansvarlig for å innhente rapportering fra tilskuddsmottakere som gjør det mulig å vurdere graden av måloppnåelse. Kravene til rapportering skal samsvare med kriteriene for måloppnåelse, og tilskuddsmottakere skal pålegges å sende inn rapport i henhold til disse kriteriene. Kravene til rapportering skal ikke gis større omfang

enn det som er rimelig i forhold til den nytten tilskuddsmottaker har av tilskuddet.

Forvaltningen skal også tas hensyn til de praktiske mulighetene som hver enkelt mottaker har for å fremskaffe informasjon. Rapportering fra tilskuddsmottaker kan erstattes eller suppleres med informasjon fra andre kilder hvis disse gir relevant og tilfredsstillende informasjon.

Fartøyvernsentrene skal ha fått rapporteringskrav fra RA i tilskuddsbrevene med tilhørende vedlegg.

Fra 1997 til 2015 inneholdt tilskuddsbrevene fra RA minimalt med føringer for rapportering på tilskuddene som ble gitt. Enten står det som i tilskuddsbrevet fra 1997 at «Riksantikvaren skal ha en kort skriftlig rapport om status for dette arbeidet innen årets utgang», eller at det forutsettes at tilskuddet brukes i samsvar med innsendte investeringsplaner og/eller søknader. Felles for de aller fleste brevene er påskriften «Vi gjør oppmerksom på at bevilgningsreglementet § 17 gir RA og Riksrevisjonen anledning til å kontrollere at midlene benyttes etter forutsetningene».

Fartøyvernsentrene har siden tidlig 2000-tall levert årsrapporter for fartøyvernsentrene, men som følge av mangelen på spesifikke krav, spriker kvaliteten på disse rapportene når det kommer til konkrete redegjørelse for bruken av fellestjenestemidlene. Først i 2016 fikk tilskuddsbrevene egne avsnitt med listeføring av felles og spesifikke krav til rapportering fra fartøyvernsentrene. Som nevnt under 8.5.1 er det uvisst om tilskuddsbrevene fra RA i de to første periodene har hatt vedlegg med informasjon om retningslinjer og vilkår for tilskuddene.

8.6.1 DRØFTING AV OG DELKONKLUSJON RAPPORTERING

Frem til 2016 stilte RA mangelfulle krav til fartøyvernsentrene på rapportering for bruken av tilskudd, og det er lite som tyder på at fartøyvernsentrene har levert noe mer enn det som til enhver tid har vært minstekravet. Det er ingenting som tyder på at RA har gjennomgått eller etterspurt ytterligere informasjon, eller brukt denne til å forbedre forvaltningen.

8.7 KONKLUSJON

Siden opprettelsen av fartøyvernsentrene i 1996 har staten bidratt med mer enn 120 millioner til utøvelse av fellestjenestene og investeringer ved fartøyvernsentrene. Det er ikke mulig å forestille seg at fellestjenestene ved fartøyvernsentrene, og delvis utbyggingen av driftsfasiliteter, kunne vært gjennomført uten disse tilskuddene.

De fem hovedelementenes utforming er utilstrekkelig og gjør det ikke mulig å vurdere fartøyvernsentrenes måloppnåelse. Mangelfull tilskuddsforvaltning og prioritering fra RA, samt manglende krav til og oppfølging av rapportering fra fartøyvernsentrene, forverrer situasjonen ytterligere.

De siste årene har det skjedd en klar forbedring av RAs tilskuddsforvaltning og oppfølgingen av fartøyvernsentrene. Det viktigste er RAs økte fokus på rollen som tilskuddsforvalter, og ressursene som er lagt ned i rydding, innstramming og konkretisering av både tilskudd og rapportering. Samtidig har RA fått økt bevissthet om tilskuddsbrevene som et virkemiddel for styring, samt bruken av klare og detaljerte prioriteringer, der dette kreves for å sikre måloppnåelse innenfor tilskuddsposten og fagområdet. Dette innebærer også en klar styring av tilskudd til fellestjenestene ved fartøyvernsentrene, og ikke verftsdelene.

At fartøyvernsentrene tidligere ikke har fått prioriteringer fra RA, men har foretatt disse selv, har bidratt til uklare roller. Dette kom tydelig fram i prosessen med innstramming og omlegging av tilskuddsordningen etter 2015.

Uklare roller har trolig virket negativt på fartøyvernsentrenes måloppnåelse. Innstrammingene og omleggingene har ført til at fartøyvernsentrene ikke står like økonomisk fritt som tidligere. Dette har delvis bidratt til konflikt mellom RA og fartøyvernsentrene, og det er RAs oppfatninger at også denne har oppstått som en følge av uklare roller.

Det er tydelig at behovet for ressurser som kreves for å følge opp tilskuddsordningen til fartøyvernsentrene i henhold til regelverket, er langt større enn RAs tilgjengelige ressurser på feltet i dag.

Det er vanskelig å vurdere i hvilken grad forvaltningen av tilskuddsposten har støttet opp under tilsiktede effekter og måloppnåelse, ettersom at det ikke foreligger konkrete målekriterier. Det er også, av samme grunn, vanskelig å skille mellom tilsiktede og utilsiktede effekter.

Det er likevel klart at fartøyvernssentrene har vært positive bidragsytere til den faglige kvaliteten i fartøyvernet, og arbeidet på de vernede fartøyene. Samtidig er det vanskelig å vurdere i hvilken grad, og om det står i forhold til tilskuddspostens størrelse.

Forslag til tiltak:

1. Riksantikvaren må legge konkrete føringer for tilskudd til fellestjenester, og i større grad bruke tilskuddene som et virkemiddel for måloppnåelse
2. Riksantikvaren må prioritere ressurser til tettere oppfølging av tilskuddsordningen til fartøyvernssentrene.
3. Ri Klima- og miljødepartementet må utrede og vurdere ulike finansieringsmodeller for fellestjenestene
4. Riksantikvaren må evaluere tilskuddsordningen til fartøyvernssentrene oftere.

KONLUSJONER OG ANBEFALINGER



9. KONKLUSJONER

Evalueringen av fartøyvernssentrene er todelt. Vi har undersøkt om fartøyvernssentrene har fungert i henhold til formålet med opprettelsen, og vi har evaluert tilskuddsordningen til fartøyvernssentrene over post 75.

Som et arbeidsverktøy i evalueringen utarbeidet vi tidlig en hypotese. Hypotesen er en sammenfatning av formålet med opprettelsen av fartøyvernssentrene, og aktiviteter som de skulle utføre for å nå målet: «Gjennom fellestjenester og oppdrag sikrer fartøyvernssentrene at håndverk innen antikvarisk vedlikehold og istandsetting av fartøy bevares i et langsiktig perspektiv.» Undersøkelsen av fartøyvernssentrenes virke har tatt utgangspunkt i organiseringen og finanseringen av fartøyvernssentrene, samt tre av de opprinnelig fire fellestjenestene.

For å bekrefte eller avkrefte hypotesen, vil vi først presentere noen overordnede funn, og dette konklusjonene fra de kapitlene 4 til 8.

9.1 OVERORDNEDE FUNN

Fartøyvernssentrene ble opprettet for å sikre videreføring av kunnskap knyttet til tradisjonelle teknikker for bygging og vedlikehold av tre- og stålskip. Som en del av dette arbeidet, og for å heve den håndverksmessige og antikvariske kvaliteten innen fartøyvernet skulle de også ivareta nødvendige dokumentasjonsoppaver. Oppgavene som fartøyvernssentrene utføres for å sikre måloppnåelse kalles fellestjenester.

Det opprinnelige formålet med opprettelsen av fartøyvernssentrene står fast i de ulike fartøyvernplanene, men fartøyvernssentrenes oppgaver – fellestjenestene, har blitt endret, uten at endringene har forholdt seg tilstrekkelig til fartøyvernets behov. Fellestjenestene har til enhver tid vært så overordnet formulert at det har nødvendig å foreta en konkretisering for å sikre måloppnåelse. Dette har verken fartøyvernssentrene eller RA fulgt opp.

F.eks. viser kapittel 6 at formuleringen av fartøyvernssentrenes arbeid med sikring av håndverk gjennom opplæring, har blitt mindre og mindre knyttet til fartøyvernets behov, til tross for at dette stort sett har vært det samme hele perioden. Dette kan tyde på at RA i arbeidet med planene ikke har hatt tilstrekkelig innsikt i eller kompetanse til å vurdere fartøyvernssentrenes måloppnåelse og faglige leveranser, eventuelt har manglet kapasitet og faglige ressurser til god nok oppfølging.

Ved opprettelsen ble en økonomisk stabil drift fremsatt som en kritisk suksessfaktor. Fartøyvernssentrene måtte være sikret dekning for

løpende utgifter, både innen verftsdelene og fellestjenestene. Dette skulle legge grunnlaget for faglig utvikling, både innen teoretiske og praktiske fag. Men i hele perioden (1996-2017) har tilskuddspostene til fartøyvernet vært under fartøyvernplanenes estimerte behov. Dette har påvirket fartøyvernssentrenes økonomiske situasjon. Og sammen med manglende samarbeid med og interesse fra aktuelle faginstitusjoner har det også påvirket deres faglige leveranser.

Situasjonen har trolig blitt ytterligere forverret av RAs manglende oppfølging, både faglig og av tilskuddene til fartøyvernssentrene. Som følge av dette har fartøyvernssentrene måttet foreta egne prioriteringer. Dette har hatt avgjørende betydning for *hva* fartøyvernssentrene har utført og *hvordan* oppgavene har blitt løst, men også deres faglige utvikling.

Vi vurderer at fartøyvernssentrene fremdeles er for opptatt av den tidligere nære sammenhengen mellom oppdrag og fellestjenester. RA erkjenner at fartøyvernssentrenes verftsarbeid er viktig for å opprettholde faglig aktive håndverksmiljøer, men utviklingen av det faglige perspektivet i fellestjenestene, både det teoretiske og praktiske, må i hovedsak foregå utenfor/uavhengig av konkrete oppdrag på fartøy. Det må foreligge egne fagplaner for fellestjenestene ved fartøyvernssentrene, uavhengig av hvilke prosjekter de arbeider på. Dette vil være viktig for at fartøyvernssentrene skal få et mer langsiktig og systematisk blikk på egen teoretisk fagutvikling.

Funnene i evalueringen viser at fartøyvernssentrene har gjort en viktig innsats innen dokumentasjon og i arbeidet med å sikre håndverk innen antikvarisk vedlikehold og istandsetting av fartøy, men det systematiske og langsiktige fokuset har manglet.

Manglende kapasitet og kompetanse er trolig årsaken til at verken RA eller fartøyvernssentrene, hver for seg eller sammen, har avgrenset og definert innholdet i de ulike fellestjenestene. Dette har gjort fartøyvernssentrene innsats lite koordinert, delvis uten tilstrekkelig samarbeid mellom fartøyvernssentrene imellom, og i enkelte tilfeller også uten åpenbare og langsiktige målsettinger. Fraværet av samarbeid med aktuelle faginstitusjoner har medført at fartøyvernssentrene og RA har måttet ta ansvaret for hele fagfeltets utvikling. Dette kommer tydelig frem i fartøyvernssentrene arbeid med fellestjenestene og kvaliteten på dette, men også fartøyvernets status i øvrige fagmiljøer.

Det er vår vurdering at fartøyvernssentrene egne prioriteringer i for liten grad har vært basert på faglige strategier, men heller kortsiktige utfordringer og behov. En forklaring kan være utfordringene det innebærer å planlegge med ettårige budsjetter. En annen er fagfeltets størrelse og generelle mangel på akademisk kompetanse, og en tredje få ressurser, lite oppfølging og og dårlig styring fra RA.

Som følge av de overnevnte punktene har fartøyvernssentrene oppbyggingsfase, både fysisk og faglig, blitt lengre enn nødvendig. Fartøyvernssentrene var tenkt sikret en stabil økonomisk drift, samtidig som de skulle kunne lene seg på andre institusjoners fagkompetanse. Slik ble det ikke, og dette er en utfordring som fartøyvernplanene i alt for liten grad har drøftet og tatt stilling til.

9.2 DELKONKLUSJONER

De overordnede funnene er trukket ut fra delkonklusjonene i kapitlene 4,5,6,7 og 8.

ORGANISERING, STYRING OG FINANSIERING

Ved opprettelsen av fartøyvernssentrene i 1996 ble det ikke tatt tilstrekkelig stilling til sammenhengen mellom fartøyvernssentrene organisering og finansiering. NFFs forslag til en samlet organisering og finansiering ble forlatt i RAs fartøyvernplan, men

uten en drøfting av mulige økonomiske og faglige konsekvenser for fartøyvernssentrene. Som følge av dette ble fartøyvernssentrene opprettet uten en enhetlig modell for faglig utvikling og ressursfordeling etter det helhetlige fartøyvernets behov.

Situasjonen ble ytterligere forverret da det ble slutt på praksisen med styrte oppdrag i 2002.

