

# Veteranfartøy i bybildet – behov for havnefasiliteter og infrastruktur

Hedda Lombardo, Generalsekretær Norsk Forening for Fartøyvern

Kystlaget Trondhjem og Forbundet KYSTENs seminar om  
byutvikling og levende havnemiljø, Trondheim 8. juni 2016

## Bakgrunn

Fartøyvernet slik vi tenker på det i dag - bevaring og bruk av originale fartøy i flytende stand - startet på 1960-tallet.

Dette var en periode med store endringer både innenfor skipsfart og kystfart. Gods- og passasjertrafikk ble i større og større grad overført fra sjø til landeveien. Privatpersoner så at fartøy som hadde vært helt vanlig langs kysten, plutselig var i ferd med å forsvinne helt og tok dermed initiativet til å bevare ulike fartøy. Det var altså «amatører» som valgte ut hvilke fartøy som ble ivarettatt, og den dag i dag er det frivilligheten som er bærebjelken i fartøyvernet i Norge.

## Norsk Forening for Fartøyvern

Norsk Forening for Fartøyvern ble dannet i 1985. Bakgrunnen var at man så behov for en organisasjon som kunne fremme de verneverdige fartøyenes interesser og være et samlet talerør inn mot det offentlige. Det er fartøyene som er medlem i foreningen, og disse er ofte store kompliserte tekniske objekter som kan være krevende og kostbare å sette i stand. Foreningens oppgave er å fremme bevaring av fartøy etter antikvarisk retningslinjer og ivareta de frivilliges interesser. Foreningen jobber mye mot og med offentlige myndigheter og politikere.

## Medlemmer

Foreningen fanger alle typer større fartøy, tre/stål/damp/seil, og har alt fra fiskefartøy, ferger, lasteskip, redningsskøyter og lystfartøy i medlemsmassen. Medlemsfartøyene holder til langs hele kysten/i innsjøer/ og ved kanaler.

- Har i dag 172 medlemsfartøy og foreningen organiserer omlag  $\frac{3}{4}$  av de verneverdige fartøyene i Norge.
- Fartøyene eies av stiftelser, foreninger, museum og privatpersoner.
- Ca. 10 000 mennesker som på en eller annen måte er knyttet til et verneverdig fartøy.
- Organiseringen/driften av fartøyet gjøres stort sett på dugnad.

## Medlemsundersøkelsen

Bak medlemsfartøyene i Norsk Forening for Fartøyvern er det i følge en medlemsundersøkelse som ble ferdig i 2016:

- 9 252 frivillige
- Dette vil si 61 frivillige per prosjekt
- De frivillige utgjør 161 296 dugnadstimer i året
- Dette er 1 240 timer i snitt per båt

## Det frivillige fartøyvernet

Fartøyvernet har siden 1960-70-tallet vært drevet fram gjennom et omfattende frivillig arbeid, og den frivillige innsatsen er fortsatt grunnlaget for fartøyvernet i dag. Hvem er så disse frivillige og hva er motivasjonen deres? De frivillige er

**entusiaster** som bruker av sin fritid for å ta vare på vår felles maritime historie. Frivillig arbeid utføres fordi:

- det gir **mening**
- fordi det er **gøy**
- det **skaper sosial kapital**
- fordi det er viktig å ta vare på en historie som ellers er lite sett.

Fartøyvernprosjekter tar ofte lang tid. Det er derfor viktig å tilrettelegge for at det frivillige arbeide skal fungere og for å få mer frivillige arbeid.

### **Viktig å legge til rette for frivilligheten**

- **Tid:** Når man skal tilrettelegge er det viktig å tenke på at arbeid med å restaurere et verneverdig fartøy tar lang tid. Det er eksempler blant foreningens medlemsfartøy på prosjekter som tar mer enn 20 år. Det er ikke uvanlig at det er selve prosessen med å restaurere et fartøy som gir mest mening for de frivillige og ikke nødvendigvis det ferdige resultatet.
- Det kan være vanskelig å skaffe finansiering til fartøyvernprosjektene og dermed er det en tidskrevende oppgave å samle inn midler til restaurering.
- Restaureringsarbeidet gjøres på dugnad – noe som også tar mye tid.
- **Kaiplass:** En grunnleggende forutsetning for å kunne ta vare på et verneverdig fartøy er at fartøyet har et sted å være. Og fartøy er i hovedsak flytende på vann.
- **Arbeidshavn:** Fartøyvern krever en arbeidshavn. Et fartøy under restaurering er ikke alltid et vakkert syn, men til gjengjeld vil man oppleve liv og aktivitet i havnen.
- **Lager:** Videre trenger de frivillige fartøyvernerne lagerplass på land der utstyr, verktøy og materialer kan oppbevares.
- **Biler:** Det er også viktig at det går an å komme til med bil for transport av varer og materialer til restaureringen.
- **Andre fasiliteter:** som vann og toalett er også viktig.

### **Særstilling**

Verneverdige fartøy er i en særstilling. Fartøyene tas vare på grunn av den historien fartøyene forteller, sin autensitet og sin unikhhet. Dette er helt andre kriterier enn hva som er kommersielle hensyn og hva som er lønnsomt.

