



Tildelingskriterier for kaiplass ved Fosenkaia

Vedtatt på Rådsmøtet 31. mai 2018

På Rådsmøtet 15. mars 2018 ble det vedtatt å sette ned ei arbeidsgruppe som skal revidere kaireglementet for Fosenkaia og hvilke kriterier som skal gjelde for tildeling av fast kaiplass ved Fosenkaia. Gruppen skal legge fram forslag til reviderte kairegler på Rådsmøtet 31. mai.

Gruppen har bestått av Sten Cato Nordsæther, Per Kristian Rognes, Egil Eide, og Astrid Wale.

Gruppen har hatt 3 arbeidsmøter der de har gått gjennom kaireglement, kontrakter for leie av kaiplass, avtaleverk med Trondheim havn, og øvrige dokumenter vedrørende kaiplass. Gruppen har lagt vekt på å harmonisere disse dokumentene og sørge for at regelverket er oppdatert og fungerer som et hensiktsmessig styringsverktøy for styret og kaibas. Gruppen har lest gjennom tilsvarende kairegler for henholdsvis Loggen Kystlag og Sandviksbodene veteranbåthavn for å se hvordan andre kystlag praktiserer sine kairegler og tildeling av kaiplasser. Kystlaget har på et tidligere tidspunkt utarbeidet "*Veiledning og Retningslinjer for å ha fartøy ved Fosenkaia*" der regler for god praksis blir gjennomgått.

Et første utkast til reviderte kairegler ble lagt fram og gjennomgått på styremøtet i Kystlaget Trondhjem 3. mai. Utkast til reviderte kairegler ble lagt fram og gjennomgått på møte i Fartøygruppen 23. mai.

I det framlagte forslaget foreslår gruppen at det settes ned en tildelingskomite bestående av kaibas, kaibas-vara, og to medlemmer av fartøygruppen hvorav fartøygruppas leder er den ene. Denne komiteen vurderer innkommende søknader om kaiplass og lager instilling til styret for kystlaget. Gruppen får videre fullmakt til å foreslå oppsigelse av kaiplass for de fartøy som ikke lenger oppfyller kriteriene for å ha kaiplass ved Fosenkaia.

Et viktig punkt i arbeidet har vært å revidere, utdype og presisere tildelingskriteriene for å få fast kaiplass ved Fosenkaia. Ved tildeling er det alltid behov for å utøve skjønn, og utfordringen er å være konsekvent og rettferdig samtidig som en ivaretar og hegner om de viktigste formålene med kystlagets arbeid for fartøyvern.

Arbeidsgruppa nedsatt av Rådsmøtet 14. mars 2018 har drøftet og vurdert hvilke forhold som skal bestemme kystlagets policy for tildeling av båtplasser.

I avtale mellom Trondheim havn og Kystlaget Trondhjem er følgende formål satt opp: Fosenkaia utvikles til et senter i Trondheim for frivillig fartøyvern og for bevaring og formidling av lokal kystkultur. Videre heter det at Kystlaget Trondhjem skal drive praktisk kystkulturarbeid og vernearbeid, tilrettelagt slik at aktiviteten er tilgjengelig for publikum og slik at Fosenkaia fremstår som et rekreasjonsområde for byens befolkning. Disse to punktene skal være førende for vår praksis og tekning omkring hvilke fartøy og hvilke aktiviteter vi har på Fosenkaia.

I utkastet til Kairegler for Fosenkaia er ordlyden: **«Det kan kun tildeles fast kai plass til tradisjonelle og konstruerte norske fartøy som er representative med hensyn til type, funksjon, historisk tidsperiode og eventuell geografisk tilhørighet til distriktet.»**

Vi vil i det følgende diskutere og utdype hva disse begrepene innebærer:

- Med **tradisjonelle norske fartøy** menes fartøy som er bygd i Norge i tråd med norske båtbyggertradisjoner, med materialbruk og byggemetoder som gjenspeiler disse tradisjonene.
- Med **konstruerte fartøy** menes fartøy som er bygd ut fra halvmodeller eller konstruksjontegninger med teknikker som er forskjellig fra tradisjonell klinkbygging. Også fartøy som har vært bygd i utlandet for norsk bruk og formål regnes som tradisjonelle norske fartøy. Gjennom tidene har det vært importert mange båttyper (f.eks såkalte engelsk-kuttere, trålere, driftere og loggere, bankskøyter (svenske), etc.) som eller har hatt en lang fartstid med ombygging og tilpasning til norske forhold. Slike båter må også komme i betraktning såfremt de oppfyller de øvrige kriteriene for tildeling av kai plass ved Fosenkaia.
- **Representative** betyr at fartøyet framstår mest mulig som et originalt og autentisk fartøy, og/eller fartøy som forteller noe om fartøytype, funksjon, og historisk tidsperiode eller geografisk tilhørighet til distriktet. Båtplass bør derfor prioriteres til fartøy innenfor disse kategorier.
- Med **type** menes fartøyetets skrogform, byggemateriale, framdriftsmetode, arrangement og bruksområde.
- Med fartøyetets **funksjon** menes hvilken hensikt fartøyet har vært bygd for og blitt brukt til. Her vil det være en stor spennvidde fra rene yrkesbåter til lystbåter. Det er dog et viktig aspekt at fartøyene ved Fosenkaia skal formidle kystkulturtradisjoner og historisk virksomhet der disse fartøyene inngikk. Det er derfor viktig å ha i minne at fartøyene ved Fosenkaia ikke bare skal være begrenset til én type eller et snevert utvalg av yrkesfartøy. Ved Sandviksbodene veteranbåthavn listes det opp en rekke fartøy som er aktuelle (Vedlegg 1).
- Med **historisk tidsperiode** for et fartøy menes en epoke i et fartøys liv. Opp gjennom tidene har både byggeskikk, byggemateriale, skrogform, og fartøyenes

funksjon vært i endring i takt med samfunnet, den teknologiske utvikling og næringsgrunnlaget for fartøyenes bruk. Det er derfor viktig å ta vare på representanter for de forskjellige tidsperioder slik at en kan dokumentere og formidle tradisjoner og endringsprosesser opp gjennom historien. Mange fartøy har opp gjennom tidene blitt bygd om og tilpasset til endret bruksmønster flere ganger, og slike fartøy kan, dersom ombyggingen er godt dokumentert, formidle en svært viktig historie.