Til tross for at fartøyvernplanene har manglet konkrete modeller for finansiering av fartøyvernssentrene verftsdel etter 2002, er de tydelige på at RA skal bidra til at fartøyvernssentrene blir stabile og attraktive arbeidsplasser som klarer å ivareta kompetansen de har bygd opp. Dette har ført til at fartøyvernssentrene fremdeles har forventninger til at RAs tilskudd til fartøy skal bidra til å gi dem et minimum av opprag og inntjening.

Det er likevel ingen av planene etter 1998-revisjonen som drøfter fartøyvernssentrene bemannings- eller kompetansebehov innenfor verftsdelen. Som følge av dette har fartøyvernssentrene utviklet seg fritt.

Det er vår opplevelse at fartøyvernssentrene har vist varierende vilje og evne til omstilling, men at RA må ta deler av ansvaret for dette. Det er ingen tvil om at formuleringene i fartøyvernplanene, om at RA skal bidra til å sikre fartøyvernssentrene stabilitet og kontinuitet har gitt fartøyvernssentrene forventninger som RA ikke har konkrete virkemidler for å fylle.

DOKUMENTASJON OG RÅDGIVNING SARBEID

Gjennomgangen av fartøyvernssentrene arbeid med dokumentasjon viser at vernefeltet generelt har vært lite utviklet som fag. Til tross for både dette, og mangel på definisjon av «dokumentasjon» som metode og verktøy i fartøyvernplanene, har fartøyvernssentrene foretatt mye godt arbeid innen dokumentasjon. Men arbeidet har lidd under en mangel på overordnet systematisk og akademisk tilnærming.

I evalueringen har vi sett særlig på rapportenes akademiske kvalitet, og i hvilken grad sentrene bruker rapportene i det daglige restaureringsarbeidet, til opplæring og for sikring av håndverk i et langsiktig perspektiv.

Fartøyvernssentrene er bevisste på at dokumentasjonen har betydning for kvaliteten på vernearbeidet, men fraværet av felles maler, krav og distribusjon i fagmiljøet svekker dokumentasjonsrapportene som virkemiddel i fartøyvernet. Dette utgjør en risiko for den antikvariske kvaliteten på restaureringene.

Dokumentasjonens rolle i fartøyvernssentrens langsiktige arbeid med kunnskapsutvikling og sikring av håndverk er i hovedsak avgrenset til planlegging av restaureringsprosjekter. Dette underbygges av at fartøyvernssentrene ser ut til å mangle dokumentasjon av arbeidsteknikker som anvendes og at sikringen av disse i stor grad er avhengig av tradisjonsoverføring mellom håndverkerne.

Dersom det i tillegg er slik at mangelen på systematikk og akademisk kvalitet i dokumentasjonsrapportene også gjør seg gjeldende i fartøyvernssentrenes innsamling av rådata, innebærer det en risiko for arbeidet med sikring av håndverk.

Det synes klart at fartøyvernets manglende akademiske forankring og støtte har gitt fartøyvernssentrene et uforholdsmessig stort ansvar for fartøyvernets faglige utvikling. Det samme ansvaret har vært tillagt RA, men uten at vi heller har hatt kapasitet eller kompetanse til å fylle det. Dette kan også forklare dokumentasjonsarbeidets fravær av akademisk fokus.

Det er vår oppfatning at både fartøyvernssentrene og RA burde ha presisert dokumentasjonsoppgaven, enten gjennom den faglige oppfølgingen eller fra RA i form av for eksempel tilbakemelding på rapporter/produksjoner, eller gjennom spesifikke oppgaver i tilskuddsbrevene. Vi vurderer at den manglende oppfølgingen skyldes knappe ressurser, liten kapasitet og for lite utbygget kompetanse hos begge parter.

IVARETAGELSE AV ELDRE HÅNDVERK

Få utøvere innen og kompetansetap knyttet eldre håndverksfag var trolig fartøyvernets største utfordring ved opprettelsen av fartøyvernssentrene i 1996. En rekke håndverk og teknikker var allerede i ferd med å dø ut, og fartøyvernssentrene skulle etablere aktive håndverksmiljø for å sikre

videreføring av og opplæring innen eldre håndverk og teknikker med tilknytning til stål- og treskip.

Fartøyvernssentrenes kanskje viktigste oppdrag ble tildelt uten at det var utviklet planer eller eksisterte metoder for å løse det. Fartøyvernssentrene ble heller ikke tilført tilstrekkelig med ressurser eller kompetanse til å kunne foreta et målrettet og systematisk arbeid fra starten av.

Fartøyvernssentrenes opplæring foregår i hovedsak gjennom praktisk arbeid og som en videreføring av tradisjonen med handlingsbåren kunnskapsoverføring. Kontinuiteten som oppnås er i all hovedsak fra én håndverker til en annen. Opplæringen er dessuten avhengig av enkeltpersoners innsikt og kompetanse, heller enn sikring av kompetanse gjennom forskning, fordypning, anvendelse og dokumentasjon.

En videreføring av tradisjonen med handlingsbåren kunnskapsoverføring gjør fartøyvernssentrene avhengig av en høy grad av kontinuitet i tilførsel av oppdrag som baseres på anvendelse av en lang rekke eldre håndverksteknikker. Koblingen av kunnskapsbevaring til konkrete oppdrag gjør langsiktig ivaretagelse av eldre håndverk sårbar, og bidrar i for liten grad til å sikre eldre håndverksfag i et langsiktig perspektiv.

Fartøyvernssentrene har ikke hatt tilstrekkelig ressurser til gjenvinning av kompetanse som en vesentlig del av arbeidet med sikring av og opplæring i eldre håndverk. Slik gjenvinning har heller ikke vært prioritert av RA. Dette har trolig forårsaket at kompetanse har gått tapt. Et større fokus på kvalitetssikring av allerede gjenvunnet kompetanse er nødvendig for å heve den håndverksmessige og antikvariske kvaliteten i fartøyvernet og må også ligge til grunn for sikring av og opplæring i håndverk.

En opplæring som begrenser seg til overføring av kompetanse fra en person til en annen, kun gjennom aktiv utøvelse, stiller fartøyvernet overfor de samme utfordringene som man søkte å løse gjennom opprettelsen av fartøyvernssentrene. Dette underbygges i fartøyvernssentrenes besvarelser, der de viser til samme utfordringene og behov som fartøyvernet hadde på 1990-tallet. Manglende systematisk tilnærming til og dokumentasjon av

arbeidsprosesser er blant årsakene til at vi fremdeles står ovenfor disse utfordringene.

INNSAMLING OG TILGJENGELIGGJØRING AV VANSKELIG TILGJENGELIGE MATERIALER, VERKTØY OG UTSTYR

Den største utfordringen med denne oppgaven synes å være at den i utgangspunktet er svært omfattende og uten en utredning av innhold og avgrensning. Det totale antallet historisk riktige deler som er nødvendig for en antikvarisk restaurering av alle vernede fartøy, er det ikke mulig å samle inn i sin helhet. Planenes manglende systematisering har derfor gjort det derfor vanskelig å vurdere sentrenes måloppnåelse.

Det har aldri vært utarbeidet en oversikt over deler, materialer og verktøy som skal prioriteres av fartøyvernsentrene ved innsamling. Som følge av manglende økonomisk kapasitet og lagringskapasitet, samt manglende prioritering av arbeidsoppgaven fra både fartøyvernsentrene og RA, har de derfor prioritert innsamling og anskaffelse til bruk i konkrete, pågående restaureringsprosjekter.

Gjennom spørreundersøkelsen får vi også inntrykk av at både fartøyvernsentrenes ansvar for innsamling, lagring og tilgjengeliggjøring av deler, utstyr og materialer, samt delebanken.no, er for dårlig kjent blant de potensielle brukergruppene.

Det er ikke foretatt et arbeid for å avdekke fartøyvernets totale behov for materialer, verktøy og utstyr. Dette i seg selv er en stor, men viktig jobb, og er avgjørende for å fastsette både fartøyvernsentrenes behov for økonomiske rammer til å løse denne oppgaven, men også behov for lagerkapasitet. Det er svært lite som tyder på at behovet for prioritering av oppgaven er noe mindre i dag enn tidligere. Som følge av dette konkluderer vi med at fartøyvernsentrene har hatt lav måloppnåelse i arbeidet med å samle inn, lagre og tilgjengeliggjøre nødvendige deler, materialer og verktøy.

TILSKUDDSORDNINGEN TIL FARTØYVERNSENTRERNE

Det er ikke mulig å forestille seg at fellestjenestene ved fartøyvernsentrene, og delvis utbyggingen av driftsfasiliteter, kunne vært gjennomført uten tilskudd fra post 75. Og det er klart at fartøyvernsentrene har vært positive bidragsytere til den faglige kvaliteten og utviklinge i fartøyvernet, samt arbeidet på de vernede og fredete fartøyene. Det er likevel vanskelig å si noe om i hvilken grad, og om det er i henhold til det en kunne forvente med utgangspunkt i størrelsen på tilskuddsmidlene som er brukt. Dette skyldes delvis svært mangelfulle og vage formuleringer i tilskuddsordningens fem hovedelementer, men også svak tilskuddsforvaltning fra RAs side.

Behovet for ressurser som kreves for å følge opp tilskuddsordningen til fartøyvernsentrene i henhold til regelverket, er langt større enn RAs tilgjengelige ressurser på feltet i dag. Likevel har RA de siste årene foretatt en rekke tiltak for å sikre at tilskuddsforvaltningen, deriblant av post 75 til fartøyvernsentrene, er i henhold til kravene i økonomireglementet. Tilskuddsordningen til fartøyvernsentrene har tidligere vært evaluert én gang, i 2005. Det er 13 år siden, men RA har ikke tatt tak i punktene som ble påpekt i evalueringen i 2005.

9.3 VURDERING AV HYPOTESEN

På bakgrunn av de overordnede og konkrete funnene, samt konklusjonene, vurderer vi at hypotesen ikke stemmer.

Tabell 9.3 - Vurdering av hypotesen

Fartøyvernsentrene gjør en viktig innsats i arbeidet med å ivareta håndverk innen antikvarisk vedlikehold og istandsetting av fartøy, men arbeidet mangler systematikk og langsiktighet.

10. ANBEFALINGER

Gjennom evalueringen har vi sett behovet for et mer langsiktig og strategisk fokus, både fra fartøyvernssentrene selv, men også i vår oppfølging av dem. I dette kapittelet har vi derfor samlet forslagene til tiltak som står ført opp i bokser etter kapitlene 4-8, og som vi mener det er nødvendig å gjennomføre etter evalueringen.

Forslagene er gruppert under fire overordnede kategorier og forsøkt listet i prioritert rekkefølge.

10.1 ØKONOMIEN VED FARTØYVERNSENTRENE

Evalueringen viser at spørsmålet om finansiering og økonomi har vært sentralt siden opprettelsen av fartøyvernssentrene. De siste årene har RA foretatt store endringer for å sikre at forvaltningen av tilskudd til fartøyvernssentrene over post 75 er i henhold til kravene i økonomiregelverket. Dette fokuset må opprettholdes og gis høyere prioritet for å sikre fartøyvernssentrene ytterligere fagutvikling de kommende årene. Samtidig bør det foretas en utredning av alternative finansieringsmodeller for fellestjenestene ved fartøyvernssentrene.

På bakgrunn av dette foreslår vi følgende punkter til oppfølging:

1) Riksantikvaren (RA) må legge konkrete føringer for tilskudd til fellestjenester, og i større grad bruke tilskuddene som et virkemiddel for måloppnåelse.

Gjennom detaljerte tilskuddsbrev og tett faglig oppfølging skal RA sikre jevnere og høyere kvalitet på fartøyvernssentrenes arbeid med fellestjenestene. Klare prioriteringer i tilskuddsbrevene skal legge til rette for mer målrettet utnyttelse av tilskuddene, i forhold til fartøyvernets behov, og vil gi fartøyvernssentrene målbare mål å rapportere på. Samlet skal dette bidra til økte gevinster både for fartøyvernssentrene og det helhetlige fartøyvernet.

Dette arbeidet er igangsatt.

2) Riksantikvaren må prioritere ressurser til tettere oppfølging av tilskuddsordningen til fartøyvernssentrene.

Før 2014 var RAs oppfølging av ordningen svært mangelfull. Siden den gang er samtlige tilskuddsordninger hos RA gjennomgått i henhold til økonomireglementet, alle interne

rutiner som skal sikre at retningslinjer og regler følges er gjennomgått. Ansatte som jobber med tilskudd til fartøyvern og fartøyvernssentrene er oppdaterte og kjenner regelverket. For post 75 er søknadsskjemaer, vedtaksbrev, vedlegg og all annen korrespondanse som gjelder tilskudd gjennomgått med tanke på klart språk og gjeldende regelverk. Det er fremdeles behov for høyt fokus på og tett oppfølging av tilskuddsmidlene til fartøyvernssentrene.

3) Klima- og miljødepartementet må utrede og vurdere ulike finansieringsmodeller for fellestjenestene.

Det er nødvendig å se på ulike finansieringsmodeller for fellestjenestene, herunder vurdere om det skal skje gjennom bruk av tilskudd eller anskaffelser. Formålet skal være å se om det er andre finansieringsmodeller som kan virke mer hensiktsmessig for fartøyvernssentrenes arbeid med fellestjenester. RAs har pr. i dag ikke kompetansen til å utføre dette.

