

SKIBSBEVARINGSFONDEN
Pjecer om bevaring

5

Dokumentation af bevaringsværdige skibe





Om Skibsbevaringsfonden

SKIBSBEVARINGSFONDENS formål er

- at bidrage til bevaring og restaurering af kulturhistorisk værdifulde, danske fartøjer;
- at søge, herunder undtagelsesvis også ved køb, at bevare ejendomsretten til sådanne skibe i Danmark;
- at øge såvel skibsejeres som den øvrige befolknings forståelse for de kulturhistoriske værdier som skibe og maritime miljøer repræsenterer;
- at efter ansøgning yde afdragsfrie lån til konkrete restaureringsprojekter.

Fonden søger disse mål fremmet gennem alment oplysende virksomhed, konsulentbistand samt økonomisk støtte, primært ved långivning. Kapitalen kan anbringes i fartøjer mellem 2 og 300 BRT.

Fonden udsteder bevaringsværdighedserklæringer, foretager registreringer og opmålinger, udarbejder tegninger, restaurerings- og vedligeholdelsesplaner for bevaringsværdige skibe. Desuden publiceres artikler og pjecer om skibsbevaring. En opdateret oversigt over Fondens publikationer finder du på vores hjemmeside www.skibsbevaringsfonden.dk.

Om pjecerne

Skibsbevaringsfondens serie ”Pjecer om bevaring” henvender sig til ejere af bevaringsværdige skibe og andre, der interesserer sig for bevaring af maritime kulturminde. Pjecerne dækker de forskellige sider af bevaringsarbejdet og har som formål at give inspiration til og argumentation for at bruge traditionelle metoder og midler i arbejdet med skibene.

Pjecer i serien:

**Sejl til bevaringsværdige skibe
Olie og maling til bevaringsværdige skibe
Ventilation på bevaringsværdige skibe
Motorer og bevaringsværdige skibe
Dokumentation af bevaringsværdige skibe**

Pjecerne kan fås ved henvendelse til

SKIBSBEVARINGSFONDEN
Sekretariatet
Skovhusevej 35, 4720 Præstø
Tlf./fax: +45 55 99 95 18
E-mail:
kontor@skibsbevaringsfonden.dk

Eller ved henvendelse til Jyllands-kontoret
Vorsøvej 14, Søvind, 8700 Horsens
Tlf: 75 65 99 19
Fax: 75 65 99 18
E-mail:
rasmussen@skibsbevaringsfonden.dk

Du finder desuden pjecerne på:
www.skibsbevaringsfonden.dk

Forsiden: Bugserbåden *Nakskov Hamm 1* er totalrestaureret i overensstemmelse med den indsamlede historiske dokumentation.

Formålet med dokumentation

Skibsbevaring handler i stor udstrækning om glæden ved at opleve, at traditioner bliver holdt levende. Skibene sejles, vedligeholdes og repareres. Mange mennesker glæder sig hvert år over oplevelsen af de skønne skibe, det være sig som besætning, medsejler eller blot som turist på havnen i byerne, hvor skibene mødes.

Grundlaget for den gode oplevelse bygger i høj grad på at skibe og omgivelser er autentiske, og ikke blot sætstykker i en kulisse.

Et af SKIBSBEVARINGSFONDENS fornemste formål er at motivere skibsejerne til at bevare de traditioner, der hører til bygning, sejlads og vedligeholdelse af ældre skibe. Dette praktiseres gennem faglig rådgivning og økonomisk støtte til restaurering af fartøjerne. Målet er, at skibene ikke bare ser rigtige ud, men at de helt ned i detaljen er så korrekte som muligt når det gælder materialevalg og udførelse..