Verneverdige fartøy kan ikke sammenlignes med fritidsbåter, hotell- og restaurantskip eller andre fartøy i kommersiell drift. Verneverdige fartøy har en helt annen funksjon og representerer et helt annet spekter og må derfor få andre vilkår å forholde seg til enn det som er utarbeidet med tanke på kommersielle fartøy.

### **Maritimt miljø**

Til gjengjeld vil veteranfartøyene tilføre havnen et maritimt miljø, historie, liv og aktivitet og åpenhet for allmennheten.

Aktiviteter i forbindelse med restaurering av et verneverdig fartøy er med på å skape interesse hos publikum, er en positiv måte å skape interesse for fagfeltet og en god måte å formidle kulturminnevern på. Byens befolkning og gjester vil merke positive effekter i form av økt aktivitet rundt de verneverdige fartøyene, mer liv og røre på kaia og i fjorden, og at den maritime byen lever. Veteranfartøyene vil tilføre havna noe mer enn et sterilt byområde.

Fartøyvernere vil skape et havn som et aktivt sted, et arbeidssted, et sted for fritid. De tilfører havna noe levende, kreativt og fritt. De forteller historien til mange mennesker, en historie å være stolt av og som fortjener å synliggjøres.

### **Erfaringer fra Danmark: Næstved**

Her er et eksempel hentet fra Næstved i Danmark om havneutvikling. Der har de anlagt 2 km med kai uten en eneste pullert eller strømuttak slik at båter kan legge til.<sup>1</sup>

### **Erfaringer fra Danmark: Holbæk<sup>2</sup>**

Et annet eksempel på havneutvikling er fra Holbæk i Danmark. Her var havnen blitt et lukket område omdannet til beboelse og kontorer. Havneutviklingen var et kommunalt prosjekt der mange nye aktører var interessert i å delta, men ingen av dem hadde maritim bakgrunn. Det resulterte i en utviklingen som var drepende for havnelivet. De nye beboerne og havnebyens innbyggere oppdaget at byens identitet forsvant med skipene og det autentiske maritime miljøet.

### **Galeasen Anna Møller**

Men så oppdaget kommunen verdien av veteranskip som aktive historiefortellere og et positivt bidrag til havnen. Galeasen ANNA MØLLER kom til byen og det ble satt i gang et 3-årig restaureringsprosjekt i havnen som ble åpnet opp for publikum. Dette er noe kommunen er stolte av.

Trafikkhavnen i Holbæk var omdannet til boligområde og administrasjonsbygg. Men den gamle havnen, der det lå et nedlagt verft, klarte noen ildsjeler etter mange års kamp å bevare som et levende maritimt miljø med trebåthavn, autentiske beddings og verftsfasiliteter til småbåter. Man kan se dette som en versjon 2 av havneutviklingsprosessen der havneutvalget etter hvert spekulerer på; Hvordan skal vi skape liv og aktivitet i havnen? I dag er politikerne og brukerne glade for at det maritime miljø overlevde. Til daglig er den gamle havnen et opplagt mål for spaserturer, ettermiddagskaffe eller lunsjpausen for byens innbyggere, fordi det alltid er noe å oppleve i havnen.

### **Levende havn**

De nye moderne havnene med bebyggelse på kaien må gjerne ønske seg et flott, gammelt skip liggende til pynt. Men veteranskipene er mye mer enn en flott utsikt. De er historiefortellere og levende maritime miljøer som tiltrekker seg folk. Men det er også en aktivitet som helt naturlig bråker, skaper støv og gir lukt i havnen. Boliger, kontorer og kafeer skaper ikke liv i havnen. Det er den daglige aktiviteten og kreativitet rundt båtene som tiltrekker seg mennesker og som skaper en levende havn.

Utfordringer for fremtidens havner er at det skal være plass til både nye og gamle brukere. Dette krever at man definerer hva et maritimt miljø er og hvem som bærer den tradisjonelle maritime arven videre. Handler det om fornyelse og estetikk, eller om autensitet og ekthet? Fremtidens levende havner krever at man bruker erfaringer, gode og dårlige, at det er gjensidig respekt for brukernes

---

<sup>1</sup> Jens Riise, "Ny kilometerlang kaj uden pullerter", TS Årgang 45, Nr. 1, Februar 2016, side 6 - 7 (<http://www.ts-skib.dk/page.php?id=3684>)

<sup>2</sup> Merete Ettrup, "Træskibe i havnen er en rigtig god historie", Marina News, Maj 2016, side 8 - 9 ([www.havnefogeder.dk/marinanews/](http://www.havnefogeder.dk/marinanews/))

behov og at man fører noe av det opprinnelige videre og bygger på eksisterende kunnskap i lokale miljøer.

Vi ønsker at dagens havn skal være åpen for byens innbyggere og besøkende, men vi må passe på at ikke alle rester av den gamle havnen forsvinner, for med den så forsvinner autensiteten. Man må finne en gyllen middelvei mellom det gamle og det nye. Man må skape adgang til vannet og bevare kulturmiljøet. Kulturminnevern er beviselig en god og langsiktig investering som skaper arbeidsplasser, gir identitet og tilhørighet.