Vi foreslår at dette utredes nærmere i forbindelse med KLD sitt arbeid med statsbudsjettet.

4) Riksantikvaren må evaluere tilskuddsordningen til fartøyvernssentrene oftere.

Evaluering av tilskuddsordningen har ikke vært utført regelmessig nok til at forvaltningen har kunnet foreta nødvendige korrigeringer underveis. Det vil også i fremtiden være behov for å evaluere ordningen for å kunne gi tilstrekkelig korreksjoner og føringer for fartøyvernssentrene over post 75.

RA anbefaler at tilskuddsordningen til fartøyvernssentrene evalueres på nytt i 2023.

10.2 ORGANISERINGEN

NFFs opprinnelige forslag til organisering av fartøyvernssentrene ble ikke fulgt opp i RAs fartøyvernplaner. I evalueringen har det kommet opp flere aspekter ved fartøyvernssentrenes organisering, og arbeid med utvikling av egen organisasjon, som vi mener bør løftes. Dette handler både om kompetanse- og rekrutteringsplaner, men også om fartøyvernssentrenes samarbeid seg imellom og med RA.

På bakgrunn av dette foreslår vi følgende punkter til oppfølging:

1) RA skal fortsette å fokusere på et tettere samarbeid mellom fartøyvernssentrenes styrer og direktoratet.

Høsten 2017 arrangerte RA et felles møte med styrene ved de tre fartøyvernssentrene. Formålet var gjensidig erfaringsutveksling samt vurdering av felles prosjekter og strategi for videre utvikling. Fartøyvernssentrene er ulik i struktur og organisering, og RA ser det hensiktsmessig med en mer samordnet aktivitet styrene i mellom.

RA tar initiativ til en ny samling i 2018.

2) RA og fartøyvernssentrene må kartlegge eksisterende og nødvendig kompetanse, både håndverksmessig og akademisk, ved fartøyvernssentrene. På bakgrunn av dette utarbeide en rekrutteringsplan.

RA er ansvarlig for kartleggingen. Dette blir et viktig grunnlagsdokument for det tverr-sektorielle samarbeidet. De samme aktørene som er involvert i arbeidet med en kompetanseplan må utarbeide en plan for rekruttering.

RA starter arbeidet i 2019.

3) RA skal bestille en analyse av fartøyvernssentrenes fremtidige ressurs-behov. Analysen må foretas på bakgrunn av de øvrige utredningene under dette temaet.

Tidligere beregninger av ressursbehovet ved fartøyvernssentrene har aldri blitt besatt. De tidligere beregningene speiler hverken dagens kostnadsnivå eller behov, og må analyseres på

nytt. Delevalueringer, utredninger og analyser som foreslås i dette kapitlet vil være viktig grunnlagsdokument for en slik beregning.

4) Nordnorsk fartøyvernssenter og båtmuseum og Bredalsholmen dokk og fartøyvernssenter må utrede mulige gevinster ved konsolidering med muséer.

HFS er konsolidert med Hardanger og Voss Museum. Gjennom evalueringen har vi sett at dette gir dem faglig og økonomisk soliditet.

RA anmoder styrene ved de to øvrige fartøyvernssentrene å utrede om det vil være fordelmessig å konsolidere virksomheten med lokale/regionale museer.

10.3 FAGLIG UTVIKLING

Fartøyvernssentrene er viktige aktører i fartøyvernet, men det er behov for å videreutvikle og definere deres fremtidige rolle. På bakgrunn av dette foreslår vi følgende punkter til oppfølging:

1) RA og fartøyvernssentrene må definere dokumentasjon, formålet med dokumentasjon og dokumentasjonsbehovet ved ulike stadier/deler av et prosjekt. Arbeidet danner grunnlaget for å utvikle rapportmaler som fartøyvernssentrene skal bruke.

Arbeidet bør ses i sammenheng med tilsvarende arbeid i andre deler av kulturminnevernet, som f.eks. innen teknisk- og industrielle kulturminner.

Dette arbeidet er påbegynt i 2017 av RA i samarbeid med fartøyvernssentrene. I 2018 skal fartøyvernssentrene og RA ta i bruk og evaluere de nye malene.

2) RA tar initiativ til å etablere en arbeidsgruppe som skal vurdere og kvalitetssikre dokumentasjonsrapporter. Etter etableringen er det fartøyvernssentrene som skal lede gruppen

Det må settes ned en arbeidsgruppe, bestående av representanter fra RA, fartøyvernssentrene og andre aktuelle aktører, både faglige og frivillige. Formålet med gruppen vil være å sikre kvaliteten på dokumentasjonsrapportene som et grunnlag for å utarbeide et system for

kvalitetssikring som både de som utarbeider (fartøyvernssenter, andre verft og båtbyggerier) og godkjenner (forvaltningen) rapportene kan benytte.

RA tar initiativ til oppstart i 2019.

3) **Fartøyvernssentrene og forvaltningen må i fellesskap utarbeide en database for å ivareta kompetansen som fartøyvernssentrene samler inn og opparbeider. Database skiller seg fra kulturminnedatabasen Askeladden ved at den ikke sorterer informasjonen på objekter**

Fartøyvernet mangler et system for å ivareta kompetansen som fartøyvernssentrene samler inn og opparbeider. Dette er viktig for å sikre langsiktigheten i det daglige arbeidet ved fartøyvernssentrene. Dette må ses opp imot arbeidet med å kvalitetssikre dokumentasjonen, opplæring og rekruttering. Dette er de viktigste faktorene for å ivareta fartøyvernkompetanse på lang sikt.

4) **Hardanger fartøyvernssenter skal identifiserer håndverksfag innen fartøyvernet der det er behov for å gjøre nærmere undersøkelser for å sikre teknikkene**

HFS har i 2018 fått i oppgave å gjennomføre et forprosjekt som har som formål å utarbeide en plan over teknikker og tradisjoner innen fartøyvernet der det er behov for å gjøre nærmere undersøkelser for å sikre teknikkene.

Forprosjektet leveres i 2018.

5) **RA tar initiativ til å utarbeide prosedyrer for dokumentasjon av håndverk**

Dette har vært en av de viktigste oppgavene til fartøyvernssentrene siden opprettelsen, men det mangler fremdeles prosedyrer og systemer for gjennomføring og ivaretagelse av håndverk på lang sikt. En prosedyre for dokumentasjon av håndverk og teknikker vil være viktig for å sikre det faglige nivået på utførelsen, og den langsiktige ivaretagelsen av håndverkskompetansen i fartøyvernet.

RA tar initiativ til et møte med NHI og FF som en oppfølging av pkt. 4 og som en del av det tversektorielle samarbeidet.

6) **RA, i samarbeid med fartøyvernssentrene, skal utarbeide mal og instruks for sikring av håndverkskompetanse. Dette må skje etter at punkt 4 og 5 under samme tema er gjennomført**

Dette må defineres nærmere etter at følgende andre utredninger er gjennomført:

- Identifisere håndverksfag innen fartøyvernet der det er behov for å gjøre nærmere undersøkelse for å sikre teknikkene
- Utarbeide prosedyrer for dokumentasjon av håndverk

7) **Fartøyvernssentrene må utarbeide en plan for hvordan de skal sikre vernefaglig kompetanse i alle relevante funksjoner ved fartøyvernssentrene.**

Vernefaglig kompetanse må integreres i det ordinære verftsarbeidet ved fartøyvernssentrene. Formålet er å sikre at fartøyvernssentrene bidrar til opplæring av restaureringshåndverkere, ikke bare tradisjonelle håndverkere.

Dette blir en av oppgavene til fartøyvernssentrene i 2019.

8) **RA bestiller en kost-/nytteanalyse av fartøyvernssentrenes arbeid med innsamling og tilgjengeliggjøring av vanskelig tilgjengelige materialer, verktøy og utstyr.**

Analysen må se på fartøyenes, fartøyvernssentrenes og forvaltningens ressursbruk opp mot faktisk nytte. Det er viktig at analysen tar hensyn til at oppgaven er tredelt. Oppgaven bør settes ut til ekstern konsulent.

For å kunne avgrense oppdraget, og vite at en ressursbruk står i «rimelig størrelse» i forhold til andre fellestjenesteoppgaver, bør en slik utredning blant annet ta stilling til:

- Hvilke typer deler, utstyr, materialer, verktøy og annet relevant utstyr det er behov for i verneflåten.
- Hvilke det er viktigst å prioritere
- Det må videre spesifiseres hvor aktivt og systematisk fartøyvernssentrene skal gå til verks i arbeidet med innsamling av deler, utstyr og materialer.
- Kapasitet, omfang og kostnader til lagre må også diskuteres.
- Metoder for formidling
- Innsamling av gjenstander til annet en gjenbruk. Eksempelvis som referanseobjekt eller til dokumentasjon av utførelse.

På bakgrunn av dette vil følgende bli avgjørende for oppgaven videre, etter evalueringen:

- Behovet (behovsanalyse)
 - a) Kartlegge omfanget
 - b) Gjenstander og gjenstandskategorier
- Mandat (styringsdokument)
 - a) Rammer som beskriver type materialer, verktøy og utstyr
 - b) Rammer for hvordan fartøyvernssentrene skal jobbe med anskaffelse og tilgjengeliggjøring

Dette er aspekter det er viktig å belyse før det gis tilskudd til videre arbeid med fellestjenesteoppgaven. Det vil være vanskelig å rettfærdiggjøre en prioritering av dette før behovet er tilstrekkelig kartlagt.

Spilles inn til statsbudsjettet 2019.

- 9) Foreta en kost-/nytteanalyse av fartøyvernssentrene formidlingstjeneste delebanken- .no**
Spørreundersøkelsen viser at for få kjenner til delebanken.no. I kombinasjon med at en alt for stor andel av delene ikke er katalogisert og søkbare, innebærer det at RA vurderer tjenestens nytteverdi som lav. Kost-/nytteanalysen i pkt. 8 vil være med å danne grunnlag for analysen i dette punktet.

Det er viktig å undersøke hvordan www.delebanken.no best mulig kan etterkomme fartøyvernets behov.

Fartøyvernssentrene fikk i 2017 i oppgave å redegjøre for respons kontra uttelling, samt opplevd behov for tjenesten med tilgjengeliggjøring av deler for andre enn fartøyvernssentrene selv. Dette har foreløpig ikke fartøyvernssentrene levert på.

- 10) Lagring og tilgjengeliggjøring av innsamlet informasjon på det enkelte fartøyet skal gjøres i Askeladden. Forvaltningen og fartøyvernssentrene er ansvarlig for fortløpende å legge inn ny informasjon**

Kulturminneforvaltningens database for kulturminner (Askeladden) må oppdateres med datagrunnlag for å dekke fartøyvernets behov. Det er et behov for at all tidligere innsamlet og produsert informasjon om enkeltobjekter legges inn i Askeladden.

Dette følges fortløpende opp av RA i arbeidet med Askeladden og fartøyvernet generelt.

10.4 SAMARBEID MED ANDRE AKTØRER

Det har hele tiden vært et ønske om og behov for å øke fartøyvernets samarbeid med forsknings- og utdanningsinstitusjoner. Dette kommer tydelig fram i evalueringen, og et slikt samarbeid er trolig avgjørende for å løfte fartøyvernet som fagfelt.

