

# **Rapport fra seminar om dokumentasjon 2003**

Rapport nr. 3-2005  
Hardanger Fartøyvernsenter

## Forord

Av ulike årsaker er denne rapporten blitt liggende. Det beklager vi, og håper likevel at den kan komme til nytte. I mellomtiden er det gjennomført et nordisk dokumentasjonsseminar ved Bredalsholmen Dokk- og fartøyvernssenter. Vi tror at dette er et forum og en viktig møteplass for de som jobber med dokumentasjon i fartøyvernet, og ser fram til lignende seminar i årene som kommer.

For Hardanger Fartøyvernssenter, Åsmund Kristiansen.

6. mai 2005

## Innhold

Rapport fra seminar om dokumentasjon 2003 .....	1
Forord .....	2
Innhold .....	2
Program .....	3
Fredrik Denneche: Faglig utvikling .....	4
Svein Vik Såghus: Hindholmen.....	4
Torstein Arisholm – Oslo IX.....	4
Jes Kromann: Skonnerten Mira og færgen Møn .....	4
Dag Bakkemo: Anne Bro .....	4
Gunnar Furre: Faun.....	5
Morten Hesthammer: om intervju.....	9
Åsmund Kristiansen: Solstrand.....	9
Diskusjon.....	11

## Program

Det var satt av 45 minutter til hvert innlegg; 30 minutter er til selve innlegget, og 15 minutter til spørsmål og diskusjon.

### Torsdag 6. mars

- 12.30 Lunsj på HFS
  - 13.15 Fredrik: **Den faglige utviklingen i norsk fartøyvern**
  - 14.00 Gunnar: **Dokumentasjon i samband med tilbakeføring av M/Y *Faun***
  - 14.45 Svein: **Erfaringer med dokumentasjon av *Hindholmen*.**
  - 15.30: Kaffe.
  - 16.00 Torstein: **Dokumentasjon på *Oslo IX***
  - 16.45 Åsmund: **Erfaringer etter dokumentasjon på M/K *Solstrand*.**
  - 17.30 Slutt for dagen
- 19.00 Middag på Gamlastovo Gardsrestaurant, Fykse.

### Fredag 7. mars

- 9.00 Frokost
- 9.30 Jes: **Dokumentation af Skonnert *Mira***
- 10.15 Dag: **Historisk dokumentasjon i fartøyvernet**
- 11.00 Morten: **Fartøybyggere, fartøy og deler som kilder i istandsettingsarbeid.**
- 11.45 Oppsummering og konklusjon
- 12.30 Lunsj
- 13.00 Hjemreise

#### Deltakere:

1. Fredrik Denneche, Riksantikvaren
2. Torstein Arisholm, Norsk Sjøfartsmuseum
3. Jes Kroman, Skibsbevaringsfonden
4. Dag Aage S. Bakkemo, Nord-Norsk fartøyvernssenter
5. Bjørn Nesdal, Bredalsholmen
6. Svein Vik Såghus, Bredalsholmen
7. Sigbjørn Telstø, Bredalsholmen
8. Bjarne Sørensen, Bredalsholmen
9. Morten Hesthammer, HFS
10. Gunnar Furre, HFS
11. Åsmund Kristiansen, HFS

## **Fredrik Denneche: Faglig utvikling**

Fredrik ga en oversikt over hvordan den faglige utviklingen i fartøyvernet har vært siden slutten av 1960-åra.

## **Svein Vik Såghus: Hindholmen**

Fartøyet kom til Bredalsholmen i 1996 for å skifte noen plater, men arbeidet har blitt svært omfattende.

Det har vist seg vanskelig å skaffe fram historisk dokumentasjon om Hindholmen. Eierne har ikke vist særlig interesse for dette, og det har vært vanskelig å skaffe noe ellers.

Arbeidet underveis dokumenteres med foto, dagbok m.m. Det brukes hovedsakelig digitalt fotoformat. Dagboka skrives på pc i egne skjema, men dette systemet har vist seg å være tungvint å følge opp. Hvert dagboksnotat føres i forhold til Litranummer gitt til de enkelte deler/komponenter i fartøyet.

