

Masteroppgave

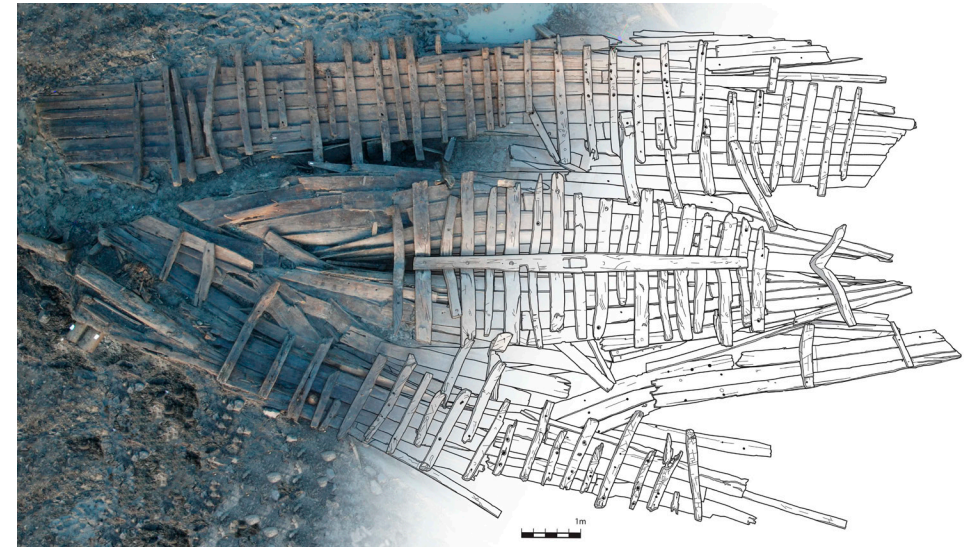
NTNU
Norges teknisk-naturvitenskapelige
universitet
Det humanistiske fakultet
Institutt for historie og klassiske fag

Nora Fronth Furan

Kml § 14 - maritime kulturminner og forvaltningsansvar i gråsonen

Masteroppgave i kulturminneforvaltning

Trondheim, våren 2012



Forsidefoto:

NMM. Foto av Andreas Kerr, tegning av Rune Borvik. Barcode B11-12, båt to: BC02.

FORORD

Arbeidet med denne masteroppgaven startet høsten 2011 i forbindelse med min praksisplass ved hovedkontoret til NIKU i Oslo. Selve valget av oppgavens tematikk ble imidlertid foretatt før praksisperioden, og valg av problemstillinger og begrensninger innenfor tematikken er også helt og holdent min egen i samarbeid med min veileder ved NTNU. For utenforstående kan det fremstå som betenkelig at jeg har hatt praksisplass hos en av «partene» når man tenker på de uenighetene som har vært i forbindelse med utgravninger i Bjørvika. At jeg kun har hatt til hensikt å hente inn arkivmateriale og generell kunnskap må understrekes, hvilket jeg også har påpekt ovenfor de ulike partene jeg har snakket med. Jeg har fra starten av vært veldig bevisst på å ha et nøytralt blikk på saken, både ovenfor meg selv og ovenfor aktuelle institusjoner/personer involvert.

Det er svært mange personer som har vært involvert i oppgaven min på en eller annen måte og fortjener å bli nevnt. I første omgang vil jeg rette en stor takk til de ulike institusjonene som har bidratt til å skape klarhet og komme med sine forståelser av tematikken, og som alle har tatt meg godt i mot: NMM ved Frode Kvalø, Hilde Vangstad og Pål Nymo, NIKU ved Petter B. Molaug, Knut Paasche, Eli Ulriksen, Lise-Marie Bye Johansen, Ian Reed og Rory Dunlop, NTNU Vitenskapsmuseet ved Fredrik Skoglund og David Berg Tuddenham, UiO Kulturhistorisk Museum ved Brit Solli, Bergens Sjøfartsmuseum ved Elling Utvik Wammer, Stavanger Sjøfartsmuseum ved Endre Elvestad, Tromsø Museum ved Stephen Wickler, Riksantikvaren ved Ingrid Smestad, Ivar Arrestad og Jens Rytter og Miljøverndepartementet ved Ronny Henriksen og Benedicte Boye. I forbindelse med selve skriveprosessen må det rettes en stor takk til min veileder Ola-Svein Stuggu. Mine medstudenter og venner som har tatt seg tid til å sette seg inn i tematikken og høre meg snakke om oppgaven mang en stund, samt mine tålmodige foreldre, fortjener også en takk!

Nora Fronth Furan, 9. mai 2012

INNHALDSFORTEGNELSE

1. Innledning	1
1.1. Problemstillinger og fremgangsmåte.....	2
1.2. Kildemateriale.....	4
1.2.1. Skriftlige kilder.....	5
1.2.2. Muntlige kilder.....	6
2. Maritime kulturminner i lov og forskrift	7
2.1. Vern av skipsfunn – historisk utvikling.....	7
2.2. Kulturminneloven.....	8
2.3. Ansvarsforskriften.....	12
2.3.1. Skipsfunn.....	15
2.3.2. Automatisk fredete kulturminner fra middelalder.....	16
2.4. Oppsummering og diskusjon.....	19
3. Forvaltningspraksis: skipsfunn på land de siste tiårene	22
3.1. Forvaltningen av maritime kulturminner.....	22
3.1.1. Tønsberg.....	23
3.1.2. Stavanger/Rogaland.....	25
3.1.3. Bergen.....	26
3.1.4. Trondheim.....	27
3.1.5. Tromsø og nord-områdene.....	28
3.1.6. Oslo.....	28
4. Tre prosjekter i Bjørvika	31
4.1. Operatomta.....	31
4.2. Dronning Eufemias Gate.....	40
4.3. Barcode 13.....	47
4.4. Andre skipsfunn i Bjørvika.....	50
4.5. Oppsummering og diskusjon.....	52
5. Avslutning	58
5.1. Gråsoner-problematikken: hva har Bjørvika-prosjektene avslørt?.....	58
5.2. Forslag til løsninger.....	61
Kilder	67
Vedlegg	71

1. Innledning

Kulturminneforvaltningens oppgave er å sikre at vår kulturarv blir ivaretatt og sikret nåtiden og fremtiden. Lov om kulturminner (kml) av 9. juni 1978 nr. 50 er det sterkeste virkemiddelet vi har for å hindre at verdifulle levninger fra fortiden går tapt, men at de sikres på ulike måter.

Arkeologiske kulturminner utgjør en stor del av kulturarven og blir ivaretatt gjennom in situ behandling og utgravninger. Forskrift om faglig ansvarsfordeling mv. etter kulturminneloven (ansvarsforskriften) av 2. september 1979 nr. 8785 regulerer hvem som er rette forvaltningsmyndighet til å forestå arkeologiske undersøkelser, og har til hensikt å skape en oversiktlig og forutsigbar forvaltning.

Maritime kulturminner, eller skipsfunn, er en arkeologisk funnkategori som forvaltes av flere forvaltningsinstanser etter hvor de er funnet og når de er datert. For skipsfunn påvist på land er årstallet 1537 og funnkontekst avgjørende aspekter for hvilken forvaltningsaktør som skal stå for undersøkelsen. Forvaltningspraksis for denne typen kulturminner har de siste tiårene endret seg, særlig om skipsfunn i forhold til middelalderbyene, og det har oppstått store diskusjoner og uenigheter blant sentrale forvaltningsaktører om tolkningen av ansvarsforskriftens bestemmelser. Forvaltningsansvaret for de unike skipsfunnene i Bjørvika i Oslo de siste årene har i særlig grad ført til diskusjoner. Bakgrunnen for dette er at kulturminnelovens bestemmelser om skipsfunn (§ 14) på flere punkter kan sies å overlappe med regler om automatisk fredete kulturminner (§ 4), og at flere sentrale bestemmelser i ansvarsforskriften har en upresis og tvetydig formulering.

I denne masteroppgaven vil forvaltningspraksis for maritime kulturminner på land undersøkes. Målet er å belyse hvordan de ulike forvaltningsaktørene tolker kulturminneloven og ansvarsforskriften, og også hvordan forskjellige faglige perspektiver er med på å forme disse forståelsene. Hensikten er ikke å diskutere hvem som er rette myndighet i bestemte tilfeller, men å drøfte hvorfor det har oppstått uenighet om dette forvaltningsfeltet og hva uenighetene bunner i. Fokus vil i den sammenheng være på Bjørvika og de uenighetene som har oppstått der. Diskusjonene om forvaltningsansvar illustrerer nettopp at lovverket omhandlende skipsfunn, men også skipsfunn som en arkeologisk funnkategori, er gjenstand for tolkning. Hvilke implikasjoner har et lovverk som fremstår som tvetydig og med *gråsoner* for de ulike aktørene, for forutsigbarheten i forvaltningen og ikke minst for ivaretagelsen av kulturminnene?

1.1. Problemstillinger og fremgangsmåte

Ut fra tematikken belyst over, kan tre relaterte problemstillinger formuleres:

- Hvordan praktiseres dagens forvaltning for skipsfunn på land, og hvilke utviklingstrekk kan en finne i denne praksisen?
- Hva har denne utviklingen avslørt når det gjelder potensielle gråsoner i forvaltningen?
- Hvilke konsekvenser har gråsonene fått for forvaltningen som helhet, for aktørene involvert og for selve kulturminnene?

For å kunne drøfte disse problemstillingene vil det aller først i oppgaven være nødvendig å redegjøre for de aktuelle bestemmelser i kulturminneloven og ansvarsforskriften om skipsfunn på land. Dette utgjør et nødvendig bakteppe som danner utgangspunktet for de dels intrikate problemstillingene som har oppstått i dette forvaltningsfeltet. Da mye av diskusjonen omhandler ulike oppfatninger av hvordan kml § 14 skal forstås, vil det først være nyttig å kort undersøke den historiske utviklingen for vern av skipsfunn og hva intensjonen var med denne bestemmelsen. Etter en kort gjennomgang av de relevante paragrafene i dagens lovtekst vil jeg gi en uttømmende drøfting av ansvarsforskriftens bestemmelser om maritime kulturminner. Det er viktig her å understreke at alle de juridiske kildene vil undersøkes som *historiske kilder*, og ikke som del av den rettsdogmatiske tradisjon. Poenget er å belyse de lover og regler som gjelder for dette forvaltningsfeltet og hvilke formuleringer i disse som kan diskuteres på bakgrunn av tematikken i oppgaven.

Bestemmelsene i kulturminneloven og ansvarsforskriften danner utgangspunkt for en studie av praktiseringen, hvor lov og forskrift settes opp mot praksis i forvaltningsfeltet. Hvordan tolkes bestemmelsene i lov og forskrift om maritime kulturminner på land i Norge? Eksisterer det en felles forståelse, tolkning og praksis over hele landet? Hvis ikke, hva kan dette skyldes? Kan disse spørsmålene forstås på bakgrunn av at man har ulik organisering av forvaltningen av skipsfunn i Norge, hvor man i Oslo, Stavanger og Bergen har egne sjøfartsmuseer i motsetning til Trondheim og Tromsø hvor marinarkeologi er integrert i landsdels-/universitetsmuseene? I forbindelse med dette spørsmålet vil det gis en kort gjennomgang av forvaltningspraksis i Tønsberg, Stavanger, Bergen, Trondheim, Tromsø og Oslo. Sentrale spørsmål, spesielt i forhold til Oslo, vil være hvem som har stått for undersøkelser av skipsfunn på land, om det har vært de samme aktørene eller om dette har endret seg?

På bakgrunn av den generelle gjennomgangen av forvaltningspraksis i Norge, vil Oslo og Bjørvika brukes som studie. Her utkrystalliseres utfordringer og problemer omkring lovverket, og er derfor nyttig å bruke for å illustrere utfordringer koblet til forvaltningen av maritime kulturminner påvist på land. De mange skipsfunnene i Bjørvika de siste årene har skapt store faglige og forvaltningsmessige diskusjoner i første rekke mellom Norsk Institutt for Kulturminneforskning (NIKU) og Norsk Maritimt Museum (NMM). Her fremtrer gråsonene ikke bare i lov og forskrift, men også i fysisk forstand hvor by møter strand og sjø. Hva går diskusjonene mellom NMM og NIKU ut på i detalj og hvilke argumenter bruker aktørene for å fremme sitt syn på hvordan skipsfunn på land skal forvaltes? Har forvaltningen av skipsfunn på land vært den samme de siste tiårene (1970-tallet og framover), eller har den endret seg, og i så fall på hvilken måte?

En av diskusjonene i Oslo omhandler selve den arkeologiske tolkningen av funnene påvist i den eldste delen av Oslo by: skipsfunn tolkes og forstås primært enten som rene båtvrak tilhørende den maritime sfære, eller som del av brygger og fundamenter tilhørende middelalderbyen. Det er her et overlapp og en gråson mellom kml § 14 om skipsfunn og kml § 4 om automatisk fredete kulturminner, bokstav a; «byanlegg», samt bokstav d; «havneanlegg». Verken lov eller ansvarsforskrift klargjør dette spørsmålet, som både er et spørsmål om tolkning av en type funn i arkeologifaget, men også et juridisk spørsmål da bestemmelsene ikke gir uttrykk for hvilken paragraf som er over-/underordnet. NIKU og NMM har begge vist interesse for og hevdet sin ansvarsrett for arkeologiske undersøkelser i Bjørvika: NIKU hevder sin rett som forvaltningsansvarlig for middelalderbyene og for muligheten av å påtreffe middelalderske levninger i Bjørvika, mens NMM krever undersøkelser som forvaltningsansvarlig for maritime kulturminner på bakgrunn av potensiale for skipsfunn, da storparten av Bjørvika er gammel sjøbunn. Studien vil både ta for seg spørsmålet om ansvarsforhold i forkant av prosjekter og underveis i prosjektene. Hensikten er ikke å gi noen svar på hvem som er rette forvaltningsmyndighet, men å redegjøre nærmere for de uenighetene som har oppstått og hvordan tolkning av lov og ansvarsforskrift har vært avgjørende i dette. Studien vil derfor fokusere på NMM og NIKU sine tolkninger av ansvarsforskriften, og hvordan prosjekter som inkluderer skipsfunn på land i Bjørvika har blitt håndtert. Riksantikvaren (RA) og Miljøverndepartementet (MD) sine roller i diskusjonene vil også være sentrale momenter i dette.

Tre utvalgte prosjekter i Bjørvika vil analyseres: operatomta, Dronning Eufemias Gate og Barcode 13. I disse prosjektene oppstod det diskusjoner om ansvarsforhold, og de illustrerer derfor på en inngående måte gråsonene i lov og forskrift. I tillegg er det interessant å undersøke hvilken

utvikling som kan ha skjedd i forvaltningen gjennom disse prosjektene. For å belyse aktørenes ståsted og forståelse av spørsmål om skipsfunn og forvaltning av bygrunnen i Oslo vil diverse skriftlig materiale, da først og fremst korrespondanse i form av brev og e-poster mellom de ulike forvaltningsaktørene, analyseres. Analysen etterfølges av en kort diskusjon om to andre prosjekter i Bjørvika. Til sist vil det gis en oppsummering og en drøftelse av de mest sentrale aspektene i analysen.

I siste kapittel vil Bjørvika-prosjektene diskuteres med fokus på hva disse prosjektene kan avsløre når det gjelder gråsonene i lov og forskrift. Spørsmålet her vil både være hvorfor det har oppstått uenigheter i Bjørvika, men også hvordan vi kan unngå at det oppstår uenigheter i Oslo og i andre deler av landet i fremtiden. Det vil også foretas en vurdering av ansvarforskriftens bestemmelser om skipsfunn; skaper denne en effektiv og forutsigbar forvaltning? Er man tjent med en forskrift som er så direkte koblet opp mot funnsted (land eller vann, innenfor/utenfor middelalderbyen) og datering? I forbindelse med dette spørsmålet vil det gis et forslag til en alternativ ansvarsfordeling for skipsfunn på land.

Arbeidet med tematikken i oppgaven har medført at jeg har møtt på mange interessante temaer og teoretiske diskusjoner underveis, for eksempel om oppbygging av norsk kulturminneforvaltning, det historiske forløpet til organiseringen av kulturminnevernet og tilblivelsen av de ulike forvaltningsinstitusjonene, samt institusjonenes kobling til markedsorientering. Slike aspekter er interessante, men ikke slik jeg oppfatter det nødvendig for å besvare spørsmålene i oppgaven. Det viktigste har vært å forklare diskusjonene og uenighetene om forvaltningen av skipsfunn på land. De aspektene som ikke diskuteres nærmere har derfor falt bort nettopp fordi de ikke anses som nødvendige for å besvare problemstillingene i oppgaven. I forhold til begrepsbruk, brukes begrepet «forvaltningsaktør» ofte i istedet for spesifikke museer eller institusjoner, og refererer derfor til for eksempel NMM og NIKU.

1.2. Kildemateriale

Problemstillingene og målsetningene formulert over forutsetter et kildemateriale bestående av både skriftlige og muntlige kilder. I det følgende vil det gi gis en presentasjon av dette kildematerialet og hvilke utfordringer som knytter seg til dem.

1.2.1. Skriftlige kilder

Skriftlig materiale danner hovedkilden for undersøkelsen av forvaltningspraksis. Undersøkelsen av Bjørvika-prosjektene baserer seg på en rekke skriftlige kilder: brev, e-poster, notater, møtereferater og andre dokumenter som omhandler prosjekter om maritime kulturminner fra aktørene selv, hovedsaklig fra NIKU, NMM, Byantikvaren i Oslo, Riksantikvaren og Miljøverndepartementet. Korrespondanser mellom disse aktørene er utgangspunktet for en analyse av deres tolkninger og forståelser av lov og forskrift. Det er viktig å merke seg i den forbindelse at disse kildene nettopp er uttrykk for ulike *parter* i meningsutvekslinger. Kildene uttrykker derfor tolkninger, meninger og perspektiver som tar utgangspunkt i aktørenes egne behov og faginteresse. Både NIKU og NMM har store finansielle interesser i å få arkeologiske oppdrag i Oslo, og retorikken i dokumentene vil derfor nødvendigvis være tilpasset deres ønsker. Et kritisk blikk på det subjektive elementet og det som kan «leses mellom linjene» vil derfor være av nødvendighet.

En annen utfordring ved materialet om Bjørvika er å rekonstruere korrespondanserekker. Flere av prosjektene går flere år tilbake og en del aktuell korrespondanse i forbindelse med disse har ikke vært mulig å gjenfinne til tross for gjentatte søk i arkiver hos både Riksantikvaren og NIKU. Spesielt gjelder dette operatort-prosjektet, hvor det har vært spesielt vanskelig å rekonstruere saksgangen. Likevel er hovedessensen belyst i materialet, og de brevene som ikke er gjenfunnet omtales i tilgjengelige brev. Dokumentene er forøvrig hovedsaklig hentet fra Riksantikvarens arkiv og NIKUs arkiv. Enkelte brev er også hentet fra NMMs og Stavanger Sjøfartsmuseums (SJM) arkiver.

Andre skriftlige kilder som vil være aktuelle er arkeologiske rapporter, samt diverse litteratur omhandlende Oslo havn, middelalderbyen og skipsfunn generelt. Av de prosjektene som vil undersøkes i Bjørvika er det imidlertid få av rapportene som er ferdige, og noen muntlige referanser om disse må derfor av nødvendighet benyttes. Saksdokumenter, samt litteratur omhandlende organiseringen av forvaltningen, er også aktuelle kilder, både i den generelle undersøkelsen av forvaltningspraksis i Norge og om Bjørvika-prosjektene.

De juridiske kildene omfatter først og fremst kulturminneloven av 1978 og ansvarsforskriften av 1979, samt rundskriv og forarbeider.

Mange av forvaltningsaktørene som er del av tematikken har endret navn opp gjennom årene. Dette gjelder først og fremst Norsk Maritimt Museum, som inntil år 2010 het Norsk Sjøfartsmuseum.

Flere av de omtalte prosjektene i oppgaven er fra før denne tid, men for enkelhets skyld vil museet omtales som Norsk Maritimt Museum (NMM). Også andre aktører som har endret navn, for eksempel Universitetet i Oslo, Kulturhistorisk Museum vil omtales ved dagens navn og forkortes til Kulturhistorisk Museum (KHM).

1.2.2. Muntlige kilder

Oversikt over hvordan skipsfunn på land og funn relatert til kml § 14 er håndtert i de største byene i Norge, vil i stor grad basere seg på muntlig kontakt med personer i forvaltningen, da gjennom e-poster og samtaler. Dette anser jeg som den mest hensiktsmessige måten å gi et kort og generelt bilde av situasjonen i resten av landet på. Dette skyldes også at hovedfokus er på situasjonen i Oslo, og at det derfor ikke har vært mulig å gjennomføre en mer inngående undersøkelse for de øvrige byene.

Også i forbindelse med studien av Bjørvika-prosjektene er samtaler benyttet – da først og fremst som viktige bakgrunnskilder til forståelsen av de mange og dels kompliserte aspektene ved tematikken. Disse samtalene kan karakteriseres som uformelle intervjuer, hvor et par spesifikke spørsmål er stilt, men hvor vedkommende person har fått snakke fritt om det de mener er det sentrale i tematikken. Med samtale menes både muntlig samtale, e-post korrespondanse og telefonsamtale. Særlig har samtaler med NMM, NIKU og Riksantikvaren vært viktige da de har gitt utdypende bakgrunnsinformasjon til det skriftlige materialet. Spesielt har samtaler vært viktig der hvor jeg ikke har klart å oppspore enkelte viktige brev. Det vil derfor i noen tilfeller være nødvendig å bruke samtalene som muntlige referanser, da svært mye av meningsutvekslingen mellom ulike aktører ikke kan gjenfinnes skriftlig.

2. Maritime kulturminner i lov og forskrift

I det følgende vil det gis en presentasjon av bestemmelsene i kulturminneloven og ansvarsforskriften som omhandler maritime kulturminner på land. Hensikten her er å undersøke hvilke bestemmelser som kan sies å ha en uklar og tvetydig formulering, og som har dannet utgangspunktet for de gråsonene som har oppstått i konkrete tilfeller (kapittel 4). Før dagens lovgivning kan presenteres, er det imidlertid nødvendig å forstå den historiske bakgrunnen for vernet av skipsfunn. Hvorfor kom det spesifikke bestemmelser om vern av båtvrak, hva var intensjonen bak? Dagens vern av skipsfunn gjennom kml § 14 vil deretter presenteres. Fordi diskusjonene i Oslo også omhandler automatisk fredete kulturminner, vil det i tillegg gis en kort redegjørelse for kml § 4. Hvordan forholder disse to paragrafene seg til hverandre? Etter en gjennomgang av kulturminnelovens bestemmelser vil det gis en presentasjon av utvalgte paragrafer i ansvarsforskriften. De relevante er her de som har diffuse eller upresise formuleringer, og som kan sies å overlappe med hverandre. Til sist vil det gis en drøftelse av de viktigste punktene ved presentasjonen av loven og forskriften.

2.1. Vern av skipsfunn – historisk utvikling

Lov om fornminne av 29. juni 1951 (fornminneloven) er den første av de eldre lovene om vern av kulturminner som nevner båt eksplisitt, men da kun som en del av oppramsingen av løse kulturminner, jf. § 8.¹ Her fremgår det blant annet at rester av fartøyer, last og løsøre som er eldre enn hundre år og brakt ut av sin innbyrdes sammenheng er vernet i loven. Først i den reviderte versjonen av fornminneloven av 1963 blir egne bestemmelser om skipsfunn innlemmet i loven, jf. § 12a.² Ingen av disse lovene ga imidlertid tydelige nok signaler om hva som var fredet – om bestemmelsen bare gjaldt selve skipsvraket (skroget) eller også gjenstander og annet som kunne relateres til det. I 1974 ble derfor § 12a endret til å bedre presisere at også tilbehør og last er vernet gjennom denne bestemmelsen.³ Med kulturminneloven av 1978 ble regler om skipsfunn gitt i § 14, som med unntak av mindre endringer har omtrent lik ordlyd som den reviderte § 12a fra 1974.

Bakgrunnen til at bestemmelser om skipsfunn har blitt modifisert flere ganger må sees i sammenheng med at de tidligste bestemmelsene ikke var tilstrekkelig presise i forhold til hva som var vernet i loven. Problemer rundt manglende stadfesting av hva skipsfunn omfatter ble særlig

1 NOU 2002:1, pkt. 2.4.2.

2 NOU 2002:1, pkt. 2.4.4.

3 Ibid.

aktuell med den økende amatørdykkingen utover på 1960-tallet, da fritidsdykkere i stadig større omfang utforsket vrak på egenhånd og i mange tilfeller tok med seg båtdeler/gjenstander opp fra havbunnen.⁴ I den forbindelse oppstod det spørsmål om hvorvidt plikten til å levere inn funn fra skipsvrak også gjaldt lasten til båtvraket.⁵ Det såkalte Runde-funnet i 1972, som skapte konflikt om eiendomsretten til gull- og sølvmynter hentet opp fra det forliste skipet *Akerendam*, står som et godt eksempel på at fornminnelovens bestemmelse om skipsvrak ikke var god nok og hadde behov for en større presisering.⁶ Lovendringen i 1974 var direkte koblet til slike utfordringer, og lovteksten ble da endret slik at det tydelig kom fram at staten skal ha eiendomsretten til all last der det ikke er mulig å finne eieren. Det ble også understreket at det ikke er lov å grave fram og undersøke funn uten offentlig tillatelse.⁷ Det synes dermed klart at det historiske bakteppet til vern av skipsfunn er koblet til et mål om å hindre amatørdykkere i å undersøke og ta deler av forliste båter og tilhørende gjenstander til privat eie. På så måte har bestemmelser om skipsvrak historisk sett primært vært knyttet til skipsvrak under vann, og til sjøfartsmuseene, som har spesialekspertise på undervannsarkeologi. Det er imidlertid viktig å understreke at skipsfunn etter § 14 ikke alene er koblet til sjøfartsmuseene, da ansvarsforskriften også pålegger landsdelsmuseene ansvar for § 14 i form av skipfunn på land eldre enn 1537.

I forhold til sjøfartsmuseenes arbeidsoppgaver ble de første marinarkeologiske undersøkelser foretatt fra 1950/1960-tallet av. I Oslo foregikk dette i begynnelsen som et samarbeid mellom NMM og Kulturhistorisk Museum, hvor i tillegg dugnader i samarbeid med dykkerklubber var viktige.⁸ De første faste stillingene i marinarkeologi ble etablert i 1989, og først på 1990-tallet ble marinarkeologisk kompetanse ved sjøfartsmuseene bygd opp.⁹ Når sjøfartsmuseene begynte med landgravninger (av båt) har det ikke lyktes å finne noe klart svar på. Mye tyder på at dette først er på 1990-tallet, men primært fra 2000-tallet av (se kapittel 4).¹⁰

2.2. Kulturminneloven

Kulturminneloven av 1978 regulerer dagens lovgivning for vern av skipsfunn. Bestemmelser om skipsfunn fremgår i § 14 (for fullstendig lovtekst, se vedlegg 1). Mest sentralt i forhold til diskusjon om forvaltningsansvar for skipsfunn på land er paragrafens første og andre ledd:

4 Holme 2001:123

5 NOU 2002:1, pkt. 2.4.4.

6 Holme 2001:123; Kahn 2007:239

7 NOU 2002:1, pkt. 2.4.4.

8 Store Norske Leksikon, «Marinarkeologi»

9 Gaukstad og Holme 2001:144; Store Norske Leksikon, «Marinarkeologi»

10 Brev av 02.01.2003 fra NMM til RA (NMM arkiv)

§ 14. Skipsfunn.

Staten skal ha eiendomsretten til mer enn hundre år gamle båter, skipsskrog, tilbehør, last og annet som har vært ombord eller deler av slike ting når det synes klart etter forholdene at det ikke lenger er rimelig mulighet for å finne ut om det er noen eier eller hvem som er eier.

Vedkommende myndighet etter loven her kan – uten hensyn til hvem som er eier – grave fram, flytte, granske og ta opp ting som er nevnt i første ledd og sette i verk andre tiltak for å verne eller ta hånd om tingen. Slike tiltak, eller andre tiltak som kan skade tingen, kan verken eieren eller andre sette i verk uten tillatelse fra vedkommende myndighet, eventuelt på visse vilkår. Eier eller bruker av grunnen skal så vidt mulig varsles før tiltak etter dette ledd iverksettes. Bestemmelsene i §9, §10 og §11 annet ledd får tilsvarende anvendelse.

Paragraf 14 opererer som vi ser med en flytende hundreårsgrense. Dette vil si at alle båter/deler av båt uavhengig av type, eller last og ting som har vært ombord, er vernet hvis de er gamle nok og det ikke kan gjenfinnes en eier til båten.¹¹ Aldersgrensen regnes fra når båten ble sjøsatt/bygget, og ikke til tidspunktet for forliset.¹² Bruken av en hundreårsgrense skiller skipsfunn, i likhet med samiske kulturminner, fra øvrige kulturminnetyper i kulturminneloven som istedet reguleres etter faste årstall. En flytende hundreårsgrense innebærer at for hvert år som går vil stadig flere båter bli fredet, enten de befinner seg som vrak på land eller i sjøen. Hvilke implikasjoner dette vil få for samfunnet og forvaltningen er et interessant spørsmål som det gjenstår å få svar på. Ikke minst i forhold til fredning av last og tilbehør (som tilhører båtvrak som kanskje har gått fullstendig i oppløsning) fremstår det både som tilfeldig og problematisk at noen deler av vår kulturarv på denne måten automatisk blir vernet når det har gått lang nok tid. Hvorfor man valgte en flytende hundreårsgrense og hvordan man tenker seg at forvaltningen skal håndtere den voksende mengden fredete vrak, krever en lengre drøfting som ikke skal tas her. Ut fra den korte historiske oversikten for vern av skipsfunn, virker det imidlertid sannsynlig at man først og fremst har tenkt på forliste båter i vann da fredningsgrensen ble vedtatt. Det som uansett er klart er at den flytende fredningsgrensen i § 14 gjør at båtfunn får en helt unik posisjon sammenlignet med andre kulturminnetyper.