For å øke fokuset på samarbeid mellom aktørene i fartøyvernet, foreslår vi følgende punkt:

- 1) RA initierer et tversektorielt samarbeid på departementsnivå for å løfte fartøyvernet som fagfelt. RA skal også være pådriver for at akademiske instanser, offentlige sektorer og andre fagmiljø i større grad kan være faglige bidragsytere i fartøyvernet.**
Fartøyvernet som fagfelt må løftes. RA skal være pådriver for at akademiske instanser, offentlige sektorer og andre fagmiljø i større grad kan være faglige bidragsytere i fartøyvernet. RA tar initiativ til felles møter med KLD, KUD, FF og Kunnskaps-

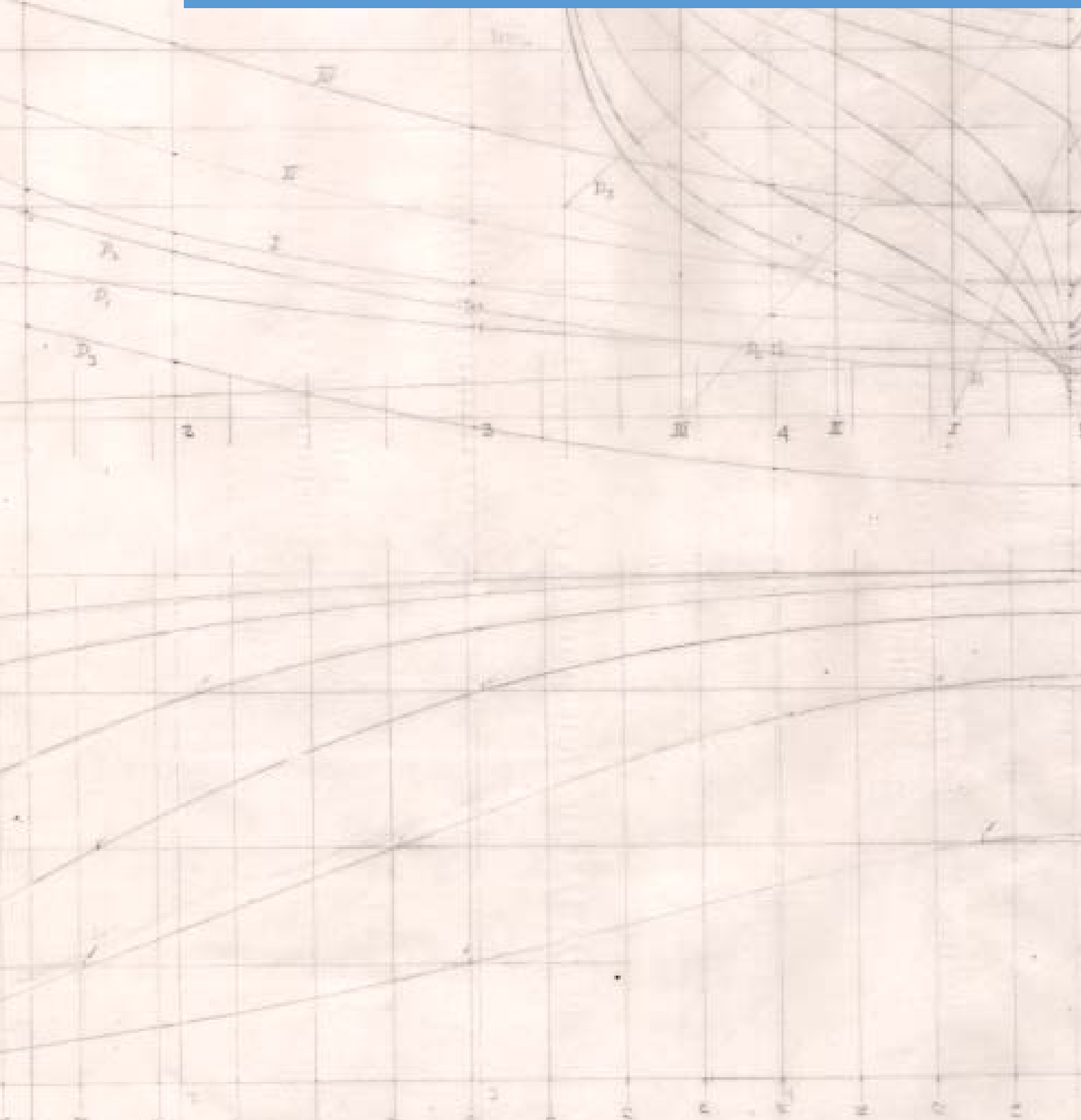
departementet for å drøfte mulige tversektorielle tiltak som sikrer fagnivået i fartøyvernet på lang sikt. Et slikt samarbeid vil ha stor betydning for en rekke andre av de foreslåtte tiltakene.

2) RA og fartøyvernsentrene skal arbeide for at fartøyvern kommer inn i relevante utdanningsløp

Evalueringen har avdekket mangler i kompetansen ved fartøyvernsentrene. Dette gjør at de ikke klarer å fylle rollen sin i fartøyvernet og i arbeidet med å sikre håndverket i et langsiktig perspektiv. Det finnes i dag ingen fagmiljø, ut over RA, som fungerer som korrektiv for fartøyvernsentrene. Fartøyvernet som tematikk må derfor løftes inn i relevante høyere utdanninger. Det er behov for en

tilsvarende ordning for fartøyvernet som bygningsvernet har med etterutdanning for håndverkere, ved f.eks. fagskolen på Gjøvik. Dette vil være et viktig tema ved de tversektorielle møtene.

REFERANSER, VEDLEGG OG ORDFORKLARINGER



11. REFERANSER

- Arisholm, T., Hestmanner, M., Kristiansen, Å., & Rasmussen, T. (2008). *Kravellbygging i Norge. Historie, teknikk, utvikling*. Norheimsund/Oslo: Hardanger fartøyvernssenter; Norsk Sjøfartsmuseum.
- BDF. (2007). *Bygging av luftehette for skip. Sikring og etablering av håndverks- og tradisjonskunnskap om tynnplatteteknikk*. Kristiansand: Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernsen.
- Berge, G. (2004). *Uryddige individualister i flokk. Forbundet KYSTEN gjennom 25 år*. Oslo: Forbundet KYSTEN.
- Bohlmann, J. (2009, Desember). Lystbåtseil i egyptisk bomull. *Fartøyvern*(13), ss. 39-45.
- De nasjonale forskningsetiske komiteene. (2010). *Veiledning for forskningsetisk og vitenskapelig vurdering av kvalitative forskningsprosjekt innen medisin og helsefag*. Oslo: De nasjonale forskningsetiske komiteene.
- Det Kongelige Finansdepartement. (2003, med endringer senest 5. november 2015). *Reglement for økonomistyring i staten*.
- Det kongelige klima- og miljødepartement. (2016). *Prop. 1 S (2016-2017)*.
- Det kongelige klima- og miljøverndepartement. (2017). *Prop. 1 S (2017-2018)*.
- Det kongelige miljøverndepartement. (2003). *St. prp. nr. 1 (2003-2004)*.
- Det kongelige miljøverndepartement. (2004). *St. prp. nr. 1 (2004-2005)*.
- Det kongelige miljøverndepartement. (2005). *St. prp. nr. 1 (2005-2006)*.
- Det Kongelige miljøverndepartement. (2008). *St. prp. nr. 1 (2008-2009)*.
- Det kongelige miljøverndepartement. (2013). *Prop. 1 S (2013-2014)*.
- Det kongelige miljøverndepartement. (2013). *Prop. 1 S (2013-2014)*.
- Direktoratet for forvaltning og IKT. (2018, februar). *Prosjektveiviseren - En felles prosjektmodell for offentlig sektor (versjon 3.1)*. Hentet fra Prosjektveiviseren: www.prosjektveiviseren.no
- Direktoratet for økonomistyring. (2012). *Sjekkliste for utvalgte prosesser i tilskuddsforvaltningen (2. opplag, revidert)*.
- Ekstrand, E. (2009). *SPØRREUNDERSØKELSER - dilemma og utfordringer*. Oppegård.
- Finans- og tolldepartementet. (1995). *St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 9 (1994-1995) For budsjetterminen 1995. Saldering av statsbudsjettet medregnet foketrygden 1995*. Oslo: Finans- og tolldepartementet.
- Finansdepartementet. (2005). *Veileder til gjennomføring av evalueringer*. Finansdepartementet.
- Godal, J. B. (1991). *Landsplan for vern av kystkultur*. Oslo: Forbundet Kysten.
- Grønmo, S. (2004). *Samfunnsvitenskapelige metoder*. Fagbokforlaget.
- Gøthesen, G. (1994). *Fartøyvernssentere i Norge. Forslag til lokalisering, funksjoner og organisering*. Oslo: Norsk Forening for Fartøyvern.
- Hardanger Fartøyvernssenter. (2005). *Rapport fra seminar om dokumentasjon 2003*. Norheimsund: Hardanger Fartøyvernssenter.
- Hertzberg, A., & Kristiansen, Å. (2001, juni). Barking, smøring og talging av segl. *Fartøyvern*(5), ss. 33-35.

- Hesthammar, M., & Kristiansen, Å. (2009). *S/J GjØa. Rapport etter synfaring*. Norheimsund: Hardanger Fartøyvernssenter.
- Hesthammer, M. (2003, Juni). Gaffelvariasjoner. *Fartøyvern*(7), ss. 34-39.
- Hesthammer, M., & Furre, G. (2002, Juni). Skifting av bøygde spant. *Fartøyvern*(6), ss. 49-51.
- Hoflandsdal, I., Djønne, Ø., & Kristiansen, Å. (2016). *Holvikejekta. Tilstand og konservering. Februar 2016*. Norheimsund: Hardanger Fartøyvernssenter.
- Hvalbåtutvalget. (1982 (?)). *Bevaringsverdige hvalbåter. Hvalbåttutredningen, del 2*. Sandefjord: Fylkeskultursjefen i Vestfold og Hvalfangstmuseet.
- Hvalbåtutvalget. (1982). *Bevaringsverdige hvalbåter. Hvalbåttutredningen, del 1*. Sandefjord: Fylkeskultursjefen i Vestfold og Hvalfangstmuseet.
- Hvalbåtutvalget. (1982). *Bevaringsverdige hvalbåter. Hvalbåttutredningen, del 2*. Sandefjord: Fylkeskultursjefen i Vestfold og Hvalfangstmuseet.
- Hvalbåttutvalget. (1982 (?)). *Bevaringsverdige hvalbåter. Hvalbåttutredningen, del 1*. Sandefjord: Fylkeskultursjefen i Vestfold og Hvalfangstmuseet.
- Hvalbåttutvalget. (1982). *Bevaringsverdige hvalbåter. Hvalbåttutredningen, del 1*. Sandefjord: Fylkeskultursjefen i Vestfold og Hvalfangstmuseet.
- Høgeli, I., Larsen, T., Nerdal, B., TelstØ, S., & SØghus, S. V. (2006). *StØlarbeid ved restaurering av verneverdige skip. Utskifting av hudplate*. Kristiansand: Bredalsholmen dokk og fartøyvernssenter.
- Johansen, N. M. (2013, Desember). Skrogforlenging. *Fartøyvern*(17), ss. 53-59.
- KaarbØ, T. (1993). Fartøyvernssentra og sikring av hØndverksferdigheter. I *Fartøyvernet i Norge. Rapport fra seminar 21.-23. oktober 1992, FlorØ* (ss. 145-152). Oslo: Norges ForskningsrØd.
- Klima- og miljØdepartementet. (1999). *St. prp. nr. 1 (1999-2000) for budsjetterminen 2000*.
- Klima- og miljØdepartementet. (2006). *St. prp. nr. 1 (2006-2007)*.
- Klima- og miljØdepartementet. (2016, april 22). VedrØrende oppdrag i Ørets tildelingsbrev - Evaluering av fartøyvernssentrene. Oslo.
- Kristiansen, Å. (2002, Juni). Tillaging av fundamentboltar ved Halleraker mek. verkstad. *Fartøyvern*(6), ss. 14-15.
- Kristiansen, Å. (2002). *Tillaging av fundamentsbolter ved Halleraker mek. verksted*. Norheimsund: Hardanger fartøyvernssenter.
- Kristiansen, Å. (2003, Juni). Oma-metoden. Bygging av svØydde spant ved Oma Baatbyggeri. *Fartøyvern*(7).
- Kristiansen, Å. (2005). *Rapport fra seminar om dokumentasjon 2003. Rapport nr. 3-2005*. Norheimsund: Hardanger Fartøyvernssenter.
- Kristiansen, Å., & SletsjØe, G. (2003, Juni). NØr masteemnet er for kort. *Fartøyvern*(7), ss. 30-33.
- Langstrand, J.-E. W., & Grindstein, R. (2009). *Tradisjonell settherding av stØlkomponenter*. Grattangen: Nordnorsk fartøyvernssenter og bØtmuseum.
- Lehembre, S. (2008, Desember). Smiing av innvendige blokkbeslag. (12), ss. 43-45.

- Lehembre, S., & Bjerke, A. (2008). *Essesveising av riggbeslag. Forsøk med essesveis. Hardanger fartøyvernssenter Rapport nr. 1-2008*. Norheimsund: Hardanger fartøyvernssenter.
- Lehembre, S., & Bjørn, L. (2014, Desember). Smiing av kauser. *Fartøyvern*(14), ss. 37-39.
- Miljøverndepartementet. (1984). *Oversikt over behov for midler innenfor fartøyvernet*. Oslo: Miljøverndepartementet.
- Miljøverndepartementet. (1992). *Handlingsplan for kulturminneforvaltning. Innstilling fra et uvalg oppnevnt av miljøverndepartementet 7. september 1990, avgitt 5. februar 1992*. Oslo: Miljøverndepartementet.
- Mæhl, K. (2005, Desember). Blokker til galeasen Svanhild. *Fartøyvern*(9).
- Mæhl, K. (2014). *Jekta Anna Karoline. Forslag til bevaring og restaurering*. Norheimsund: Hardanger Fartøyvernssenter.
- Mæhl, K., & Hoflandsdal, I. (2007). *M/S Aarvak. Befaring og forslag til restaurering/bevaring samt kostnadsoverslag*. Norheimsund: Hardanger Fartøyvernssenter.
- NFF. (1993). *Problemnotat om fartøyvern*. Oslo: Norsk Forening for Fartøyvern.
- NFF. (1994). *Fartøyvernssentere i Norge. Forslag til lokalisering, funksjoner og organisering*. Oslo: Norsk Forening for Fartøyvern.
- NFF. (1995). *10-Årsberetning juni 1985-juni 1995*. Oslo: Norsk Forening for Fartøyvern.
- Norsk kulturråd. (1979). *Bevaring og bruk av gamle fartøy*. Oslo: Norsk kulturråd.
- Norsk Sjøfartsmuseum. (2001). *Nasjonal vernsplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner. Underlagsrapport om ferjer*. Oslo: Vegdirektoratet.
- Norsk Sjøfartsmuseum. (2001). *Nasjonal vernsplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner. Underlagsrapport om ferjer, del 2*. Oslo: vegdirektoratet.
- Rasmussen, T. (1994). *D/S Stord 1. Historisk dokumentasjon*. Norheimsund: Hardanger Fartøyvernssenter.
- Rasmussen, T. (1997). *"Skibet arbeidet voldsomt i sjøen..." En historisk-teknisk dokumentasjon av lastedampskipet Hestmanden*. Norheimsund: Hardanger Fartøyvernssenter.
- Rasmussen, T. (2000). *Skisse til retningslinjer for antikvarisk arbeid ved fartøyvernssentrene*. Århus: Fartøyvernssentrene Fellesråd.
- Riksantikvaren. (1996). *Femårs handlingsplan for fartøyvernet (1996-2000)*. Oslo: Riksantikvaren.
- Riksantikvaren. (1998). *Femårs handlingsplan for fartøyvernet (1996-2000) Revisjon/Rullering 1998*.
- Riksantikvaren. (1999). *Fartøyvernssentre og bruk av tilskudd fra Riksantikvaren - Status og videre utvikling*. Oslo: Riksantikvaren.
- Riksantikvaren. (2002). *Riksantikvarens handlingsplan for fartøyvern 2002-2006*. Oslo: Riksantikvaren.
- Riksantikvaren. (2010). *Nasjonal verneplan for fartøy 2010-2017*. Oslo: Riksantikvaren.
- Riksantikvaren. (2012). *Fredning av passasjerskipsflåten. Underlag for vurdering av fartøy*. Oslo: Riksantikvaren.
- Riksantikvaren. (2017). *Rapport RA 2020*. Oslo: Riksantikvaren.