Skibsbevaringsfonden kan, efter ansøgning, udstede en bevaringsværdighedserklæring for et fartøj, hvis det vurderes som kulturhistorisk betydningsfuldt. En sådan erklæring giver fartøjet en særlig status. Et bevaringsværdigt fartøj kan ombygges og restaureres, men ikke uden at projektets dokumentation er forelagt Skibsbevaringsfonden på forhånd. I forbindelse med anskaffelsen af et ældre fartøj og den efterfølgende ombygning eller istandsættelse, står kravet til den historiske dokumentation centralt. Hvis målet skal være, at skibet skal fremstå som autentisk, skal man, inden man påbegynder en restaurering, gennemføre en grundig historisk dokumentation af skibet. Dokumentationsarbejdet skal fortsætte under hele istandsættelsesprocessen og afsluttes med en rapport.

Dokumentation er nøglen til en korrekt gennemført restaurering og har følgende praktiske formål:

- At skabe grundlag for valg af senere løsninger og hvorledes disse skal udføres
- At vurdere fartøjets kulturhistoriske betydning, og dermed kunne formidle dets historie
- At bevare kildemateriale og dokumentation, hvis fartøjet går tabt eller bliver ombygget/forandret

Det historiske analysearbejde vil forhåbentlig afdække skibets tilblivelse og udvikling frem til dags dato, med hovedvægt på en nærmere specificeret periode i dets erhvervsaktive liv. Målet er at tilvejebringe så mange tekniske og historiske oplysninger om skibet som overhovedet muligt. Disse består af såvel skriftligt som fotografisk kildemateriale. Det fremkomne materiales omfang og kvalitet vil være bestemmende for hvorvidt fartøjet skal sættes i stand i dets eksisterende udgave, eller tilbageføres til en nærmere bestemt periode.

Begrebet restaurering kan gradbøjes. Graden eller omfanget af en restaurering afhænger af hvad skibet skal anvendes til og hvilket budskab man ønsker det skal formidle. Det mindst radikale stadie er den nænsomme istandsættelse, som indebærer mindre arbejder af vedligeholdsmæssig karakter, små udskiftninger osv., alt sammen i overensstemmelse med det indsamlede dokumentationsmateriale og udført i de repræsenterede håndværksteknikker.

Er der tale om et museumsfartøj – et sejlene fartøj, der også er en udstillingsgenstand – er målet at restaureringen bliver korrekt helt ned i detaljerne. Dette kræver (hvis fartøjet skal fremstå som på byggetidspunktet) paradoksalt nok gerne større indgreb i det eksisterende skib for at afdække og genskabe ældre konstruktionsdetaljer. Skal skibet anvendes som lystfartøj, er der naturligvis andre overvejelser der gøres, inden man påbegynder arbejdet. Men i begge tilfælde er det den historiske dokumentation der skal ligge til grund for istandsættelsen.

Et værftsophold for et ældre fartøj vil ofte have vidtgående økonomiske konsekvenser for ejeren. Derfor er det vigtigt at man, allerede inden det praktiske arbejde påbegyndes, har gjort de historiske kildeundersøgelser færdige og således i store træk har fået lagt skibets historie og tidligere udseende fast. Gør derfor dokumentationsarbejdet færdigt, inden du går i gang med kobenet.

Opsøg kilderne

Et godt sted at begynde er hos fartøjets tidligere ejere. Man bør starte med de ældste, i erkendelse af, at gamle mennesker pludselig kan være borte. Men ellers er det en god regel at dokumentere det yngste materiale først. Dagens selvfølgheder bliver nemlig tit ikke anset som vigtige og bliver hurtigt til den glemte historie i morgen.

De lokale distriktsblade er ofte mere end lykkelige for at kunne hjælpe med til at løse en lille efterlysningsopgave, hvor man finder gamle fotos eller ejere af et fartøj fra lokalområdet. Har man først fundet efterkommere til skibets tidligere ejere, vil man i ganske mange tilfælde opleve, at der hos dem ligger gamle fotos og ofte også papirer.

At skibet er hundrede år gammelt eller mere, er ingen hindring for at opnå et godt resultat. Der er adskillige eksempler på vellykkede projekter, hvor tidligere ejere eller efterkommere heraf, nogle mere end 90 år gamle, har kunnet viderebringe uvurderligt, historisk materiale.