Når paragrafen bruker begrepet «båt» vil dette si alle former for fartøyer, fra stokkebåter og flåter til større båter og skuter, så fremt de er båt**vrak**.¹³ Med «skipsskrog» menes alle rester av båt, mens deler fra båt (luker, ventiler, jernnagler osv.) fanges opp av «deler av slike ting» og for løse

11 Kahn 2007:237

12 Holme 2001:124

13 Holme 2001:123, 127

gjenstander tilhørende båten av begrepene «last», «tilbehør» eller «annet som har vært ombord».¹⁴ Ordlyden i § 14 kan dermed tolkes relativt bredt, men også snevrere i forhold til hva man anser som tilhørende skipet – funn av gjenstander påvist rett ved et skipsfunn under vann eller på land kan tolkes som å tilhøre skipet, men kan også tolkes som å tilfeldigvis befinne seg på samme plass uten en egentlig tilknytning til vraket. Denne forskjellen i måten å tolke bestemmelsen på vil drøftes i kapittel 3 og 4.

Ordlyden i § 14 bruker ikke begrepet «fredet» og henviser først og fremst til statens eiendomsrett, men i praksis må skipsfunn forstås som å ha et like sterkt vern som andre kulturminner i loven.¹⁵ I likhet med automatisk fredete kulturminner gjelder undersøkelsesplikten nedfelt i kml § 9 for offentlige og større private tiltak der det pliktes å sørge for at ikke utbygging på land eller i vann kommer i konflikt med kulturminner regulert etter § 14.¹⁶ I motsetning til automatisk fredete kulturminner, jf. § 3 og § 4, kan ikke § 14 bli dispensert for gjennom plan, jf. § 8 fjerde ledd. Det betyr at eventuelle kulturminnehensyn blir ivaretatt og avklart av kommune og fylke før tiltaket settes igang. Dette vil si at det for hvert eneste båtfunn må søkes om dispensasjon av Riksantikvaren, jf. ansvarsforskriften § 1 nr. 1.¹⁷ Man kan med andre ord ikke på forhånd avgjøre hvorvidt et båtfunn skal fjernes eller hva som skal skje med det, slik det kan for automatisk fredete kulturminner. Bakgrunnen for denne ordningen fremstår som uklar, og verken forarbeider eller andre juridiske kilder jeg har undersøkt gir noen begrunnelse for dette.

Reglene for vern av skipsfunn avgrenses mot generelle funn på land på flere måter. I følge Kahn¹⁸ innebærer avgrensingen av båtfunn fra generelle funn på land den at «skipsfunn som ved en bevisst handling er ført på land i før-reformatorisk tid ikke kan anses som skipsfunn». Dette gjelder for eksempel båter brukt i gravsammenheng, jf. § 14 bokstav j. Skipsfunn som har kommet på land på grunn av landheving skal derimot regnes som skipsfunn etter § 14.¹⁹

Kml § 14 har mange likhetstrekk med bestemmelsene om løsfunn, jf. kml § 12 og § 13. Skipsfunn avgrenses fra disse reglene ved at skipsvrak/deler av båt/gjenstander som er kastet *fra båt* er vernet gjennom § 14, mens gjenstander kastet *fra land* får vern gjennom § 12 og § 13 dersom vilkårene er

14 Holme 2001:123, 127

15 Holme 2001:120

16 Holme 2001:127

17 Holme 2001:129

18 Kahn 2007:236

19 Ibid.

tilstede.²⁰ Hvis en gjenstand som har vært ombord på en båt (og oppfyller øvrige kriterier etter § 14) settes i land for deretter å bli kastet eller mistet i sjøen, kan ikke gjenstanden betraktes som vernet etter § 14.²¹ Kun hvis gjenstanden går direkte fra båt til sjø er den vernet gjennom denne bestemmelsen. Det kan i praksis være svært vanskelig å utrede handlingsforløpet i ettertid, og det kan derfor være vanskelig å bevise/motbevise at lovbrudd er begått. I en straffesak i Nordmøre tingrett ble for eksempel sportsdykkere som var tiltalt for å ha hentet opp mer enn hundre år gamle kulturminner fra et havnebasseng, frikjent fordi retten ikke kunne påvise med rimelig sikkerhet hvorvidt gjenstandene var kastet/mistet fra båt eller fra land.²²

Som nevnt skiller regler om skipsfunn seg fra bestemmelser om automatisk fredete kulturminner. Disse bestemmelsene er blant annet gitt i kml § 3 og § 4 (for fullstendig lovtekst, se vedlegg 1). Forbud mot inngrep fremgår av § 3, mens § 4 gir en oversikt over hvilke kulturminner som omfattes av den automatiske fredningen. Paragraf 4 bokstav a og d, samt bokstav j, er i denne oppgaven mest sentral:

§ 4. Automatisk fredete kulturminner.

Følgende kulturminner fra oldtid og middelalder (inntil år 1537) er fredet:

a) Boplasser, huler, hellere med spor etter folk som har holdt til eller arbeidet der, hus- eller kirketufter, kirker, hus og byggverk av alle slag, og rester eller deler av dem, gårdshauger, gårds- og tunanlegg og andre bebyggelseskonsentrasjoner som stapelplasser og markeds plasser, byanlegg og liknende eller rester av dem.

d) Vegfar av alle slag med eller uten brolegging av stein, tre eller annet materiale, demninger, broer, vadested, havneanlegg og åreskifter, båtstøer og båtopptrekk, fergeleier og båtdrag eller rester av slike, seilsperringer, vegmerker og seilmerker.

j) Gravminner av ethvert slag, enkeltvis eller samlede felt, som gravhauger, gravrøyser, gravkammer, brannflakgraver, urnegraver, kistegraver, kirkegårder og deres innhengninger og gravmæler av alle slag.

Bestemmelsen gjelder både for funn på land og under vann.²³ Som vi ser er årstallet 1537 gitt som avgrensning. Begrepet nyere tids kulturminner og nyere tid referer derfor til tida etter reformasjonen i 1537, mens automatisk fredete kulturminner viser til kulturminner eldre enn reformasjonen

20 Kahn 2007:237

21 Kahn 2007:239

22 Kahn 2007:240-241

23 Guribye og Holme 2001:44

(middelalder og oldtid). Unntak er samiske kulturminner eldre enn hundre år og erklærte stående byggverk fra perioden 1537-1649. Skipsfunn opererer ikke med dette årstallet, men året får likevel betydning i ansvarsforskriften, noe som vil utdypes nedenfor. Det fremgår i § 4 at automatisk fredning kun gjelder faste kulturminner, dvs. at de må være stedfaste.²⁴

Oppramsingen i den fullstendige lovteksten nevner ikke båtfunn. Imidlertid stadfester § 4 bokstav j at gravminner av ethvert slag er automatisk fredet dersom det er eldre enn 1537. Dette inkluderer også båtgraver, som har vært en vanlig gravskikk i jernalder.²⁵ Også i andre tilfeller kan skipsfunn regnes som fredet etter § 4 dersom det defineres som del av et automatisk fredet kulturminne.²⁶ Hvilke kriterier som skal ligge til grunn for å at et skipsfunn nettopp kan defineres som å være del av et automatisk fredet kulturminne, har imidlertid ikke noe enkelt svar (hvilket diskusjonene om skipsfunn i Bjørvika vitner om, se kapittel 4). Hvorfor fikk båtgraver et så tidlig vern i motsetning til andre typer båtfunn? Svaret på dette er kanskje å finne i relasjon til skipsgravene fra Oseberg, Tune og Gokstad, og den viktigheten det var å frede skipet og hindre eksportering til utlandet.²⁷

Med «byanlegg», jf. § 4 bokstav a, menes at selve grunnen i det aktuelle området er fredet. Mest relevant i forhold til dette begrepet er middelalderbyene i Norge, hvor ruiner og kulturlag som inkluderer blant annet bygningsrester, avfall og gjenstander fra byen må regnes som automatisk fredet.²⁸ «Havneanlegg» fra før 1537 nevnes som automatisk fredet jf. § 4 bokstav d, og sjøbunnen i havner fra middelalder (eller eldre) må regnes som automatisk fredet. Imidlertid vil man i gamle havneområder og i strandsonen for middelalderbyen ofte også påtreffe skipsfunn, og man vil derfor kunne få en gråson mellom kulturminner regulert etter § 14 og kulturminner som er automatisk fredet etter § 4.²⁹

2.3. Ansvarsforskriften

Ansvarsforskriften av 1979 presiserer hvem som har ansvar for ulike arkeologiske tidsperioder og funnkategorier (for komplett forskrift, se vedlegg 2). I forbindelse med omorganiseringen av kulturminneforvaltningen fra 1990, ble det i 1989 utformet en ny forskrift, utgitt som rundskriv T-6/89. Her listes ansvarsforhold om skipsfunn opp i § 1, pkt. 3:

24 Kahn 2007:141

25 Guribye og Holme 2001:44

26 Ibid.

27 Jf. Fagerland 2011

28 Guribye og Holme 2001:46-47

29 Holme 2001:121; Kahn 2007:236-237

2. For så vidt gjelder tillatelse til inngrep i og gransking m.v. av fredete faste fornminner etter kulturminneloven §§ 8, 11b og 13 første ledd jf §§ 3 og 4 og å overlate løse fornminner til finner eller grunneier jf § 13 siste ledd, er rette myndighet etter loven:

a. For faste fornminner fra middelalder for så vidt gjelder kirker, klostre og andre kirkelige anlegg, borger og befestninger, byanlegg og rester av slike og stående bygninger av alle slag og for fornminner etter § 5: Riksantikvaren.

b. For andre faste fornminner enn nevnt ovenfor under bokstav a: Universitetets Oldsaksamling, Oslo, Arkeologisk Museum i Stavanger, Historisk Museum ved Universitetet i Bergen, Universitet i Trondheim, Museet, og Tromsø Museum ved Universitetet i Tromsø.

3. Rette myndighet etter § 14 om skipsfunn er:

a. For skipsfunn på land fra oldtid og middelalder: De institusjoner som er nevnt under nr. 2 bokstav b.

b. For andre skipsfunn enn nevnt under bokstav a: Norsk Sjøfartsmuseum, Oslo, Stavanger Sjøfartsmuseum, Bergen Sjøfartsmuseum, Universitetet i Trondheim, Museet og Tromsø Museum ved Universitetet i Tromsø.

Forskriften deler opp skipsfunn etter *hvor* de er påvist, om de er på land eller i vann. Pkt. 3 bokstav b har formuleringen «for andre skipsfunn enn nevnt under bokstav a». Denne formuleringen kan forstås som åpenbar; den viser til alle former for båtfunn som ikke er påvist på land og er eldre enn 1537. Samtidig fremstår den som diffus, fordi den nettopp ikke eksplisitt nevner spesifikke skipsfunn og heller ikke noe om den konteksten båtfunnene befinner seg i. Hva er årsaken til at man har valgt å dele opp skipsfunn på flere institusjoner på denne måten? I forhold til forliste skip under vann synes det åpenbart at dette må kobles til sjøfartsmuseene fordi disse har den aktuelle kompetansen (dykkerkompetanse). Men hvilke argumenter ligger til grunn for at sjøfartsmuseene også skal grave på land, men kun båtfunn fra nyere tid? For å forsøke å finne svar på disse spørsmålene henvendte jeg meg først til Miljøverndepartementet, siden til Riksarkivet som har alt av arkivmateriale fra Miljøverndepartementet før 1985. Fra Riksarkivet fikk jeg imidlertid til svar at de ikke hadde klart å finne noe, verken høringer, notater, korrespondanse eller annet relatert til tilblivelsen av forskriften.³⁰ Enten finnes ikke et slikt materiale eller så har dokumentene kommet bort, eller så har ikke selve søket hos Riksarkivet vært godt nok. Ettersom størrelsen på denne oppgaven ikke tillater en svært inngående gransking av akkurat disse spørsmålene, har jeg valgt å

30 Riksarkivet, e-post, 16.04.2012

avslutte søket etter dette.

Det har heller ikke vært mulig å finne noen utdypende forklaring i faglitteraturen, som forøvrig fremstår som mangelfull i forhold til å forklare hvorfor norsk kulturminneforvaltning er bygd opp slik den er. Et par ord nevnes imidlertid av Guribye og Holme³¹ som trekker fram fagkompetanse og den erfaringen hver institusjon besitter som avgjørende faktorer for hvordan ansvaret er fordelt. Dette synes naturlig, særlig i forhold til at sjøfartsmuseene graver under vann på grunn av sin dykkerkompetanse. Dette forklarer imidlertid ikke hvorfor landsdelsmuseene anses å ha god nok ekspertise for båtfunn på land eldre enn 1537, men ikke for yngre båter. Eller omvendt, hvorfor ikke sjøfartsmuseene også kan grave båt på land som er fra middelalder og oldtid? At man har organisert forvaltningen av skipsfunn, og også delingen middelalderbyer/andre kulturminner eldre enn 1537 mellom landsdelsmuseer og NIKU (tidligere Riksantikvaren), har kanskje sin bakgrunn i praktiske hensyn i form av et ønske om å fordele arbeidsmengde, men det kan også skyldes rene tilfeldigheter. En logisk tankegang synes uansett fraværende.

Siste revidering av ansvarsforskriften skjedde i 2000. De mest sentrale endringene omhandlet andre aspekter enn skipsfunn, som i hovedsak forble lik den forgående versjonen. Forskriften av 2000 hadde til formål å

«sikre en klar rolle-og ansvarsfordeling, at eksisterende kompetanse ble brukt på best mulig måte og at utgravningsvirksomheten ble effektivisert. For tiltakshaver innebærer dette at forskriften ganske detaljert anviser hvilken instans som kan utføre de ulike arkeologiske arbeider».³²

Forskriften er altså ment til å motarbeide misforståelser og usikkerhet om hvem som skal regnes som rette myndighet i forhold til forskjellig typer arkeologiske arbeider og for de ulike arkeologiske gjenstandskategoriene. Forskriften skal på så måte sikre større forutsigbarhet både for utgravningsinstitusjonene og for tiltakshaverne.

I det følgende vil relevante paragrafer i ansvarsforskriften presenteres. Bestemmelser om skipsfunn vil først listes opp, deretter de omhandlende automatisk fredete kulturminner fra middelalder.

31 Guribye og Holme 2001:71

32 Brev av 03.06.2003 fra MD til NIKU (NIKU arkiv)

2.3.1. Skipsfunn

I forskriftens § 1 Rette myndighet – faglig ansvarsområde nr. 1., fremgår det at det er Riksantikvaren som er rette myndighet etter kml § 14,

- *annet ledd, første punktum, avgjøre om det skal grave frem, flytte, granske og ta opp mer enn 100 år gamle båter, skipsskrog, tilbehør, last mv.*
- *annet ledd, annet punktum, gi tillatelse til inngrep i skipsfunn mv.*

Videre fremgår det i § 1 nr. 3. at det er Universitetets kulturhistoriske museer, Oldsaksamlingen, Arkeologisk museum i Stavanger, Universitetet i Bergen, Bergen Museum, Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet (NTNU) Vitenskapsmuseet, Tromsø Museum ved Universitet i Tromsø, som er rette myndighet etter § 14,

- *annet ledd, første punktum, avgjøre om det skal grave frem, granske og ta opp båter, skipsskrog, tilbehør, last mv. for så vidt gjelder skipsfunn på land fra oldtid og middelalder*
- *tredje ledd, avgjøre om funn kan overlates til finner eller eier for så vidt gjelder skipsfunn mv. på land fra oldtid og middelalder.*

I § 1 nr. 4. heter det at det er Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet (NTNU) Vitenskapsmuseet, Tromsø Museum ved Universitetet i Tromsø, Norsk Sjøfartsmuseum (nå NMM), Stavanger Museum og Bergen Sjøfartsmuseum som er rette myndighet etter § 14,

- *annet ledd første punktum, avgjøre om det skal grave frem, granske og ta opp mer enn 100 år gamle båter, skipsskrog, tilbehør, last mv. for så vidt gjelder andre skipsfunn enn nevnt under § 1 nr. 3.*
- *tredje ledd, første og annet punktum, motta melding om funn, og avgjøre om funn kan overlates til finner eller grunneier for så vidt gjelder andre skipsfunn enn nevnt under § 1 nr. 3.*

Skillet vann/land og ordlyden «andre skipsfunn» er den samme som i den forrige forskriften. Formuleringen fremstår dermed som like upresis som i den eldre utgaven.

I § 5 Gjennomføring av arkeologiske arbeider mv. arbeider under vann og av skipsfunn mv. heter

det at når Riksantikvaren gir tillatelse etter kulturminneloven § 8 første eller annet ledd eller aksepterer kommunal arealdisponeringsplan etter plan-og bygningsloven, jf. kulturminneloven § 8 fjerde ledd, eller kulturminneloven § 14 annet ledd, annet punktum

- 1. Skal landsdelsmuseene forestå arkeologisk arbeid knyttet til båter, skipsskrog, tilbehør, last, mv. for skipsfunn på land fra oldtid og middelalder,*
- 2. Skal sjøfartsmuseene forestå arkeologisk arbeid under vann og arbeid knyttet til båter, skipsskrog, tilbehør, skipsfunn, last mv. for andre skipsfunn enn nevnt under § 5 nr. 1.*

NTNU Vitenskapsmuseet og Tromsø Museum refereres her til som sjøfartsmuseer, selv om disse er landsdels-/universitetsmuseer og har marinarkeologi integrert i museenes øvrige arbeidsfelt.

Om den videre forvaltningen av skipsfunn etter opptaking, presiserer § 11 Forvaltning av statens eiendomsrett til skipsfunn, at

- *Sjøfartsmuseene skal forvalte statens eiendomsrett til skipsfunn, jf. kulturminneloven § 14 første ledd.*

Denne bestemmelsen understreker at uansett hvem som utfører utgravninger/undersøkelser av båtfunn på land eller under vann, har sjøfartsmuseene eiendomsretten til båter på vegne av staten. Dette vil med andre ord si at båtvrak oppbevares og inngår i samlinger til sjøfartsmuseene. Vi ser dermed et skille mellom granskning/utgravning og forvaltning/oppbevaring.

2.3.2. Automatisk fredete kulturminner fra middelalder

For å kunne forstå regler om skipsfunn i forhold til andre kulturminnetyper, er det i denne oppgaven relevant å også se på bestemmelser om automatisk fredete kulturminner. Dette er ikke minst viktig for å forstå uenighetene som har oppstått i Oslo og Bjørvika.

I § 4 Gjennomføring av arkeologiske utgravninger mv., heter det at når Riksantikvaren gir tillatelse etter kulturminneloven § 8 første eller annet ledd eller aksepterer kommunal arealdisponeringsplan etter plan-og bygningsloven, jf. kulturminneloven § 8 fjerde ledd

- 1. Skal landsdelsmuseene forestå arkeologiske utgravninger mv. med unntak av automatisk*

fredete kulturminner fra middelalder for så vidt gjelder kirker, klostre og kirkelige anlegg, borger og befestninger; byanlegg og rester av slike og stående bygninger av alle slag

2. Skal NIKU forestå arkeologiske utgravninger mv. av automatisk fredete kulturminner fra middelalder for så vidt gjelder kirker, klostre og kirkelige anlegg, borger og befestninger, byanlegg og rester av slike og stående bygninger av alle slag.

Vi ser at NIKU har ansvar for middelalder så fremt disse er kirker, kloster osv. NIKU har ikke ansvar for middelalderfunn generelt, da dette er landsdelsmuseenes ansvarsfelt. Av de kategoriene fra middelalder som listes opp er «byanlegg» den som er mest aktuell i denne avhandlingen, og som blir sentral i Bjørvika-diskusjonene i kapittel 4.

I § 12 nr. 1. fremgår det at Miljøverndepartementet har delegert myndighet etter kulturminneloven til Riksantikvaren, jf. § 4

- *sjette ledd, avgjøre hva som er automatisk fredet kulturminner*

Dette vil med andre ord si at der det er tvil om hva som skal regnes som automatisk fredet skal Riksantikvaren avgjøre saken. Er det for eksempel uklart hvorvidt båtdeler eller hele båtvrak som kan tolkes som å inngå i større strukturer, for eksempel brygger eller havneanlegg, skal forstås som automatisk fredet (§ 4) eller som separate skipsfunn (§ 14), er det Riksantikvaren som tar den endelige avgjørelsen om dette.

I § 6 Gjennomføring av registreringer mv. (for fullstendig tekst, se vedlegg), fremgår det at

- *Den myndighet som er tillagt landsdels – og sjøfartsmuseene etter kulturminneloven § 11 første ledd bokstav a, iht. Den ansvarsfordeling som følger av denne forskrift §§ 4 og 5, innebærer at disse kan søke etter, registrere og vedlikeholde automatisk fredete kulturminner.*
- *Den myndighet som er tillagt Riksantikvaren etter kulturminneloven § 11 første ledd bokstav a, kan Riksantikvaren, for automatisk fredete kulturminner fra middelalder for så vidt gjelder kirker, klostre og kirkelig anlegg, borger og befestninger, byanlegg og rester av slike og stående bygninger av alle slag, delegere for et bestemt tidsrom eller i konkrete saker til NIKU eller til regional kulturminneforvaltning.*

- *Uavhengig av den ansvarsfordelingen som følger av kap. 1, kan Riksantikvaren delegerer myndighet etter kulturminneloven §11 første ledd bokstav a til å søke etter og registrere automatisk fredete kulturminner til NIKU eller landsdels- og sjøfartsmuseene for et bestemt tidsrom eller for å løse konkrete oppgaver.*

Som vi ser har Riksantikvaren myndighet til å delegere arbeid til NIKU og regional kulturminneforvaltning. At NIKU på denne måten kan få oppdrag er et viktig aspekt ved deres virksomhet. På så måte kan arbeidsområder normalt gitt landsdelsmuseene istedet gis til andre forvaltningsaktører hvis Riksantikvaren finner dette ønskelig.

En siste viktig bestemmelse som er aktuell i denne avhandlingen, er samarbeidsplikten nedfelt i § 3. Her fremgår at

- *de institusjoner som er nevnt i § 1 og § 2, eller som kan delegeres myndighet etter kap. 2, har underretningsplikt overfor hverandre i saker som er av gjensidig interesse. De skal innlede samarbeid når det er nødvendig eller hensiktsmessig. I den forbindelse kan de opprette samarbeidsutvalg. Departementet, eller Riksantikvaren i samråd med departementet, kan ellers gi bestemmelser om slikt samarbeid. Dersom det er tvil om hvem som er rette myndighet i den enkelte sak, og det ikke oppnås enighet om dette, avgjør departementet spørsmålet.*
- *I saker som fylkeskommunen eller Sametinget behandler som rette myndighet etter denne forskrift skal Riksantikvaren ha underretning dersom disse fatter vedtak i strid med de faglige tilrådninger i saken og vedtaket innebærer at nasjonale vernverdier berøres. Departementet avgjør i tvilstilfelle hvilke saker som kommer inn under regelen om varslingsplikt.*
- *Når særlige grunner foreligger, kan departementet gjøre unntak fra ansvarsfordelingen i § 1.*

Formuleringen «dersom det er tvil om hvem som er rette myndighet» er interessant. Den stadfester nettopp at lovforfatterne har sett konfliktpotensialet ved loven, og derfor gir en instruks om dette. Miljøverndepartementet har dermed siste ord for hvordan loven skal forstås og hvem som skal foreta arkeologiske undersøkelser. Dette aktualiserer seg i Bjørvika-prosjektet Dronning Eufemias Gate, som vil diskuteres i kapittel 4. Ansvarsfordelingen er ment å følges, men når man likevel tar et

forbehold om dette («når særlige grunner foreligger»), må dette bety at man har tenkt på at forskriften ikke alltid vil være mulig eller riktig å følge i alle situasjoner.

Samarbeidsplikten er av stor betydning for at forvaltningsarbeidet skal flyte best mulig og for at de ulike institusjonene skal kunne ivareta sin forskningsvirksomhet og sine interesseområder. Når vi ser at samarbeidsplikt er nedfelt i loven, viser dette nettopp viktigheten av at alle de ulike institusjonene og instansene innen kulturminnevernet arbeider sammen.

2.4. Oppsummering og diskusjon

Kulturminnelovens § 14 verner alle båter, i vann som på land, og uavhengig av type. Oversikten over automatisk fredete kulturminner i kml § 4, må forstås som å være utfyllende og skal i praksis romme alle former for gjenstander, rester og levninger fra vår fortid som er eldre enn år 1537. At § 4 kun gjelder vern til og med år 1537 må imidlertid sees på som et sentralt moment for å opprette en egen paragraf som også beskytter yngre skipsvrak; etter min oppfatning er nettopp hovedårsaken til ønske om et lovregulert vern for skipsfunn å verne forliste skip og skuter fra nyere tid.

Selv om ikke § 4 nevner båt eksplisitt, ser vi at bestemmelsen likevel kan fremstå som tvetydig hva gjelder andre båter som ikke inngår i graver. Begrepet «byanlegg», jf. bokstav a, er for eksempel et svært samlende og bredt begrep, som det vil være naturlig å tolke som at alle mulige levninger innenfor et bestemt område er fredet etter denne bestemmelsen, også båter. Fra middelalderbyer som Tønsberg og Oslo er det funnet båter som antagelig har fått en sekundær funksjon som fundament til brygger og utfyllinger.³³ Båten som gjenstand kan dermed ha hatt flere betydninger og roller i fortiden. Dette åpner opp for ulike tolkninger av kulturminneloven i forhold til hvilken *funksjon* ved båtfunn man velger å vektlegge, og da hvilken bestemmelse man mener bør gjelde.

Slik kulturminneloven er utformet er det en klar forskjell mellom båtfunn datert til før 1537, og de datert til etter 1537. Båter fra nyere tid vil i liten grad komme i konflikt med andre kulturminnetyper. Det er for eksempel ingen tvil om at en forlist skute fra 1700-tallet skal defineres som skipsfunn etter § 14. Et unntak er likevel samiske kulturminner; hvilken paragraf skal brukes om båter fra samisk kultur? Dette er et interessant spørsmål som på mange måter knytter seg til samme tematikk som den om § 4 og § 14.

33 Molaug 2002; Ulriksen 2002:17

Selv om det er klarhet i loven om båter fra nyere tid, kan det likevel oppstå praktiske spørsmål knyttet til gjennomføringen av en undersøkelse eller utgravning innenfor middelalderbyenes grenser: hvem skal og bør grave båtfunn fra nyere tid som ligger innenfor et område regulert etter § 4 når en arkeologisk undersøkelse allerede er satt igang? Lovanvendelsen er klar, en båt fra nyere tid vil ikke kunne anses som § 4, men må defineres som § 14. Ansvarsforholdet for dette er også klart (sjøfartsmuseene), men likevel er det praktiske spørsmål knyttet til det å skifte forvaltningsaktør midt i en utgravning. Dette har blant annet blitt et tema i Oslo om Bjørvika-prosjektene.

Båtfunn fra før 1537 synes å skape den største usikkerhet i forhold til hvilken paragraf som skal benyttes og hvem som skal betraktes som rette myndighet til å forestå arkeologiske undersøkelser. I ansvarsforskriften fremstår forholdet mellom § 1 nr. 3 og 4 og § 5 som uklart. Hvilken av bestemmelse går foran der hvor flere kan være aktuelle? I følge forskriften skal sjøfartsmuseene utøve arkeologisk arbeid på skipsfunn fra nyere tid, men samtidig presiserer den at NIKU skal forestå arbeid på automatisk fredete kulturminner i form av for eksempel byanlegg fra middelalder. På samme måte sier forskriften at landsdelsmuseene skal forestå arbeid på båter fra oldtid og middelalder, men at NIKU har ansvaret for middelalderbyene. Gråsonene fremtrer hvis det blir påvist båt (uansett alder) innenfor middelalderbyenes grenser. Hvem skal da stå for undersøkelsen av båten: NIKU, landsdelsmuseene eller sjøfartsmuseene? Det skarpe skillet mellom sjø og land i forskriften er i tillegg en inndeling som ikke alltid er like lett å trekke i virkeligheten. Båtfunn vil nettopp ofte påtreffes i strandsoner og i overgangen mellom vann og land.³⁴

Slik nevnt er verken § 14 eller § 4 bestemmelser som utelukkende skal kobles til enten sjøfartsmuseene eller landsdelsmuseene. Begge institusjoner har ansvar for båt på land, men det som skiller disse er hvorvidt de er yngre eller eldre enn 1537. På samme måte er det med § 4; både sjøfartsmuseet og landsdelsmuseene, samt NIKU, har ansvar for kulturminner regulert etter § 4, og for sjøfartsmuseene gjelder dette hvis kulturminnene er hav og sjø.