Riksrevisjonen. (2015). *Riksrevisjonene rapport om den årlige revisjon og kontroll for budsjettåret 2014 - Dokument 1 (2015-2016)*. Bergen: Fagbokforlaget AS.

Rust, M. (2002). *Galeas Svanhild. Boring av hol for propellgjennomføringer. hardanger fartøyvernssenter Rapport nr. 5-2002*. Norheimsund: Hardanger fartøyvernssenter.

Senter for statlig økonomistyring. (2007). *Evaluering av statlige tilskuddsordninger (veileder)*.

Statskonsult. (2005). *Tilskudd til Kulturminnevern - Evaluering av tre tilskuddsordninger under kapittel 1429 Riksantikvaren*. Oslo: Statskonsult.

Sørensen, B., Wrånes, E., & Olsen, T. (2007). *Marna Motor A/S. En kulturhistorisk dokumentasjon av Mandals tradisjonsrike båtmotorfabrikk*. Kristiansand: Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernssenter.

Tjora, A. (2010). *Kvalitative forskningsmetoder i praksis*. Gyldendal akademisk.

Undredal, I. (2014, Desember). På banen. Hvalross på repperbanen. *Fartøyvern*(17), ss. 28-32.

Wrånes, E., & Aas, J. H. (2007). *Bygging av lufthette for skip. Sikring og etablering av håndverks- og tradisjonskunnskap om tynnplateteknikker*. Kristiansand: Bredalshilmen dokk og fartøyvernssenter.

12. VEDLEGG

Tabell 12.1 - Vedlegg

Nr.	Beskrivelse
12-1	Spørreundersøkelsene (spørsmålene)
12-2	Tilskuddshistorikk til fartøyvernssentrene
12-3	Tabell for evaluering av tilskuddsordninger.
12-4	Påstander til hypotesen

13. ORDFORKLARINGER

Tabell 13.1 - Ordforklaringer

Begrep	Forklaring
Addisjonalitet	Det foreligger addisjonalitet i tilfeller der et høyere aktivitetsnivå eller en tilleggproduksjon kan tilskrives en gitt (tilskuddsfinansiert) ressursøkning eller et annet tiltak.
Antikvarisk kompetanse	Kompetanse refererer i dagligspråk til kvalifikasjon, «dyktighet til noe», «å kunne noe» eller «å være i stand til». Antikvarisk kompetanse er kunnskapen knyttet til å tilfredsstillende kunne gjennomføre punktene under «8. Antikvariske prinsipp». Antikvarisk kompetanse er kunnskapen om et objekt, hvordan det ble til og hvordan man kan benytte samme prosesser til å bevare objektet slik det i utgangspunktet var skapt.
Antikvarisk prinsipp	Et prinsipp hvor man gjennom restaurering og vedlikehold tar vare på mest mulig av det opprinnelige og gamle.
Autentisitet	Autentisitet brukes om et objekts grad av ekthet og/eller opprinnelighet. Autentisitet må alltid sees i forhold til noe, for eksempel tidsperiode, stilart, materialbruk eller byggemåte.
Fartøy	Fartøy brukes om en dekket, ofte større båt, i motsetning til små åpne båter
Fartøyvern	Fartøyvern brukes i Norge synonymt med bevaring av dekkede fartøy i flytende stand.

Fellestjenester	Fellestjenester er oppgaver pålagt de tre nasjonale fartøyvernsentrene for å sikre handverksutvikling og at håndverket innen vedlikehold og istandsetting av fartøy bevares i et langsiktig perspektiv. Fellestjenestene er finansiert av staten gjennom tilskudd fra statsbudsjettet kapittel 1429 post 75.
Forvaltning	Tilskuddsforvaltningen betegner driftsregimet for tilskuddsordningen, herunder hvordan tilskuddsmidlene tildeles og følges opp. Det administrative organet med operativt ansvar for ordningen (tilskuddsforvalter) har som oppgave å ivareta målet for tilskuddsordningen og stå for gjennomføringen av ordningen.
Fredet skip	Fredet skip er i tillegg til å nyte de samme rettigheter som de vernede skipene, fredet i henhold til Kulturminneloven.
Håndverksfag	Håndverk betyr i de fleste tilfelle at kunnskaper om materialer og produkter kombineres med praktiske ferdigheter, og at resultatet er et fysisk produkt. Ferdighetene kan dreie seg om et komplett håndverksfag eller et mer begrenset område, en håndverksteknikk. Fag og teknikker innen håndverk klassifiseres helst ved materialet som bearbeides, og/eller av produktet som skapes. Materialene kan være tre, leire, glass, tekstiler eller metall, og produktene kan for eksempel være klær, bygninger, båter, skip eller kjøretøyer.
Håndverkskompetanse	Akkumulert kompetanse til å utøve handverksfag og teknikker.
Håndverksteknikk	En spesifikk utførelse innen et håndverksfag som er et resultat av tilgjengelig verktøy og oppgaven som skal utføres.
Håndverkstradisjon	En tradisjon i utførelse av et håndverk som er videreformidlet fra generasjon til generasjon innen utøvende fagfelt.
Prosessuell autentisitet	Prosessuell autentisitet omhandler håndverket og hvor tro det er mot den opprinnelige utførelsen av det.
Samfunnseffekt	Samfunnseffekter angår hvordan tilstander/strukturer i samfunnet endres som følge av tiltaket/tilskuddet. De sentrale samfunnseffekter er de som er tilsiktet, gitt formålet med tiltaket. Samfunnseffekter er oftest mer indirekte enn brukereffektene, og det kan ta lang tid fra et tiltak er satt i verk til samfunnseffektene blir synlige. Et eksempel på forskjell mellom brukereffekt og samfunnseffekt kan være som følger: En person som blir sysselsatt gjennom et opplæringstiltak, er en brukereffekt, mens denne personens bidrag (i større grad enn som arbeidsløs/ufør) til verdiskapning og skatteinngang og til reduksjon i offentlige utgifter, er en samfunnseffekt
SAVOS	SAVOS står for «Samarbeidsområdet for Vest- og Sørlandet» som var et samarbeidsorgan for de seks fylkeskommunene langs Vest- og Sørlandet.
Utforming	Med utformingen av en tilskuddsordning menes et samlet sett av elementer som inngår i tilskuddsordningen, og sammenhengene mellom disse elementene. De viktigste elementene som inngår i utformingen, er den totale tilskuddsrammen, mål og målgruppe for ordningen, kriteriene for måloppnåelse, kunngjøringsregimet, tildelingskriteriene, eventuelle beregningsregler for tildelt beløp samt rapporterings- og kontrollregimet.
Verftstradisjon	Håndverksmessig variasjon i utførelsen av håndverk og teknikker ved et spesifikt verft. En tradisjon (fra latin «tradere», «overføre») er en sosial praksis, en forestilling, en institusjon eller et produkt som overføres over flere ledd (for eksempel fra generasjon til generasjon), i et samfunn eller i en gruppe. Tradisjonens oppgave er å binde sammen det gamle og det nye for å skape en historisk kontinuitet for en gruppe eller samfunnsmedlemmene. Innholdet i tradisjonen er ofte knyttet til kulturelle elementer som en mener er spesielt verdifulle fordi de utgjør en vesentlig del av et samfunns eller en gruppes sosiale arv
Vernede og fredede skip	Vernede og fredede skip er en gruppe fartøy som er underlagt antikvariske forpliktelser som et resultat av en bindende avtale mellom fartøyeier og Riksantikvaren.
Vernet skip	Vernet skip er en egen fartøykategori i Sjøfartsdirektoratets regelverk. I denne sammenhengen er det kun Riksantikvaren som kan innvilge et fartøy status som vernet.



VEDLEGG



Spørreundersøkelsene

Vedlegg til Riksantikvarens evaluering av fartøyvernsetrene med spørsmålene stilt i spørreundersøkelsene.

Mottakergruppe	Antall sendt	Antall mottatt	Svarprosent
Lærlinger	9	3	33,3
SAVOS- og vertsfylker	9	6	66,7
Fartøyeiere	170	76	44,7
Verft og båtbyggerier	18	8	44,4
Fartøyvernsetrene	3	3	100

Notat:

Opprinnelig svarfrist var satt til 3. juli 2017 klokken 12:00. Grunnet noe lav svarprosent ble fristen utvidet til 21. juli klokken 15:00. Etter utsatt frist økte svardeltagelsen med ett fylke, to fartøyvernsetre og sytten fartøyeiere.

Innholdsfortegnelse

Lærlingene	3
SAVOS- og vertsfylker	4
Fartøyeiere	5
Verft og båtbyggerier	6
Fartøyvernssentrene	7

Lærlingene

Nr.	Spørsmål
1	Ved hvilket fartøyvernssenter hadde du læretiden din?
2	Hvordan fikk du vite om fartøyvernssenteret som et sted for å gjennomføre læretiden?
3	Hvorfor valgte du å gjennomføre læretiden ved et fartøyvernssenter?
4	På hvilken måte var opplæringen ved fartøyvernssenteret forankret i en opplæringsplan eller studieløp?
5	Hva jobber du med i dag?
6	Dersom du jobber ved et annet verft eller båtbyggeri, hvordan bruker de din erfaring fra fartøyvernssenteret?
7	I hvilken grad ble du fulgt opp av faglært personell ved fartøyvernssenteret?
8	Hvilke eldre håndverksfag fikk du opplæring i?
9	Hvordan opplevde du kvaliteten på opplæringen?
10	Hva mener du er fartøyvernssentrenes største utfordring i arbeidet med å sikre kontinuitet i eldre håndverksfag?
11	Hva mener du er viktig for å rekruttere og beholde arbeidskraft?
12	Hvordan kan fartøyvernssentrene blir bedre til å formidle kunnskap innen fartøyvern?
13	Hvordan blir fartøyvernssentrenes egen dokumentasjon brukt i opplæringen?
14	Hva er din erfaring fra tiden som lærling ved fartøyvernssenteret?
15	Hva lærte du om dokumentasjon som lærling ved et fartøyvernssenter?
16	Er innholdet i rapportene fra fartøyvernssentrene annerledes sammenlignet med andre verft og båtbyggerier? Hvis ja, på hvilken måte?
17	Deltok du i arbeid hos andre verft og båtbyggerier gjennom læretiden hos fartøyvernssenteret?
18	Eventuelt annet dere har på hjertet som ikke dekkes av spørsmålene i denne undersøkelsen?
19	Hvordan vil du beskrive fartøyvernssentrenes rolle i fartøyvernet?

SAVOS- og vertsfylker

Nr.	Spørsmål
1	Velg fylkeskommunen du jobber i:
2	Hvordan vil dere beskrive fartøyvernssentrenes rolle i fartøyvernet?
3	Hvordan mener dere at samfunnet får mest fartøyvern for tilskuddsmidlene til fartøyvernssentrene?
4	Hvordan benytter dere fartøyvernssentrene som ressurs i forvaltningen av fartøyvernet?
5	Hva slags dialog har dere med fartøyvernssentrene om vernefaglige spørsmål? Gi gjerne eksempler.
6	Samarbeider fylkeskommunen med fartøyvernssentrene innenfor andre sektorer enn kulturminnevern?
7	Hva opplever dere som fartøyvernssentrenes styrker og svakheter innenfor kulturminnevernet?
8	Hvordan kan fartøyvernssentrene bli bedre til å formidle kunnskap innen fartøyvern?
9	Hvilke faktorer opplever dere som relevante for fartøyvernssentrene ved rekruttering, og for å beholde arbeidskraft?
10	Hva mener dere er fartøyvernssentrenes største utfordring i å sikre kontinuitet i eldre håndverksfag?
11	Får dere tilsendt dokumentasjon utarbeidet av fartøyvernssentrene?
12	I hvilke sammenhenger bruker dere de ulike rapportene fra fartøyvernssentrene?
13	Hva mener dere er forskjellen på dokumentasjon fra fartøyvernssentrene sammenlignet med den som utføres ved andre verft og båtbyggerier?
14	Opplever dere dokumentasjonen fra fartøyvernssentrene som egnet til fagutvikling i fylkeskommunen?
15	I hvilke sammenhenger har dere kontakt med andre verft enn fartøyvernssentrene?
16	Eventuelt annet dere har på hjertet som ikke dekkes av spørsmålene i denne undersøkelsen?