Skibe over 20 tons har altid en tilsynsbog. I denne bog indskrives

alle pålæg som tilsynsmanden har givet skibet ved syn, og tilsvarende hvad og hvornår reparationer er udført. Bogen giver således et nøjagtigt billede af skibets driftshistorie, ofte med relevante detaljer i forhold til rekonstruktion af skibet.

De maritime museer er velforsynede med oplysninger om ældre fartøjer. Således vil man på grundlag af deres oplysninger ofte kunne stykke en komplet ejerliste sammen. Også Søfartsstyrelsens skibsregister rummer uvurderlige oplysninger om tidligere ejere. Således er hovedsynsrapporter ofte påført skibets ejers og førers navn. Da de synspligtige skibe har været synet med regelmæssige mellemrum, vil man kunne se skiftende ejere og førere registreret på synspapirerne. Også skibsskøder og målingsbeviser afslører skibets ejere, og et usædvanligt navn er i dag let at spore, idet man kan gå ind på Internettets søgesider og ad den vej finde frem til efterkommere af tidligere ejere. Er der tale om mere almindelige navne må man gå til kirkebøger eller andre kilder.

Når det drejer sig om et tidligere statsejet skib, omfatter kildematerialet ofte også tegninger.

Arkiver er i denne sammenhæng et ganske vidt begreb og dækker alt lige fra private samlinger over lokalhistoriske arkiver og museer til de offentlige arkiver der findes hos Søfartsstyrelsen, Toldvæsenet, Landsarkiverne, Rigsarkivet, og det Kgl. Bibliotek osv.

Det Kgl. Bibliotek

Skriftlige kilder findes hos de fleste af ovennævnte institutioner, medens fotografisk materiale primært findes i lokalhistoriske samlinger, museer og Det Kgl. Bibliotek, hvis billedsamling rummer en righoldig samling af havnefotos fra det meste af landet. Søger man billeder fra Københavns havn er her rigtig meget hjælp at hente, og disse billeder kan hentes via Internettet på www.kb.dk.



Under restaureringen af pakken DE TO SØSKENDE blev der gennemført et omfattende dokumentationsarbejde, idet fartøjet skulle forkortes til den oprindelige længde. Bådebygger Morthen Müller (t.v.) diskuterer en restaureringsdetalje med Robert Nielsen, skibets tidligere ejer.

Søfartsmuseerne

Søfartsmuseerne er selvskrevne i dokumentationsarbejdet. Flere museer har hjemmesider med databaser, hvor man kan søge efter materiale, i første række fotos. Et eksempel er Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, som har gjort foreløbig ca. 10 % af sin 200.000 fotos store samling alment tilgængelig via en søgemaskine.

Efter ca. 1850 fik mange skibsbyggere uddannelse i skibskonstruktion og var begyndt at bygge efter tegning. Når det gælder specielt nyere fartøjer, samt større skibe, kan man være så heldig at finde tegningsmateriale i søfartsmuseernes arkiver. Der er dog oftest tale om linjetegninger og spanterids, men også i de mere sjældne tilfælde kan man finde detailtegninger af konstruktive detaljer.

Søfartsstyrelsen

De mest anvendelige skriftlige kilder findes i Søfartsstyrelsens arkiver. Oplysninger kan inddes i to hovedkategorier: registrering og tilsyn. Skibsregistrets oplysninger går tilbage til 1867, hvor man lavede et nyt system for skibsregistrering. Tidligere havde man opgjort skibenes lastevne i kommercelæster, men i 1867 gik man over til dagens målesystem i registertons, og i den forbindelse begyndte registreringen i Skibsregistreret. Fra 1893 førte man desuden en fartøjsfortegnelse for fartøjer under 20 tons samt en fortegnelse over både under 5 tons. På alle fartøjer over 5 tons er der indhugget kendingsbogstaver i en bjælke og via dem kan man følge fartøjet tilbage i tiden i f.eks. Danmarks skibsliste, eller som den kaldes, "flagbogen". Det er dog fortrinsvis skibe over 20 tons man her kan følge; dog er enkelte skibe på under 20 tons medtaget. I flagbogen kan man følge fartøjerne tilbage til 1883, hvor den første trykte skibsliste udkom.