Forøvrig er det også viktig å være klar over de forskjellige utgangspunktene kulturminneloven og ansvarsforskriften har i forhold til årstall: kulturminneloven opererer med en flytende hundreårsgrense for vern av båtvrak, mens ansvarsforskriften istedet tar utgangspunkt i årstallet 1537. Forskjellen mellom lov og forskrift på dette punktet kan skape forvirring. Spesielt fordi eiendomsretten til skipsfunn er gitt sjøfartsmuseene, og dette skaper en umiddelbar nær kobling

34 Molaug 2002

mellom § 14 og sjøfartsmuseene.

Både kulturminneloven og ansvarsforskriften har som vi ser bestemmelser som overlapper hverandre og som kan skape gråsoner og usikkerhet i forhold til håndteringen av båtfunn for de som skal tolke og forvalte kulturminnene. Verken forarbeider eller andre juridiske kilder sier noe om hvilke av bestemmelsene som er over- og underordnet. Dette skaper grobunn diskusjoner om hvem som er rette myndighet til å stå for arkeologiske undersøkelser.

3. Forvaltningspraksis: skipsfunn på land de siste tiårene

I det følgende vil jeg ta for meg hvordan maritime kulturminner på land i Norge har blitt forvaltet, i hvilken grad det er påvist skipsfunn på land, hvem som i så fall har stått for undersøkelser av dem og om det har oppstått diskusjoner om ansvarsforhold. Hensikten er å utrede hvorvidt det finnes noen enhetlig praksis for hvordan lov og forskrift anvendes, og om det er noen forskjell i måten maritime kulturminner behandles på i områder med egne sjøfartsmuseer og i de områdene hvor marinarkeologi er underlagt landsdels-/universitetsmuseene.

3.1. Forvaltningen av maritime kulturminner

Kulturminneforvaltningen på landsbasis er i dag delt mellom hvem som har ansvar for å bevare og håndtere maritime kulturminner. Den geografiske inndelingen fremgår av ansvarsforskriften § 2. På østlandet er NMM den viktigste forvalteren av maritime kulturminner. Museet kan karakteriseres som halvoffentlig idet det mottar støtte fra staten, men museet er også avhengig av egen virksomhet for å kunne drives. NMM sitt arbeidsfelt inkluderer forvaltning av skipsfunn under vann (både i hav, innsjø og elver) og på land yngre enn 1537, i tillegg til ansvar for utførsel av maritime kulturminner. Museet bedriver også forskning, og har utstillingslokaler og en konserveringsavdeling. NMM er størst i Norge på undersøkelser av båter og havner fra både over og under vann. Museet har også landets eneste 3D-dokumentasjonslaboratorium for skipsfunn og landets største frysetørningsanlegg for vått arkeologisk materiale.³⁵ NMM deler forvaltningsansvaret for skipsfunn på tørrlagte områder med Kulturhistorisk Museum.

På sørvestlandet er Stavanger Sjøfartsmuseum (som en del av Stavanger Museum) forvalter av maritime kulturminner i Rogaland. Her deles forvaltningsansvaret for skipsfunn på land med Arkeologisk Museum i Stavanger. Forvaltningsansvaret for vestlandet har Bergen Sjøfartsmuseum, med ansvar for Hordaland og Sogn og Fjordane, samt kommuner syd i Møre og Romsdal. Her deles forvaltningsansvaret for skipsfunn på land med Universitet i Bergen, Bergen Museum.

For Trøndelag og de nordlige delene av landet er marinarkeologi integrert i landsdels-/universitetsmuseene, da disse områdene ikke har egne sjøfartsmuseer. NTNU Vitenskapsmuseet har forvaltningsansvar i Sør-Trønderlag og Nord-Trønderlag, enkelte kommuner nord i Møre og Romsdal, samt kommuner syd i Nordland. Lengst nord er det Tromsø Museum ved

35 Falck 2011

Universitetet i Tromsø som har forvaltningsansvaret for Troms og Finnmark, og de nordligste kommunene i Nordland.

Slik oversikten viser er altså ikke organiseringen av dette forvaltningsfeltet lik landet over. Bakgrunnen for dette skal ikke diskuteres her. Det interessante i denne sammenhengen er istedet spørsmålet om hvorvidt forskjellig organisering har betydning for hvordan ansvarsforskriften tolkes og brukes ulike steder i Norge. De diskusjonene som har oppstått i Oslo er hovedsaklig tilknyttet middelalderbyene. NIKU skiller seg fra de øvrige museene/institusjonene ved at det er en stiftelse. Instituttet ble etablert i 1994 som del av Stiftelsen for naturforskning og kulturminneforskning (NINA-NIKU), fra 2003 som separat institutt. Opprettelsen i 1994 medførte at Riksantikvarens ansvar for forvaltningen av middelalderbyene i Norge ble overført til NIKU.³⁶ I tillegg fikk instituttet forvaltningsansvar for middelalderske kirker, kirkegårder, kloster- og borganlegg. Instituttet har idag kontorer i fem byer: Oslo, Tønsberg, Bergen, Trondheim og Tromsø. NIKUs arbeidsområder er relatert til forskning på norsk, samisk og internasjonal kulturarv, oppdragsvirksomhet for private aktører og for offentlig forvaltning. Som stiftelse baserer NIKU seg i hovedsak på egen virksomhet, og får lite støtte fra staten.

I tillegg til Oslo har altså NIKU også kontorer i andre byer fra middelalderen. Det er derfor relevant å spørre seg om lignende uenigheter om maritime kulturminner på land i tilknytning til middelalderbyene har oppstått der, både i forståelsen av ansvarsforskriften og i selve tolkningen av det arkeologiske materialet. Like interessant er imidlertid også om det kan finnes generelle uenigheter mellom forvaltningsinstitusjoner om maritime kulturminner som befinner seg i randsonen mellom land og vann, fra alle tidsperioder. I det følgende vil det gis en et innblikk i forvaltningen av maritime kulturminner på land i de viktigste byene/områdene i landet, hvor spørsmålene skissert ovenfor vil ligge til grunn.

3.1.1. Tønsberg

Middelalderbyen i Tønsberg har hatt flere store bygravninger hvor maritimt arkeologisk materiale har fremkommet, inkludert enkeltvise båtdeler og mer sammenhengende deler av et båtvrak.³⁷ Det mest fullstendige båtvraket ble oppdaget i 2009 i forbindelse med arbeid i en fjernvarmegrøft ved Nedre Langgate 19.³⁸ Båten lå tilnærmet på tvers av grøften og fortsatte inn i grøfteprofilen under

36 Helseth og Ulriksen 2006:3-12

37 Lindh 1992:200; Ulriksen 2002

38 Molaug 2010:4

gatedekket.³⁹ Båten lå innenfor grensen til middelalderbyen og Riksantikvaren bestemte derfor at båtvraket skulle tolkes ut fra en bysammenheng.⁴⁰ Den ble derfor dispensert etter kml § 8 og § 10 som regulerer automatisk fredete kulturminner, jf. kml § 3 og § 4. Det ble videre bestemt at den delen av båten som allerede var avdekket skulle dokumenteres av NIKU, mens resten skulle bevares in situ under fjernvarmerørene og med miljøovervåkning av Bioforsk.⁴¹ I forkant av avgjørelsen uttalte både NMM og NIKU at de ønsket en totalutgravning av båten.⁴² Verdt å merke seg er at båtvraket ble påvist i sjøavsatte lag blandet med mengder av avfall fra middelalderbyen.⁴³ Båten kunne derfor sies å tilhøre to «sfærer», den maritime, jf. kml 14, og den middelalderske, jf. kml § 4, bokstav a «byanlegg». Hvilken forvaltningsaktør som forestår en båtundersøkelse vil virke inn på tilnærmingen til materialet og hvilket kildepotensiale man ønsker å realisere. NMM reagerte på valget om la båten bli behandlet som en by-rest og ikke som et skipsfunn etter kml § 14, da de hevdet at det maritime kildepotensiale således ikke ble realisert.⁴⁴

Foruten båtvraket i 2009 er det funnet en rekke deler fra båt innenfor middelalderbyen fra før-reformatorisk tid. Disse er også behandlet som del av en bykontekst. I gjennomgangen av materiale fra utgravninger i Nedre Langgate på 1970-tallet (først publisert i 2002) defineres og behandles båtresten ut fra en bymessig sammenheng.⁴⁵ For eksempel finner man i omtalen av konstruksjon K1075 (som tolkes som fundament til passasjedekke fra middelalder) blant annet fragmenter av to båtbord.⁴⁶ Disse tolkes som mulig del av det antatte dekke. Poenget her er at båtdelene ikke behandles separat med fokus på de maritime aspektene, men som ledd i forståelsen av middelalderbyen. En forklaring på denne praksisen kan være knyttet til at man her har ment at det maritim-historiske kunnskapspotensiale er lite. Funn av båtdele i Storgaten 24/26 omtales for eksempel som gamle og utslitte, hvilket kan forklare at de er brukt som byggemasse i konstruksjoner.⁴⁷ Ingen av båtfragmentene påvist i Tønsberg er altså regulert etter kml § 14, men behandlet som automatisk fredet, jf. § 4.⁴⁸ Arkeologiske undersøkelser i Tønsberg fra 1970-tallet til 1990-tallet ble utført av Riksantikvarens utgravningskontor, senere av NIKU. NMM har bistått i spørsmål tilknyttet skipsfunn, men ikke vært ansvarlig graver. I de påfølgende tiårene har man fortsatt å behandle maritime funn som del av en bykontekst, både før og etter at NIKU tok over

39 Eli Ulriksen pers. med., 16.01.2012

40 Molaug 2010:29

41 Brev av 09.01.2009 fra RA til Skagerak Varme AS (RA arkiv)

42 Molaug 2010:6

43 Ibid.

44 Frode Kvalø, e-post, 23.09.2011

45 Ulriksen 2002

46 Ulriksen 2002:17

47 Lindh 1992:200

48 Lindh 1992; Ulriksen 2002

forvaltningen av middelalderbyene. Verken NMM eller Kulturhistorisk Museum har vært involvert som gravende aktører innenfor middelalderbyen. Slik det vil fremkomme i kapittel 4 skiller dermed praksis i Tønsberg seg fra den i Oslo, hvor båtdeler i større grad er regulert etter § 14.

3.1.2. Stavanger/Rogaland

I Rogaland har man ikke påvist skipsfunn eldre enn 100 år som ikke har hatt eiere, og det har ikke oppstått noen lignende diskusjon som den i Oslo mellom Stavanger Sjøfartsmuseum (SJM) og Arkeologisk museum i Stavanger (AmS). Museet har en marinarkeologisk stilling og samarbeidet mellom institusjonene fungerer godt, i følge Endre Elvestad ved Stavanger Sjøfartsmuseum.⁴⁹ Det har imidlertid blitt stilt spørsmål til ansvarsforskriften om maritime kulturminner i forhold til løse kulturminner, jf kml § 12. Elvestad opplyser om utfordringer knyttet til undervannsarkeologiske undersøker på Avaldsnes, Karmøy. Her krysser flere interessefelt seg i det man her har avfall som man antar har vært produsert på land, men som senere har blitt rodd ut og kastet i sjøen.

Gjenstandene lå på 1,5-4 meters dybde, og en samlet datering av området tilsier at funnene er fra middelalder.⁵⁰ Arkeologisk museum i Stavanger antydte at dette var deres ansvarsfelt og at de skulle ha gjenstandene ettersom gjenstandene hadde et landlig preg (bla. kokekar, slakteavfall, lær).

Likevel antok man at funnmaterialet hadde blitt kastet fra en båt, hvilket tilsa at gjenstandene skulle tolkes som last eller «annet som har vært ombord», jf. kml § 14. Riksantikvaren ble derfor bedt om å gi en prinsipiell avklaring på denne problemstillingen.

Ansvarsforskriften skiller ikke mellom løse kulturminner som er deponert på land eller i sjø, og Stavanger Sjøfartsmuseum spør derfor i brevet til Riksantikvaren om dette taler for at bestemmelsen i ansvarsforskriften § 10 skal tolkes dit hen at landsdelsmuseene skal forvalte statens eiendomsrett til løse kulturminner fra før 1537 selv om de har fremkommet ved marinarkeologiske undersøkelser.

⁵¹ De hevder videre at siden sjøfartsmuseene er statens forvalter for skipsfunn, jf. ansvarsforskriften § 11, skal sjøfartsmuseene også ha forvaltningsansvar for løse kulturminner som det kan sannsynliggjøres at har blitt kastet fra båt. Det spørres etter en avklaring på hvordan man kan skille disse bestemmelsene om eiendomsrett fra hverandre når det svært ofte er vanskelig å skille ut hvilke objekter på havbunnen som er kastet fra land (løse kulturminner) og hvilke som er kastet fra båt (skipsfunn). Et eksempel hvor dette er en problemstilling er havner fra vikingtid hvor selve lokaliteten er automatisk fredet, men hvor det på sjøbunnen kan befinne seg gjenstander som må

49 Endre Elvestad, e-post, 01.11.2011

50 Ibid.

51 Brev av 05.01.2001 fra SJM til RA (SJM arkiv)

karakteriseres som skipsfunn. Det spørres etter hvem som da skal forvalte eiendomsretten til disse funnene og hvem som har rett til å avgjøre om det skal graves ut og stå for utgravningen. Disse spørsmålene må ha fremstått som svært viktige, for brevet ble videresendt til Miljøverndepartementet. Departementet svarer hovedsaklig bare på det som gjelder eiendomsretten til slike funn; at om det fremkommer automatisk fredet kulturminner ved marinarkeologiske undersøkelser skal dette forvaltes av landsdelsmuseene, mens skipsfunn skal forvaltes av sjøfartsmuseene.⁵² Miljøverndepartementet gir imidlertid ingen avklaring på den egentlige problemstillingen: at man svært ofte ikke kan avgjøre med sikkerhet om gjenstander er skipsfunn eller automatisk fredet (kastet fra båt eller fra land), og hvordan man da skal rede ut ansvarsforholdet. I forhold til dette spørsmålet vises det kun til samarbeidsplikten. Den problemstillingen som tas opp her er interessant fordi grenseskillet mellom skipsfunn og løse kulturminner under vann illustrerer et lignende overlapp som den mellom middelalderbyer og skipsfunn på land.

3.1.3. Bergen

I Bergen har man ikke hatt interesseueneigheter om skipsfunn og § 14 slik som på Østlandet. Dette bekrefter både Elling Utvik Wammer ved Bergens Sjøfartsmuseum (BSJ)⁵³ og Rory Dunlop ved NIKU.⁵⁴ Wammer opplyser at det ikke er påvist skipsfunn (på land) i Bergen i større grad de siste tiårene, kun Bryggen-skipet på 1970-tallet, samt stokkebåt i myr. Arbeidsfeltet til Bergens Sjøfartsmuseum har primært vært rettet mot undervannsarkeologi, og museet har utført registreringer av kulturminner under vann som både omfattes av § 4 (da særlig steinalderboplasser) og § 14.⁵⁵ Da store deler av Bergen sentrum er gammel sjøbunn og samtidig inneholder kulturlag fra middelalder, er imidlertid potensialet for å støte på både automatisk fredete kulturminner, jf. § 4, og skipsfunn, jf. § 14, i samme kontekst, tilstede. Vågen, som er den eldste havnen i Bergen, inneholder både marine lag og gjenstander fra middelalderbyen, og ligger innenfor grensen til det automatisk fredete kulturminnet middelalder-Bergen.⁵⁶ Samarbeid mellom forvaltningsinstitusjonene om tiltak på sjøbunnen ved Bryggen har fungert godt; Bergens Sjøfartsmuseum har undersøkt bunnen og brakt opp materiale, og brukt NIKU som innleid konsulent til datering og tolkning av sjøbunnsavsetninger.⁵⁷ Materialet har deretter blitt gitt videre

52 Brev av 06.05.2002 fra MD til SJM (SJM arkiv)

53 Elling Utvik Wammer, e-post, 06.01.2012

54 Rory Dunlop, e-post, 25.10.2011

55 Elling Utvik Wammer, e-post, 06.01.2012

56 BSJs nettsider, «Marinarkeologi i Vågen»

57 Elling Utvik Wammer, e-post, 23.03.2012

til Bergen Museum for konservering.⁵⁸

At det ikke har oppstått uklarheter om middelalderbyen Bergen mellom Bergens Sjøfartsmuseum og NIKU er en oppfatning Riksantikvaren også deler.⁵⁹ Generelt har arkeologiske undersøkelser i middelalderbyen blitt håndtert av NIKU, også i overfylte deler av havneområdet hvor potensialet for maritime funn, inkludert skipsvrak fra nyere tid, har vært tilstede. Bergen Museum har stått for øvrige arkeologiske undersøkelser på land. Selv om det ikke har vært noen store diskusjoner omkring skipsfunn på land, etterlyses det imidlertid avklaringer på feltet av Bergens Sjøfartsmuseum. Wammer opplyser om at museet har opplevd at saker på land ikke har blitt sendt til museet, selv om de har foregått i områder hvor det befinner seg gammel sjøbunn (under moderne fyllinger).⁶⁰ Det etterlyses i denne sammenhengen en diskusjon om ansvarsforhold og samarbeidsrutiner.

3.1.4. Trondheim

I likhet med Bergen finnes det ingen store diskusjoner om ansvarsforholdet mellom institusjonene i Trondheim. Dette bekreftes både av Ian Reed ved NIKU⁶¹, og David Berg Tuddenham⁶² og Fredrik Skoglund⁶³ ved NTNU Vitenskapsmuseet. Det fredete kulturminnet middelalderbyen omfatter bykjernen øst for Prinsens gate og halvveis ut i Nidelva. Store deler av det bebygde Trondheim fram til ca. 1700 er gammel sjøbunn fra da byen ble grunnlagt. Muligheten for at man i fremtiden vil kunne støte på maritimt materiale er derfor stor. Skoglund presiserer at museet ofte setter krav om arkeologisk overvåking i plansaker som har potensiale for maritime funn. Det er påvist kaianlegg og brygger fra vikingtid/tidlig middelalder i bykjernen, men ingen skipsfunn innenfor middelalderbyens grenser.⁶⁴ Generelt har museet hatt få saker som berører NIKUs ansvarsområde for middelalderbyen, og i de tilfellene som har oppstått har man hatt et godt samarbeid mellom institusjonene, i følge Skoglund.⁶⁵ Dette bekreftes av Reed ved NIKU som presiserer i likhet med Tuddenham at det ikke har oppstått uenighet om kulturminnelovens bestemmelser, om hvorvidt kml § 4 eller § 14 skal benyttes.⁶⁶ Paragraf 14 har blitt bruk om båtfunn på land i Trondheim, men utenfor middelalderbyen; i 2002 ble det påvist et skipsvrak ved anleggsarbeidet på Nedre Elvehavn

58 NIKU notat, 09.01.2007 (NIKU arkiv)

59 Brev av 15.06.2010 fra RA til NIKU (NIKU arkiv)

60 Elling Utvik Wammer, e-post, 23.03.2012

61 Ian Reed, e-post, 25.10.2011

62 David Berg Tuddenham, e-post, 28.10.2011

63 Fredrik Skoglund, e-post, 02.11.2011

64 Gundersen 2000:70-77

65 Fredrik Skoglund, e-post, 02.11.2011

66 Ian Reed, e-post, 25.10.2011

og i 2007 ble det påvist et vrak fra slutten av 1700-tallet.⁶⁷ Det har heller ikke vært tilfeller hvor maritimt materiale er sammenblandet med materiale fra middelalderen eller før, enten har man påvist skipsvrak fra nyere tid eller så har ikke de maritime lagene inneholdt gjenstandsmateriale.⁶⁸

3.1.5. Tromsø og nord-områdene

Tromsø har som Trondheim marinarkeologi integrert i universitetsmuseet. Tromsø Museum har per dags dato kun en marinarkeologisk stilling, opprettet i 2007.⁶⁹ Det gjenfinnes ikke her samme tematikk som i resten av landet, selv om funn fra middelalder og skipsvrak er like aktuelt her. Antallet eldre vrak og spor av aktivitet eldre enn 1537 som er registrert er mer begrenset enn i Sør-Norge.⁷⁰ Wickler påpeker imidlertid at det kan trekkes en parallell mellom gråsonsedimentasjonen mellom kml § 14 og § 4, og funn i strandsonen som relaterer seg til samiske kulturminner. En slik tematikk skal det ikke gåes inn på her, men det er verdt å merke seg at overlappning i lovverket angående funn i strandsonen er en utfordring også for andre type kulturminner.

3.1.6. Oslo

Med Oslos satsing på å bygge ut og ruste opp Bjørvika har man de siste tiårene hatt omfattende byggevirksomhet i eller ved middelalderbyen og i havneområdet. Dette har ført til store og kostbare arkeologiske prosjekter hvor det er foretatt registreringer, overvåkning og utgravninger utført av NMM, NIKU og Byantikvaren. Undersøkelsene har resultert i et omfattende arkeologisk materiale fra både middelalder og nyere tid, med en rekke unike båtvrak og båtdeler som den viktigste funnkategorien. Historisk sett må Oslo betraktes som en havneby, som helt fra starten av rundt år 1000 har hatt maritim virksomhet, med båter og brygger som naturlige deler av bybildet. På grunn av langgrunne forhold har man anlagt brygger og frittliggende fortøyningskister av tømmer ute i sjøen, og man har trukket sjøboder og bygårdsbebyggelse lengre ut på utfyllinger (der det tidligere var vann) som følge av at områder ble frigjort på grunn av landheving.⁷¹ Dette kan sies å ha skapt til dels svært diffuse grenser mellom land og vann. Fram til bybrannen i 1624 tyder arkeologisk materiale på at byen strakte seg utover det området som idag er Gamlebyen. Byens eldste havneområde må ha ligget i det som i dag utgjør Sørenga (mellom Bispehavna og Østfoldbanen), både ute i vannet og på tørrlagte områder. Mesteparten av grunnen på land består derfor delvis av sjøavsatte sedimenter og delvis kulturlag fra middelalder og senere tid. Middelalderbyen Oslo er

67 Fredrik Skoglund, e-post, 02.11.2011

68 Ibid.

69 Stephen Wickler, tlf. samtale, 22.11.2011

70 Stephen Wickler, e-post, 21.02.2012

71 Molaug 2002:3

definert som et automatisk fredet kulturminne, jf. § 4. Grensene for kulturminnet utgjør grovt sett bydelen Gamlebyen, med vekt på Bispegata og middelalderparken.

Funn av båt har i arkeologisk sammenheng blitt et vanlig innslag i dette området. Det er i særlig grad fra 1970-tallet og framover blitt påvist båtvrak og båtdeler i forbindelse med byggeaktivitet på Sørenga, og også på Jernbanetorget og ved Oslo S.⁷² I 1971 ble det avdekket et skipsvrak kalt *Sørenga 1* som ble datert til middelalder.⁷³ Funnet ble gjort like inntil en laftekasse. Undersøkelsen ble utført under ledelse av Arne Emil Christensen ved Oldsakssamlingen (nåværende Kulturhistorisk Museum) i samarbeid med Riksantikvaren.⁷⁴ I 1992-1993 ble det foretatt en arkeologisk undersøkelse i havneområdet på Sørenga av Riksantikvarens utgravningskontor i forbindelse med nye E18 fra Ekeberg tunnelen til daværende Bispegata. Det aktuelle området var innenfor grensen for middelalder-byen, og man forventet å finne kulturlag og laftekasser fra middelalder.⁷⁵ Det ble her påvist tre skipsvrak, *Sørenga 2-4*, som lå i umiddelbar nærhet til *Sørenga 1*, to av dem på innsiden av den nevnte laftekassen, en av dem på utsiden.⁷⁶ Alle er datert til 1300-tallet.⁷⁷ I 1993-95 ble det utenfor Bispeallmenningen funnet flere laftekasser som er tolket som to bryggeanlegg fra 12-1400-tallet, samt gjenstandsfunn, for det meste utfyllingslag i laftekassene.⁷⁸ I 1993-1994 ble det utgravd enda to båter, *Sørenga 5-6* i forbindelse med arbeidene for ny E18. Disse ble datert til tidlig 1600-tallet, og undersøkelsen ble utført av Riksantikvarens utgravningskontor, fra 1/9 1994 av NIKU. Begge båtene lå utenfor grensen for middelalderbyen.

Slik vist ble alle båtfunn undersøkt av Riksantikvaren, senere NIKU. Ingen av utgravningene ble utført av NMM, og det fantes heller ingen store diskusjoner i forvaltningen om hvem som skulle stå for disse utgravningene. Alle skipsfunnene fra middelalder har blitt konserverte av Kulturhistorisk Museum og oppbevart der.⁷⁹ Skipsfunnene behandles her som en naturlig del av middelalderbyen og dets havn på tross av at flere av dem er påvist utenfor fornminnegrensen, og ikke som uavhengige skipsfunn etter kml § 14. Dette tegner et bilde av en situasjon hvor NMM primært var metodisk rettet mot undervannsarkeologi, og hvor skipsfunn ble gravd av Riksantikvarens utgravningskontor/NIKU og ble konserverte av Kulturhistorisk Museum. Selve forståelsen og bruken av § 14 synes med dette snever og hovedsaklig brukt om båtfunn under vann, ikke på land. Denne

72 Molaug 2002

73 Molaug 2002:19

74 Christensen 1973

75 Molaug 2002:24-25

76 Ibid.

77 Molaug 2002:25

78 Molaug 2002:188-189

79 Brev av 23.03.2010 fra NIKU til RA (NIKU arkiv)

praktiseringen av loven endret seg imidlertid.

Fra tusenårsskiftet og framover har det oppstått store diskusjoner og uoverensstemmelser om hvilken paragraf som skal benyttes i forbindelse med arkeologisk arbeid i Bjørvika og hvem som er rette forvaltningsmyndighet til å utføre undersøkelsene. De tre prosjektene nevnt innledningsvis, operatomta, Dronning Eufemias Gate og Barcode B13, vil i neste kapittel analyseres i detalj. Hensikten er å avdekke hvilke punkter i kulturminneloven og ansvarsforskriften som forvaltningsaktørene er uenige om, hvilke argumenter partene bruker for å fremme sine synspunkter og hvordan man har løst forvaltningen av skipsfunn der i lys av de diskusjonene som har oppstått.

4. Tre prosjekter i Bjørvika

I dette kapittelet vil det gis en gjennomgang av en serie konkrete arkeologiske prosjekter i Bjørvika fra det siste tiåret. Disse prosjektene demonstrerer hvordan kulturminneloven og ansvarsforskriften åpner for ulike tolkninger av hvem som skal ha ansvar for arkeologiske undersøkelser i den maritime randsonen. De viser også hvordan behovet for en konkret avklaring på hvem som skal anses som rette myndighet til å stå for utgravningene, har ført med seg flere forsøk på nærmere avklaringer fra høyere hold. Et viktig spørsmål som blant annet reises er hvorvidt overordnende myndigheter har vært i stand til å bruke disse sakene til å skape mer entydige fortolkninger – om man gjennom tiårsperioden har kommet frem til en avklaring.

4.1. Operatomta

Byggingen av den nye operaen i Bjørvika medførte at et område like utenfor middelalderbyen og i havnen måtte undersøkes for arkeologiske levninger. Undersøkelsene ble utført av NMM og pågikk mellom 2003 og 2005, og resulterte i funn av et båtvrak fra 1700-tallet og gjenstander fra 1700- og 1800-tallet.⁸⁰ Dette prosjektet gir et godt grunnlag for å drøfte hvorvidt det var i ferd med å skje et skifte i forvaltningspraksis ved årtusensskifte. Det vil her både redegjøres for prosessen rundt valg av forvaltningsaktør for operatomta og foretas en analyse av korrespondanse mellom de ulike forvaltningsaktørene i forkant av prosjektet.

Korrespondanse om operatomta avdekker ikke så mye selve prosessen rundt hvem som får forvaltningsansvaret, men langt mer om generelle spørsmål knyttet til skipsfunn på land. Slik det vil fremkomme nedenfor gir flere av aktørene uttrykk for at reglene er uklare, til tross for ansvarsforskriften. De kompliserende aspektene omkring utsatt kml § 9-registreringer vil i mindre grad diskuteres. Isteden vil fokus, i tråd med problemstillingene skissert innledningsvis, være på å belyse hvordan den endrede praksisen for forvaltningen av landområder i sjøkanten oppfattes av de ulike aktørene (først og fremst NMM og NIKU), hvilke argumenter aktørene bruker for å hevde sin rett til prosjektet og hvilke uklare punkter i lov og forskrift vi i den sammenheng kan snakke om. Håndteringen av operaprojektet og de spørsmålene som i den forbindelse reises om skipsfunn på land, er spesielt interessante og viktige fordi de betraktningene og begrunnelsene som gjøres av aktørene angående skipsfunn på land, får direkte følger for behandlingen av senere prosjekter i Oslos havneområde.

80 Vangstad 2011a:137

Det ble tidlig i planprosessene for operabygget bestemt at det skulle foretas såkalte utsatte kml § 9-registreringer i form av arkeologisk overvåkning, som pågår samtidig med byggeprosjektet.⁸¹ Dette kan skje hvis kulturminneforvaltningen mener det er gode og hensiktsmessige grunner til at undersøkelsesplikten i § 9 ikke kan oppfylles før tiltaket er iverksatt, og det etter en faglig vurdering kan sies å være potensiale for kulturminner. Etter oppdrag fra tiltakshaveren Statsbygg foretok NIKU en vurdering av potensiale for eventuelle skipsfunn, og konkluderte med at det var sannsynlig at det ville bli påtruffet 1-2 båtvrak.⁸² Byantikvaren (ByA), som ansvarlig for arkeologiske registreringer, jf. ansvarsforskriften § 1 nr. 2., la det arkeologiske oppdraget ut på anbud, hvor både NMM, NIKU og Kulturhistorisk Museum ble ansett som aktuelle aktører.