## **Torstein Arisholm – Oslo IX**

Arbeidet utføres på Moen i Risør. Handverkerne her er ikke vant til å arbeide med restaurering etter antikvariske retningslinjer. Framgangsmåten til Torstein går ut på å samtale om hvordan han ønsker arbeidet utført, uten å komme med instruksjoner. På denne måten opplever han å oppnå forståelse og et godt resultat sett fra et antikvarisk perspektiv.

Torstein Arisholm ønsker for øvrig å presentere sine synspunkter ved en senere anledning.

## **Jes Kromann: Skonnerten Mira og færgen Møn**

Mira var et skrekkeksempel hva dokumentasjon før og under riving angår. Fartøyet hadde mange originale detaljer bevart, men ble revet ned til spantene før Skibsbevaringsfonden fikk anledning til å gjøre noe som helst. Det viste seg at fartøyeieren ikke var interessert i å få fartøyet restaurert korrekt, men ønsket modifikasjoner hele vegen. Dermed ble det nærmest en krig mellom SF og eier under hele prosessen. Heldigvis hadde de tilgang på god dokumentasjon fra verftet som bygde skonnerten, og en del gode bilder m.m.

Færgen Møn har vært i drift inntil nylig. For denne er det laget vedlikeholdsplan og en historisk gjennomgang.

Denne og andre rapporter er lagt ut på nettstedet til Skibsbevaringsfonden ([www.skibsbevaringsfonden.dk](http://www.skibsbevaringsfonden.dk)).

## **Dag Bakkemo: Anne Bro**

Dag peker på tre viktige grunner til at en bør samle inn historikk:

- Beslutningsgrunnlag for vern
- Grunnlag for istandsetting og tilbakeføring
- Dokumentere et kulturminne

Hvordan fungerer dette i dag? Eier skal stå for innsamlinga, men resultatet blir ofte gale og upresise opplysninger. Dette så ut til å være tilfelle med Anne Bro, der det kan virke som en har forvekslet to ulike jakter.

Dag sitt poeng er at dokumentasjon er et fag som må utføres av fagfolk. Vi kan ikke forvente at folk skal klara å finne fram til arkivkilder vi selv sliter med å finne fram til.

Dag påpeker ellers at vi ikke er kommet særlig langt når det gjeld dokumentasjon av motorer og andre tekniske installasjoner.

## **Gunnar Furre: Faun**

### **Målsetjing for istandsetjing:**

Tilbakeføring til opphavleg utsjånad.

Ta vare på mest mogeleg original innreiing og utstyr

### **Istandsetjingshistorie:**

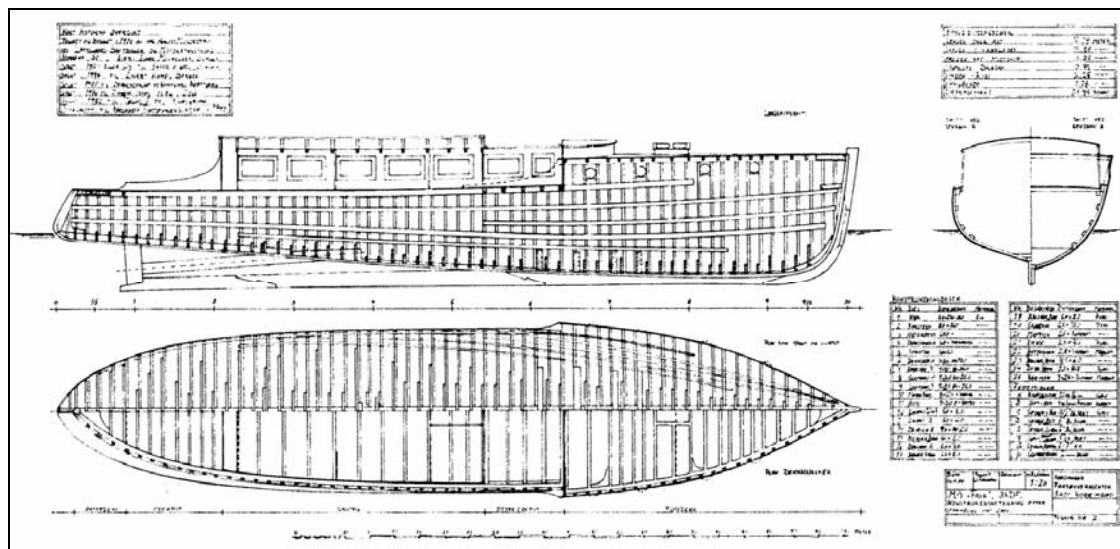
- 1982-1991: Førefallande reperaturar og innsamling av div. gjenstandar/ dok. v. Trond Eide
- 1992-1994: Utskifting av kjøler, stamnar, botnstokkar, bjelkevegar. Hansen & Arntzen Co.
- 1999-2000: Demontering av innreiing. Arbeid med teikningar og dok. rapport. HFS
- 2001-2002: Oppretting og utskifting av ribber og hud
- 2002-2003: Dekk, hus og innreiing