Fartøyeiere

Nr.	Spørsmål
1	Fylke:
2	Kommune:
3	Hvordan vil du beskrive fartøyvernssentrene's rolle i fartøyvernet?
4	I hvilke sammenhenger tar dere kontakt med fartøyvernssentrene?
5	Hvilke av fartøyvernssentrene's tjenester bruker dere, og får dere hjelpen dere ber om?
6	Hvilke tjenester ønsker dere at fartøyvernssentrene skal kunne tilby?
7	Er det kompetanse dere savner hos fartøyvernssentrene i dag?
8	Hva slags kompetanse mener dere fartøyvernssentrene trenger for å kunne utføre arbeid på deres fartøy?
9	Hva slags dialog har dere med fartøyvernssentrene om vernefaglige spørsmål på eget fartøy?
10	Opplever dere fartøyvernssentrene som en garantist for at arbeid blir utført antikvarisk og håndverksmessig riktig?
11	I hvilke sammenhenger tar dere kontakt med andre verft og båtbyggerier?
12	Stiller dere krav til kompetansen til utførende håndverkere ved fartøyvernssentrene og andre verft og båtbyggerier?
13	Hvordan opplever dere kunnskapsnivået innen eldre håndverksfag hos fartøyvernssentrene i forhold til andre verft og båtbyggerier?
14	I hvilke sammenhenger bruker dere rapporter og dokumentasjon fra fartøyvernssentrene og hva får dere ut av disse?
15	Hvordan er kvaliteten på rapportene fra fartøyvernssentrene når det gjelder oppsett, innhold og språk?
16	Gir dere fartøyvernssentrene tilbakemelding på rapporter og dokumentasjon dere mottar?
17	Er innholdet i rapportene fra fartøyvernssentrene annerledes enn i dem dere mottar fra andre verft og båtbyggerier? Gi gjerne eksempler.
18	Har dere erfaring med at fartøyvernssentrene utfører dokumentasjon og forskning på deres fartøy når det ligger hos andre verft eller båtbyggerier? Gi gjerne eksempler.
19	Hvordan mener dere fartøyvernssentrene kan bli bedre til å formidle kunnskap innen fartøyvern?
20	Hvordan opplever dere tilgangen på spesialutstyr og vanskelig tilgjengelig materiell hos fartøyvernssentrene sammenlignet med andre verft og båtbyggerier?
21	Hvilke erfaringer har dere med bruk av delebanken.no?
22	Har dere brukt fartøyvernssentrene for å skaffe spesialutstyr og vanskelig tilgjengelig materiell for arbeid på deres fartøy? Utdyp og gi gjerne eksempler.
23	Eventuelt annet dere har på hjertet som ikke dekkes av spørsmålene i denne undersøkelsen?

Verft og båtbyggerier

Nr.	Spørsmål
1	Fylke:
2	Kommune:
3	Hvor godt kjent er dere med de tre nasjonale fartøyvernssentrene og deres funksjon, kompetanse og tjenester?
4	Hva opplever dere som formålet med de tre nasjonale fartøyvernssentrene?
5	Har dere søkt informasjon eller bistand fra fartøyvernssentrene i forbindelse med konkrete oppdrag? Utdyp gjerne.
6	Når hadde dere sist kontakt med et fartøyvernssenter og hvorfor?
7	Har dere vært i kontakt med noen av de tre nasjonale fartøyvernssentrene for å dra nytte av deres kunnskap? Utdyp gjerne.
8	Hvis "ja" på forrige spørsmål, hvordan opplevde dere kontakten?
9	Hvordan kan fartøyvernssentrene bli bedre til å formidle kunnskap innen fartøyvern?
10	Hvordan kan dere få større nytte av fartøyvernssentrenes kompetanse og tjenester?
11	Hvilke erfaringer har dere med fartøyvernssentre som utfører dokumentasjon og/eller arbeid på fartøy ved deres verft?
12	Hva slags kjennskap har dere til de ulike rapportene som fartøyvernssentrene utarbeider? Gi gjerne eksempler.
13	Har dere brukt rapporter fra fartøyvernssentrene i arbeid på vernede eller fredede fartøy? Utdyp og gi gjerne eksempler.
14	Hva slags dokumentasjon utarbeider dere ved ordinære oppdrag? Gi gjerne eksempler.
15	Skiller dokumentasjonen dere utarbeider på vernede og fredede fartøy seg fra den dere utfører på ordinære oppdrag? Gi gjerne eksempler.
16	Hva mener dere er forskjellen på dokumentasjonen dere og fartøyvernssentrene utfører?
17	Har dere brukt fartøyvernssentrene for å skaffe spesialutstyr og vanskelig tilgjengelig materiell for arbeid på vernede fartøy? Utdyp og gi gjerne eksempler.
18	Hvilke erfaringer har dere med bruk av delebanken.no ?
19	Har dere rekruttert ansatte med erfaring fra et fartøyvernssenter?
20	Hvis "ja" på forrige spørsmål, hvordan bidrar disse til kunnskapsheving av eldre håndverksfag i deres bedrift og hvordan?
21	Hvordan bidrar de tre fartøyvernssentrene til kunnskapsheving innen eldre håndverksfag hos dere i dag?
22	Hvordan kan de tre fartøyvernssentrene bidra til at eldre håndverksfag ivaretas hos dere i fremtiden?
23	Hvilken del av fartøyvernssentrenes kunnskap kommer dere til gode og hvordan?
24	Hvordan kan fartøyvernssentrene være en god ressurs for dere?
25	Hvordan er tilgangen på faglært* personell? Utdyp gjerne.
26	Hvilke faktorer opplever dere som relevante ved rekruttering og for å beholde arbeidskraft?
27	Får dere søkere med vernefaglig kompetanse når dere utlyser ledige stillinger?
28	Redegjør for prosessen rundt besvarelsen av denne undersøkelsen.
29	Eventuelt annet dere har på hjertet som ikke dekkes av spørsmålene i denne undersøkelsen?

Fartøyvernssentrene

Nr.	Spørsmål
1	Hvem har fylt inn denne spørreundersøkelsen?
2	Dokumentasjonen har vært fartøyvernssentrenes kjerneoppgave siden starten. Hva har dette betydd for fartøyvernet? Utdyp gjerne.
3	Hva slags kompetanse mener dere er nødvendig for å kunne utføre dokumentasjon under fellestjenestene?
4	Når dere får bestilling på dokumentasjon av et fartøy, hvordan går dere frem? Gi gjerne eksempler.
5	Hvordan vurderer dere målgruppene og tilpasser fremstillingen av dokumentasjonen i forhold til disse?
6	Hvordan sikrer dere mottagers mulighet til å forstå og bruke ulike rapporter og dokumentasjon?
7	Hvordan vektlegger dere vernekriteriene til fartøyet når dere dokumenterer?
8	Hvordan akkumulerer dere kunnskap gjennom dokumentasjonsarbeid og hvilke rutiner har dere for å nyttiggjøre dere av denne? Gi gjerne eksempler.
9	I hvilke sammenhenger og hvordan bruker dere egenprodusert dokumentasjon?
10	Hvilke kilder, egenproduserte og andres, bruker dere når dere dokumenterer eller restaurerer, og hvordan? Gi gjerne eksempler.
11	I hvilken grad bruker dere tidligere rapporter som kildereferanse i nyere rapporter? Gi gjerne eksempler.
12	Hvilke systemer har dere for å oppdatere egenprodusert dokumentasjon?
13	Hva gjør dere for å kvalitetssikre rapporter og dokumentasjon med tanke på oppsett, innhold og språk?
14	På hvilken måte er dokumentasjonen dere utfører over fellestjenestene egnet til forskning?
15	Hva mener dere er forskjellen på dokumentasjon utført over fellestjenestene og den som utføres ved ordinære verft og båtbyggerier?
16	Hvordan vektlegger dere fartøyets individuelle bestanddeler som skrog, maskin, elektronikk, interiør osv. når dere dokumenterer?
17	Hvilken standard eller metode bruker dere ved beskrivelse av arealer om bord i fartøy?
18	Hvordan og hvor dokumenterer dere valg av metoder for antikvarisk istandsetting og restaurering? Gi gjerne konkrete eksempler.
19	Hvordan påvirkes kvaliteten ved arbeid på fartøy der det foreligger dokumentasjon, sammenlignet med fartøy hvor dette mangler. Utdyp gjerne.
20	Opplever dere etterspørsel etter kunnskap innen fartøyvern, fra hvem og hvordan? Gi gjerne eksempler.
21	Hva legger dere til grunn for valg av dokumentasjonsverktøy eller metode? Gi gjerne eksempler.
22	Hvordan påvirker hensynet til formidling og tilgjengeliggjøring av kunnskap om fartøyvern valg av dokumentasjonsverktøy?
23	Hvordan sørger dere for at innholdet i rapporter og dokumentasjon blir tilgjengelig og forståelig?
24	I hvilke sammenhenger og hva slags dialog har dere med fartøyeiere om vernefaglige spørsmål?
25	Hvordan kommer sentrenes kunnskap innen fartøyvern eiere og andre verft og båtbyggerier til gode?
26	Hvordan kan dere bli bedre til å formidle kunnskap innen fartøyvern?
27	Hva slags og i hvilke sammenhenger har dere kontakt med andre verft og båtbyggerier?
28	Hva slags kontakt har dere med andre håndverksbedrifter? Gi gjerne eksempler.