Tidligere praksis for arkeologisk overvåkning i dette området hadde hovedsaklig vært den at NIKU hadde utført slikt arbeide på oppdrag av tiltakshaver som ble gitt instruksjoner av Byantikvaren om å kontakte NIKU for å gjennomføre dette, slik tilfellet var med Hotell Opera i 1999, og senere Oslo Atrium i 2001.⁸³ Bortsett fra to undersøkelser (ved Jernbanetorget og på Sørenga/Europark anlegget) har NMM i liten grad utført undersøkelser på land i Oslo.⁸⁴ Pål Nymoer ved NMM mener dette i stor grad skyldes at de ikke fikk slippe til, da det var blitt en vanlig praksis at Byantikvaren eller Riksantikvarens utgravningskontor, senere NIKU, gravde båtfunn på land.⁸⁵ NMM hevdet at Byantikvaren så bort fra ansvarsforskriften da de ba Statsbygg om å legge ut det arkeologiske arbeidet ut på anbud. I følge dem gikk det klart frem i forskriften at det var de som skulle utføre dette arbeidet.⁸⁶ I følge Nymoer er anbudskonkurransen vedrørende operatomta en årsak til at forvaltningspraksis for skipsfunn på land endret seg i retning av at NMM i langt større grad kom på banen i Oslo, i tillegg til endringen av ansvarsforskriften i 2000 som i større grad enn før understreket dette ansvarsfeltet. NIKU på sin side hevder at NMMs fraværende rolle på 1990-tallet og tidligere skyldes mangel på interesse for landgravninger, og at NMM selv ga uttrykk for at de i perioder manglet kapasitet til å ta seg av eventuelle båtfunn.⁸⁷

I forbindelse med spørsmål rundt operatomta og valg av forvaltningsaktør, uttrykker Byantikvaren generell usikkerhet omkring forståelsen av ansvarsforskriftens bestemmelser om skipsfunn på land. Dette kommer fram i brev av 17.12.1998 fra Riksantikvaren til Byantikvaren, hvor Riksantikvaren

81 Vangstad 2011a:135

82 Petter Molaug pers. med., 15.02.2012

83 Molaug 2002; brev av 11.03.2003 fra NIKU til MD (NIKU arkiv)

84 Brev av 02.01.2003 fra NMM til RA (NMM arkiv)

85 Pål Nymoer, e-post, 16.02.2012

86 Ibid.

87 Brev av 11.03.2003 fra NIKU til MD (NIKU arkiv)

svarer på en henvendelse fra Byantikvaren (det har ikke lyktes å få tak i selve henvendelsen fra ByA). Riksantikvaren fremholder her at det om skipsfunn i gamle havneområder nettopp er en gråson for hvilken paragraf i kulturminneloven som skal benyttes da den arkeologiske situasjonen ofte kan være svært komplisert: «en havn fra middelalderen kan være en naturlig havn hvor spor etter havnen ligger skjult i sedimentlagene, som tremateriale fra brygger, påler og skipsvrak og gjenstander som er kastet i sjøen fra båt eller land, blandet med spor etter menneskelig aktivitet opp til vår tid».⁸⁸ Om ansvaret for skipsfunn på land understrekes det at dette fremgår av ansvarsforskriften der det heter at Kulturhistorisk Museum er rette myndighet for skipsfunn på land fra oldtid og middelalder jf. § 1 pkt. 3a, mens NMM er ansvarlig for skipsfunn under vann både fra før og etter 1537 og på land fra etter 1537, jf. § 1 pkt. 3b. Riksantikvaren gir således uttrykk for en mening om at til tross for gråsoner om hvilke regler som gjelder for levninger i gamle havneområder, så gir ansvarsforskriften tydelige nok svar på hvem som skal forestå arbeid med skipsfunn på land. Spørsmålet tas med andre ord ikke tilstrekkelig på alvor når det hevdes at ansvarsfordelingen er klar. Dette viser diskusjoner som oppstår i forbindelse med arkeologiske prosjekter i årene som fulgte.

Tilbudsgrunnlag for arkeologiske overvåkning av graving i forbindelse med Operatomta ble sendt til NIKU, NMM og Kulturhistorisk Museum fra Statsbygg den 11. desember 2002.⁸⁹ Konkurransen ble imidlertid stoppet 20. desember samme år, og den 7. januar 2003 ble det etter et møte med Riksantikvaren bestemt at konkurransen likevel kunne fortsette. Hva som var bakgrunnen til disse avgjørelsene, ble i brevet fra Byantikvaren⁹⁰, forklart ut fra at det var «en del uklarheter omkring forholdet mellom tiltakshaver og myndighet».

Før fristens utløp mottok Statsbygg tilbud fra NIKU og NMM, mens Kulturhistorisk Museum avsto fra å gi tilbud. Den 7. februar 2003 stoppet imidlertid konkurransen opp da Riksantikvaren ga en klar anbefaling om å legge resultatet fra konkurransen til side og at Statsbygg skulle forhandle direkte med NMM. NIKU hadde da opprinnelig blitt valgt til oppdraget. Byantikvaren forklarer omgjøringen med at det hadde oppstått usikkerhet knyttet til forvaltningen av kml § 9 i forhold til kml § 11a og § 14.⁹¹ Riksantikvaren hevdet at det å gi oppdraget til NIKU ikke stemte overens med kulturminnelovens bestemmelser, som ifølge Riksantikvaren tilsa at NMM var rette myndighet til å undersøke/registrere skipsfunn.⁹² Riksantikvaren framførte en argumentasjon som gikk ut på at fordi

88 Brev av 17.12.1998 fra RA til ByA (RA arkiv)

89 Brev av 17.02.2002 fra ByA til NMM/NIKU/RA/Statsbygg (NIKU arkiv)

90 Ibid.

91 Ibid.

92 Ibid.

§ 14 henviser til undersøkelsesplikten i § 9, må dette tolkes som at når fylkeskommunen/Sametinget (Byantikvaren) foretar en vurdering av et tiltak eller en plan med hensyn til automatisk fredet kulturminner, jf. § 9, skal også rette myndighet etter § 14 trekkes inn for å avklare eventuelle konflikter med skipsfunn.⁹³ Korrespondanse som i nærmere grad forklarer dette synet har det ikke lyktes å oppspore. I samtaler med involverte parter har det som nevnt fremkommet at NMM protesterte på anbudskonkurransen⁹⁴, og det synes derfor som at Riksantikvaren har tatt hensyn til dette og rådet Byantikvaren til å gi oppdraget til NMM. Forøvrig er det interessant å merke seg at også NMM har gitt uttrykk for at de før den nye forskriften i 2000, var noe usikre på ansvarsforhold for skipsfunn på land: «før 2001 var det noe uklart for oss hvordan det stiller seg juridisk til gjennomføring av arkeologisk arbeid etter § 14 annet ledd i saker der etter-reformatoriske skipsfunn, eller rester av slike, befinner seg på land».⁹⁵ NMM hevdet dette ble langt klarere med den reviderte forskriften av 2000. Vi ser dermed at det har eksistert usikkerhet omkring regler i forhold til § 14 ikke bare fra Byantikvaren, men også fra NMM sin side.

Begrunnelsen for å velge NMM handlet i liten grad om tilbudssum eller kompetanse, men istedet om blant annet den store sannsynligheten for å påtreffe levninger omfattet av kml § 11a og § 14, hvor NMM uansett ville fått en rolle, og derav også av hensynet til fremdriften i prosjektet.⁹⁶ NMM selv gir en mer utdypende argumentasjon for hvorfor de mener de er rette aktør i brev av 24.02.2003 fra NMM til Riksantikvaren. Her synes NMM å posisjonere seg ved å blant annet fremme noen generelle bemerkninger om forståelsen av § 14 og sjøfartsmuseenes rolle. NMM hevder her at det eksisterer et snevert syn hos mange fylkeskommuner hvor bestemmelsen kun blir sett på som å omfatte rene skipsvrak, og at det som mest assosieres med § 14 er forliste skip (under vann). I følge NMM omfatter imidlertid § 14 også kulturlag avsatt i havner, og ikke bare rene vrak, men også rester av dem.⁹⁷ NMM argumenterer dermed ovenfor Riksantikvaren for at deres forvaltningsområde da likeledes skal omfatte mer enn rene skipsvrak. Det understrekes videre at det er disse kulturlagene som oftest kommer i konflikt med utbygging i havner. NMM reagerer derfor på at man i forhold til operatomta ikke tenkte på at også kulturlag fra havnen skal regnes som omfattet av § 14. Som ledd i denne argumentasjonen vises det blant annet til saker på 1990-tallet hvor denne tolkningen av § 14 er gjort. NMM hevder i tillegg at det i deres øyne ikke er noen klar kobling mellom lov og forskrift når det gjelder registreringer av skipsfunn yngre enn 1537. I forhold til dette spørsmålet argumenterer de for at registreringsoppdrag i havner ikke bør

93 Brev av 06.03.2003 fra RA til NIKU (RA arkiv)

94 Pål Nymoene, e-post, 16.02.2012

95 Brev av 02.01.2003 fra NMM til RA (NMM arkiv)

96 Brev av 17.02.2003 fra ByA til NMM/NIKU/RA/Statsbygg (NIKU arkiv)

97 Brev av 24.02.2003 fra NMM til RA (RA arkiv)

konkurransen utsettes, men at overvåking av anleggsarbeid kun bør tilfalle landsdels- og sjøfartsmuseene. De hevder dette er av faglige grunner, og fremmer i den forbindelse sjøfartsmuseenes kompetanse på havner og maritim historie.⁹⁸

Brevet til Riksantikvaren må sees på som et forsøk å styrke sjøfartsmuseenes posisjon innen forvaltningen, og sikre dem en større rolle i fremtidige prosjekter i havneområder, både i vann og på land. NMM påpeker forøvrig også kort hvilke gråsoner som kan oppstå i forbindelse med kml § 14: «marint avsatte kulturlag med gjenstandsmateriale datert til før 1537 vil i slike tilfeller være avgjørende for om land/vannskap er vernet etter kml § 4 d eller ikke».⁹⁹ NMM sine synspunkter bærer preg av en svært vid forståelse av § 14, hvor bestemmelsen etter deres syn også omfatter det som i senere prosjekter refereres til som «sjøavsatte kulturlag». Det er denne brede forståelsen av §14 som ofte blir benyttet ved de senere arkeologiske prosjektene i Bjørvika.

Avgjørelsen om å gi oppdraget til NMM ble av NIKU sett på som en endring i praksis i måten man har utøvd arkeologi i Oslos bygrunn. NIKU henvendte seg derfor til Riksantikvaren for en prinsipiell uttalelse om ansvarsforholdet angående skipsfunn på land, og hvilke regler som gjelder om ansvar og myndighet for overvåking og registrering i forbindelse med § 9-undersøkelser. Brevet fra NIKU mangler, men henvendelsen refereres til i svarbrevet fra Riksantikvaren i brev av 06.03.2003. I svarbrevet gis det noen generelle bemerkninger om skipsfunn og automatisk fredete kulturminner som det er nyttig å nevne for å få et innblikk i hvordan Riksantikvaren (på dette tidspunktet og i forbindelse med NIKUs henvendelse) tolker kulturminneloven.

Det listes i brevet først opp noen generelle bemerkninger ved skipsfunn og kml § 14, blant annet at «en skipskonstruksjon kan imidlertid inngå i et automatisk fredet kulturminne, eksempelvis som en båtgrav eller som element i en førreformatorisk brygge. I slike tilfeller vil *primærfunksjonen på deponeringstidspunktet* være et viktig moment i vurderingen av om funnet skal anses som et automatisk fredet kulturminne etter kml § 4 eller som et skipsfunn etter kml § 14» (min utheving).

¹⁰⁰ Med andre ord vektlegger Riksantikvaren her at *funksjon* er av stor betydning for hvordan man skal oppfatte og forstå funn av båt eller deler av båt, og da hvilken bestemmelse i kulturminneloven som skal gjelde.

Videre understrekes det at kml § 14 viser til kml § 9 og at dette må tolkes dit hen at rette myndighet

98 Brev av 24.02.2003 fra NMM til RA (RA arkiv)

99 Ibid.

100 Brev av 06.03.2003 fra RA til NIKU (RA arkiv)

etter § 14 (som er sjøfartsmuseene) må involveres for å gjøre undersøkelser og avklare eventuelle konflikter med skipsfunn. Riksantikvaren synes dermed å mene at i Oslo vil det være NMM som er rette myndighet når maritime kulturminner er involvert, både når det gjelder utgravninger og når det gjelder registreringer. Når det gjelder middelalderbyen og eventuelle skipsfunn, og hvem som da skal utføre graving i disse områdene påpekes det at dette «[...] kun kan tas stilling til etter en totalvurdering av blant annet prognosene for funn, hvilke opplysninger man ønsker å legge mest vekt på å dokumentere og om utførende institusjon kan tolke funnene innen den aktuelle byarkeologiske sammenhengen». Det gis med andre ord ingen svar eller retningslinjer omkring dette, bare at en omfattende vurdering må foretas. Det understrekes også at NIKU i 2001 fikk delegert myndighet til å gjennomføre konsekvensutredninger etter plan-og bygningsloven for automatisk fredete kulturminner, jf kml § 11 bokstav a, men at de ikke søkte om å registrere skipsfunn og at de derfor ikke har noen formell myndighet til dette.

Riksantikvarens tolkning av loven skapte reaksjoner hos NIKU som derfor kontaktet Miljøverndepartementet for en prinsipiell avklaring om NIKUs rolle i forhold til registreringer og granskning av skipsfunn på land fra etter-reformatorisk tid.¹⁰¹ Dette må på en side sees som et forsøk fra NIKUs side på å få omgjort en beslutning om å la oppdraget gå til NMM. Av henvendelsen framgår det at NIKU oppfatter avgjørelsen om operatomta som ledd i en *endret praksis* for byutgravninger i Oslo. NIKU hevder i brevet at de signalene Riksantikvaren har sendt ut om skipsfunn på land, innebærer en ny tolkning av forskriftene i forhold til tidligere forvaltningspraksis. Det blir blant annet påpekt at skipsfunn, både fra eldre og nyere tid er påvist i forbindelse med diverse registreringer og utgravninger utført av NIKU. Brevet fra Riksantikvaren¹⁰² oppfattes som et signal på en praksis der NIKU ikke lenger kan utføre for eksempel arkeologisk overvåkning i strandssoner og områder med potensiale for skipsfunn, og det spørres om «havne- og sjøfarts-relaterte byfunksjoner fremover skal utgå av NIKUs virksomhet som nasjonalt kompetansesenter for byarkeologi?», og om man «generelt ønsker en utparsellering av ansvar for enkeltkulturminnegrupper fremfor en helhetlig tilgang?». ¹⁰³ I følge NIKU må skipsfunn anses som en naturlig del av middelalderbyen da det helhetlige perspektivet ellers vil falle bort om man opererer med en praksis hvor skipsfunn blir skilt ut som et eget forvaltningsfelt: «for det arkeologiske arbeidet med å forstå og ta vare på kulturminneverdier i de norske middelalderbyene hører skipsfart ikke bare med i et slikt helhetlig perspektiv – men kan sies å være selve livsnerven i

101 Brev av 11.03.2003 fra NIKU til MD (NIKU arkiv)

102 Brev av 06.03.2003 fra RA til NIKU (RA arkiv)

103 Brev av 11.03.2003 fra NIKU til MD (NIKU arkiv)

byenes oppkomst, utvikling og konkrete fysiske utforming». ¹⁰⁴ Her finner vi det som kan karakteriseres som et hovedargument for at NIKU skal stå for undersøkelser, inkludert registreringer hvor skipsfunn kan inngå, i Oslos bygrunn også utenfor middelalderbyen. Dette springer ut fra behovet av å se havnens historie i sammenheng med den eldste delen av byen. NIKU synes å mene at alle kulturminner, også båtfunn fra nyere tid, påvist i strandsonen, i middelalderbyen eller i tilknytning til denne, bør tolkes og behandles innenfor en bykontekst – som ifølge NIKU er den mest hensiktsmessige innfallsvinkelen til arkeologisk materiale i denne delen av Oslo. Ved å la enkelte registreringer foretas av NMM fordeles arkeologiske undersøkelser i Oslos eldste område på flere institusjoner, hvilket NIKU synes å mene er med på å hindre et helhetlig perspektiv på byens historie. NIKU gir imidlertid ingen alternativ tolkning til kulturminnelovens bestemmelser om § 14 i forhold til § 9 og § 11a, og det har ikke lyktes å finne konkrete argumenter mot Riksantikvarens tolkning. NIKU argumentasjon synes dermed å springe ut ifra tidligere forvaltningspraksis, ikke ut ifra lovfortolkning.

Svarbrevet fra Miljøverndepartementet av 03.06.2003 er særlig interessant, ikke primært på grunn av selve henvendelsen om operatomta, men fordi det her gis flere retningslinjer og «løsninger» for hvordan lov og forskrift angående skipsfunn skal forstås og for håndteringen av potensielle situasjoner i arkeologien.

Om områder på land som både består av skipsfunn fra etter 1537 og automatisk fredete kulturminner (fra før 1537) understreker departementet at det vil være

«den kategorien kulturminner det er mest av og som er best bevart i det aktuelle området som er bestemmende for hvem som kan gjennomføre det arkeologiske arbeidet. Er det mest automatisk fredete kulturminner fra middelalder er det NIKU, er det mest skipsfunn fra tiden etter 1536 er det sjøfartsmuseene osv. Dette utgangspunktet bør beholdes selv om det er innslag av andre kategorier kulturminner i det aktuelle området, forutsatt at instansen har nødvendig faglig kompetanse til å gjennomføre det arkeologiske arbeidet»¹⁰⁵

Denne vurderingen tar med andre ord utgangspunkt i hva man på forhånd kan anta et område innehar av type kulturminne, og at man faktisk har muligheten til å datere kulturminnene. Bestemmelsen må forstås dit hen at også NIKU kan undersøke skipsfunn, hvis disse befinner seg innenfor et område som er gitt dem som følge av overvekt av kulturminner fra middelalder, og motsatt kan NMM undersøke materiale fra middelalder hvis dette fremkommer i et område gitt dem

104 Ibid.

105 Brev av 03.06.2003 fra MD til NIKU (NIKU arkiv)

etter overvekt av skipsfunn. En slik regel synes fruktbar fordi den nettopp tar i betraktning at få områder i Oslo kun vil inneholde en funnkategori, og at det derfor er hensiktsmessig at samme aktør graver alt innenfor sitt område hvis man på forhånd nettopp har avgjort at området *primært* tilhører deres ansvarsfelt. Selv om tolkningen av denne retningslinjen på en side synes åpenbar, viser diskusjonene om ansvarsforhold i senere prosjekter i Bjørvika at uttalelsen fra departementet kan tolkes forskjellig. Parter med bestemte interesser innenfor et felt vil dessuten også ha en interesse av at det fremdeles holdes åpent hvordan en formulering fra bestemmende instanser kan fortolkes.

Ikke alle områder vil ha en ujevn fordeling av type kulturminner, og det listes derfor opp retningslinjer for de områdene hvor man kan anta at man har like mye innslag av både skipsfunn og automatisk fredete kulturminner. Til dette påpekes det at en avgjørelse om dette må foretas etter en konkret vurdering i hvert enkelt tilfelle. Det henvises videre til at departementet, eller Riksantikvaren som faglig rådgiver, avgjør ved tvilstilfeller.

Kompetanse trekkes i brevet frem som et viktig moment til samarbeid; «der en instans ikke har nødvendig kompetanse til å gjennomføre arkeologisk arbeid på alle kategorier kulturminner i det aktuelle området, må deloppgaver legges til andre instanser etter forskriften, slik at de samlet sett har nødvendig kompetanse».¹⁰⁶ Om overvåkning, jf. kml § 9, skrives det at rette myndighet vil være fylkeskommunen /Sametinget og eventuelt sjøfartsmuseene for båtfunn under vann og på land fra etter 1537, men at deres oppgaver kan settes bort til en annen aktør så lenge denne har tilstrekkelig kompetanse til å gjennomføre overvåkingen. Denne uttalelsen tolker NIKU i sitt svarbrev til departementet¹⁰⁷ dit hen at det er mulig at de kan påta seg overvåkning, også der hvor båtfunn uansett alder kan påtreffes, men spør om dette kun gjelder hvis sjøfartsmuseene samtykker til dette eller om fylkeskommunen/Sametinget kan delegerer oppdraget selv. NIKU søker derfor Riksantikvaren om å få adgang til å registrere skipsfunn i forbindelse med konsekvensutredninger etter plan-og bygningsloven, jf. § 9 og § 14.¹⁰⁸ NIKU grunngir her sin kompetanse på skipsfunn og hevder de har tilstrekkelig erfaring til å stå for slike oppdrag. Det er (så vidt meg bekjent) ikke gitt svar på søknaden fra NIKU.

Vi ser herved at det i forbindelse med operatomta oppstod flere spesifikke og prinsipielle spørsmål i forhold til loven og forskriftens anvendelse for arkeologiske undersøkelser i Oslo havn.

106 Brev av 03.06.2003 fra MD til NIKU (NIKU arkiv)

107 Brev av 03.07.2003 fra NIKU til MD (NIKU arkiv)

108 Ibid.

Havneområdet fremstår som et nytt og uavklart område som ikke kan sammenlignes med noen andre områder i Oslo. Riksantikvarens avgjørelse markerer en skift i hvordan bygrunnen i Oslo har blitt behandlet. Slik vist i innledningen om båtfunn i Oslo har det enten vært Byantikvaren eller NIKU som har utført arkeologiske undersøkelser i Oslos bygrunn. Det er først ved årtusenskiftet at NMM i større grad deltar i slikt arbeide. NMMs interesse for å grave båt på land synes berettiget ut fra ansvarsforskriftens bestemmelser der båt på land blir omfattet av § 14. I følge NMM skiller praksis i Oslo seg fra resten av landet ved at museet andre steder samarbeider med fylkeskommuner om registreringer og undersøkelser av skipsfunn i havner og på land.¹⁰⁹ NMM ser det derfor som naturlig at de foretar undersøkelsene på operatomta og i andre områder i Bjørvika.

Mens NMM viser til ansvarsforskriften og deres tolkning av denne, mener NIKU at forvaltningspraksis tilsier at det er de som skal ha oppdraget. Vi ser med andre ord et markant skille mellom teori og praksis, hvilket NMM og NIKU vil gi svært ulike forklaringer på: NIKU hevder at dette skyldes at man på 1990-tallet tolket regler for skipsfunn på land i forhold til registreringer annerledes enn i dag. NMM vil til motsetning hevde at det på 1990-tallet var etablert en praksis i Oslo hvor NMM i stor grad ble ekskludert fra å grave på land, som delvis skyldes at ansvarsforskriften før 2000 ikke hadde tydelige nok bestemmelser om sjøfartsmuseenes rolle i forvaltningen. NIKUs argumentasjon mot at de ikke lenger skal ha hovedansvaret for alle gravinger i/ved middelalderbyen er at dette vil få uheldige konsekvenser for den samlede forståelsen av den tidligste byen. Dette er et syn som blir gjentatt også i senere korrespondanse om andre prosjekter i Oslo. Om svaret på spørsmålet fra NIKU om hvem som har rett til arbeid med overvåkning, jf. kml § 9, kan det synes som at Riksantikvaren og Miljødepartementet tilsynelatende gir noe ulikt svar på dette. Har ikke disse to vært enige om dette spørsmålet, eller er det kun snakk om ulikt presisjonsnivå?

NIKU tolker som nevnt departementets uttalelse i retning av at de i fremtiden kan ta oppdrag også utenfor middelalderbyen, men ordlyden fremstår etter min mening likevel som diffus. Korrespondansen avdekker at det har vært en lang og komplisert prosess med å velge forvaltningsaktør for operatomta, hvilket vitner om usikkerhet i forhold til hvilke bestemmelser som skal gjelde og hvem som etter forskriften kan utføre det arkeologiske arbeidet. Som følge av NIKUs henvendelse til Miljøverndepartementet, ble det gitt en oversikt over hvordan skipsfunn på land skal håndteres. Brevet fra departementet fremstår som et vitnesbyrd på at gråsonene har skapt store utfordringer i forvaltningen som derfor trenger rettledning fra høyeste hold.

¹⁰⁹ Pål Nymoen, e-post, 19.02.2012

4.2. Dronning Eufemias Gate

Der operatomta var en diskusjon om ansvarsforhold om kml § 9 i forhold til § 14 og omhandlet områder utenfor middelalderbyen, kan byggeprosjektet Dronning Eufemias Gate sees på som en mer inngående interessekonflikt vedrørende hvordan skipsfunn i bygrunn i tilknytning til middelalderbyen skal tolkes, og hvem som da har forvaltningsansvaret. Dronning Eufemias Gate utgjør den nye hovedgata i den nye Bjørvikabyen og går fra Tollbugata til krysset mot Kong Håkon 5s gate/Bispegata.¹¹⁰ Tiltaksområdet lå der hvor det gamle havneområde lå i middelalderen, og NIKU fikk derfor forvaltningsansvaret for området da dette i sin helhet lå innenfor middelalderbyen. I det følgende vil korrespondansen som oppstod i forbindelse med spørsmål om skipsvrak generelt, og påvisning av to skipsvrak (kalt *Sørenga 8* og *9*) spesielt, analyseres og diskuteres.

Muligheten for å påtreffe skipsfunn og hvordan slike funn i så fall skal håndteres med hensyn til hvem som skal stå for utgravningen, reflekteres i dokumenter forut for selve prosjektets start. For eksempel finner vi i oppdragsbestillingen av 11.06.2010 fra Riksantikvaren til NIKU generelle instruksjoner vedrørende båtfunn: «når det gjelder maritime kulturminner innenfor fornminneområdets grense viser vi her også til samarbeidsplikten, jf. ansvarsforskriften § 4 pkt. 2.» og at «dette medfører at NIKU kan utføre utgravningen av skipsfunn innenfor middelalderbyene, men at dette må skje i samråd med NMM som forvaltningsansvarlig for skipsfunn». At det her henvises til samarbeidsplikten synes åpenbar; i all arkeologi vil det falle seg naturlig for ansvarlig graver å forhøre seg med fagpersoner på bestemte funnkategorier. Uttalelsen kan tolkes som en bekreftelse på at Miljøverndepartementets retningslinjer vil følges (at den aktøren som står for arbeidet fordi denne har overvekt av «sin» type kulturminner også graver andre funntyper – i dette tilfellet at NIKU graver automatisk fredete kulturminner, men også andre typer kulturminner).

Også mailkorrespondanse mellom NIKU og Riksantikvaren viser at man i forkant av selve prosjektet har forsøkt klargjøre hendelsesforløpet ved påvisning av eventuelle skipsfunn. I mail av 15.06.2010 fra NIKU til Riksantikvaren refereres det til punkter utarbeidet på møte mellom aktørene. Om skipsfunn skrives det at «NIKU skal utføre utgravninger av eventuelle båtvrak i grøften» og at «eventuelle båtfunn vil kreve egne vedtak og separate budsjetter».¹¹¹ Her nevnes ikke NMMs rolle, men i NIKUs prosjektbeskrivelsen av 30.06.2010 understrekes det at ved eventuelle båtfunn vil NMM bli kontaktet. Korrespondansen signaliserer etter mitt skjønn at man har hatt en

110 NIKU prosjektbeskrivelse v/Lise-Marie Bye Johansen (NIKU arkiv)

111 Brev av 15.06.2010 fra NIKU til RA (NIKU arkiv)

felles strategi for hvordan eventuelle båtfunn skal håndteres.

Den arkeologiske undersøkelsen startet i august 2010, og den 24. september 2010 ble det påvist båtdeler som viste seg å tilhøre et helt vrak (ID 138724). I korrespondansen som omhandlet dette funnet finner vi flere interessante punkter som reflekterer aktørenes forståelse av lov og forskrift. E-post av 29.09.2010 fra Riksantikvaren til Kulturhistorisk Museum omhandler det aktuelle båtvraket. Her vises det til et vedtak av Riksantikvaren i brev av 30.06.2010. Det har dessverre ikke lyktes å oppspore dette brevet, verken i Riksantikvarens arkiver eller andre steder. Riksantikvarens oppfatning fremgår imidlertid i e-posten hvor det understrekes at båtfunnet skal behandles som skipsfunn etter kml § 14: «den påtrufne båtdelen er ikke automatisk fredet gjennom kulturminneloven § 4 bokstav a-j, men gitt et tilsvarende vern gjennom § 14 om skipsfunn» og at «dette gjelder uavhengig av alder, så lenge skipsfunnet(ene) ikke primært er del av en annen konstruksjon som er automatisk fredet (eksempelvis båt i gravkontekst)».¹¹² Vi ser dermed at Riksantikvaren i dette tilfellet velger å behandle båten ut fra en maritim sfære og ut fra de bestemmelsene som dette følger (kml § 14). Riksantikvaren gir uttrykk for at denne oppfatningen gjelder alle typer båtfunn, men det påpekes at et unntak er hvis båten kan sies å primært tilhøre en annen konstruksjon. Denne uttalelsen sikter hovedsaklig til kml § 4, bokstav j hvor det står at «gravminner av ethvert slag» er automatisk fredet. Dette inkluderer også skipsgraver. Slike kulturminner må forstås å tilhøre både en sakral og en maritim sfære. For båtgraver levnes det ingen tvil om hvilken bestemmelse som gjelder da dette er eksplisitt nevnt i loven (gravminner av ethvert slag). Det er dessuten enighet innen forvaltningen om at slike kulturminner primært er graver og derfor skal graves ut og forvaltes som landlige rester, ikke som maritime. I mailen til Riksantikvaren fremgår det imidlertid også at andre båter, såfremt de *primært* er del av en konstruksjon, kan defineres som automatisk fredet etter § 4. Dette er samme forståelse som den Riksantikvaren ga i forbindelse med operatomta.¹¹³ Hva den primære tolkningen av et båtfunn kan sies å være vil naturligvis variere ut fra hvem som tolker, og det er i forhold til dette at kontrasten mellom NIKU og NMM synes mest påtagelig.