### **Kjelder, dokumentasjon:**

- Båten før og under riving
- Tidlegare demontert utstyr, delar og inventar
- Spesifikasjon og kontrakt, ikkje approbert (avvik)
- Synfaringsrapport frå 1955
- Foto frå 1970 og 80-talet
- Intervju av tidlegare eigar Eilert Lund
- Intervju av tidlegare førar for BKK; Ingolf Solheim.
- Intervju av Trond Eide

### **⇒ Samanfatta teknisk/historisk dokumentasjon.**

- rapport (Dag Fjeldstad, November 2000)
- teikningssett (Dag Fjeldstad, November 2000)



## Erfaringar med teknisk dokumentasjonsrapport/teikningar som arbeidsreiskap

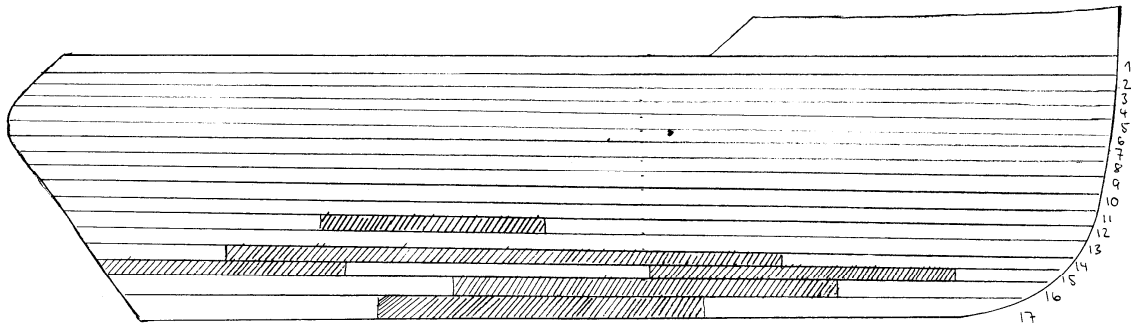
- Rapporten og teikningane har gjort arbeidet mindre personavhengig. Nye personar har raskt kunne sett seg inn i prosjektet og fått ei oversikt over dei ulike fasane i arbeidet. Dette har vore særleg viktig på eit prosjekt som har gått over fleire år, slik dette har. Sjølv om rapporten/teikningar gjev svar på ei rekkje tekniske spørsmål så vert det nærast uråd å få med alle detaljar som skal på plass. Skisser og foto er eit viktig supplement, aller viktigast vert delane frå båten som syner heilt konkret korleis ting var gjort (materiale/teknikk). Særleg når det gjeld oppbygginga av hus og innreiing har vi hatt mykje glede av delerlageret på punkter der teikningar/rapport ikkje gjev presise nok svar. Skott og innreiingselement er blitt prøvd på plassen sin og har såleis fungert som ein kontroll med omsyn til dimensjonar og mål. Mange av dei gamle delane er blitt monterte opp att medan andre er arkiverte eller kasta.
- Meir enn å tenkja seg ein rapport som samanfattar alle aktuelle tekniske opplysningar knytt til prosjektet er det råd å tenkja seg ein variant som fungerer som ein "guide" i forhold til det dokumentasjonsmaterialet ein har. I rapporten kan ein ta for seg hovudlinene og elles visa til konkrete foto, delar, skisser m.m.
- Rapport/teikningar har gjort det lettare å "selja" prosjektet til sponsosar og andre interesserte.
- Å ha eit ferdig teikningssett basert på oppmåling før arbeidet startar, inneber at ein hadde sikra ei rekkje kontrollmål som kunne gå tapt/bli endra gjennom istandsetjinga. Når det gjeld arbeidet med Faun så har vi i praksis orientert oss mest ut frå den fysiske båten og ikkje basert oss så mykje på teikninga. Såleis reiv vi ned båten bit for bit då vi skulle inn med nye spanter, dette i staden for riva båten ned så mykje som var naudsynt for så å byggja opp skroget på nytt.