Vedlegg 12-1 - Spørreundersøkelsene

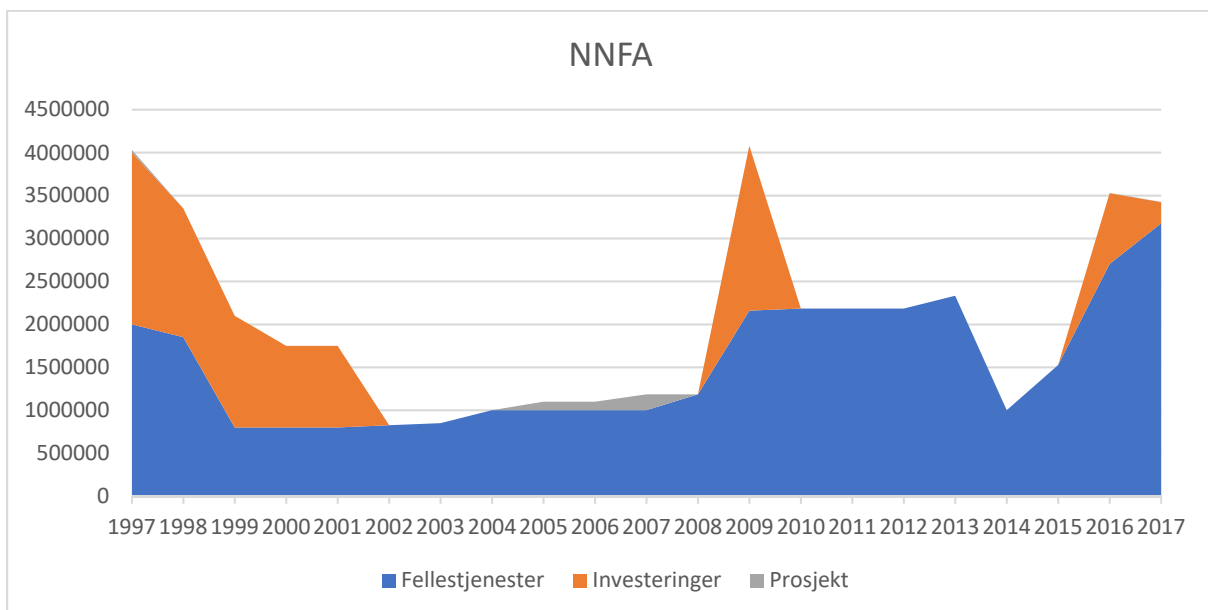
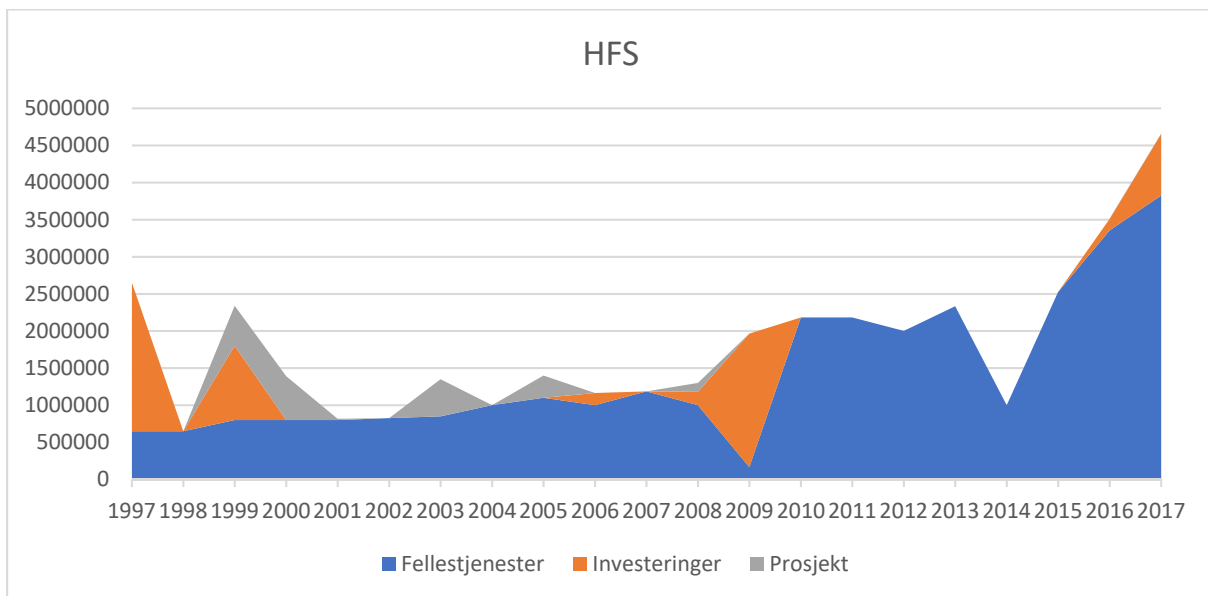
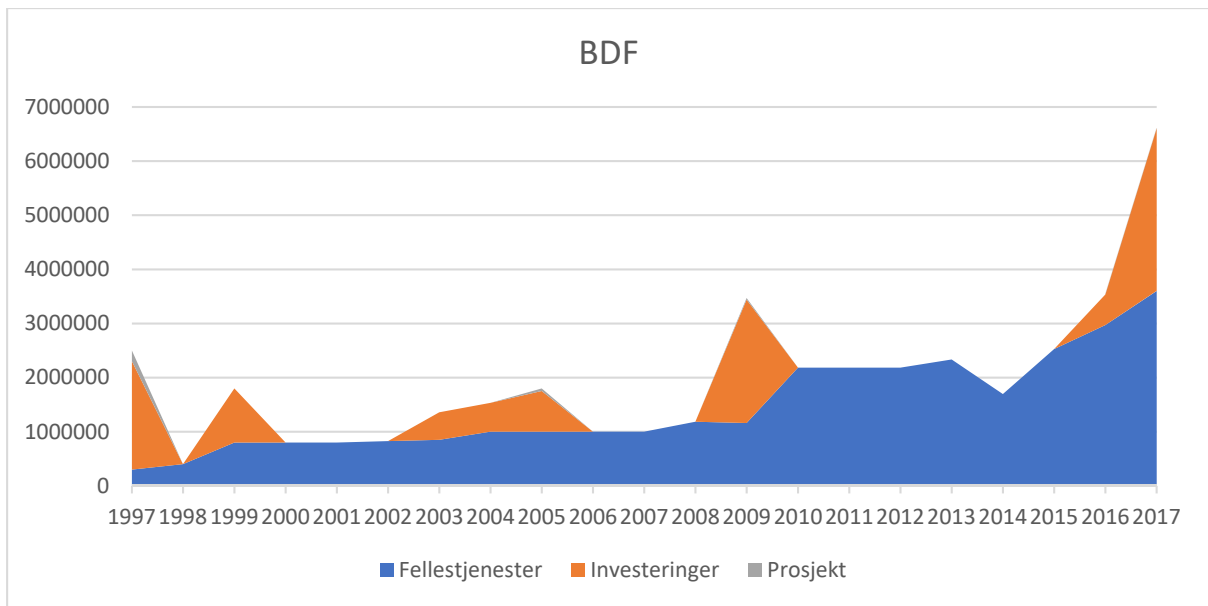
29	Får dere dere henvendelser fra eiere som har fartøy til restaurering hos andre verft og båtbyggerier? Gi gjerne eksempler.
30	Hvilke erfaringer har dere med å utføre dokumentasjon og forskning på fartøy ved andre verft og båtbyggerier? Gi gjerne eksempler.
31	Hvordan opplever dere at fartøyvernsentrenes dokumentasjon og forskning på fartøy ved andre verft og båtbyggerier blir prioritert?
32	Hvordan mener dere fartøyvernsentrenes dokumentasjon og forskning på fartøy ved andre verft og båtbyggerier bør prioriteres?
33	Hva slags lagerfasiliteter har dere for spesialutstyr og vanskelig tilgjengelig materiell?
34	Hvordan organiserer og katalogiserer dere spesialutstyr og vanskelig tilgjengelig materiell?
35	Hvordan samarbeider dere med de andre fartøyvernsentrene om spesialutstyr og vanskelig tilgjengelig materiell?
36	Hvilke erfaringer har dere med bruk av delebanken.no?
37	Hvor mange, og hva slags, henvendelser får dere til delebanken.no?
38	Hvor mange, og hva slags, henvendelser får dere angående spesialutstyr og vanskelig tilgjengelig materiell?
39	Hvordan skaffer og tilgjengeliggjør dere spesialutstyr og vanskelig tilgjengelig materiell?
40	Hvilke eldre håndverksfag er og har vært representert hos dere? Utdyp gjerne.
41	Hvordan jobber dere for å opprettholde kunnskapen innen eldre håndverksfag?
42	Hvordan bruker dere fartøyvernsentrenes rapporter og dokumentasjon i opplæring?
43	Hva er deres styrker og svakheter innen eldre håndverksfag?
44	Hva skal til for at fartøyvernsentrene skal fungere som garantist for bevaring av eldre håndverksfag?
45	Hvordan er tilgangen til kvalifisert personell innen de ulike håndverkene? Utdyp gjerne.
46	Hva opplever dere som relevant for å rekruttere og beholde arbeidskraft?
47	Har dere en kompetanseplan som ligger til grunn for rekruttering?
48	Hvor stor turnover har dere hatt de siste tre år, og hvordan rekrutteres nye ansatte?
49	Hvordan er sammensetningen mellom faglærte og ufaglærte hos dere?
50	Hvor stor andel av fellestjenestemidlene går til opplæring av ansatte uten fagbrev eller høyere utdanning?
51	Hva slags opplæringsplan har dere for ansatte uten fagbrev eller høyere utdanning? Plan sendes inn sammen med spørreundersøkelsen.
52	Hva slags intern opplæring finansierer dere over post 75? Utdyp gjerne.
53	Hvilke fagbrev og hva slags kompetanse er nødvendig for å sikre kontinuiteten i eldre håndverksfag?
54	Hva er deres utfordring i å sikre kontinuitet i eldre håndverksfag? Utdyp og ranger.
55	Hvordan jobber dere med å sikre kvaliteten i utførelsen av eldre håndverksfag?
56	Hvordan bidrar dere til kunnskapsheving innen eldre håndverksfag ved andre verft og båtbyggerier?
57	Hvordan ønsker dere i fremtiden å bidra til at eldre håndverksfag ivaretas ved andre verft og båtbyggerier?
58	Hvordan mener dere at samfunnet får mest fartøyvern for midlene over post 75 i statsbudsjettet?
59	Redegjør for prosessen rundt besvarelsen av denne undersøkelsen.
60	Eventuelt annet dere har på hjertet som ikke dekkes av spørsmålene i denne undersøkelsen?

Nr.	Oppfølginsspørsmål til fartøyvernentrene
61	Hva har vært de viktigste styringssignalene fra Riksantikvaren, slik dere ser det?
62	Fartøyvernentrene er forskjellige, hva er hovedgrunnen til det etter din mening?
63	Hvordan vurderer dere egen måloppnåelse med sikring av eldre håndverksteknikker i et langsiktig perspektiv? Utdyp.
64	Er det arbeidsprosesser eller teknikker som er så godt dokumentert i dag at dere anser dem som sikret i et langsiktig perspektiv? Utdyp og gi eksempler
65	Hvordan mener dere forskningsprosjekter som f.eks. «Kravellprosjektet» kommer fartøyvernet til gode i et langsiktig perspektiv, sammenlignet med dagens løpende dokumentasjon og oppgaver? Drøft.

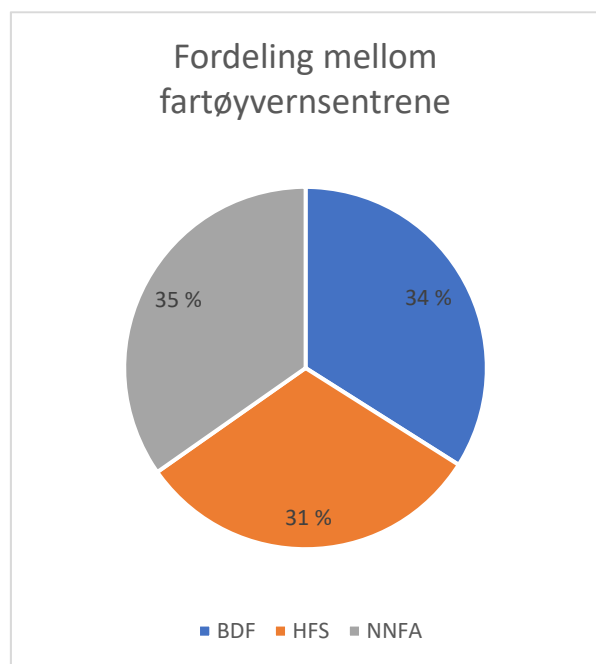
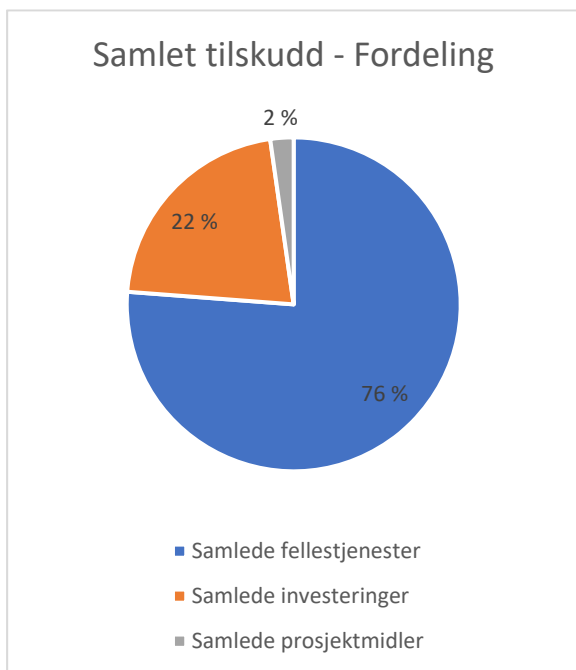
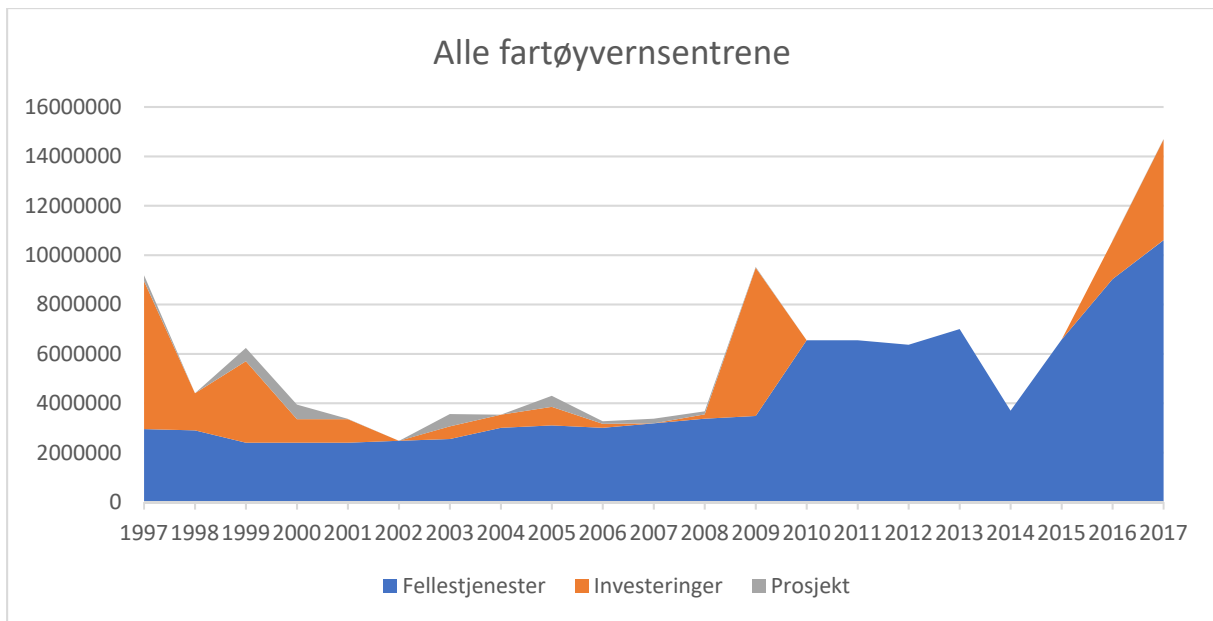
Vedlegg 12-2 – Tilskuddshistorikk til fartøyvernsetrene