I e-posten fra Riksantikvaren finner vi altså en klar formening om hvordan gråsoner i ansvarsforskriften og overlappet mellom kml § 14 og § 4 skal løses: båtfunn skal karakteriseres som regulert etter § 14 (med mindre det er del av en konstruksjon). Båtfunnet påvist i forbindelse med Dronning Eufemias Gate regnes altså *ikke* som allerede fredet gjennom § 4 selv om det kan settes i

112 E-post av 29.09.2010 fra RA til KHM (NIKU arkiv)

113 Brev av 06.03.2003 fra RA til NIKU (RA arkiv)

sammenheng med middelalderbyen, og § 14 skilles således ut fra den automatiske fredningen, jf. ansvarsforskriften § 4 og § 5.¹¹⁴ Som følge av dette standpunktet er det da Kulturhistorisk Museum eller NMM som etter ansvarsforskriften skal forestå utgravningen, avhengig av hvorvidt båten kan dateres til middelalder eller etter-reformatorisk tid – hvilket på det daværende tidspunktet var usikkert. Det vises ikke til avklaringsbrevet av 03.06.2003 fra Miljøverndepartementet, hvilket ville være naturlig å referere til. Hvorvidt Riksantikvaren ikke kjente til brevet eller bevisst valgte å ikke bruke det/ ikke fant dette nødvendig, fremstår som et åpent spørsmål.

Selv om Riksantikvaren tilsynelatende har tilsidesatt NIKU som aktuell kandidat til utgravningen, i og med at båtfunnet ikke ble definert som en by-rest, jf. kml § 4, hevder likevel Riksantikvaren at det beste er at NIKU graver båten «basert på fremdrift i felt og behovet for en helhetlig og sammenhengende utgraving».¹¹⁵ Det blir imidlertid påpekt at metode og dokumentasjon må skje i samråd med NMM, og det vises i den forbindelse til samarbeidsplikten nedfelt i ansvarsforskriften, jf. § 3. Her kompliseres prosessen rundt båtfunnet; Riksantikvaren dispenserer etter § 14, men mener samtidig at NIKU bør grave videre. Riksantikvaren påpeker at dette må sees på som å gå på tvers av ansvarsforskriften, og hevder derfor at det kun er Miljøverndepartementet som kan ta denne beslutningen. Dette fører til at selve utgravningen av båten blir utsatt.

Båtfunnet angikk som vist flere aktører; NIKU, NMM og Kulturhistorisk Museum. Om deres syn på Riksantikvarens vedtak angående bruk av kml § 14, støttet NMM seg til Riksantikvarens avgjørelse, mens NIKU reagerte kraftig på vedtaket. Kulturhistorisk Museum ga ikke uttrykk for noen mening om avgjørelsen, hvilket kanskje kan forklares ved at båt-diskusjonen ikke direkte angikk dem. Om det rent praktiske arbeidet var imidlertid alle aktørene enige om at NIKU burde fortsette gravingen.¹¹⁶ Det ble bestemt at NIKU skulle stå for utarbeidelsen av planen for selve utgravningen, mens NMM skulle stå for etterarbeidet med 1:1 dokumentasjon og rapport om båten etter opptaking.¹¹⁷ Det ble likeledes bestemt at båtdeler tilhørende enda et vrak (ID 138930), påvist like ved det første vraket, skulle behandles på samme måte. Samme prosedyre ble gitt noen båtdeler som lå like ved de to vrakene, og som i ettertid viste seg å tilhøre et tredje vrak, *Sørenga 10* (ID144727).¹¹⁸

Avgjørelsen om å regulere funnene etter kml § 14 skapte som nevnt reaksjoner hos NIKU.

114 Brev av 06.03.2003 fra RA til NIKU (RA arkiv)

115 E-post av 29.09.2010 fra RA til KHM (NIKU arkiv)

116 Møtoreferat 04.10.2010 v/Petter Molaug (NIKU arkiv)

117 Brev av 12.10.2010 fra NMM til RA (RA arkiv)

118 Engen, in press

Argumentasjonen som NIKU benytter mot Riksantikvarens vedtak baserer seg i hovedtrekk på følgende: at det å utskille slike båtfunn fra resten av middelalderbyen hindrer en helhetlig forståelse av Oslo bys historie og at denne avgjørelsen strider mot tidligere praksis for båtfunn på land i Oslo.¹¹⁹ I notat av 14.10.2010 fra NIKU til Riksantikvaren utdypes dette synet; det påpekes at tidligere praksis har vært å dispensere slike funn som automatisk fredete, jf kml § 8, og det spørres da om hvorfor «båtvrak på land som i utgangspunktet alt er automatisk fredet gjennom områdefredningen av middelalderbyene, i tillegg skal fredes ved § 14 og den sistnevnte paragrafen skal gis forrang». Denne uttalelsen viser til praksis på 1990-tallet i Oslo, og i Tønsberg, hvor båtfunn ble behandlet som allerede fredet etter kml § 4 (som del av middelalderbyen) og da dispensert etter § 8. Videre refereres det nettopp til overlappet mellom lovene, og NIKUs reaksjoner på Riksantikvarens vedtak synes å være direkte koblet til at NIKU allerede anser båtfunnet som fredet og derfor ikke forstår bruken av en ny paragraf.

Slik vist står tidligere forvaltningspraksis i sterk kontrast til måten båtvrakene påvist i Dronning Eufemias Gate håndteres og måten kulturminnelovens bestemmelser brukes på. Det er to aspekter som skiller behandlingen av båtene fra praksis tidligere i Oslo og i Tønsberg: båten forstås som en separat gjenstandskategori ikke direkte knyttet til middelalderbyen, og båten sees ikke på som del av en allerede gitt fredningsbestemmelse, men som uavhengig av denne. I utgangspunktet vil en fredning av et område, slik som middelalderbyen, innebære at alt innenfor avgrensningen – om det er fremme i lyset eller ligger under bakken – skal forstås som fredet og beskyttet av loven. Det er dermed klart at i Riksantikvarens behandling av båtene i Dronning Eufemias Gate anses *ikke* funnkategorien båt som automatisk fredet selv om den befant seg innenfor et automatisk fredet område.

Bakgrunnen for at NIKU mener båtfunn innenfor eller i tilknytning til middelalderbyen bør behandles som del av en bykontekst er i følge dem selv at båtfunn her ikke kan forstås som uavhengig av en større sammenheng; tidligere funn i Bjørvika har inngått i blant annet utfyllinger for å vinne land, konstruksjoner av bryggeanlegg og passasjer, og i en havnesituasjon hvor båter er sunket ved kai.¹²⁰ Det er dette bakteppet som synes å utløse reaksjoner hos NIKU, da de aktuelle båtvrakene i Dronning Eufemias Gate nettopp lå like ved det som må være konstruksjoner av laftede tømmerstokker.¹²¹ Båtene var ribbet for utstyr og de fleste av bandene på dem manglet.

119 Brev av 15.10.2010 fra NIKU til RA (NIKU arkiv)

120 Falck 2010; Molaug 2002:188-189; Notat av 14.10.2010 fra NIKU til Riksantikvaren (NIKU arkiv)

121 Engen, in press

Vrakene er derfor tolket som utfylling.¹²² NIKU synes dermed å mene at det er båtens *funksjon ved deponeringen* som bør være det avgjørende ved tolkningen (og lovanvendelsen) av båtfunnene.

Båtfunnene utløste som vist en dels komplisert prosess. Dette involverte også økonomiske aspekter. For eksempel reagerer NIKU på at delplanene, med tilhørende budsjetter, utarbeidet av NIKU og NMM skal samkjøres til en plan og ett felles budsjett.¹²³ NIKU hevder dette vil bli tungvint og føre til at utgravning og dokumentasjon blir forsinket.¹²⁴ Det reageres i tillegg på at nye regler ved bruk av moms for NIKUs tjenester, presisert i departementets retningslinjer av 05.08.2010, skal iverksettes akkurat i forbindelse med utgravningen av båtvrakene, som da vil gjøre en allerede komplisert sak enda mer krevende. Her må det presiseres at den arkeologiske fremgravingen av NIKU er å se på som en konsulenttjeneste for enten NMM eller Kulturhistorisk Museum. Dette følger av at båtvrakene ble dispensert etter § 14. Ved bruk av § 8 ville istedet NIKUs utgravning bli ansett som myndighetsutøvelse som da ikke ville innebære momsbelastning på arbeidet.¹²⁵ Det arbeidet NMM eventuelt gjør angående båtene i Dronning Eufemias Gate er tilsvarende ikke momsbelagt da dette er å regne som myndighetsutøvelse. De økonomiske aspektene som følger valg av bestemmelse i kulturminneloven og hvem som anses som rette myndighet til å forestå arkeologisk arbeid, er derfor betydelige og må sees i sammenheng med hvordan graveaktørene tolker forskriften og ivaretar sine interesser.

Miljøverndepartementet svarer i brev av 25.10.2010 på Riksantikvarens forespørsel om en avgjørelse om videre arbeid med båtvrakene. Her finner vi en stadfestelse av at det nettopp er en gråsoner i ansvarsforskriften for hvem som skal regnes som rette myndighet. Departementet stiller seg bak Riksantikvarens anbefaling om at NIKU fortsetter utgravningen: «det er mest hensiktsmessig at det i saker av denne karakter er en instans som har hovedansvaret for å utføre det arkeologiske arbeidet» og påpeker at «dette er i tråd med departementets tidligere uttalelser, jf bl.a. brev av 03.06.2003 til NIKU».¹²⁶ Denne uttalelsen er interessant fordi den skiller seg markant fra Riksantikvarens begrunnelse: vi ser at Miljøverndepartementet her viser til sine retningslinjer i brev av 03.06.2003 om at hovedansvaret for alle funn (inkludert skipsfunn) bør ligge hos den aktøren som har flest av «sine» kulturminnetyper i et område og at «dette utgangspunktet bør beholdes selv om det er innslag av andre kategorier kulturminner i det aktuelle området». Dette vil med andre ord kunne tolkes dit hen at NIKU bør forestå arbeidet for hele prosjektet selv om det har blitt påtruffet

122 Engen, in press

123 E-post av 13.10.2010 fra RA til NIKU/NMM (RA arkiv)

124 Brev av 15.10.2010 fra NIKU til RA (NIKU arkiv)

125 Referat kontaktmøte 20.10.2010 (NIKU arkiv)

126 Brev av 25.10.2010 fra MD til NIKU (NIKU arkiv)

skipsfunn, fordi området i utgangspunktet hadde en overvekt av funn fra middelalder.

Riksantikvarens vurdering om at NIKU bør grave synes derimot å være den at dette er mest hensiktsmessig ut fra et ønske om en helhetlig utgravning og for fremdriften i felt. Riksantikvaren viser ikke til retningslinjene fra 2003 som et argument for dette.

Først den 29.oktober 2010 gis det tillatelse til å gjøre inngrep i skipsfunnene¹²⁷, og den 01.11.2010 starter fremgravningen.¹²⁸ Slik vist strekker korrespondansen seg over en måned, like lenge som vrakene har ventet på å bli undersøkt. I forhold til denne ventetiden fremgår det fra flere kilder at tiltakshaver har vært opptatt av raskest mulig fremdrift i utgravningen av båten.¹²⁹ For feltarkeologene betydde båtfunn i dette tilfellet forsinkelse. Prosjektleder Lise-Marie Bye Johansen¹³⁰ har uttrykt at situasjonen rundt båtfunnet førte til mye frustrasjon. NIKU hadde en stab som sto klare til å grave ut og dokumentere båtvraket, men på grunn av situasjonen som oppstod med diskusjon av ansvarsforskriften¹³¹, nye budsjetteringsrutiner etter at ansvarsfordelingen var avklart og arbeid med utformingen av budsjettet, ble feltarbeidet stående i stampe. Båtvrakene fremkom tidlig i utgravningen; NIKU hadde kun åpnet halve feltet da båtvrakene ble funnet. Forsinkelsene med båtene førte derfor til at andre deler av feltet, for eksempel undersøkelsen av en laftekasse fra 1389, ikke fikk god nok behandling.¹³² Det kan også legges til at Bjørvika på dette tidspunktet var et hett diskusjonstema også politisk, hvor bruken av midler til arkeologi i Bjørvika ble kraftig kritisert.¹³³ NIKU måtte også forholde seg til tiltakshaver som hele tiden måtte bli forklart hvorfor prosessen tok så mye tid. Selv om det ikke kan argumenteres for at båtvrakene faktisk tok skade av å ligge eksponert så lenge, har det uten tvil vært en overhengende fare for dette.

Med disse aspektene tatt i betraktning, fremstår det som uforståelig at saksbehandlingen har gått såpass sakte. Dette reflektere at man nettopp ikke hadde en felles forståelse mellom aktørene for hvordan eventuelle båtfunn skulle håndteres. At dateringen av båtene i tillegg var usikker gjorde det også vanskelig å følge ansvarsforskriften som baserer seg på årstallet 1537. Dette synes igjen å være direkte koblet til ulik oppfatning av ansvarsforskriften, og også til at forskriften ikke tar høyde for at man ikke alltid vil kunne ha en datering klar i tide som klargjør hvem som er rette myndighet. Båtenes datering var som nevnt noe usikker under hele prosessen, men etter påvisning av det andre

127 Brev av 29.10.2010 fra RA til Statens Vegvesen-Region Øst (RA arkiv)

128 Engen, in press

129 F.eks. brev av 12.10.2010 fra NMM til RA (RA arkiv)

130 Lise-Marie Bye-Johansen pers.med., 05.10.2011

131 Møtoreferat 04.10.2010 v/Petter Molaug (NIKU arkiv)

132 Lise-Marie Bye-Johansen, e-post, 19.04.2012

133 Halvorsen 2010

båtvraket var NIKU rimelig sikre på at vrakene var fra middelalder. Båtvrakene fikk senere en dendrokronologisk datering til sent 1400-tallet.¹³⁴

Vi ser med prosjektet Dronning Eufemias Gate konsekvensene av overlappet i lov og forskrift, og hvordan dette synes å hindre en effektiv og forutsigbar forvaltning. Byråkratiske prosesser og et komplisert lovverk synes i prosjektet å skape unødvendige hindringer og forsinkelser.

Korrespondansen i forkant av den arkeologiske undersøkelsen belyser at man har forsøkt å klargjøre hvordan eventuelle skipsfunn skal håndteres. I tillegg har man hatt Miljøverndepartementets retningslinjer tilgjengelige som nettopp understreker at samme aktør bør grave alt så lenge denne har overvekt av kulturminner fra sitt fagfelt. Likevel oppstår det tvil og usikkerhet når det først blir påvist båt. At man nettopp ikke har hatt en ide om hvordan bestemmelsene om båt skal tolkes rent praktisk *før tiltaket er satt igang*, fremstår som mangelfullt. Det er betenkelig at det åpnes for nye avklaringer når gravingen først har begynt. Et regelverk bør etter mitt skjønn tilstrebe en avklaring på forhånd. Denne saken illustrerer også at saksbehandlingen ikke er prinsipiell, men åpner opp for «omkamper» dersom det skulle vise seg at det man antar om området på forhånd, ikke stemmer. Samtidig er det klart at det å foreta en endelig avklaring på forhånd, åpner opp for nye fortolkningsdiskusjoner om områdets karakter på en tidlig fase i prosessen.

Slik vist utløser funn av båt – i motsetning til andre gjenstandskategorier – en rekke omfattende oppgaver/handlinger; ny prosjektplan, nye budsjett og eventuelt også nye utgravningsaktører. Dette er på en side forståelig da båt *er* en krevende type kulturminne å grave som både stiller særegne dokumentasjonskrav og er tid- og kostnadskrevende.¹³⁵ Samtidig må prosesser rundt funn av båt forklares ut fra at man har helt spesielle regler for båt i forvaltningen, både i forhold til hvem som skal grave ut og hvem som skal forvalte funnene. Tidsfrister i prosjektet ble overholdt og tiltakshaver ble derfor ikke negativt berørt. Likevel må situasjonen sannsynligvis ha fremstått som unødig komplisert for utenforstående, særlig fordi man her har hatt kompetente arkeologer parat fra starten av undersøkelsen. Uklarheter om ansvarsforskriften og den byråkratiske prosessen som funn av båtene utløste, synes ikke å kunne rettferdiggjøre at båtene ikke fikk den behandlingen de trengte med en gang.

134 Engen, in press

135 NMM prosjektplan av 22.10.2010 (RA arkiv)

4.3. Barcode 13

Barcode 13 (B13) utgjør det siste prosjektet av utbyggingene langs med sentralstasjonen. Ut fra forgående undersøkelser på B11 og B12 i 2008 og 2009, og registreringer gjort i forkant av Byantikvaren, ble det antatt at den siste tomte ville ha 2/3 potensiale for skipsfunn, og 1/3 for middelalderfunn. Undersøkelser på B13 ble derfor delt mellom NMM og NIKU, og NMM ble gitt den overordnede kontakten ovenfor tiltakshaver. NMMs utgravning pågikk fra august til november 2011, og det ble påvist båtdeler, dregg og gjenstander.¹³⁶ NIKU starter ikke opp sitt arbeid før i 2013, etter overvåkning av fjerning av overflatelag i januar 2012.¹³⁷ Den følgende korrespondansen omhandler derfor hovedsaklig planleggingen av de to prosjektene og spørsmål i forbindelse med skipsfunn. Man forsøker her å forutse aktuelle situasjoner hvor interessekonflikter og uklarheter rundt forvaltningsansvar kan oppstå, i større grad enn man gjorde i forbindelse med Dronning Eufemias Gate. Likevel representerer B13 en potensielt utfordrende forvaltningssak på grunn av aktørenes til dels svært ulike tolkningsperspektiver om Oslo bygrunn og båt som funnkategori, noe den følgende analysen vil vise.

I korrespondanse om ansvarsfordelingen for B13 finner vi at bakgrunnen for å gi hovedansvaret til NMM har sammenheng med Riksantikvarens ønske om at ansvarsfordelingen bør ta utgangspunkt i fordelingen av kulturminner – som i dette tilfelle er skipsfunn.¹³⁸ Miljøverndepartementets brev av 03.06.2003 synes å ligge til grunn for dette synet om at «den kategorien kulturminner det er mest av og som er best bevart i det aktuelle området som er bestemmende for hvem som kan gjennomføre det arkeologiske arbeidet». Riksantikvaren tolker dette som selve utstrekningen av området og gir NMM hovedansvaret da størstedelen av arealet i plan er marine rester. Retningslinjene til departementet sier imidlertid ingenting om hvorvidt det menes flest kulturminner i utstrekning/areal eller i dybde. Dette har NIKU reagert på og hevdet at det blir for snevert å bedømme omfanget etter arealet på kartet, men at man også må ta i betraktning at mange av middelalderlagene skjærer grunnen på skrå og er langt mer utstrakt enn ved første øyekast.¹³⁹ Det kan derfor hevdes at hva som menes med «mest kulturminner» kan tas opp til diskusjon, og at brevet fra departementet ikke er klar nok på dette punktet. Å ha en overordnet ansvarlig aktør begrunnes forøvrig blant annet med at tiltakshaver, Oslo S Utvikling, nettopp ønsket å kun forholde seg til en gravende aktør.¹⁴⁰

136 Vangstad 2011b

137 Petter Molaug pers. med., 15.02.2012

138 Brev av 29.10.2009 fra RA til NIKU (NIKU arkiv)

139 Brev av 29.01.2010 fra NIKU til RA (NIKU arkiv)

140 Brev av 29.10.2009 fra RA til NIKU (NIKU arkiv)

Når det gjelder hvordan det praktiske arbeidet skal gjennomføres viser Riksantikvaren til samarbeidsplikten, jf. ansvarsforskriften § 3, mellom aktørene og at de selv kommer til enighet om en løsning. NIKU og NMM blir bedt om å utarbeide hver sin prosjektbeskrivelse og budsjett, som etterhvert vil slås sammen til en felles prosjektbeskrivelse og et budsjett.¹⁴¹ At Riksantikvaren overlater ansvaret for gjennomføringen av det arkeologiske prosjektet til de to aktørene selv, er i tråd med Riksantikvarens tidligere handlingsmønster for prosjekter i Bjørvika hvor flere aktører er involvert. Denne fremgangsmåten bærer i seg flere utfordringer, nettopp fordi NMM og NIKU befinner seg på to ulike ståsteder hva angår både synet på gjennomføringen av prosjektet og tolkning av funn.

Registreringsrapporten utført av Byantikvaren må kommenteres. Et sentralt moment ved rapporten er bruken av begrepet «sjøavsatte kulturlag». Begrepet blir brukt om lag som består av både sjøavsatte (marine) sedimenter og rester etter menneske-tilverket materiale.¹⁴² Disse lagene ligger i utløpet til flere elver, og antas derfor ikke å være intensjonelt deponert.¹⁴³ Reiersen¹⁴⁴ skriver om den generelle bruken av begrepet at denne er en nyere konstruksjon, og at begrepet da også ble diskutert i forhold til kulturminnelovens bestemmelser. Både NMM og Riksantikvaren mente å finne belegg for at sjøavsatte kulturlag omfattes av kml § 14.¹⁴⁵ NMM påpeker for eksempel dette i prosjektplanen av 10.08.2011 for B13 at «i henhold til Forskrift om faglig ansvarsfordeling mv. etter kulturminneloven (kml) § 5 nr. 2, jf. § 11 er NMM rette myndighet til å forestå arkeologiske undersøkelser av båtfunn og sjøavsatte kulturlag, jf. kulturminneloven § 14».

Slik jeg tolker NMMs bruk av begrepet henspiller begrepet på «tilbehør» og «last», jf. § 14, og at at man ikke kan utelukke at de marine lagene inneholder båtdeler, ballast eller annet som kan defineres som skip/tilhørende skip. Bruken av sjøavsatte kulturlag om § 14 gjenfinnes også i korrespondanse vedrørende andre prosjekter i Bjørvika.¹⁴⁶ En slik tolkning av § 14 kan oppfattes som utfordrende i forhold til andre kulturminner samme sted: i Bjørvika kan mye tyde på at havnebassenget i middelalderen fungerte som «søppelplass» for innbyggerne, dit man kastet fra seg det man ikke lenger trengte. Disse kulturlagene kan derfor betraktes som del av middelalderbyen, jf. kml § 4.¹⁴⁷ Slik påpekt i kapittel 2 er det ofte nærmest umulig å gjenskape hendelsesforløpet i

141 Brev av 29.10.2009 fra RA til NIKU (NIKU arkiv)

142 Reiersen 2007:8-11

143 Reiersen 2007:11

144 Ibid.

145 Reiersen 2007:8; brev av 26.08.2011 fra RA til Oslo S Utvikling (RA arkiv)

146 Brev av 06.04.2011 fra NMM til RA (RA arkiv)

147 Johansen og Molaug 2008; Molaug 2002:21-22

ettertid og følgelig vil det være alltid være en viss tvil omkring tolkning av slike gjenstander. NIKU deler ikke NMM sin forståelsen om at begrepet automatisk skal knyttes opp mot bestemmelser i § 14.¹⁴⁸

NMM og NIKU har måttet samarbeide om å finne løsninger for hvordan prosjektet skulle gjennomføres, og har derfor hatt møter hvor de har drøftet dette. Møtereferat av 15.03.2011 viser at NIKU og NMM til dels har hatt svært forskjellige syn på praktiske aspekter rundt organiseringen. Det fremgår blant annet at NMM ønsket en arbeidsstokk for prosjektet, og at NIKU skulle være konsulent for NMM. NIKU på sin side viste til Riksantikvarens avgjørelse om at det skulle utarbeides to separate budsjetter, og at NIKUs rolle i arbeidet derfor måtte bli klart definert. Den praktiske løsningen i felt og spørsmål om hvordan prosjektet skulle deles opp ble diskutert: det ble foreslått at NMM og NIKU graver hvert sitt område, eller at de graver på hvert sitt tidspunkt dersom gravingen blir oppdelt i forskjellige perioder, at det graves i forskjellige dybder (NMM nyere tids lag, NIKU eldre) eller at det graves forskjellige typer arkeologisk materiale (NMM båtvrak, NIKU jordlag og laftekasser).¹⁴⁹ Det ble ikke foretatt noen avgjørelser om disse alternativene, men «NMM og NIKU var enige om at de var uenige», og det påpekes at Riksantikvaren i tilfelle fortsatt uenighet må kobles inn. Notatet fra møtet fremstår som en vitnesbyrd om at samarbeidet mellom NMM og NIKU ikke var uten utfordringer og uenigheter. Samarbeidsplikten refereres til i storparten av brevene som er analysert fra både Riksantikvaren og Miljøverndepartementet. NIKU og NMM sine roller i forvaltningen er imidlertid ikke de samme og de forholder seg til dels også noe forskjellig til Riksantikvaren. I tillegg har de også ulike faglige utgangspunkter og interesser. Dette er ikke aspekter som nødvendigvis hindrer fruktbart samarbeid, for begge er opptatt av å arbeide for kulturminnene, men det er likevel sentrale momenter som ikke skaper de letteste forutsetningene for et samarbeid.

Løsningen for hvordan prosjektet kan deles mellom NMM og NIKU blir gitt ved anleggingen av en ny spuntvegg som deler det aktuelle område i to deler. I samråd med Riksantikvaren og Miljøverndepartementet ble det bestemt at at den østre delen (som i storpart ligger innenfor middelalderbyen), skulle graves av NIKU, mens overvåkning av spuntarbeidene og utgravning av den vestre delen (som i sin helhet ligger utenfor middelalderbyen) skulle graves av NMM.¹⁵⁰ I NIKUs prosjektbeskrivelse av 28.07.2011 fremgår det at det er stor sannsynlighet for automatisk fredete sjøavsatte kulturlag i deres område, inklusive bryggekonstruksjoner og båtvrak. I NMMs

148 Petter Molaug pers. med., 15.02.2012

149 Notat av 15.03.2011 v/Petter Molaug (NIKU arkiv)

150 NMM prosjektplan av 10.08.2011 (RA arkiv); brev av 12.07.2011 fra RA til Oslo S Utvikling (RA arkiv)

prosjektplan av 10.08.2011 påpekes det også at det kan forventes maritime kulturlag, gjenstander, ballasthauger, bolverkskonstruksjoner og skipsfunn, trolig med dateringer fra 14-1500-tallet/tidlig 1600-tallet. Sannsynligheten for å støte på båtfunn er med andre ord stor i begge områder.

Om NIKUs rolle skriver NMM i prosjektplanen at det kan bli aktuelt å bruke NIKU som innleid konsulent ved funn fra middelalder. Om båtfunn innenfor NIKUs del har NMM uttrykt at de ønsker å grave disse, noe NIKU vil vurdere.¹⁵¹ Verken i notatet fra møte eller i andre dokumenter gjenfinnes noen utdypelse eller klarere formening om slike eventuelle situasjoner. Det gjenstår dermed å se hvordan eventuelle båtfunn vil håndteres, eller om erfaringer fra Dronning Eufemias Gate og andre prosjekter i Bjørvika vil forhindre interesseuenheter ved eventuelle båtfunn.

4.4. Andre skipsfunn i Bjørvika

Også i andre arkeologiske prosjekter i Oslo har det oppstått uenighet og reaksjoner omkring ansvarsspørsmål. Det gjelder blant annet senketunnelprosjektet i 2005-2008/2010 og prosjekt Midgardsormen i 2010. Disse viser at de tre prosjektene som er analysert over ikke er enestående hva angår gråsoneproblematikk.

Senketunnelprosjektet ble utført som en arkeologisk overvåkning og var delt i tre områder (entrepriser): Havnelagert, sjødelen og Sørengautstikkeren.¹⁵² Fordi man antok at det kunne påvises kulturminner som både var regulert av kml § 4 og av § 14, ble områdene delt mellom NIKU og NMM ut fra hvilken del det var mest sannsynlig å påtreffte enten automatisk fredete kulturminner eller skipsfunn. I 2006 ble det i forbindelse med arbeid på dette prosjektet påtruffet et godt bevart båtvrak i den delen som ligger på Sørenga som ble overvåket av NIKU.¹⁵³ Båten, *Sørenga 7*, er datert til ca 1665.¹⁵⁴ Som følge av at båtvraket først ikke kunne dateres sikkert og fordi aktørene i forkant inngikk muntlige avtaler som ikke fulgte ansvarsforskriften oppstod det uklarheter omkring ansvarsforholdet. Den muntlige avtalen gikk ut på at NIKU skulle få grave «til bunns» (hvilket kunne inkludere skipsfunn), i den hensikt å sikre effektivisering og hindre forsinkelser.¹⁵⁵ NMM hevder i brev av 17.08.2006 fra NMM til Riksantikvaren at uklarhetene ikke bare skyldes kommunikasjonssvikt, men at det også er et generelt behov for at «Riksantikvaren klargjør rollefordelingen i forhold til dette og eventuelt andre kml § 14 skipsfunn som måtte dukke opp

151 NIKU Notat av 13.05.2011 (NIKU arkiv)

152 NMMs nettsider, «Senketunnelprosjektet, Bjørvika, Oslo»

153 Johansen 2008

154 Falck og Gundersen 2007:8

155 Brev 29.08.2006 fra RA til NIKU/NMM (RA arkiv)

videre i prosjektet». NMM uttrykker med andre ord i likhet med NIKU i lignende prosjekter et ønske om *tydeligere* bestemmelser angående båtfunn på land. Bakgrunnen for å lage en muntlig avtale om eventuelle skipsfunn ble av Riksantikvaren ikke ansett som god nok til å fravike ansvarsforskriften.¹⁵⁶ I dette tilfellet aksepterte Riksantikvaren likevel at NIKU gravde fram båten fordi dette ble ansett som mest effektivt og fruktbart siden de allerede kjente lagene. NMM uttrykker også i brev av 18.09.2006 til Riksantikvaren full tillit til at NIKU kan gjennomføre fremgravningen. I forhold til tilrådning i forbindelse med dispensasjonssøknaden for funnet, blir det bestemt at denne utarbeides av Kulturhistorisk Museum dersom funnet viser seg å være fra middelalder, eller av NMM hvis båten er fra nyere tid. Igjen finner vi eksempler på at datering av båt på land blir avgjørende for hvem som fullfører de forvaltningsmessige prosedyrene.