## Andre erfaringar med Faun-prosjektet

- På Faun- prosjektet synte det seg etter kvart at foto var den største mangelvara. Dette gjeld ikkje minst foto frå den perioden som båten skal først attende til, her har vi ingen ting. Dei eldste bileta vi har skaffa skriv seg frå 50-talet etter at båten fekk fast hus over styreposisjonen. Om det i det heile finst gamle bilete er det uråd å vita, men det kan og vera at vi ikkje har gjort god nok jobb når vi har søkt. Når det gjeld perioden etter BKK selde, så har vi ein del fotomateriale som har vore til stor hjelp. Når det gjeld perioden etter at vi overtok båten så har vi også ein del materiale, men dette kunne vore betre. Vi har erfart det same her som på andre prosjekt – det er vanskeleg å seia kva motiv ein vil få bruk. Den beste måten å gardera seg på er å fotografera systematisk felt for felt slik at heile båten vert dekkja, helst frå fleire vinklar. Hadde dette vore gjort under rivinga på Faun vil det letta arbeidet med oppbygginga.
- Dei lause delane som kom saman med Faun blei fotograferte og merka før lagring. Alle delane blei så førte opp på ei liste med fototilvisingar. Her var det Tom Rasmussen som gjorde ein grundig jobb noko vi har nytt gått av. Den gode merkinga har gjort det mogeleg å flytta på delane utan at det er kom rot i systemet. Lagringsforholda har ikkje dei beste korkje med omsyn klima eller tryggleik, men det ser likevel ikkje ut til at delane har teke skade.
- På nokre punkt har vi under oppbygginga ikkje hatt sikre haldepunkt i form av dokumentasjon. Det gjeld t.d. fasongen på vindskjermen i framkant av styrecockpiten. Her har vi søkt etter teikningar av tilsvarande båtar frå perioden og valt ut ein fasong som ser ut til å ha vore brukt av Moldestad. Det same gjeld innreiinga av mannskapslugaren der vi ikkje har presise data. Her tek vi utgangspunkt i ein teikning frå Norsk Sjøfartsmuseum sine arkiv (A/S Maritim). Prinsippet vi har valt er å ta utgangspunkt i konkrete opplysningar knytt til andre båtar for slik å ha eit sikkert haldepunkt og dermed unngå ”fantasiløysingar” når vi står utan sikre spor.
- I arbeidet med Faun har vi fått erfaring med arbeidsprosessar vi ikkje har prøvd før. Dette gjaldt m.a. bygging med bøygde spant som hovudprinsipp. Her måtte vi henta inn kunnskap frå folk i bransjen som hadde erfaring. Dei tipsa vi fekk synte seg å vera til stor hjelp. Vi har nå dokumentert arbeidet slik at andre kan nytta godt av våre røynsler.