Samlet tilskudd til fartøyvernsetrene				
År	Fellestjenester	Investeringer	Prosjekt	Totalt
1997	2950000	6000000	230000	9180000
1998	2900000	1500000	0	4400000
1999	2400000	3300000	540000	6240000
2000	2400000	950000	590000	3940000
2001	2400000	950000	18000	3368000
2002	2475000	0	0	2475000
2003	2550000	508000	500000	3558000
2004	3000000	534000	0	3534000
2005	3100000	750000	450000	4300000
2006	3000000	165000	100000	3265000
2007	3185000	0	185000	3370000
2008	3370000	180000	120000	3670000
2009	3485000	6000000	30000	9515000
2010	6550000	0	0	6550000
2011	6550000	0	0	6550000
2012	6366680	0	0	6366680
2013	7000000	0	0	7000000
2014	3694000	0	0	3694000
2015	6575999	0	0	6575999
2016	9026370	1546305	0	10572675
2017	10604823	4080764	0	14685587
Sum	93582872	26464069	2763000	122809941

Vedlegg 12-2 – Tilskuddshistorikk til fartøyvernsetrene



Vedlegg 12-2 – Tilskuddshistorikk til fartøyvernssentrene



Vedlegg 12-3 – Tabell «Evaluering av tilskuddsordning»

Tabell – «Evaluering av tilskuddsordning»					
Kriterium for god utforming	Oppfyllelse av kriteriet			Begrunnelse	Forbedringspotensial
	Ja	Nei	Delvis		
Har ordningen et konkret og utvetydig formål?	x			Formålet med tilskuddsordningen er: «Tilskot frå post 75 skal sikre at de tre fartøyversentra kan utføre fellestjenestene uavhengig av økonomiske konjunkturar i samfunnet.»	Konkrete oppgaver innen fellestjenestene må bli mer spesifisert.
Er det definert en måloppnåelse som er konkret, entydig, relevant og målbar?		x		Kriterier for måloppnåelse er for lite konkrete. <ul style="list-style-type: none"> - Bevaring og tilgjengeliggjøring - Innsamling og - Dokumentasjon av utførte oppdrag. 	Konkrete kriterier for måloppnåelse. Oversikt over handverk og prioritering. System for kvalitetssikring av sikring av handverkskompetansen i et langsiktig perspektiv. System for måling av kunnskapsdeling Konkretisere innholdet formuleringene i måloppnåelse\definisjoner, maler, etc. System for kvalitetssikring av dokumentasjon.
Er målgruppen entydig identifiserbar?	x			Målgruppen er navngitt i prop-teksten som de tre nasjonale fartøyversentrene. <ul style="list-style-type: none"> - BDF - HFS - NNFA 	
Gir tilskuddet addisjonalitet?	x			Tilskuddet bidrar til aktiviteter som ellers ikke ville blitt gjennomført.	
Har tilskuddet lekkasjer? Det foreligger lekkasje når tilskuddsmidlene (eller deler av midlene) går til andre aktiviteter/annen produksjon enn det som er forutsatt eller forventet av tilskuddsgiver. Lekkasje gir seg utslag i manglende addisjonalitet.	x			Mangel på styring over flere år har medført uklare forventninger mellom fartøyversentrene og Riksantikvaren.	Klarere retningslinjer for bruk av tilskudd. Klarere bestillinger fra Riksantikvaren og bedre rapportering fra sentrene. Gode maler og verktøy for de enkelte oppgavene. Klarere formulerte kvalitetsmål.
Har tilskuddet effekter som tilsiktet? Effekt er en forandring i tilstand hos bruker eller i samfunnet som har oppstått som følge av en virksomhets eller tilskuddsmottakers aktiviteter eller produksjon. Effektene kan være både tilsiktede og utilsiktede.			x	Tilskuddet bidrar til arbeid av antikvarisk kompetanse på fartøy. Vi vurderer effekten som lavere enn forventet, men i mangel av konkrete målkriterier er det vanskelig å målsatte graden. Målene er kvalitativt formulert og dermed vanskelig målbare.	Større tilgjengelighet av fartøyversentrenes kompetanse ute hos andre verft og båtbyggerier. Økt interesse for fartøyvern i akademiske fagmiljø gjennom at det utgjør en karrierevei.
Tilskuddet har positive utilsiktede effekter?	x			Bidrar til sysselsetting/distriktspolitikk, lokal verdiskapning.	
Har tilskuddet negative utilsiktede effekter? (herunder fordelingsvirkninger)	x			Deler av tilskuddet bidrar til sysselsetting og distriktspolitikk i for stor grad i forhold til fartøyvern. Manglende styring og evaluering av modellen med fartøyversentre har resultert i at fartøyversentrene i stor grad er et offentlig finansiert tiltak uten tilstrekkelig offentlig styring.	Klargjøring av fartøyvernets behov og fartøyversentrenes rolle i forhold til dette behovet.
Har tildelings- og beregningskriteriene vesentlige ulemper?	x			Fordeelingen mellom de tre fartøyversentrene har opp gjennom tidene ikke vært fordelt på bakgrunn av konkrete tildelings- og beregningskriterier.	Så lenge det er snakk om tre fartøyversentre er det ikke nødvendig med spesifikke tildelings- og beregningskriterier ut over Riksantikvarens

Vedlegg 12-3 – Tabell «Evaluering av tilskuddsordning»

					skjønnsmessige søknadsbehandling.
Når kunngjøring og informasjon målgruppen?	x			Kunngjøres ikke da målgruppen, de tre fartøyvernssentrene, er fastsatt.	
Er ordningen unødvendig komplisert å forstå for mottakerne?		x		RA tilstreber å gjøre ordningen så lett som mulig for alle involverte parter, innenfor gjeldende regelverk.	
Er ordningen unødvendig komplisert å drifte for forvalteren?		x		Riksantikvarens endring i tilskuddsforvaltningen har ført til utfordringer i kommunikasjonen med sentrene i forbindelse med krav til søknad og rapportering.	
Er det unødvendige mellomledd i forvaltningen?		x		Det er ingen mellomledd mellom RA og fartøyvernssentrene.	
Er det definert kompetansekrav for kritiske arbeids- oppgaver i forvaltningen?	x				
Er retningslinjene for ordningen fullstendige? (dekker alle forhold av vesentlig betydning)	x			Departementet utarbeider et årlig tilskuddsrunskriv, men det er ønskelig at retningslinjene nedfelles i en forskrift.	
Er det implementert et tilfredsstillende kontroll- og rapporteringsregime?		x		Rapporteringsregime foreligger, men blir av ressurs hensyn ikke tatt tilstrekkelig i bruk.	Mer selvgående fartøyvernssentre som frigjør forvaltningsressurser til oppfølging av rapportering samt legge strategiske mål for fartøyvernssentrene og fartøyvernet.
Er det lav risiko for feilutbetaling? (feil beløp, feil formål, feil mottaker, osv.)		x		Stor grad av manuell føring, i mangel på et saksbehandlersystem, utgjør en stor risiko for feilføringer, feilutbetalinger osv. Tilskudd til lønn utbetales månedlig. Tilskudd til investeringer og reise utbetales etterskuddsvis etter anmodning. Feilutbetalinger motregnes mot fremtidige utbetalinger.	Saksbehandlersystem som eliminerer unødvendige ledd og manuelle arbeidsoppgaver og tallføring.
Er det stor sannsynlighet for at feil tildeling av tilskuddsmidler blir oppdaget?	x				
Er det lav risiko for mislighold (feilbruk) av tilskuddsmidler?		x		Det har ved flere anledninger blitt benyttet tilskudd til andre formål enn gitt til, uten nødvendige søknader om omdisponering på forhånd.	Strengere kontroll og rapporteringsregime. Strengere krav til utbetaling av tilskudd.
Er det stor sannsynlighet for at mislighold av tilskuddsmidlene blir oppdaget?			x	Riksantikvaren krever særattestasjon for bruk av tilskudd fra revisor. Vi kontrollerer også bilag ved investeringer samt timelister. Det er likevel vanskelig for Riksantikvaren å vurdere produksjonen opp mot innrapporterte timer og tilskudd.	Kontinuerlig forbedring av kontroll- og rapporteringsregime. Vurdere andre virkemidler som stedlig kontroll og bokettersyn.
Har forvaltningsregimet en kompleksitet og en kvalitet som står i et rimelig forhold til verdiene som forvaltes?		x			Forvaltningen mangler digitale løsninger som forenkler og effektiviserer søknad, saksbehandling og rapportering.
Er det mulig å redusere forvaltningskostnadene vesentlig, uten at kvalitet svekkes eller risiko øker?		x		Forvaltningsressurser sett opp imot tilskuddspostens størrelse er uansvarlig lav.	
Skaper tilskuddet isolert sett et positivt samfunnsøkonomisk overskudd?				Ikke vurdert.	
Forvaltningskostnadene står i et rimelig forhold til samfunnsøkonomisk overskudd fra ordningen				Ikke vurdert	

Vedlegg 12-3 – Tabell «Evaluering av tilskuddsordning»

Er det sannsynlig at en marginal økning i tilskuddsrammen vil gi store positive tilleggseffekter?		x		Tilskuddsposten er økt med 100 % de to siste årene uten at effekten av dette har blitt vurdert.	
Er samlet tilskuddsbeløp for ordningen faglig sett på et rimelig/riktig nivå?		x		Tilskuddsbeløpet er ikke tilstrekkelig til å dekke de fastsatte målene i handlingsdelen av Nasjonal Verneplan for Fartøy (2010-2017). Sentrene har vært underfinansiert siden opprettelsen som har resultert i et etterslep.	
Er tilskuddstypen konsistent med mål og påregnelige effektkjeder?				Ikke vurdert.	
Er det konsistens mellom elementene i resultatkjeden?	x				
Skaper tilskuddet bærekraftige (varige) effekter		x		Tilskuddet sørger for kontinuitet gjennom handlingsbåren kunnskapsoverføring. Uten tilskudd ville kunnskapen gå tapt i løpet av kort tid.	Bedre rutiner for å ta vare på kunnskapen ut over den rene handlingsbårne overføringen.
Krever tilskuddet komplementære tiltak for å gi «bærekraft»?	x				Oppbygging av akademisk fagmiljø og utdanningsretninger som støtter opp under formålet med fartøyvernssentrene.
Konkurrerer tilskuddet med andre virkemidler beregnet på å nå samme mål?		x			
Oppfatter tilskuddsmottakerne tilskuddsordningen som forutsigbar? (mht søknadsfrister, tildelingskriterier, beløp/satser mv)			x		
Er omfanget av ordningen (samlet tilskuddsbeløp) i rimelig samsvar med behovet?		x			

Vedlegg 12-4 – «Påstandene til hypotesen»

Påstandene til hypotesen		
Fellestjeneste	Nr.	Påstand
Drive dokumentasjon- og rådgivningsarbeid	1.1	Fartøyvernsentrene er bevisst på dokumentasjonens betydning og gjør nytte av denne i kunnskapsutvikling og sikring av håndverk i et langsiktig perspektiv
	1.2	Dokumentasjonsarbeidet ved fartøyvernsentrene er lite egnet til forskning og utvikling og er kun dokumentasjon som ved ordinært verftsarbeid
	1.3	Fartøyvernsentrenes kunnskap innen fartøyvern kommer i for liten grad eiere og andre verft til gode
	1.4	Dokumentasjon og forskning på istandsettingsarbeider ved andre verft og båtbyggerier prioriteres ikke.
Skaffe til veie og lagre nødvendig materialer, verktøy og utstyr	2.1	Fartøyvernsentrene har etablert lagerfasiliteter for spesialutstyr og vanskelig tilgjengelig materiell for istandsetting og vedlikehold av fartøy
	2.2	Fartøyvernsentrene skaffer og tilgjengeliggjør spesialutstyr og vanskelig tilgjengelig materiell og verktøy for seg selv og andre
Lære opp fagfolk og sørge for kontinuitet i eldre håndverksfag som er aktuelle innen tre- og stålskipsbygging.	3.1	Fartøyvernsentrenes interne opplæring sikrer kontinuitet i eldre håndverksfag
	3.2	Det er tilstrekkelig rekruttering innenfor vernefaglige felt til å sikre en kontinuitet i eldre håndverksfag ved fartøyvernsentrene
	3.3	For stor andel av midlene til fellestjenestene dekker opplæring av ansatte uten fagbrev
	3.4	For stor andel ansatte uten fagbrev hindrer kontinuitet i eldre håndverksfag som er aktuelle innen tre- og stålskipsbygging
	3.5	Fartøyvernsentrene bidrar til kunnskapsheving av eldre håndverksfag innen tre- og stålskipsbygging hos andre verft