I forbindelse med prosjekt Midgardsormen (nytt avløpssystem utført av Vann- og avløpsetaten i Oslo), ble det utført arkeologiske undersøkelser på en rekke lokaliteter både av NIKU og NMM. Et av dem, S7, lå innenfor middelalderbyen Oslo og ble utført av NIKU.¹⁵⁷ Da det i 2010 ble funnet deler av et båtvrak datert til 1200-tallet oppstod det diskusjoner om hvem som var rette forvalter av skipsfunnet.¹⁵⁸ Spørsmålet her den samme som ved øvrige diskusjoner om båt i Bjørvika: skal båten defineres som skipsfunn etter § 14, eller som automatisk fredet, jf. § 4? Riksantikvaren konstaterte i oppdragsbestillingen at NMM hadde forvaltningsansvaret, hvilket NIKU reagerte kraftig på. I Riksantikvarens brev av 15.06.2010 til NIKU finner vi en klar oppfatning om at skipsfunnet skal defineres som § 14. Også her påpeker imidlertid Riksantikvaren at det er en gråsoner mellom bestemmelser i § 14 og § 4, og påpeker at kulturminnens dobbelte karakter som både del av middelalderbyen og det maritime kulturmiljøet må ivaretas. Riksantikvaren bestemte med utgangspunkt i dette utsagnet at «NIKU i tråd med ansvarsforskriften § 4 pkt. 2 skal forestå utgravningen av de aktuelle kulturminnene som deler av det automatisk fredete byanlegget, men i samråd med Norsk Maritimt Museum som forvaltningsansvarlig for skipsfunn».¹⁵⁹ Denne avgjørelsen synes noe motstridende: båtfunnet reguleres som kml § 14 (tilsynelatende, dette nevnes ikke eksplisitt), men det vises samtidig til ansvarsforskriften som sier at NIKU skal grave ut båten fordi den er påvist innenfor middelalderbyen. Årsaken til Riksantikvarens avgjørelse må forstås på bakgrunn av at NIKU allerede stod for utgravningen på stedet hvor båten fremkom, men det må likevel stilles spørsmål ved Riksantikvarens formulering, og hva hensikten er med en slik definering av skipsfunnet når det likevel presiseres at ansvarsforskriftens § 4 pkt. 2 skal følges.

156 Brev 29.08.2006 fra RA til NIKU/NMM (RA arkiv)

157 NIKU prosjektbeskrivelse 08.09.2009 (NIKU arkiv)

158 Brev av 23.03.2010 fra NIKU til RA (NIKU arkiv)

159 Brev av 15.06.2010 fra RA til NIKU (NIKU arkiv)

Selve båtvraket ble forøvrig ikke gravd ut på grunn av sikkerhetsmessige årsaker/HMS.

NIKU henvender seg også her til Riksantikvaren for å fremme sin mening om at forvaltningspraksis i Oslo tilsier at det bør være NIKU som står for utgraving av alt innenfor middelalderbyen. Riksantikvaren kommenterer dette utsagnet i brev av 15.06.2010: det at NIKU og Kulturhistorisk Museum har samarbeidet om *Sørenga*-båtene kan ikke anses som feil, men det finnes også finnes andre løsninger for håndtering av samarbeid når flere institusjoner og instanser har ansvaret ifølge ansvarsforskriften. Denne konklusjonen kan synes å oppsummere forvaltningspraksis av båtfunn i Oslo de siste tiårene: det er foretatt mange ulike løsninger på hvem som skal ha (hoved)forvaltningsansvaret, hvem som skal samarbeide og hvordan, hvilken bestemmelse som er benyttet på båtfunn og hvem som har stått for selve utgravingen. Dette gir inntrykk av en vilkårlighet som det kan hevdes gir uforutsigbarhet i forvaltningen, og som både skyldes at bestemte institusjoner (KHM og NMM) i varierende grad har engasjert seg for skipsfunn på land og at ansvarsforskriften i mange tilfeller ikke er fulgt (*Sørenga*-båtene på 1990-tallet), samt at forskriftens tvetydighet hva gjelder båtfunn i liten grad har blitt tatt på alvor.

4.5. Oppsummering og diskusjon

De arkeologiske prosjektene i Bjørvika bærer preg av ulike oppfatninger blant aktørene om flere relaterte aspekter: hvordan ansvarsforskriften skal tolkes og anvendes, forståelsen av bestemmelsene i kml § 14, hvilken bestemmelse av kml § 4 og § 14 som er overordnet, samt hvilket faglig perspektiv man bør ha på det arkeologiske materialet. Diskusjonene som oppstod i forbindelse med prosjektene viser at flere av bestemmelsene i ansvarsforskriften og kulturminneloven er tvetydige og uklare. Dette har åpnet opp for uenigheter om ansvarsforhold.

Vi ser at det først er Byantikvaren som tar initiativ til en nærmere avklaring av bestemmelsene i ansvarsforskriften, og at dette skjedde mot slutten av 1998 i forbindelse med operatomt-prosjektet. Dette prosjektet kan sees på som å markere en endring i praksis for arkeologiske byundersøkelser i Oslo, ved at NMM fra tusenårsskifte og framover tar del i undersøkelser på land i langt større grad enn tidligere. Som nevnt er ikke aktørene enige i hvordan denne endringen i praksis skal forklares. Ansvarsforskriftens revidering i 2000 og den klargjøringen den gir om aktørenes roller i forvaltningen, er nevnt som en årsak til at fokus da ble rettet på sjøfartsmuseenes rolle på tørrlagte områder.¹⁶⁰ Endret oppfatning om bruken av § 14 og tolkningen av ansvarsforskriften er trukket frem som en annen forklaring. Om operatomta viser NIKU til den etablerte forvaltningspraksisen,

¹⁶⁰ Brev av 02.01.2003 fra NMM til RA (NMM arkiv)

mens NMM istedet viser til lovforklning. Det kan hevdes at det er denne «lovforklningsslinjen» som Riksantikvaren fører også for de senere prosjektene i Bjørvika.

Et underliggende, men svært betydningsfullt aspekt ved Bjørvika er at utbyggingen i dette området har vært, og er, enormt kostbar, og krever omfattende arkeologiske undersøkelser. At de arkeologiske prosjektene i Bjørvika skaper en unik *økonomisk mulighet* for de som får prosjektene, må derfor tas med i betraktningen for hvorfor man i Oslo har fått uenigheter om ansvarsforhold. Både NIKU og NMM har store forretningsmessige fordeler av å ta del i disse prosjektene. Det kan hevdes at dette primært gjelder NIKU da dette er en stiftelse som hovedsaklig livnærer seg på egen virksomhet, men også NMM er avhengig av egne inntekter. Forretningsaspektet må derfor sees som en viktig drivkraft for begge aktører, og som må sees i sammenheng med hvorfor de har så forskjellig syn på ansvarsforskriften og kulturminneloven.

Diskusjonen som oppstod med operatomta førte til at Miljøverndepartementet kom på banen. I 2003 ga departementet en rekke retningslinjer om forvaltningen av skipsfunn på land som ble sendt ut til de museene og institusjonen dette angikk. Selv om Riksantikvaren flere ganger har understreket at det er gråsoner i forskriften, har ikke Riksantikvaren tatt spørsmålet om ansvarsforskriftens tvetydighet tilstrekkelig på alvor. Dette taler departementets involvering også for. Det er åpenbart at NIKU ikke har vært tilfreds med de svarene de har fått av Riksantikvaren, både i forbindelse med operatomta og senere prosjekter, og at de derfor har valgt å gå høyere opp i systemet. Brevet fra departementet er også referert til i senere prosjekter i Bjørvika, og må forstås som retningsgivende for hvordan departementet mener at andre prosjekter bør løses. Analysen synes imidlertid å indikere at brevet og retningslinjene ikke følges; for båtfunn i Dronning Eufemias Gate ble det diskusjon om ansvarsforhold på tross av at NIKU var gitt sitt område ut fra en overvekt av antatte funn fra middelalderbyen. I departementets brev påpekes det om tildeling av oppdrag etter overvekt av en institusjons kulturminner at «dette utgangspunktet bør beholdes selv om det er innslag av andre kategorier kulturminner i det aktuelle området, forutsatt at instansen har nødvendig faglig kompetanse til å gjennomføre det arkeologiske arbeidet».¹⁶¹ Samtidig er det imidlertid også klart at departementets brev ikke har åpenbare og entydige formuleringer, i og med at det fortsatt oppstod tvil og diskusjoner i andre prosjekter etter operatomta. På tross av departementets forsøk på en prinsipiell avklaring, kan det åpnes for «omkamper» i forhold til hvordan ansvarsforskriften skal tolkes. I forhold til båtvrakene i Dronning Eufemias Gate fremstår det som påtagelig at ikke Riksantikvaren nevner departementets brev i e-posten av 29.09.2010 da første båt ble avdekket,

161 Brev av 03.06.2003 fra MD til NIKU (NIKU arkiv)

ettersom departementets brev er den mest nærliggende instruksen å gå etter hvis det oppstår tvil om ansvarsforhold. Den diskusjonen som oppstod i dette prosjektet synes derfor både unødvendig og til hinder for en rask fremgang i felt.

Bakgrunnen for uenighetene mellom NMM og NIKU må også forstås ut fra de ulike faglige perspektivene disse har. NMM har et maritimt perspektiv på skipsfunn, mens NIKU ser skipsfunn i randsonen som del av middelalderbyen. Helhetsperspektivet i utgravninger synes å utgjøre det viktigste argumentet når NIKU hevder de bør ha ansvar ikke bare for levninger fra middelalderen, men alle funnkategorier – også fra nyere tid – dersom de befinner seg innenfor middelalderbyene. NIKU er særlig opptatt av at båt ikke skal oppfattes som noe særskilt i forhold til andre funnkategorier: «ansvaret for arkeologiske undersøkelser på land både i og utenfor middelalderbyen bør slik vi ser det følge normale prosedyrer selv om funnet er knyttet til båt».¹⁶² Argumentasjonen går med andre ord ut på at båten er en gjenstand lik andre gjenstander i middelalderbyen som derfor ikke skal skilles ut og behandles på noen spesiell måte hva angår forvaltningsprosedyrer. Dette betyr videre at båtfunn innenfor middelalderbyen i følge NIKU skal defineres som fredet etter kml § 4. NMM på sin side argumenterer for det maritime perspektivet for båtfunn og levninger i strandsonen, og at det viktigste først og fremst er å tilnærme seg båt som en maritim vitnesbyrd, og ikke som en by-rest. I så måte mener NMM at den overordnede bestemmelsen bør være kml § 14. NIKUs stadig vektlegging av båten som en by-rest oppfattes av NMM som forsøk på å omdefinere en kulturminnetype for å få forvaltningsansvaret.¹⁶³ Ifølge NMM gir det å tilnærme seg båten som en «by-rest» liten mening, og hevder at et ferdig tolket båtfunn istedet vil være viktig i tolkningsrammen for bydanning.¹⁶⁴

Mens NMM ser på båt som maritime levninger uansett funksjon ved deponeringen, hevder NIKU at konteksten er avgjørende for om et båtvrak/båtdeel primært skal betraktes som en farkost eller om den skal forstås ut fra sin funksjon ved deponeringen. Et viktig argument for at flere av båtene fra Bjørvika skal betraktes som by-rest er i følge NIKU at storparten av båtfunnene antagelig kan relateres til bryggekonstruksjoner og at de er brukt som fundament i havnen.¹⁶⁵ Båtene i Dronning Eufemias Gate ble for eksempel funnet like ved det som er tolket som bryggekonstruksjoner. Denne forskjellen i måten båt betraktes på av de to forvaltningsaktørene illustrerer vanskeligheter rundt gjenbruk og gjenstanders flerfunksjonalitet, fordi hvordan en gjenstand primært forstås er så sterkt

162 Brev av 23.03.2010 fra NIKU til RA (NIKU arkiv)

163 Frode Kvalø, e-post, 15.12.2011

164 Ibid.

165 Falck 2010; Molaug 2002:188-189

koblet til hvilken bestemmelse man mener skal gjelde i lov og forskrift.

Et sentralt begrep som ofte nevnes i korrespondansen om Bjørvika-prosjektene er sjøavsatte kulturlag. Begrepet brukes om områder hvor det både befinner seg sjøsedimenter og mennesketilverket materiale (spesielt gjenstander fra middelalderbyen).¹⁶⁶ NMM synes i stor grad å sette likhetstegn mellom § 14 og sjøavsatte kulturlag. Dette skyldes at gjenstandene kan tolkes som del av en maritim sfære, som last eller tilbehør til skipsfunn. NIKU på sin side hevder at denne bruken av § 14 ikke er riktig, og at forekomsten av sjøavsatte kulturlag i registreringer ikke skal bety at det automatisk sett er sjøfartsmuseene som er rette myndighet for å stå for undersøkelsene. Det hevdes også at det ikke er noen faglig grunn til at slike kulturlag må undersøkes av marinarkeologer.¹⁶⁷ NIKU er forøvrig generelt opptatt av at landgravninger tradisjonelt har vært deres og landsdelsmuseenes felt. Den avgjørende forskjellen mellom NIKU og Kulturhistorisk Museum, og NMM burde derfor ifølge Knut Paasche være feltmetodikken, altså «med eller uten snorkel».¹⁶⁸

Et annet viktig moment i diskusjonen om ansvarsforhold for skipsfunn innenfor middelalderbyen, dreier seg om grensene i tid og rom for kulturminnet Middelalderbyen Oslo. Det er nyttig å kort se på NIKUs synspunkter i forhold til dette, fordi dette momentet har stor betydning for omfanget av NIKUs ansvarsfelt og forklarer også en del av NIKUs argumentasjon om sin rolle som forvaltningaktør i Bjørvika. Det historiske aspektet som NIKU i særlig grad er opptatt av er når middelalderbyen i Oslo kan sies å opphøre. I følge NIKU opphører ikke middelalderbyen ved tidsperiodens tradisjonelle slutt i 1537, men istedet med årstallet 1624. Dette året brant byen, og man bestemte seg for å flytte sentrum lenger vest, slik at bykjernen ble liggende bortenfor den opprinnelige bebyggelsen. Dette taler i følge NIKU for at levninger fra før 1624 (det som i dag er Gamlebyen) arkeologisk sett må forstås, behandles og undersøkes samlet. Det har også blitt påpekt at det ofte er vanskelig å skille kulturlag fra middelalder fra de etter-reformatoriske, da disse ligger umiddelbart oppå hverandre, og at det av den grunn synes lite hensiktsmessig å dele opp byhistorien ut fra lagene.¹⁶⁹ Dette er også bakgrunnen for at Riksantikvaren tidligere har operert med en øvre tidsgrense for middelalderbyen til år 1624, ifølge Petter Molaug ved NIKU.¹⁷⁰ På grunn av de flytende linjene i Oslo bys tidligste historie argumenterer derfor NIKU for at utgravinger og undersøkelser av materiale fra før 1624 skal foretas av dem, som den forvaltningsaktøren med mest erfaring på middelalder og på bygravninger.

166 Reiersen 2007:8-11

167 Brev av 11.09.2009 fra NIKU til RA (RA arkiv)

168 Knut Paasche, pers.med., 15.09.2011

169 Molaug 2007:6

170 Petter Molaug, pers. med., 15.02.2012

Når det gjelder middelalderbyens utstrekning er NIKU svært opptatt av at fornminnegrensen til middelalderbyen ikke har blitt justert siden 1970-tallet.¹⁷¹ I følge NIKU har dette skapt en spesiell situasjon hvor kulturminner eldre enn 1624 undersøkes av forskjellige institusjoner avhengig av hvorvidt funnstedet befinner seg utenfor eller innenfor den fastsatte grensen, slik tilfellet har vært ved undersøkelsene for blant annet Barcode-tomtene (B11-B12) i 2008 og 2009. Konsekvensene av dette er altså i følge NIKU den at levinger som åpenbart tilhører middelalderbyen, men som befinner seg utenfor den geografiske sonen for fornminnet Middelalderbyen, således ikke faller inn under NIKUs ansvarsområde. NIKU er etter ansvarforskriften § 4 nr. 2 rette myndighet for undersøkelser av automatisk fredete kulturminner fra middelalder i «byanlegg», men kun for funn innenfor de grensene for byen som er satt på kartet. Ifølge NIKU hindrer ansvarsbestemmelsene at arkeologiske registreringer og utgravninger blir utført i tråd med prinsippet om en enhetlig forvaltning. Ved funn av båt innenfor middelalderbyen, hvor bestemmelsene i § 4 og § 14 overlapper, hevder derfor NIKU at § 4 bør gis forrang nettopp for å sikre et enhetlig blikk og perspektiv på det aktuelle funnstedet/området. NIKU sammenligner også middelalderbyene med ivaretagelsen av andre automatiske kulturminner: «Oslo og de andre middelalderbyene i Norge kommer her i en uheldig særstilling i forhold til alle andre automatisk fredete kulturminner i Norge, der registreringen kan endres i Askeladden når nye opplysninger om et kulturminnes utstrekning kommer til». I dag er det altså ingen mulighet for å gradvis utvide sonene ettersom nye funn og kunnskap om utstrekning av middelalderbyene kommer til. Bakgrunnen for dette utsagnet er særlig forekomsten av sjøavsatte kulturlag på Sørenga bestående av avfall fra middelalderbyen, som er påvist dels innenfor, dels utenfor grensen til det automatisk fredete kulturminnet.¹⁷²

Med henvisninger til disse aspektene har NIKU ved flere anledninger bedt Riksantikvaren om å oppdatere grensene for middelalderbyen. I Riksantikvarens svarbrev av 29.10.2009 til NIKU avvises ønsket om å justere grensene. Dette begrunnes både med at det er noe uklarheter om hvor de eventuelle nye grensene skal trekkes, men også fordi Riksantikvaren mente det ville være uheldig å endre grensene på det daværende tidspunktet idet reguleringsplanen for Bjørvika-Bispevika-Lohavn var i ferd med å realiseres. Riksantikvaren tilbakeviser dermed ikke at grensene trenger en oppdatering, men at tidspunktet er feil. Fornminnegrensen står i dag uendret. Det synes betenkelig at arbeidet med å oppdatere sonen ikke har startet enda, både med tanke på hvor mye som har skjedd i forståelsen av middelalderbyen siden 1970-tallet og fordi utbyggingen av Bjørvika er langt fra ferdig. At man i fremtiden vil få uenigheter om middelaldermateriale som ligger utenfor

171 Brev av 11.09.2009 fra NIKU til RA (RA arkiv)

172 Petter Molaug pers. med., 21.02.2012

fornminnegrensen, er derfor ikke usannsynlig. I forhold til diskusjonene om ansvarsforhold, er det etter min mening mangelfullt at ikke tolkning og utbredelse av selve fornminnet Middelalderbyen Oslo tas med i betraktningen.

Slik korrespondansen belyser har ikke Kulturhistorisk Museum noen sentral rolle i noen av de omtalte prosjektene i Oslo. Museets manglende rolle på 2000-tallet kan forstås som en parallell til NMMs fraværenhet på 1990-tallet, hvor det var Riksantikvarens utgravningskontor, senere NIKU, som foretok undersøkelser av båter på land. Hvis forskriften tolkes i retning av at alle skipsfunn skal håndteres separat fra andre bestemmelser og funnkategorier (båt som båt, ikke del av byanlegg), skulle flere av middelaldervrakene påvist i/ved middelalderbyen blitt undersøkt av Kulturhistorisk Museum i følge ansvarsforskriften. Det har ikke lyktes å få en utdypende uttalelse om dette fra aktuelle personer ved museet. Imidlertid har Brit Solli¹⁷³ ved museet uttalt at situasjonen slik den er i dag er uheldig og uoversiktlig hva angår undersøkelser og museal behandling/oppbevaring av skipsfunn fra det siste tiåret. Det etterlyses en konkret avklaring fra Riksantikvaren om hvordan materiale fra prosjekter i/ved middelalderbyen skal håndteres slik at Kulturhistorisk Museum vet hvordan de skal samarbeide i fremtiden.¹⁷⁴

Et siste aspekt ved prosjektene som det er verdt å merke seg er at kompetanse i liten grad vært et tema i forhold til hvem som skal grave ut skipsfunn og båter på land. Selv om sjøfartsmuseene vil hevde de har en langt sterkere bakgrunn til at de skal grave, har de likevel ikke kunnet hevde at NIKU ikke er kompetente nok til å foreta slike gravinger. NIKU på sin side har middelalder som sitt spesialfelt og har lang erfaring med slike gravinger. Likevel har heller ikke de påstått at NMM ikke har gjort et godt arbeide der hvor middelaldergrunn har blitt berørt. Det gjenstår derfor snarere et spørsmål om hva som er praktisk lønnsomt og mest hensiktsmessig i forhold til hvilket perspektiv man har til materialet, enn et spørsmål om hvem som er flinkest i jobben. Det paradoksale i Bjørvika-diskusjonen er at uansett hvem som har stått som den ansvarlig gravende institusjonen, har arbeidsstokken av feltarkeologer i storpart vært den samme, om enn med faste prosjektledere som har tilhørt enten NMM eller NIKU. Av den grunn kan praktisk kompetanse på båt hos arkeologene ikke brukes som et argument til at den ene framfor den andre aktøren skal stå for utgravingen.

173 Brit Solli, e-post, 27.01.2012

174 Ibid.

5. Avslutning

Ansvarsforskriften skal i utgangspunktet skape klarhet i hvilke roller forvaltningsinstitusjoner i Norge skal ha og hvem som skal gjennomføre utgravninger. Kulturminneloven er likeledes ment å regulere klart definerte felt og er førende for hvordan arkeologiske kulturminner skal kategoriseres og organiseres. Ser vi de juridiske føringene i lov og forskrift i sammenheng med praksis i forvaltningen finner vi at forskjellige tolkninger av bestemmelsene har ført til ulik praksis, både i tid og geografisk sett. Hvorfor har det oppstått uklarheter og interesseuuenigheter i Bjørvika, hva har diskusjonene der avslørt om gråsoner i lov og forskrift? Har erfaringene fra Bjørvika gjort at man har fått en bedre avklaring for dette forvaltningsfeltet? Og hvis ikke, hvordan kan vi unngå lignende diskusjoner og uenigheter i fremtiden? I det følgende vil disse spørsmålene diskuteres, hvor implikasjonene av gråsonene vil drøftes på bakgrunn av Bjørvika-prosjektene. Ansvarsforskriften vil vurderes, hvor mine synspunkter og forslag til løsninger vil gis.

5.1. Gråsoner-problematikken: hva har Bjørvika-prosjektene avslørt?

Lover og forskrifter vil alltid være åpne for tolkning, og ordlyden til en bestemmelse kan tolkes på ulike måter og vektlegges forskjellig. Med Bjørvika-prosjektene og de diskusjonene som har oppstått mellom NIKU og NMM ser vi hvordan tilsynelatende enkle og ukompliserte bestemmelser har kommet til å bli gjenstand for dragkamper om hvilken tolkning som kan sies å være mest riktig. Dette skyldes at ansvarsforskriften fordeler ansvaret for ulike kulturminnetyper, basert på kontekst og datering, på flere forskjellige museer og institusjoner. Dette skaper i seg selv potensiale for uenigheter.

Praktiseringen av loven og forskriften i Bjørvika-prosjektene har avslørt flere gråsoner ved lovgivningen: for det første presiserer ikke forskriften hvem som er rette myndighet når det gjelder skipsfunn som inngår i automatisk fredete kulturminner (bortsett fra skipsgraver som klart er regulert som kml § 4). Disse uklarhetene ble synliggjort gjennom for eksempel prosjektene Dronning Eufemias Gate og Midgardsormen, hvor spørsmålet dreide seg om båtene skulle anses som fredet gjennom § 4 eller § 14. Problemet med dette overlappet i loven er ikke så betydningsfull for kulturminnene selv – uansett bestemmelse får de et godt vern da begge fredningsbestemmelsene er like sterke. Utfordringen ligger i forhold til ansvarsforskriften som ikke er tydelig nok på hvem som har ansvaret for slike funn; hvilken bestemmelse i forskriften som skal gis forrang. Selv om både Riksantikvaren og Miljøverndepartementet ved flere anledninger nettopp konstaterer at det er

et overlapp og en gråson mellom skipsfunn og automatisk fredete kulturminner, er mitt inntrykk den at det problematikken ikke tas på alvor. Det henvises istedet svært ofte til samarbeidsplikten nedfelt i ansvarsforskriften. Høyere instanser fremstår derfor som uinteressert i å ta tvetydighet ved lov og forskrift på alvor, samt at de ikke erkjenner at samarbeid ikke alltid er den beste løsningen. NIKU og NMM har to forskjellige faglige perspektiver og interesser, noe som ikke skaper de enkleste forutsetningene for et fruktbart samarbeid. De er dessuten begge i like stor grad interessert i å ha undersøkelsene for seg selv.

Analysen av prosjektene viser at det er usikkerhet knyttet til forståelsen av kml § 14, ikke minst til hvordan den skal tolkes når det gjelder rekkevidden av registreringer. Prosjektene har avslørt at ulike forvaltningsaktører er uenige om meningsinnholdet til bestemmelsen, og hvor bredt denne favner. Tidligere ble bestemmelsen primært brukt om forliste skipsvrak og for å hindre amatørdykking på vrak, i dag brukes den også om kulturlag og levninger som kan knytte seg til båtvrak, både på land og i vann. Bestemmelsen synes dermed å være mer åpen for tolkning enn hva lovgiverne i 1978 hadde tenkt seg. Det kan synes som at en konsekvens av den brede definisjonen av § 14 som eksisterer (hvertfall i Oslo) i dag har gitt selve paragrafen mer tyngde; bruken av bestemmelsen er de ti siste årene oftere brukt om for eksempel båt innenfor middelalderbyens grenser. Forøvrig kan mangel på presisering av hvordan § 14 forholder seg til andre bestemmelser i kulturminneloven kanskje skyldes at man nettopp hadde en klar og dagsaktuell målsetting bak arbeidet med lovteksten i 1978 – å forhindre vrakdykking.

På mange måter kan Bjørvika-situasjonen til en viss grad kan forklares ut fra at man i Oslo, i likhet med Bergen og Stavanger, har et eget sjøfartsmuseum som er ansvarlig for § 14-funn. I Trondheim og Tromsø er maritim arkeologi underlagt landsdels/universitetsmuseenes øvrige organisering og ledelse. Disse to museene har også ansvar for automatisk fredete kulturminner og graver derfor primært på land. I utgangspunktet kunne dette delvis forklare hvorfor det ikke har oppstått lignende diskusjoner som de i Oslo i andre deler av landet, nettopp fordi man andre steder ikke har like mange aktuelle aktører som alle kan kreve forvaltningsansvaret. Forøvrig er det også viktig å huske på at selv om Oslo ikke hadde hatt et sjøfartsmuseum kunne det ha oppstått diskusjoner om ansvarsforhold mellom Kulturhistorisk Museum og NIKU. Gråsonene i forskriften ville fortsatt ha kunnet skapt diskusjoner i forhold til hvilken aktør som skulle stått for arkeologiske undersøkelser på land. Uansett organisering av marinarkeologi i Oslo viser gjennomgangen av forvaltningen i Norge at det ikke har vært lignende byggeprosjekter av så omfattende størrelse (inkludert økonomisk) som i Oslo og at det i liten grad har blitt påvist båtfunn på land (og spesielt ikke

innenfor middelalderbyene). Geografiske og tidsmessige forhold hvor tida før og etter 1537, skjæringspunktet mellom middelalder og nyere tid møtes, og byggaktivitet i eller ved grensen til middelalderbyen og i strandsonen, må også trekkes fram som momenter som kan bidra til å forklare hvorfor det har oppstått diskusjoner i Oslo. I tillegg er topografien i Oslo viktig; det at det er svært langgrunt skaper også gråsoner mellom sjø og land. Det er etter min vurdering like mye disse aspektene, og ikke selve organiseringen av marinarkeologi i Norge, som gjør at Oslo skiller seg ut fra resten av landet.