## Konklusjon

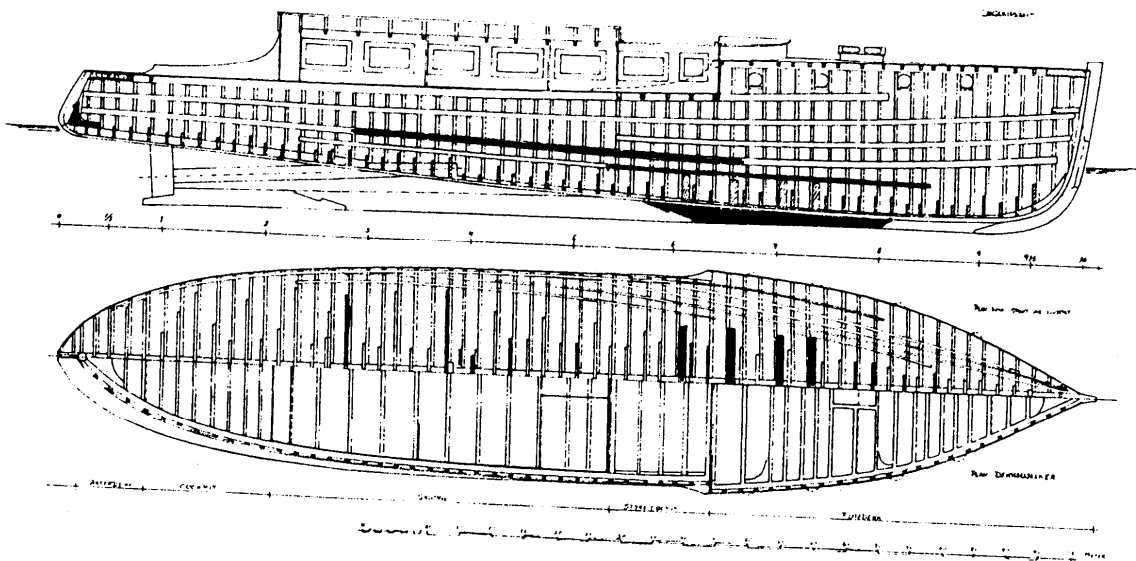
- **Viktig at ansvar, hovudlinjer og prinsipp for istandsetjing er fastlagt før arbeidet startar**
- **Viktig å ha kontakt med originalgjenstanden gjennom prosessen**
- **Handverkarane vert sentrale i dokumentasjonsprosessen ettersom teikning/rapport aldri vert detaljerte nok til å fungera på eit praktisk handverksnivå.**
- **Dess lenger periode arbeidet strekkjer seg over, dess viktigare vert det med skrifteleggjing av erfaringar og systematisering av dokumentasjonsmaterialet.**



M/y FAUN

▨ - ORIGINAL HUDPLANK  
STYRBORD SIDE

En enkel tegning av huden kan være et godt redskap for å visualisere bl.a. hva som er skiftet ut.



■ - ORIGINALT TREVERK  
INNVEDIG SKROG

Dersom en først har gode tegninger av restaureringsobjektet kan de brukes til å dokumentere deler av restaureringsprosessen.



## Morten Hesthammer: Om intervju

Intervju er på mange måter en usikker kilde i forbindelse med rekonstruksjon. Morten viste til arbeidet han har gjort her i distriktet i forhold til gamle skipsbyggere. Erfaringa hans er at det tar tid å få gode resultater. Det er stor forskjell på folk som kilder, og Morten har etter hvert fått sine ”favoritter”. En må gjerne gå flere runder før en skjønner hva byggerne egentlig mener – en må nå opp på et visst kunnskapsnivå, og gjerne prøve ut metoder i praksis.

Ellers nevner han at det var lærerikt å få kunnskap om hvordan de tilpasset seg realitetene f. eks. når det gjaldt material. Ofte blir det vist til den ideelle materialkvaliteten, men i realiteten kunne kvaliteten være så som så. De måtte klare seg med det som var tilgjengelig.

## Åsmund Kristiansen: Solstrand

### Hva omfatter dokumentasjonen?

- Historisk bakgrunn:
  - Båtbyggeriet (intervju med Per Svege (1980))
  - Samtale med Ole Johan Sørvig (tidl. ansatt)
  - Båten og drifta (samtale med Olav Midtbø, tidl. eier)
- Synfaring
- **Før demontering**
- **Under istandsetting**
- **Sluttrapport**

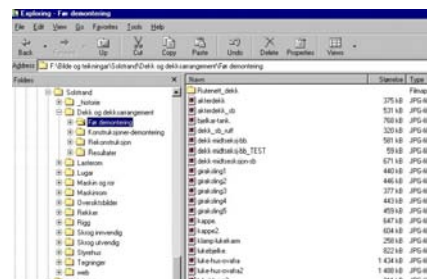
### Drift og ombygginger

- Forklare spor på fartøyet.
- Daterer deler og komponenter

### Dok. før demontering

- I et slikt prosjekt er dette det viktigste!
- Utfordring: Gjøre dok. forståelig for andre (det kan gå flere år ...)
- Utfyllende: Handverker dok. med tanke på gjenoppbygging; konsulent med tanke på tegning, byggeteknikk, historie ...
- Foto: Digitalt
- Skisser
- Oppmåling og tegning (linjer, arrangement)