- Med **geografisk tilhørighet** siktes det til forhold som gjør at et fartøy kan være av spesiell interesse fordi det har hatt en lang historisk tilknytning til vårt distrikt (f.eks ved at det har gått i rutebåttrafikk eller vært i jevnlig bruk i et bestemt område i vårt distrikt over en lengre tidsperiode). Fartøy som er bygd lokalt og har hatt lokale eiere over en lengre periode kan også være av særlig interesse dersom den oppfyller de øvrige kriterier for kai plass ved Fosenkaia.

Hvordan skal en så praktisere disse bestemmelsene?

- 1) Det skal være en klar prioritering av fredete fartøy (Riksantikvaren), vernede fartøy (Riksantikvaren), veteranfartøy og fartøy som er bygd etter tradisjonelle båtbyggingsteknikker. Lagsbåter skal ha høy prioritet såfremt de oppfyller krav og intensjoner for fartøy ved Fosenkaia. Fartøy som har autentiske eller tidstypiske tekniske innretninger slik som motor, framdriftsanlegg eller øvrig utstyr og arrangement for en tidstypisk drift og funksjon skal prioriteres.
- 2) Fartøyene ved Fosenkaia skal representere kystkulturtradisjoner, maritim historie og et tradisjonelt bruksmønster som vi ønsker å ta vare på og formidle. Det er ikke ønskelig at Fosenkaia skal framstå som havn for en generell båtforening som tilfeldigvis har store og litt eldre fartøy. For at Fosenkaia skal framstå som veteranbåthavn og senter for kystkulturvirksomhet, må derfor fartøyene være av en slik art at de fremstår som historisk interessante ved at de skiller seg ut fra øvrige fartøy som det fins mange av.
- 3) Ved tildeling er det alltid behov for å utøve skjønn, og utfordringen er å være konsekvent og rettferdig samtidig som en ivaretar og hegner om de viktigste formålene med kystlagets arbeid for fartøyvern. Det er ikke alltid rett fram å foreta utvelgelse basert på faste kategorier. Mange fartøy vil på grunn av ombygging, endret bruksmønster og et langt liv ikke automatisk falle innenfor én bestemt kategori. Skjønnet må derfor legge vekt på å velge ut fartøy som kan formidle historie og båtbyggertradisjoner.
- 4) Tidene endrer seg. Grensen for hva som regnes for å være et veteranfartøy eller gammelt nok fartøy vil stadig være i endring. Det vil ikke være mulig eller ønskelig å sette en grense på at et fartøy må være bygd før et visst årstall for at det skal kunne tildeles kai plass ved Fosenkaia. Det vil heller ikke være mulig eller ønskelig å sette en begrensning om at båtene kun skal være bygd av f.eks tre eller stål. Båter som er bygd av andre byggematerialer som aluminium og plast vil før eller siden bli verneverdige, men i slike tilfeller vil fartøyet måtte gjennomgå en streng bedømming for å avgjøre om det oppfyller andre tungtveiende kriterier.

- 5) Hva ønsker vi ikke? Kai plass skal ikke tildeles til fartøy som benyttes som bobåter eller båter som er ombygd til rene turbåter på en slik måte at historiske og autentiske trekk ved båten er gått tapt.
- 6) Ved tildeling av kai plass skal det legges vekt på bruksplaner for fartøyet inklusive formidling. For fartøy som skal restaureres må det legges fram planer for restaurering/tilbakeføring der en så langt det er mulig følger antikvariske prinsipper for materialvalg, handverksteknikker og valg av tidsperiode fartøyet skal tilbakeføres til. Vi ønsker ikke å ende opp med mislykkede restaureringsprosjekt som ikke blir ferdigstilte på grunn av manglende mål eller realisme i prosjektet.

Vedlegg 1

Aktuelle type fartøy ved Sandviksbodene museumshavn i Bergen:

Store båter: • Jakt og jekt • Jakter som er ombygd og modernisert • Mellomstore kystfraktefartøy • Føringsbåt • Havnetankbåt • Brønnbåt • Sandskøyte • Flakeskute • Havneslepebåt, mindre slepebåt • Lekter med eller uten styrehus akter • Havnebåt/oppsynsbåt • Brannbåt • Reisendebåt/Agentbåt • Redningsskøyte • Fiskeskøyte • Lystyacht • Passasjerferge • Andre typer som ikke er nevnt ovenfor.

Mellomstore båter: • Snekker, overbygde • Snekker, åpne • Livbåt • Kapprobåt • Motorbåter brukt lokalt • Lystseiler • Plattgatter • Fløttmannsbåt • Åpne føringsbåter beregnet for årer • Sjark • Gavlabåt • Andre typer som ikke er nevnt ovenfor

Små båter: • Robåter av færingstype • Robåter, type grovere arbeidsbåt • Seiljolle • Andre typer som ikke er nevnt ovenfor.