Hensikten med å beskytte kulturminner i loven er å sikre best mulig vern og videre behandling for kulturminnene, ikke primært å sikre arbeidsplasser for museer og institusjoner. Likevel ser vi at et av de mest sentrale momentene ved prosjektene i Bjørvika er at de er svært kostbare og at de derfor skaper en positiv økonomisk effekt for de forvaltningsaktørene som får det arkeologiske arbeidet. Fra 1970-tallet og fram til idag har man fått en stadig sterkere markedsorientering, hvilket også har påvirket museer og institusjoner som arbeider med kulturminner. Det er derfor fristende å forklare noen av de sterke meningene og aktørenes forsvar av egne interesser ut fra dette bakteppet. Dette kan også i noen grad forklare mangel på store interessekonflikter om ansvarsforhold tidligere hvor markedskreftene ikke var like sterke.

Mitt inntrykk er at selv om de to sentrale aktørene, NIKU og NMM, er oppriktig interessert i sine fagfelt (middelalderbyen og skipsfunn/maritim historie) og vil det beste for kulturminnene, er diskusjonene omkring forvaltningsansvar like fullt preget av to forvaltningsinstitusjoner som forsøker å posisjonere seg best mulig for å sikre sin virksomhet. Forretningsaspektet ved begge synes åpenbar, og ved enkelte tilfeller kan det diskuteres om ikke dette aspektet er mest fremtredende, spesielt når det kommer til måten lov og forskrift tolkes på. Den økonomiske fordelingen ved å få prosjekter i Bjørvika kan derfor ikke forstås som uavhengig av hvordan aktørene velger å tolke bestemmelsene. At aktørene i Oslo kan ha interesse av at det fremdeles holdes åpent hvordan formuleringer fra høyere instanser (Riksantikvaren og Miljøverndepartementet) kan fortolkes, synes av den grunn ikke utenkelig.

En konsekvens av at det eksisterer gråsoner i lovgivningen, er at saksbehandlere i stor grad har muligheten til å vektlegge ulike aspekter. Mangel på konsekvent forståelse og bruk av kml §14 og §4 har som vist vært tilfelle på Østlandet, hvor man i Oslo har et skille mellom 1990-tallet og 2000-tallet i måten lov og forskrift benyttes på og hvilken bestemmelse Riksantikvaren anser som overordnet. I tillegg er det et skille mellom Tønsberg og Oslo om hvorvidt båt på land innenfor

middelalderbyen skal defineres som §14 eller ikke. Som eksemplene viser, har ikke praksisen vært entydig. Man har heller ikke fått dommer som har kunnet gi rettslige presedenser for fortolkning.

Diskusjonene i Bjørvika har imidlertid ikke bare avslørt konkrete gråsoner i kulturminneloven og ansvarsforskriften. De har også avslørt hvordan høyere instanser har forsøkt å gi prinsipielle avklaringer, men ikke har lyktes. Miljøverndepartementet og Riksantikvaren har ikke klart å gi noen uttalelser eller retningslinjer som har avsluttet diskusjoner og uenigheter om ansvar. Selv om erfaringer fra tidligere prosjekter burde tale for at man i fremtiden finner bedre løsninger og foretar avklaringer på forhånd, er det mye som taler for at konfliktpotensiale fortsatt ligger der, nettopp fordi en endelig avklaring ikke har blitt gitt.

5.2. Forslag til løsninger

Denne oppgaven har vist at det ikke finnes noen enhetlig og akseptert måte å løse de problemstillingene og tolkningsutfordringene systemet skaper slik det er i dag. Snarere synes det som om forvaltningen er preget av store tilfeldigheter alt etter hvor i landet man er og hvilke aktører som er involvert (og hvilke interesser disse har). Prosjektene i Bjørvika har billedliggjort de gråsonene som finnes i forskriften, og man har etter min mening ikke kommet fram til noen prinsipiell avklaring. Dette synes både å være tilfellet i Oslo spesielt, men også situasjonen i Bergen signaliserer et behov for avklaringer i form av hvordan for eksempel sjøavsatte kulturlag skal tolkes og hvem som skal grave slike levninger. Selv om man i Oslo har begynt å få en større bevissthet rundt det å lage strategier for eventuelle båtfunn, er det mye som taler for at disse strategiene enten ikke blir fulgt (slik tilfellet var i tidligere prosjekter) eller at man igjen vil komme i situasjoner hvor en plan i forkant ikke er god nok. Hva som for eksempel vil skje dersom NIKU finner en båt i sin del av B13, gjenstår som et åpent spørsmål og det synes ikke urimelig at man også der vil få diskusjoner. Potensialet for at det oppstår diskusjoner i andre byer ved funn av båt på land, da særlig middelalderbyene Bergen og Trondheim, er heller ikke utenkelig sett i lys av situasjonen i Oslo.

Ut fra studien av Bjørvika-prosjektene og forvaltningssituasjonen i resten av landet, samt de mer eller mindre mislykkede forsøkene fra Riksantikvaren og Miljøverndepartementet om å gi avklaringer, er det etter min mening fortsatt et stort behov for en skarpere presisering av ansvarsforskriftens bestemmelser. En endelig avklaring på alle de spørsmålene som har blitt reist i forbindelse med skipsfunn på land, er etter mine vurderinger nødvendig for å sikre en mer effektiv og forutsigbar forvaltning, som dessuten også sikrer en klarere rolle for de ulike

forvaltningsaktørene.

I tråd med problemstillingene skissert innledningsvis har jeg i denne oppgaven avdekket utviklingstrekk i forvaltningen av skipsfunn på land, hva denne utviklingen har avslørt om gråsoner i forvaltningen og hvilke konsekvenser disse aspektene har fått. Slik jeg har argumentert for har gråsonen skapt situasjoner av negativ art som ikke har gagnet kulturminnevernet verken utad eller for de institusjonene som har vært involvert. Forsøk på å klargjøre diffuse sider ved lov og forskrift av departementet har etter min oppfatning ikke ført frem. Overlappingen i lov og forskrift har i liten grad blitt problematisert av Riksantikvaren og Miljøverndepartementet som i stedet har nøyet seg med å stadfeste at det er gråsoner, og vist til at det må foretas konkrete vurderinger i hvert enkelt tilfelle.¹⁷⁵ Problemet med denne tilnærmingen er at man ikke får noen forutsigbarhet i måten skipsfunn skal behandles på og av hvem. Egne vurderinger ved hvert enkelt båtfunn kan skape ugunstige forhold for det arkeologiske prosjektet i sin helhet og føre til forsinkelser og fare for at selve kulturminnet tar skade – slik tilfellet kan sies å ha vært for båtene i Dronning Eufemias Gate. At § 14 fremstår som en elastisk bestemmelse som kan tolkes i flere retninger (smalt eller bredt) er også et aspekt som taler for at først og fremst ansvarsforskriften til kulturminneloven bør revideres til å presisere i klarhet hvordan skipsfunn skal behandles og § 14 forstås. Situasjonen i Oslo, hvor de involverte utgravningsaktørenes (NIKU og NMM) tolkninger og forståelse av lov og forskrift ikke kan sees separat fra de enorme økonomiske fordelene det er å ha arkeologisk ansvar for prosjekter i Bjørvika, er også et sentralt moment som taler for en ny gjennomgang av ansvarsforskriften. Slik ansvarsforskriften er i dag når det gjelder båtfunn på land oppfyller den ikke dens formål; å sikre en klar rolle-og ansvarsfordeling og en effektiv utgravningsvirksomhet.¹⁷⁶

Hensikten med denne oppgaven har hele tiden har vært å studere tematikken utenfra, og ikke begi meg inn på en diskusjon om hvem av aktørene i Oslo som har hatt mest «rett». I arbeidet med oppgaven har jeg imidlertid gjort meg opp en del meninger og oppfatninger om ansvarsforskriften. I det følgende vil derfor mine vurderinger gis.

Det mest påfallende med ansvarsforskriften er etter min mening at det (ut fra mine undersøkelser) mangler en begrunnelse som har sin bakgrunn i mer enn praktiske hensyn for hvorfor båten som gjenstandskategori deles opp i ansvarsforskriften slik den gjør i dag, der funnsted og datering avgjør hvem som er ansvarlig myndighet til å stå for undersøkelser av båt på land. Spesielt er datering i

175 Brev av 03.06.2003 fra MD til NIKU (NIKU arkiv)

176 Ibid.

mine øyne et problematisk aspekt ved forskriften. Slik vist i gjennomgangen av prosjekter i Bjørvika er datering ofte nevnt i korrespondansen som et avgjørende moment for hvilken aktør som skal fortsette fremgravningen av båtfunn. Den antatte alderen på båtvrakene har imidlertid ofte vært usikker. På tross av kunnskap og erfaringer fra tidligere utgravninger i samme området, vil man aldri kunne vite med sikkerhet hva som befinner seg under bakken eller fra hvilken tid levninger er fra. Aller minst vil man kunne få en datering på eksakt(e) årstall før materialet er ferdig utgravd og undersøkt. Fordi forskriften skiller skarpt mellom middelalder og nyere tid – og det eksakte året 1537 – er det svært betenkelig at man er så avhengig av datering for å kunne fastslå hvem som er rette myndighet.

Fokus på datering er ikke bare et hinder for effektivitet i felt; det er også påfallende at selv om datering er viktig i forskriften, finnes det ingen indisier på at valg av forvaltningsaktør har noe å si for kompetansen for det å grave båt på land. Det at forskriften sier at både landsdels-/universitetsmuseene og sjøfartsmuseene skal stå for undersøkelser av båt på land, tilsier at alle er kompetente nok til å grave båt på land. Årstallet 1537 synes derfor kun å utgjøre et praktisk skille i fordelingen av arbeid. I forhold til dette må det NFR-støttede 2015 prosjektet trekkes frem, da dette prosjektet nettopp stiller spørsmål ved bruken av 1537 i forvaltning og arkeologisk forskning.¹⁷⁷

Både NMM og NIKU er opptatt av kunnskapspotensialet i bakken, forskjellen ligger i fokus på middelalder eller båt/maritime aspekter. Det er vanskelig å se noen klar kulturminnefaglig begrunnelse bak storparten av Riksantikvarens vedtak. Hvis man er av den oppfatning at båt innenfor middelalderbyen skal graves av NMM, mener jeg at begrunnelsen for dette bør bygge på selve kulturminnet – at man mener at man har størst potensiale til å få kunnskap om båten ved å ha et maritimt perspektiv. Om man istedet mener NIKU skal grave, bør dette likeledes begrunnes med at man har mest å hente ved å se båten som del av middelalderbyen. Det må for eksempel stilles spørsmål til kulturlag i Oslo som ligger utenfor middelalderbyen, men som mest sannsynlig er avfall som stammer fra byen. Blir kunnskapspotensialet til slike funn best ivaretatt ved at de forstås i relasjon til middelalderbyen og graves som en by-rest, eller som noe tilhørende den maritime sfæren? Kunnskapspotensiale i levningene bør etter min mening avgjøre hvem som skal stå for undersøkelsen. Dette vil si at man tar utgangspunkt i tidligere utgravninger og forskning om et område, og forsøker å klargjøre hvilket kunnskapspotensial som er størst ved de funnene man kan forvente. Valg av aktør bør basere seg på den med mest kompetanse på valgte

177 Jf. Paasche 2011

kunnskapspotensial. Selv om en slik tilnærming kanskje vanskelig lar seg gjennomføre i praksis, er det etter min mening viktig å reflektere over hvert museums/institusjons faglige bakgrunn og kunnskap, og hvordan denne best kan brukes i praksis. Det bør være en større fleksibilitet til å fravike fra forskriftens bestemmelser der hvor nettopp kunnskapspotensiale ikke synes å være i samsvar med den aktøren som etter forskriften er den rette.

Det er etter min mening flere måter man kan overkomme de problemene ansvarsforskriften har skapt, og potensielt vil komme til å skape. En ting som peiler seg ut som avgjørende er at man ikke lar gråsoneproblematikken ligge ved å foreta en avgjørelse om ansvarsforhold i hvert enkelt tilfelle. Et minimumskrav som bør stilles har nettopp med *forutsigbarhet* å gjøre: når en aktør har blitt tildelt et overordnet ansvar for en arkeologisk undersøkelse bør dette ikke endres underveis – selv om det blir gjort uventede funn som kanskje krever bestemte typer faglig spesialkompetanse. Ekspertise kan hentes inn, men selve ansvaret bør ligge hos samme aktør hele tiden.

Som nevnt er ikke kompetanse et større tema for hvem som utfører selve undersøkelsene, og på så måte vil det ikke utgjøre noen vesentlig forskjell for båtene om det er sjøfartsmuseene, landsdels-/universitetsmuseene eller NIKU som graver dem. Ikke minst påvirker utfallet av en «gråsonesituasjon» forvaltningsaktørene og deres strategiske plan for sin virksomhet. Den beste løsningen er etter min mening derfor å foreta en endring i ansvarsforskriften, enten ved små justeringer som understreker hvordan for eksempel båt i middelalderbyen skal løses eller hva «andre skipsfunn», jf. ansvarsforskriften § 1 nr. 4. faktisk viser til. En annen fremgangsmåte kan være å revidere alt i forskriften som har med båt på land å gjøre. Etter min mening er sistnevnte løsning den mest fruktbare veien å gå. Å foreta en forenkling i forskriften i forhold til hvem som skal ha ansvar for skipsfunn på land, samt å foreta en ny definering av museene/institusjonenes rolle ovenfor båtfunn, vil etter mitt skjønn bidra til å forhindre at det oppstår nye diskusjoner om ansvarsforhold i fremtiden. Forøvrig er det dessuten også et behov om å få en avklaring om hva båtvrak faktisk viser til, altså en større presisering av hva § 14 verner, spesielt i forhold til sjøavsatte kulturlag (både på land og i vann).

En løsning på hvordan ansvarsforhold for båtfunn på land kan fordeles kunne være den at sjøfartsmuseene, som må sies å ha båt som sin «primære» gjenstand på tross av at de også tar for seg annet materiale gjennom undervannsarkeologiske undersøkelser, graver alt av båt uansett alder og funnsted (på land og i vann). Et unntak vil være skipsgraver. Registreringer og undersøkelser i havneområder på land og i vann kunne likeledes blitt gitt sjøfartsmuseene, slik at man «samler»

maritime aspekter i arkeologien på en type aktør. Dette ville forutsette og medføre at de øvrige sjøfartsmuseene (NMM kan sies å være i særstilling i forhold til øvrige landsdeler hva angår kompetanse på landgravninger og på båtgravninger spesielt) bygger ut sin kompetanse innen landgravninger. Sjøfartsmuseene ville da kunne betraktes som en forvaltningsinstitusjon med ansvar for det maritime i all sin bredde. En slik løsning ville også innebære at sjøfartsmuseene graver båt innenfor middelalderbyene eller for eksempel stokkebåt påvist på en steinalderboplass på fjellet. Kategorien båt blir i så måte ensbetydende med sjøfartsmuseene, og man får en enkel og forutsigbar løsning for hvordan denne funntypen skal behandles og av hvem.

Det er imidlertid flere grunner til at jeg vurderer denne løsningen som lite gangbar. For det første skaper dette en praksis hvor sjøfartsmuseene ikke lenger er en metode-orientert aktør, hvilket jo må sies å ha vært den sentrale tanken bak denne type museum. Fokus på dykkerkompetanse som det primære ved disse museene risikerer å falle bort. Landsdelsmuseenes kompetanse og rolle ville også risikere å bli redusert: ved funn av for eksempel stokkebåt på land vil det da være sjøfartsmuseene, og ikke landsdelsmuseene, som vil stå for undersøkelsen på tross av at landsdelsmuseene har lengst erfaring.

Det andre momentet som taler for at en slik løsning er uheldig er at båt da separeres fra alle andre kulturminner og tas ut av sin kontekst. Hvis det for eksempel blir påvist funn av båt på en utgravning ledet av et landsdelsmuseum, ville funn av båt medføre at ansvarlig sjøfartsmuseum ble koblet inn, hvilket ville kunne føre til feltmessige- og byråkratiske forsinkelser. Helhetsaspektet ved utgravningen ville også falle bort. Selv om det er knyttet spesielle metodiske aspekter ved en båtgravning framfor undersøkelser av andre typer kulturminner, er ikke båten etter min mening en så spesiell funnkategori at den trenger å bli utskilt fra andre levninger. Det er på bakgrunn av disse aspektene at jeg vil hevde at den beste løsningen for å unngå diskusjoner om dette forvaltningsfeltet, ikke er at sjøfartsmuseene «går på land», men at deres posisjon som landets eksperter på undervannsarkeologi opprettholdes.

Uten å gå i detalj om hvordan en endring i ansvarsforskriften kunne sett ut, foreslår jeg derfor i det følgende *en* mulig løsning som jeg mener best ivaretar kulturminnene og best tilrettelegger for forskning og helhetsperspektiv på historien. Dette er et grovt forsøk på en annen tilnærming til båtfunn, som tar for seg noen, men ikke alle aspektene diskutert i denne oppgaven. Disse kan skisseres i følgende punkter:

- Oppdelingen av båt på flere institusjoner ut fra datering bør bortfalle. Båt bør i likhet med andre kulturminnetyper deles inn ut fra prinsippet om arkeologi over og under vann. I dag er det kun båt som også undersøkes av sjøfartsmuseene når de er på land, alle andre funnkategorier på land graves eller registreres av landsdelsmuseene/NIKU eller fylkeskommunene. Sjøfartsmuseenes ekspertise for undervannsarkeologi – som er unik for denne forvaltningsinstitusjonen – er en viktig ressurs som bør være retningsgivende for deres arbeidsoppgaver. Delingen vann/land bør gjelde uansett alder på båten, nettopp fordi datering av båt ofte vil være vanskelig eller umulig å gi på et tidlig stadium, og bør ikke være et aspekt å ta hensyn til. Såkalte sjøavsatte kulturlag, hvis tolket som kml § 14, bør graves av andre institusjoner enn sjøfartsmuseene for å opprettholde delingen vann/land blant forvaltningsaktørene.
- På grunn av sjøfartsmuseenes kunnskap og ekspertise på konservering av båt, er det hensiktsmessig at båtfunn etter opptaking gå til sjøfartsmuseene uavhengig om de har fremkommet på land eller i vann. Gjenstandsfunn eldre enn 1537 bør imidlertid gå til landsdelsmuseene da disse har størst konserveringsavdeling og fordi gjenstandene da vil inngå i deres samlinger. Det synes også som mest naturlig og riktig at gjenstander tolket som avfall fra middelalderbyen i Oslo, blir plassert sammen med øvrig materiale fra byen, uavhengig om de kan tolkes som tilbehør/last til båt eller ikke. Det primære ved disse gjenstandene er tilknytningen til byen, ikke til maritim historie. Dette prinsippet burde også gjelde for funn under vann.
- Ved tilfeller av situasjoner hvor båtfunn både er i vann og på land må det vises til samarbeidsplikten, men så langt det lar seg gjøre bør samme aktør som starter en utgravning fullføre – uansett type kulturminne og alder på gjenstandene. Som i all arkeologi må imidlertid ekspertise hentes inn der hvor dette er nødvendig.

KILDER

PRIMÆRE KILDER

Norsk Institutt for Kulturminneforskings arkiv: diverse dokumenter i form av brev, e-post, møtereferat, notat og prosjektbeskrivelse.

Norsk Maritimt Museums arkiv: dokumenter i form av brev

Riksantikvarens arkiv: diverse dokumenter i form av brev og e-post.

Stavanger Sjøfartsmuseums arkiver: dokumenter i form av brev

LITTERATURLISTE

Bergens Sjøfartsmuseums nettsider. «Marinarkeologi i Vågen»,
http://www.bsj.uib.no/Vaagenprosjektet_hva-skjer.htm, lokalisert 01.02.12.

Christensen, Arne Emil. 1973. Skipsfunn fra Sørenga i Oslo. *Naturen nr. 3*, s. 99-105. Oslo

Engen, Trond. (In press). Utgravning av båtvrak i Dronning Eufemiasgate. Sørenga 8 (ID138724), Sørenga 9 (ID138930) og Sørenga 10 (ID144727). *NIKU Oppdragsrapport 102/2011*. Oslo

Fagerland, Tor Einar. 2011. Fra monument til miljø: Norsk kulturminnevern 1844-2010. *1537 – kontinuitet eller brudd?*, red. Tor Einar Fagerland og Knut Paasche, s. 93-105. Trondheim Studies in History. Tapir Akademisk Forlag. Trondheim

Falck, Tori og Jostein Gundersen. 2007. *Bebyggelsesplan for Sørengautstikkeren. Plan for arkeologisk overvåking og beredskap*. Norsk Sjøfartsmuseum. Oslo

Falck, Tori. 2010. «Barcodeprosjektet B11-12 i Bjørvika, Oslo». Norsk Maritimt Museums nettsider, http://www.marmuseum.no/no/arkeologi/forvaltningsprosjekter/barcodeprosjektet_b11-12_2008-2009/Barcodeprosjektet+B11-12+i+Bj%C3%B8rvika%2C+Oslo.d25-SwJnY2h.ips, lokalisert 14.03.12.

Falck, Tori. 2011. «Documenting archaeological boat finds digitally in 3D». Norsk Maritimt Museums nettsider, <http://www.marmuseum.no/no/arkeologi/dokumentasjonslaboratoriet/Documenting+archaeological+boat+finds+digi%20tally+in+3D.d25-SwJvMWa.ips>, lokalisert 05.04.12.

Forskrift om faglig ansvarsfordeling mv. etter kulturminneloven (ansvarsforskriften) av 2. september 1979 nr. 8785. Lovdata, <http://lovdata.no/for/sf/md/md-19790209-8785.html>, lokalisert 11.10.11

Gaukstad, Even og Jørn Holme. 2001. Hovedaktørene i kulturminneforvaltningen. *Kulturminnevern, bind I. Lov, forvaltning, håndhevelse*, red. Jørn Holme, s. 136-147. Økokrim. Oslo

Gundersen, Jostein. 2000. *Havn og sjøfart på Nidarneset 700-1681 : forskningsstatus og kunnskapsbehov fra et maritimt perspektiv*. Hovedoppgave i arkeologi. Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet. Trondheim

Guribye, Ragnhild og Jørn Holme. 2001. Automatisk fredete kulturminner. *Kulturminnevern, bind II. Kulturminneloven med kommentarer*, red. Jørn Holme, s. 32-101. Økokrim. Oslo

Halvorsen, Bjørn Egil. 2010. «Pengesløseri. Provosert av utgravning. Vil ha debatt om bevaring». *Aftenposten Aften*, 14.10.10.

Helseth, Sjur og Eli Ulriksen. 2006. *Felles interesser, forskjellig ansvar – om NIKUs og Ras ansvar og roller i nåtid og fremtid*. Rapport utarbeidet på oppdrag fra Miljøverndepartementet av Riksantikvaren og NIKU, september 2005.

Holme, Jørn. 2001. Skipsfunn og fartøyvern. *Kulturminnevern, bind II. Kulturminneloven med kommentarer*, red. Jørn Holme, s. 120-138. Økokrim. Oslo

Johansen, Lise-Marie Bye. 2008. Arkeologisk overvåkning av arbeidene med senketunnel på Sørenga. Del 1. Tekst. *NIKU Rapport Arkeologiske utgravninger i Gamlebyen, Oslo 57/2008*. Oslo

Johansen, Lise-Marie Bye og Petter B. Molaug. 2008. Arkeologisk utgravning av sjø- og

elveavsatte middelalderlag. Del 1 & 2. *NIKU Rapport Arkeologiske Utgravninger 57/2008*. Oslo

Kahn, Michael. 2007. *Lærebok i kulturminnerett*. Tapir akademisk forlag. Trondheim

Lindh, Jan (red.). 1992. Arkeologi i Tønsberg I – Søndre bydel. Riksantikvarens rapporter 20.

Lov om kulturminner (kulturminneloven) av 9. juni 1978 nr. 50. Lovdata, <http://lovdata.no/all/hl-19780609-050.html>, lokalisert 12.10.11.

«Marinarkeologi». *Store Norske Leksikon*, <http://snl.no/marinarkeologi>, lokalisert 15.04.12.

Molaug, Petter B. 2002. Oslo havn i middelalderen. *NIKU strategisk instituttprogram 1996-2001. Norske middelalderbyer. NIKU 122*. Oslo

Molaug, Petter B. 2007. Konsekvensutredning nytt Kulturhistorisk museum, Universitetet i Oslo. Delutredning kulturminner og kulturmiljø. For Statsbygg. *NIKU Rapport Arkeologiske undersøkelser 2007/15*. Oslo

Molaug, Petter B. 2010. Tønsberg 1. Arkeologisk fremgravning og dokumentasjon av del av båtvrak funnet i Nedre Langgate i 2009. *NIKU Oppdragsrapport nr. 64/2010*. Oslo

Norsk Maritimt Museums nettsider. «Senketunnelprosjektet, Bjørvika, Oslo», <http://www.marmuseum.no/no/arkeologi/forvaltningsprosjekter/senketunnelprosjektet/>, lokalisert 12.03.12

NOU 2002:1. Fortid former framtid. utfordringer i en ny kulturminnepolitikk. Utredning fra kulturminneutvalget oppnevnt ved kongelig resolusjon 9. april 1999. Avgitt til Miljøverndepartementet 21. desember 2001. Statens Forvaltningstjeneste statens trykning, <http://www.regjeringen.no/nb/dep/md/dok/nou-er/2002/nou-2002-1/18/4.html?id=380228>, lokalisert 05.01.12.

Paasche, Knut. 2011. 1537 – Kontinuitet eller brudd? *1537 – kontinuitet eller brudd?*, red. Tor Einar Fagerland og Knut Paasche, s. 9-16. Trondheim Studies in History. Tapir Akademisk Forlag.

Trondheim

Reiersen, Kristine. 2007. *Rapport arkeologisk registrering Bjørvika felt B11, B12 og B13, gnr 16*. Oslo kommune, Byantikvaren. Oslo

Rundskriv, 01.06.1989. Nr. T-6/89. *Delegasjon. Nye forskrifter til kulturminneloven om faglig ansvarsområde mv. delegasjon*, <http://www.regjeringen.no/nb/dep/md/dok/rundskriv/1989/t-689-delegasjon.html?id=107823>, lokalisert 13.04.12

Ulriksen, Eli (red.). 2002. Tønsberg havneområde. Strategiske analyser. *NIKU strategisk instituttprogram 1996-2001 Norske middelalderbyer: NIKU 124. NINA-NIKU stiftelsen for naturforskning og kulturminneforskning*. Oslo

Vangstad, Hilde. 2011a. De siste års arkeologiske funn i Bjørvika fra perioden 1570 til 2000 – lange linjer, flyktige episoder. *1537 – kontinuitet eller brudd?*, red. Tor Einar Fagerland og Knut Paasche, s. 136-150. Trondheim Studies in History. Tapir Akademisk Forlag. Trondheim

Vangstad, Hilde. 2011b. «Undersøkelsen på Barcode B13-tomten i Bjørvika, Oslo». Norsk Maritimt Museums nettsider, http://www.marmuseum.no/no/arkeologi/forvaltningsprosjekter/barcodeprosjektet_b13_2011/, lokalisert 15.03.12.

VEDLEGG 1:

Lov om kulturminner [kulturminneloven].

Kap. II. Automatisk fredete kulturminner.

Overskriften endret ved lov 3 juli 1992 nr. 96.

§ 3. *Forbud mot inngrep i automatisk fredete kulturminner.*

Ingen må – uten at det er lovlig etter § 8 – sette i gang tiltak som er egnet til å skade, ødelegge, grave ut, flytte, forandre, tildekke, skjule eller på annen måte utilbørlig skjemme automatisk fredet kulturminne eller fremkalle fare for at dette kan skje.

Er marken over et automatisk fredet kulturminne eller i et område som nevnt i § 6, tidligere nyttet til beite eller innmark, kan den fortsatt nyttes til disse formål hvis ikke vedkommende myndighet bestemmer noe annet. Uten tillatelse av vedkommende myndighet må det ikke foretas pløying og annet jordarbeid dypere enn tidligere.

Endret ved lover 3 juli 1992 nr. 96, 3 mars 2000 nr. 14 (ikr. 1 juni 2000 iflg. res. 3 mars 2000 nr. 209).

§ 4. *Automatisk fredete kulturminner.*

Følgende kulturminner fra oldtid og middelalder (inntil år 1537) er fredet:

- a) Boplasser, huler, hellere med spor etter folk som har holdt til eller arbeidet der, hus- eller kirketufter, kirker, hus og byggverk av alle slag, og rester eller deler av dem, gårdshauger, gårds- og tunanlegg og andre bebyggelseskonsentrasjoner som stapelplasser og markedsplasser, byanlegg og liknende eller rester av dem.
- b. Arbeids- og verksteds plasser av alle slag som steinbrudd og annen bergverksdrift, jernvinne plasser, trekull- og tjæremiler og andre spor etter håndverk og industri.
- c. Spor etter åkerbruk av alle slag, som rydningsrøyser, veiter og pløyesper, gjerder og innhegninger og jakt-, fiske- og fangstinnretninger.
- d. Vegfar av alle slag med eller uten brolegging av stein, tre eller annet materiale, demninger, broer, vadested, havneanlegg og åreskifter, båtstøer og båttopptrekk, fergeleier og båtdrag eller rester av slike, seilsperringer, vegmerker og seilmerker.
- e. Forsvarsverk av alle slag som bygdeborger, skanser, voller, vollgraver, festningsanlegg og rester av dem og dessuten varder, veter o.l.
- f. Tingsteder, kultplasser, varp, brønner, kilder og andre steder som arkeologiske funn, tradisjon, tro, sagn eller skikk knytter seg til.
- g. Steiner og fast fjell med innskrifter eller bilder som runeinnskrifter, helleristninger og hellemalinger, skålgrøper, sliperenner og annen bergskurd.
- h. Bautasteiner, kors og andre slike minnesmerker.
- i. Steinsetninger, steinlegninger o.l.
- j. Gravminner av ethvert slag, enkeltvis eller samlede felt, som gravhauger, gravrøyser, gravkammer, brannflakgraver, urnegraver, kistegraver, kirkegårder og deres innhengninger og

gravmåler av alle slag.