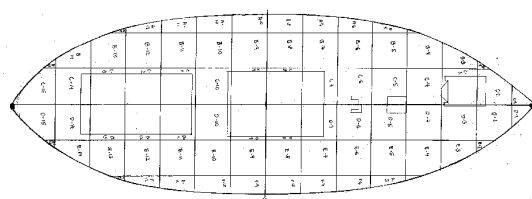
### Katalogstruktur dig. foto

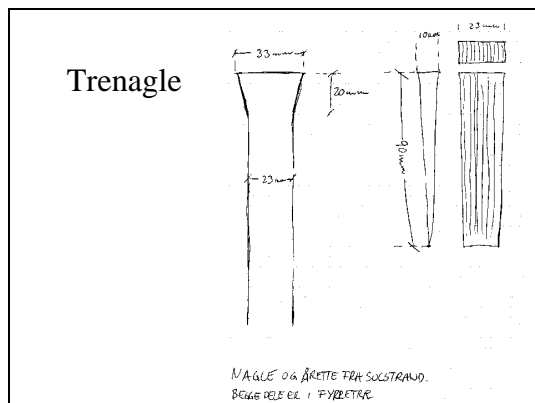


### Digital skisse

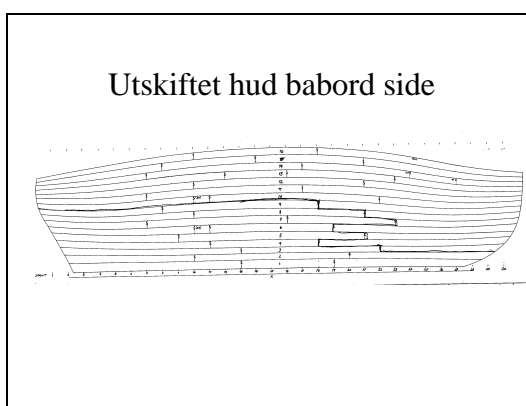
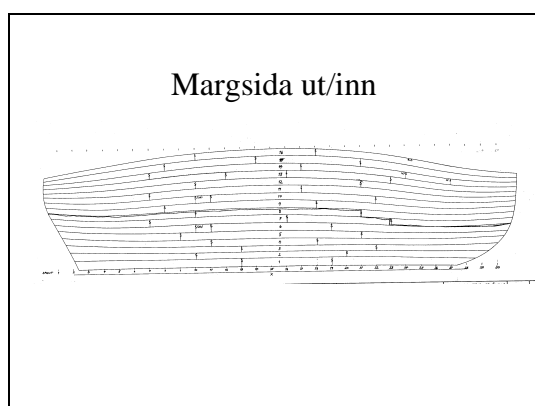
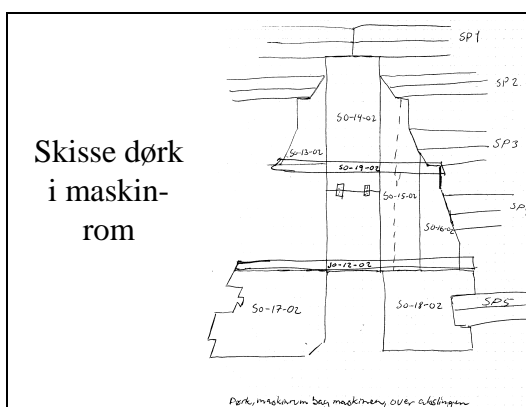


### Dekkrutenett





- ### Byggeteknikk – uvante ting
- Uten garnering
  - Bare trenagler, også i støten
  - Smale nat
  - Breie planker
  - Ulovlig støting
  - Ikke gjennomgående kjølbolter
  - Kjølkonstruksjonen



- ### Sluttrapport (generelt)
- Som regel vært skrevet av prosjektleder (verftsformann).
  - Vært praktisk orienterte (arbeidsprosesser)
  - Vedlikeholdsplan (enkel)
  - Dokumentert avvik/feil
  - Målgruppe: Handverkere, fartøyeiere, slike som oss.

- ### Tanker om sluttrapport
- Vi har en god mal, men arbeidskrevende.
  - Skrivning av rapporten krever nærhet til prosessen.
  - Materialene bør beskrives (type, dimensjoner m.m.)
  - Byggeteknikken
  - Framgangsmåten i istandsettingsprosessen
  - Arbeidsteknikker?
  - Avvik og feil
  - Målgruppe?

## Erfaringer

- Aldri for mye bilder!
- God tid
- Mer systematisk fotografering, både før, under og etter. Tenk banalt...
- Rutenett på dekk
- Oppmåling og tegning: En måte å "jobbe seg inn i" fartøyet.
- Tegneteknikk: Inntil videre jobbe manuelt.
- Bra dok. av basen
- Digitale foto
- Tettere oppfølging i prosessen
- Godt lager for deler – fotografering og beskrivelse
- Merke mest mulig på fartøyet.
- Fokus på kritiske punkt:
  - Bjelkelaget ++

## Diskusjon

Et sentralt spørsmål i diskusjonen var: Hvor viktig er det å få kartlagt fartøyet si historie, og er det fartøyvernssentrene sin jobb?

Her var det ulike syn. Noen mente det sentrale er å dokumentere en type opplysninger som reint teknisk er nødvendig i sammenheng med istandsettinga, andre mente hele båtens historie med muntlig tradisjon og sosial sammenheng er like viktig.

Torstein påpekte at den offisielle definisjonen av et kulturminne bare går inn på gjenstanden sin egenverdi, og ikke på den omliggende kunnskapen.

Gunnar mente denne definisjonen er noe snever, og at gjenstand + minnestoff/dokumentasjon til sammen utgjør kulturminnet.

Et hovedtema i diskusjonen var om dokumentasjon er for spesialister, eller om en skal legge opp til at dette er noe som alle skal kunne holde på med. En direkte konklusjon kom vi ikke fram til, selv om det vel var bred enighet om at det fins mange som har evner og interesser i denne retningen, og at denne kunnskapen ikke bør monopoliseres ved fartøyvernssentrene.

Videre diskuterte vi om Riksantikvaren bør stille visse minstekrav overfor eierne når det gjelder dokumentasjon. Kan det f. eks. lages en mal eller "anvisning" som fartøyeierne kan bruke selv, og som sentrene også da må rette seg etter?

Hvilken type bildemedium bør vi satse på? Digitalt, negativ, positiv, farge, svart/hvitt? Det er usikre moment når det gjelder holdbarhet til alle medium, og det vil variere hva som er praktisk for den enkelte i prosessen. Ideelt sett bør en kanskje ta både praktiske og bevaringsmessige hensyn, og bruke flere medier. Praksis i dag varierer.

Varierende praksis er det også når det gjelder tagnearbeid, noe som kan være svært ressurskrevende.

At rapportene bør være tilgjengelig for allmennheten var det vel ikke uenighet om. Skibsbevaringsfonden legger sine rapporter ut på internett; det gjøres med noen rapporter fra Hardanger Fartøyvernssenter også. Bjarne Sørensen reiste spørsmålet om det ikke skulle være pliktavlevering av våre rapporter til Nasjonalbiblioteket.

Ellers bør rapportene ha en vitenskapelig standard, slik at vi ivaretar våre kilders integritet og ikke utleverer irrelevante ting.

Rapportene er uten tvil åndsverk i følge Åndsverkloven, og er således vår eiendom. Det samme gjelder fotografier og tegninger produsert under istandsettingsprosessen. En grei praksis er likevel at fartøyeiere får tilgang til og mulighet til å bruke dette materialet innenfor visse rammer.

Noen tips og ideer:

- Merkeregistre og andre viktige arkivkilder burde vært lagt inn i søkbare databaser; det ville gjort dem til enda bedre verktøy for kulturminnevernet.
- Fartøy som fraktet sild og fisk ble registrert sammen med fiskebåtene i merkeregisteret, slik at en også kan finne fraktefartøy i dette arkivet.
- Kallesignala er stort sett uendra siden 1932. Dette er derfor et godt holdepunkt når en skal følge historien til et fartøy.
- Fiskebåter har ”mappe” i Sjøfartsdirektoratet. Denne kan en få se med tillatelse fra eier.