Det samme gjelder samiske kulturminner som nevnt ovenfor fra mer enn 100 år tilbake.

Automatisk fredet er de til enhver tid erklærte stående byggverk med opprinnelse fra perioden 1537-1649, dersom ikke annet er bestemt av vedkommende myndighet. § 15 tredje og fjerde ledd får tilsvarende anvendelse for automatisk fredete byggverk fra perioden 1537-1649. Dispensasjon fra fredningen kan skje etter § 15 a.

Bestemmelsene i §§ 16-18 kommer til anvendelse for alle automatisk fredete byggverk som nevnt i første til tredje ledd så langt det passer.

Objekt eller område registrert av vedkommende myndighet eller avmerket i matrikkelen, jf. lov om eigedsregistrering, som automatisk fredet kulturminne, skal alltid regnes som et automatisk fredet kulturminne, med mindre det føres bevis for det motsatte.

Departementet avgjør i tvilstilfelle med bindende virkning om et kulturminne er automatisk fredet etter bestemmelsen her.

Endret ved lover 3 juli 1992 nr. 96, 3 mars 2000 nr. 14 (ikr. 1 juni 2000, men nye tredje og femte ledd ikr. 1 jan 2001 iflg. res. 3 mars 2000 nr. 209), 17 juni 2005 nr. 101 (ikr. 1 jan 2010 iflg. res. 5 juni 2009 nr. 600).

Kapittel IV. Skipsfunn og fartøyvern

Overskriften endret ved lov 3 mars 2000 nr. 14 (ikr. 1 juni 2000 iflg. res. 3 mars 2000 nr. 209).

§ 14. *Skipsfunn.*

Staten skal ha eiendomsretten til mer enn hundre år gamle båter, skipsskrog, tilbehør, last og annet som har vært ombord eller deler av slike ting når det synes klart etter forholdene at det ikke lenger er rimelig mulighet for å finne ut om det er noen eier eller hvem som er eier.

Vedkommende myndighet etter loven her kan – uten hensyn til hvem som er eier – grave fram, flytte, granske og ta opp ting som er nevnt i første ledd og sette i verk andre tiltak for å verne eller ta hånd om tingen. Slike tiltak, eller andre tiltak som kan skade tingen, kan verken eieren eller andre sette i verk uten tillatelse fra vedkommende myndighet, eventuelt på visse vilkår. Eier eller bruker av grunnen skal så vidt mulig varsles før tiltak etter dette ledd iverksettes. Bestemmelsene i § 9, § 10 og § 11 annet ledd får tilsvarende anvendelse.

Finner av ting som nevnt i første ledd plikter å melde funnet til vedkommende politimyndighet på stedet eller til vedkommende myndighet etter loven her. Når staten er eier kan vedkommende myndighet – etter at funnet er undersøkt – overlate det helt eller delvis til finneren eller grunneieren.

Departementet kan skjønnsmessig fastsette en finnerlønn. Paragraf 13 tredje ledd får tilsvarende anvendelse. Som finner regnes den som påviser et tidligere ukjent funn og gir melding om dette, jfr. tredje ledd.

VEDLEGG 2:

FOR 1979-02-09 nr 8785: Forskrift om faglig ansvarsfordeling mv. etter kulturminneloven.

DATO: FOR-1979-02-09-8785
DEPARTEMENT: MD (Miljøverndepartementet)
AVD/DIR: Avd. for kulturminneforvaltning
PUBLISERT: I 1979 35, I 2000 1160
IKRAFTTREDELSE: 1979-02-15
SIST-ENDRET: FOR-2004-12-20-1718 fra 2005-01-01
ENDRER:
GJELDER FOR: Norge
HJEMMEL: LOV-1978-06-09-50-§24 og LOV-1978-06-09-50-§28 , FOR-1979-02-09-8785
SYS-KODE: BG05e, D02
NÆRINGSKODE: 9123 942
KORTTITTEL: Forskr om faglig ansvar etter kulturminneloven

For å lenke til dette dokumentet bruk: <http://www.lovdatab.no/cgi-wift/ldles?doc=/sf/sf/sf-19790209-8785.html>

INNHold

Forskrift om faglig ansvarsfordeling mv. etter kulturminneloven.

I

Kap. 1. Faglig og geografisk ansvarsfordeling

- § 1. Rette myndighet – faglig ansvarsområde
- § 2. Geografisk ansvarsområde
- § 3. Samarbeidsplikt mv.

Kap. 2. Gjennomføring av arkeologisk arbeid i forbindelse med automatisk fredete kulturminner og skipsfunn samt forvaltning av løse kulturminner

- § 4. Gjennomføring av arkeologiske utgravinger mv.
- § 5. Gjennomføring av arkeologiske arbeider mv. arbeider under vann og av skipsfunn mv.
- § 6. Gjennomføring av registreringer mv.
- § 7. Gjennomføring av forskningsinitierte gravinger og sikringstiltak mv.
- § 8. Gjennomføring av forskningsinitierte gravinger og sikringstiltak mv. under vann og av skipsfunn mv.
- § 9. Uttalelse om kilde- og dokumentasjonsverdi
- § 10. Forvaltning av statens eiendomsrett til løse kulturminner
- § 11. Forvaltning av statens eiendomsrett til skipsfunn

Kap. 3. Delegering av myndighet etter kulturminneloven

- § 12. Miljøverndepartementet har delegert myndighet etter kulturminneloven til følgende:

Kap. 4.

§ 13. (§ 13 – § 18 opphevet ved forskrift 31 jan 2003 nr. 124).

Kap. 5. Gjennomføringsbestemmelser

§ 19. Departementet kan foreta endringer i denne forskrift og gi nærmere regler om utfylling og gjennomføring av den.

§ 20. Denne forskrift trer i kraft 15. februar 1979.

II Ikrafttredelse

Forskrift om faglig ansvarsfordeling mv. etter kulturminneloven.

Fastsatt ved kgl.res. 9. februar 1979 med hjemmel i lov av 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner § 24 og § 28. Fremmet av Miljøverndepartementet. Endret 30 juni 1989 nr. 1427, 30 april 1990 nr. 350, 11 des 1991 nr. 811, 23 des 1992 nr. 1216, 31 aug 1994 nr. 889, 28 feb 1997 nr. 237, departementets gjennomgang våren 1997, 29 mai 2000 nr. 563 (forskriften kunngjort i sin helhet), 17 jan 2001 nr. 32, 31 jan 2003 nr. 124, 16 jan 2004 nr. 218, 20 des 2004 nr. 1718.

I

Kap. 1. Faglig og geografisk ansvarsfordeling

§ 1. Rette myndighet – faglig ansvarsområde

1. Riksantikvaren er rette myndighet etter følgende bestemmelser i kulturminneloven:

- § 4, tredje ledd, erklære en bygning fra perioden 1537-1649 som et automatisk fredet byggverk samt oppheve fredning etter en erklæring,
- § 4, femte ledd, registrere objekt eller område som automatisk fredet samt bemyndige andre instanser til å foreta slik registrering,
- § 5, besørge tinglysning av automatisk fredete byggverk,
- § 8, første, annet og fjerde ledd, gi tillatelse til inngrep i automatisk fredete kulturminner,
- § 11, første ledd bokstav a, søke etter, registrere og vedlikeholde mv. automatisk fredete kulturminner,
første ledd bokstav b, avgjøre om det skal granske, grave ut mv. automatisk fredete kulturminner,
- § 13, første ledd, annet punktum, avgjøre om det skal grave frem, flytte, granske mv. løse kulturminner,
- § 14, annet ledd, første punktum, avgjøre om det skal grave frem, flytte, granske og ta opp mer enn 100 år gamle båter, skipsskrog, tilbehør, last mv.,
- § 14, annet ledd, annet punktum, gi tillatelse til inngrep i skipsfunn mv.,
- § 16, gi pålegg om å gjennomføre tvangsmessig tilbakeføring til tidligere stand etter skade på fredet byggverk eller anlegg, fredete båter mv.,
- § 17, første ledd, undersøke og gi pålegg om istandsetting ved forsømt vedlikehold av fredete kirker fra perioden 1537-1649, fredete byggverk i statens eie og fredete båter, og oppfølging av pålegg om istandsetting,
- § 18, første ledd, motta melding om fredete kirker fra perioden 1537-1649 fredete byggverk i statens eie og fredete båter som er skadet ved brann eller annen ulykke, og avgjøre om det skal istandsettes eller gjenreises. Avgjøre om fredet byggverk mv. skal istandsettes eller gjenreises,

annet ledd, motta melding når forsikringstilfelle er inntrådt og bestemme at forsikringssummen ikke skal utbetales før saken er avgjort etter første ledd, for så vidt gjelder fredete kirker fra perioden 1537-1649, fredete byggverk i statens eie og fredete båter,

§ 21, gjennomføre skjøtsel i områder fredet etter §§ 19 og 20,

§ 23b, for så vidt gjelder båter, bistå den anmodende stat med å ettersøke en kulturgjenstand og å hindre at denne unndras fra fremgangsmåten for tilbakelevering.

2. Innen hvert fylke er vedkommende fylkeskommune rette myndighet etter følgende bestemmelser i kulturminneloven¹. For samiske kulturminner er Sametinget rette myndighet etter de samme bestemmelser:

§ 3, annet ledd, første punktum, avgjøre om marken over et automatisk fredet kulturminne fortsatt kan nyttes til beite eller innmark,

annet ledd, annet punktum, avgjøre om pløying og annet jordarbeid dypere enn tidligere kommer i konflikt med automatisk fredete kulturminner,

§ 6, første ledd, fastsette særskilt sikringszone,

§ 8, første ledd første punktum, motta melding om tiltak som kan virke inn på automatisk fredet kulturminne,

§ 9, annet ledd, motta planer om og avgi uttalelse til tiltak som kommer inn under reglene om undersøkelsesplikt,

§ 11, første ledd bokstav a, søke etter, registrere og vedlikeholde mv. automatisk fredete kulturminner, med unntak av automatisk fredete kulturminner fra middelalder for så vidt gjelder kirker, klostre og kirkelige anlegg, borger og befestninger, byanlegg og rester av slike og stående bygninger av alle slag,

§ 13, annet ledd, motta meldinger om funn av løse kulturminner,

§ 17, første ledd, undersøke og gi pålegg om istandsetting ved forsømt vedlikehold av fredet byggverk mv., og oppfølging av pålegg om istandsetting, med unntak av fredete kirker fra perioden 1537-1649, fredete byggverk i statens eie og fredete båter,

§ 18, første ledd, motta melding om fredet byggverk mv. som er skadet ved brann eller annen ulykke, og avgjøre om det skal istandsettes eller gjenreises, med unntak av fredete kirker fra perioden 1537-1649, fredete byggverk i statens eie og fredete båter, annet ledd, motta melding når forsikringstilfelle er inntrådt og bestemme at forsikringssummen ikke skal utbetales før saken er avgjort etter første ledd, med unntak av fredete kirker fra perioden 1537-1649, fredete byggverk i statens eie og fredete båter,

§ 21, gjennomføre skjøtsel i områder fredet etter §§ 19 og 20,

§ 25, første og annet ledd, motta melding, søknad, vedtak, om tiltak som omfattes av loven.

3. Universitetets kulturhistoriske museer, Oldsaksamlingen, Arkeologisk museum i Stavanger, Universitetet i Bergen, Bergen Museum, Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet (NTNU) Vitenskapsmuseet, Tromsø Museum ved Universitetet i Tromsø, er rette myndighet etter følgende bestemmelser i kulturminneloven:

§ 11, første ledd, bokstav a, søke etter, registrere og vedlikeholde mv. automatisk fredete kulturminner, med unntak av automatisk fredete kulturminner fra middelalder for så vidt gjelder kirker, klostre og kirkelige anlegg, borger og befestninger, byanlegg og rester av slike og stående bygninger av alle slag,

- § 11, første ledd, bokstav b, avgjøre om det skal granske, grave ut mv. automatisk fredete kulturminner, med unntak av automatisk fredete kulturminner fra middelalder for så vidt gjelder kirker, klostre og kirkelige anlegg, borger og befestninger, byanlegg og rester av slike og stående bygninger av alle slag,
 - § 13, første ledd annet punktum, grave frem, flytte, granske mv. løse kulturminner, med unntak av automatisk fredete kulturminner fra middelalder for så vidt gjelder kirker, klostre og kirkelige anlegg, borger og befestninger, byanlegg og rester av slike og stående bygninger av alle slag,
 - § 13, fjerde ledd, avgjøre om løse kulturminner kan overlates til finner eller grunneier, jf. kulturminneloven § 12,
 - § 14, annet ledd første punktum, avgjøre om det skal grave frem, granske og ta opp båter, skipsskrog, tilbehør, last mv. for så vidt gjelder skipsfunn på land fra oldtid og middelalder,
 - § 14, tredje ledd, avgjøre om funn kan overlates til finner eller eier for så vidt gjelder skipsfunn mv. på land fra oldtid og middelalder.
4. Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet (NTNU) Vitenskapsmuseet, Tromsø Museum ved Universitetet i Tromsø, Norsk Sjøfartsmuseum, Stavanger Museum og Bergen Sjøfartsmuseum er rette myndighet etter følgende bestemmelser i kulturminneloven:
- § 11, første ledd, bokstav a, søke etter, registrere og vedlikeholde mv. automatisk fredete kulturminner under vann,
 - § 14, annet ledd første punktum, avgjøre om det skal grave frem, granske og ta opp mer enn 100 år gamle båter, skipsskrog, tilbehør, last mv. for så vidt gjelder andre skipsfunn enn nevnt under § 1 nr. 3,
 - § 14, tredje ledd, første og annet punktum, motta melding om funn, og avgjøre om funn kan overlates til finner eller grunneier for så vidt gjelder andre skipsfunn enn nevnt under § 1 nr. 3.
5. Kulturdepartementet eller den det bemyndiger er rette myndighet for så vidt gjelder tilbakeføring av kulturminner etter følgende bestemmelse i kulturminneloven:
- § 23b, med unntak av båter, å bistå den anmodende stat med å ettersøke en kulturgjenstand og å hindre at denne unndras fra fremgangsmåten for tilbakelevering.
- 0 Endret ved forskrifter 17 jan 2001 nr. 32, 16 jan 2004 nr. 218, 20 des 2004 nr. 1718 (i kraft 1 jan 2005).
1. Ved vedtak av februar/mars 1991 og 3. desember 1993 er myndighet etter kulturminneloven § 11 første ledd bokstav a, § 17 første ledd og § 22 nr. 4 i forbindelse med prøveprosjekt innenfor MIK-reformen inntil videre lagt til 12 forsøkskommuner (Ringebu, Gausdal, Kristiansand, Hå, Gjesdal, Fræna, Levanger, Fredrikstad, Rygge, Moss, Bærum og Røros)

§ 2. Geografisk ansvarsområde

De institusjoner som er nevnt i § 1 nr. 1, 3 og 4 og i kap. 2 har innen sitt faglige ansvarsområde, følgende geografiske myndighetsområder:

1. Riksantikvaren:

Hele landet.

2. Universitetets kulturhistoriske museer, Oldsaksamlingen, og Norsk Sjøfartsmuseum:

Østfold, Akershus, Oslo, Hedmark, Oppland, Buskerud, Vestfold, Telemark, Aust-Agder og

Vest-Agder fylker.

3. *Arkeologisk museum i Stavanger og Stavanger Museum:*

Rogaland.

4. *Universitetet i Bergen, Bergen Museum og Bergen Sjøfartsmuseum:*

Hordaland og Sogn og Fjordane fylker samt kommunene Ålesund, Vanylven, Sande, Herøy, Ulstein, Hareid, Volda, Ørsta, Norddal, Stranda, Ørskog, Stordal, Skodje, Sula, Sykkylven, Giske og Haram i Møre og Romsdal fylke.

5. *Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet (NTNU) Vitenskapsmuseet:*

Sør-Trøndelag og Nord-Trøndelag fylker, kommunene Molde, Kristiansund, Vestnes, Rauma, Nesset, Midsund, Sandøy, Aukra, Fræna, Eide, Averøy, Frei, Gjemnes, Tingvoll, Sunndal, Surnadal, Rindal, Aure, Halså, Tustna, og Smøla i Møre og Romsdal fylke, samt kommunene Bindal, Sømna, Brønnøy, Vega, Vevelstad, Herøy, Alstahaug, Leirfjord, Vefsn, Grane, Hattfjelldal, Dønna, Nesna, Hemnes og Rana i Nordland fylke.

6. *Tromsø Museum ved Universitetet i Tromsø:*

Troms og Finnmark fylker og kommunene Bodø, Narvik, Lurøy, Træna, Rødøy, Meløy, Gildeskål, Beiarn, Saltdal, Fauske, Skjerstad, Sørfold, Steigen, Hamarøy, Tysfjord, Lødingen, Tjeldsund, Evenes, Ballangen, Røst, Værøy, Moskenes, Flakstad, Vestvågøy, Vågan, Hadsel, Bø, Øksnes, Sortland og Andøy i Nordland fylke.

7. *NINA-NIKU – Stiftelsen for naturforskning og kulturminneforskning (NIKU):*

Hele landet.

§ 3. *Samarbeidsplikt mv.*

De institusjoner som er nevnt i § 1 og § 2, eller som kan delegeres myndighet etter kap. 2, har underretningsplikt overfor hverandre i saker som er av gjensidig interesse. De skal innlede samarbeid når det er nødvendig eller hensiktsmessig. I den forbindelse kan de opprette samarbeidsutvalg. Departementet, eller Riksantikvaren i samråd med departementet, kan ellers gi bestemmelser om slikt samarbeid. Dersom det er tvil om hvem som er rette myndighet i den enkelte sak, og det ikke oppnås enighet om dette, avgjør departementet spørsmålet.

I saker som fylkeskommunen eller Sametinget behandler som rette myndighet etter denne forskrift skal Riksantikvaren ha underretning dersom disse fatter vedtak i strid med de faglige tilrådinger i saken og vedtaket innebærer at nasjonale verneverdier berøres. Departementet avgjør i tvilstilfelle hvilke saker som kommer inn under regelen om varslingsplikt.

Når særlige grunner foreligger, kan departementet gjøre unntak fra ansvarsfordelingen i § 1.

0 Endret ved forskrifter 17 jan 2001 nr. 32, 16 jan 2004 nr. 218, 20 des 2004 nr. 1718 (i kraft 1 jan 2005).

Kap. 2. Gjennomføring av arkeologisk arbeid i forbindelse med automatisk fredete kulturminner og skipsfunn samt forvaltning av løse kulturminner

§ 4. *Gjennomføring av arkeologiske utgravinger mv.*

Når Riksantikvaren gir tillatelse etter kulturminneloven § 8 første eller annet ledd eller aksepterer kommunal arealdisponeringsplan etter plan- og bygningsloven, jf. kulturminneloven § 8 fjerde ledd:

1. skal landsdelsmuseene forestå arkeologiske utgravinger mv. med unntak av automatisk fredete

kulturminner fra middelalder for så vidt gjelder kirker, klostre og kirkelige anlegg, borger og befestninger, byanlegg og rester av slike og stående bygninger av alle slag,

2. skal NIKU forestå arkeologiske utgravinger mv. av automatisk fredete kulturminner fra middelalder for så vidt gjelder kirker, klostre og kirkelige anlegg, borger og befestninger, byanlegg og rester av slike og stående bygninger av alle slag.

§ 5. Gjennomføring av arkeologiske arbeider mv. arbeider under vann og av skipsfunn mv.

Når Riksantikvaren gir tillatelse etter kulturminneloven § 8 første eller annet ledd eller aksepterer kommunal arealdisponeringsplan etter plan- og bygningsloven, jf. kulturminneloven § 8 fjerde ledd, eller kulturminneloven § 14 annet ledd, annet punktum:

1. skal landsdelsmuseene forestå arkeologisk arbeid knyttet til båter, skipsskrog, tilbehør, last, mv. for skipsfunn på land fra oldtid og middelalder,
2. skal sjøfartsmuseene forestå arkeologisk arbeid under vann og arbeid knyttet til båter, skipsskrog, tilbehør, skipsfunn, last mv. for andre skipsfunn enn nevnt under § 5 nr. 1.

§ 6. Gjennomføring av registreringer mv.

Den myndighet som er tillagt landsdels- og sjøfartsmuseene etter kulturminneloven § 11 første ledd bokstav a, iht. den ansvarsfordeling som følger av denne forskrift §§ 4 og 5, innebærer at disse kan søke etter, registrere og vedlikeholde automatisk fredete kulturminner.

Den myndighet som er tillagt Riksantikvaren etter kulturminneloven § 11 første ledd bokstav a, kan Riksantikvaren, for automatisk fredete kulturminner fra middelalder for så vidt gjelder kirker, klostre og kirkelige anlegg, borger og befestninger, byanlegg og rester av slike og stående bygninger av alle slag, delegere for et bestemt tidsrom eller i konkrete saker til NIKU eller til regional kulturminneforvaltning.

Uavhengig av den ansvarsdelingen som følger av kap. 1, kan Riksantikvaren delegere myndighet etter kulturminneloven § 11 første ledd bokstav a til å søke etter og registrere automatisk fredete kulturminner til NIKU eller landsdels- og sjøfartsmuseene for et bestemt tidsrom eller for å løse konkrete oppgaver.

§ 7. Gjennomføring av forskningsinitierte gravinger og sikringstiltak mv.

Den myndighet som er tillagt landsdelsmuseene etter kulturminneloven § 11 første ledd bokstav b, § 13 første ledd annet punktum, § 14 annet ledd første punktum og § 14 tredje ledd i kap. 1 og den ansvarsdelingen som følger av §§ 4 og 5, innebærer at disse instanser skal forestå arkeologiske utgravinger mv. Det er et vilkår at museene melder fra om forsknings- og undervisningsinitierte utgravinger til Riksantikvaren minimum 3 måneder i forkant av selve gjennomføringen av utgravingen. I særlige tilfeller kan denne fristen fravikes. For sikringstiltak, herunder utgraving – bl.a. der kulturminner er truet av ødeleggelse pga. naturlige nedbrytelsesprosesser, skal museene varsle Riksantikvaren snarest mulig og senest 3 uker etter at inngrepet er gjennomført.

Den myndighet som er tillagt Riksantikvaren etter kulturminneloven § 11 første ledd bokstav b og § 13 første ledd annet punktum kan Riksantikvaren, for automatisk fredete kulturminner fra middelalder for så vidt gjelder kirker, klostre og kirkelige anlegg, borger og befestninger, byanlegg og rester av slike og stående bygninger av alle slag, delegere for et bestemt tidsrom eller i konkrete saker til NIKU.

§ 8. Gjennomføring av forskningsinitierte gravinger og sikringstiltak mv. under vann og av skipsfunn mv.

Den myndighet som er tillagt sjøfartsmuseene etter kulturminneloven § 14 annet ledd første punktum og § 14 tredje ledd i kap. 1 og den ansvarsfordelingen som følger av § 5, innebærer at disse instanser skal forestå utgravinger av skipsfunn, last mv. For den myndighet om er tillagt sjøfartsmuseene gjelder § 7 om meldeplikt tilsvarende.

§ 9. Uttalelse om kilde- og dokumentasjonsverdi

I forbindelse med forberedelse av dispensasjonssaker etter kulturminneloven § 8 første, annet og fjerde ledd og § 14 annet ledd annet punktum skal landsdels- og sjøfartsmuseene snarest mulig gi sin tilråding i saken og uttale seg med henblikk på kilde- og dokumentasjonsmateriale iht. den ansvarsdelingen som følger av §§ 4 og 5.

§ 10. Forvaltning av statens eiendomsrett til løse kulturminner

Landsdelsmuseene skal forvalte statens eiendomsrett til løse kulturminner, jf. kulturminneloven § 12 første ledd bokstavene a – c.

§ 11. Forvaltning av statens eiendomsrett til skipsfunn

Sjøfartsmuseene skal forvalte statens eiendomsrett til skipsfunn, jf. kulturminneloven § 14 første ledd.

Kap. 3. Delegering av myndighet etter kulturminneloven

§ 12. Miljøverndepartementet har delegert myndighet etter kulturminneloven til følgende:

1. *Riksantikvaren:*

- § 4, sjettede ledd, avgjøre hva som er automatisk fredet kulturminner,
- § 8, annet og tredje ledd, forlenge fristen for å fastsette vilkår, og gi pålegg om retting av ulovlige tiltak,
- § 9, annet ledd, forlenge fristen for å avgi uttalelse til undersøkelsespliktige tiltak,
- § 10, første ledd, vedtak om overtagelse og fordeling av kostnader til nødvendig gransknings- og sikringstiltak,
- § 12, annet ledd, avgjøre hva som er løse kulturminner, og fastsette at gjenstander skal anses som løse kulturminner uansett alder,
- § 13, tredje ledd, fastsette finnerlønn for løse kulturminner,
- § 14, fjerde ledd, fastsette finnerlønn for skipsfunn,
- § 14a, første og annet ledd, fatte vedtak om fredning av båter og forby eller regulere alle typer tiltak som er egnet til å motvirke formålet med fredningen,
- § 15, første og tredje ledd, fatte vedtak om fredning av byggverk mv. og forby eller regulere alle typer tiltak som er egnet til å motvirke formålet med fredningen,
- § 15a, i særlige tilfelle gjøre unntak fra vedtak om fredning og fredningsbestemmelser for så vidt gjelder fredete kirker fra perioden 1537-1649, fredete byggverk mv. i statens eie og fredete båter.

- For nærmere detaljerte kategorier av fredete byggverk mv. i statens eie bestemmer myndighet etter § 15a skal overføres til regional kulturminnemyndighet,
- § 17, første og annet ledd, gi samtykke til tvangsmessig istandsetting av fredet byggverk mv., og gi tilskudd til godkjent vedlikehold/ending av slikt byggverk,
 - § 18, første ledd, tredje punktum, forlenge fristen for å avgjøre om fredet byggverk mv. skadet ved brann eller annen ulykke skal istandsettes eller gjenreises,
 - § 19, første og annet ledd, fatte vedtak om områdefredning og forby eller på annen måte regulerer enhver virksomhet og ferdsel i fredningsområdet som er egnet til å motvirke formålet med fredningen,
 - § 22, nr. 4, fatte vedtak om midlertidig fredning inntil saken er avgjort,
 - § 22a, vedta forskrift om fredning av byggverk mv. som er nevnt i § 15 og som er i statens eie, og ved salg ut av statens eie tinglyse fredningen,
 - § 23, første ledd bokstav f, for så vidt gjelder båter, gi samtykke til utførsel, annet ledd, for så vidt gjelder båter, fastsette særskilte regler for gjennomføring av utførselsforbudet, herunder hvilke gjenstander som kommer inn under det,
 - § 23f, for så vidt gjelder båter, gi nærmere regler om tilbakelevering av kulturgjenstander, herunder hvilke gjenstander som kommer inn under ordningen.

2. Fylkeskommunen og Sametinget:

- § 15a, i særlige tilfelle gjøre unntak fra vedtak om fredning og fredningsbestemmelser som ikke medfører vesentlige inngrep i det fredete kulturminnet, med unntak av fredete kirker fra perioden 1537-1649, fredete byggverk mv. i statens eie og fredete båter,
- § 19, tredje ledd, i særlige tilfelle gjøre unntak fra vedtak om fredning og fredningsbestemmelser som ikke medfører vesentlige inngrep i det fredete området,
- § 20, tredje ledd, i særlige tilfelle gjøre unntak fra vedtak om fredning og fredningsbestemmelser som ikke medfører vesentlige inngrep i det fredete området,
- § 22, nr. 4, fatte vedtak om midlertidig fredning inntil saken er avgjort,

3. Kulturdepartementet eller den det bemyndiger:

- § 23, første ledd, bokstav a – e og f med unntak av båter, gi samtykke til utførsel, annet ledd, med unntak av båter, fastsette særskilte regler for gjennomføring av utførselsforbudet, herunder hvilke gjenstander som kommer inn under det,
- § 23f, med unntak av båter, gi nærmere regler om tilbakelevering av kulturgjenstander.

0 Endret ved forskrifter 17 jan 2001 nr. 32, 16 jan 2004 nr. 218, 20 des 2004 nr. 1718 (i kraft 1 jan 2005).

Kap. 4.

0 Kapitlet opphevet ved forskrift 31 jan 2003 nr. 124.

§ 13. (§ 13 – § 18 opphevet ved forskrift 31 jan 2003 nr. 124).

Kap. 5. Gjennomføringsbestemmelser

§ 19. Departementet kan foreta endringer i denne forskrift og gi nærmere regler om utfylling og gjennomføring av den.

§ 20. Denne forskrift trer i kraft 15. februar 1979.

II Ikrafttredelse

Endringene i forskrift av 29. mai 2000 nr. 563 trer i kraft 1. juni 2000, med unntak av følgende bestemmelser som trer i kraft 1. januar 2001:

- § 1 nr. 1: kulturminneloven §§ 4 tredje og femte ledd, 8 første, annet og fjerde ledd, 14 annet ledd, annet punktum.
- §§ 4, 5, 6, 7, 8 og 9.
- § 12 nr. 1: kulturminneloven § 23 første ledd bokstav f.
- § 12 nr. 3: kulturminneloven § 23 første ledd bokstav a – e og f.