I 1920 besluttedes det, at alle skibe skulle synes med jævne mellemrum, og man indførte en regel om, at nye skibe skulle synes hvert fjerde år og ældre hvert andet år. Fartøjer mellem 5 og 20 tons skulle dog kun synes ved nybygning, maskinudskiftning eller ejerskifte. Fartøjer under 5 tons havde ingen synspligt.

I Søfartsstyrelsens arkiv kan man finde de fleste eksisterende skibes arkivalier i forholdsvis komplet orden, og disse arkivalier rummer mange oplysninger, som kan anvendes i forbindelse med en restaurering. En del arkivalier ligger på hovedkontoret i København, men også på regionskontorerne kan der ligge materiale. Arkiverne, som ikke umiddelbart er offentligt tilgængelige, består af målingsrapporter, målingsbeviser, periodiske synsrapporter og hovedsynsrapporter.

Specielt målingsrapporterne er anvendelige, idet man ofte får opgivet mål på luger og dæksopbygninger, ligesom man får længde på undermaster og bovspryd på sejlfartøjer. Det er dog nødvendigt at forholde sig kritisk til de mål der opgives i arkivalierne, og sammenholde dem med de oplysninger man får i sin bygningsarkæologiske undersøgelse på selve skibet, ældre fotos osv.

Søfartsstyrelsens ældste arkiv er ikke alment tilgængeligt. Skibsbevaringsfonden kan være behjælpelig med at fremskaffe papirer fra Søfartsstyrelsens register.

De internationale klassifikationsselskaber (Bureau Veritas, Lloyds Register of Shipping, Germanischer Lloyd og Det norske Veritas) havde kontor i Danmark og førte tilsyn med de skibe, der blev eller var bygget efter klasse i de respektive selskaber. Byggetilsynsprotokoller og protokoller for de periodiske classesyn blev efterfølgende indbundet alfabetisk i årgangsprotokoller, og mange af disse protokoller er endt i søfartsmuseernes biblioteker. De giver præcise oplysninger om f.eks. dimensioner på skibenes enkeltdele som spant, klædning, rundholter osv.

Rigsarkivet

Statens centralarkiv omfatter kolossale mængder arkivalier fra de offentlige, maritime institutioner. Skibsregistreringsprotokoller, fortegnelser over skibe under og over 20 tons, fortegnelser over slettede skibe, Overtoldsinspektoratets arkiv og Krydstoldvæsenets arkiv er bare eksempler på relevant kildemateriale.

Landsarkiverne – Toldarkiver

Toldvæsenets arkiver er i første række interessant som kilde ved dokumentation af skibes erhvervsaktive virksomhed: lastens indhold og bestemmelsessted, ejerforhold og navne på besætningsmedlemmer. Da de lokale toldkontor forestod skibenes måling indtil denne opgave overgik til søfartsmyndighederne, kan man derfor også finde oplysninger om skibenes dimensioner og tonnage.

De regionale toldarkiver findes i landsarkiverne, som der er fire af: to for Jylland (Viborg og Aabenraa), et for Fyn (Odense) og et for Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm (København). Man kan foretage indledende søgninger på landsarkivernes hjemmesider, men det møjsommelige arbejde med søgning i protokollerne skal foretages fra arkivernes læsesal.

Lokalhistoriske arkiver

Også de lokalhistoriske arkiver er sande guldgruber, idet mange private har afleveret gamle fotos her. På grund af mængden af fotos i disse institutioner, er det et omfattende arbejde at se disse arkiver igennem. Men det viser sig ofte, at bestræbelserne giver gode resultater.

Skibsbevaringsfondens tegningsarkiv

Dette arkiv indeholder, foruden et lille udvalg kopier af skibstegninger fra danske museer, også en hel del opmålingstegninger af eksisterende fartøjer og detaljer knyttet til disse: dæksarrangement, rigning og sejl, konstruktionstegninger af dækshuse, luger, kapper o.l. Det er under overvejelse at digitalisere og gøre dette materiale tilgængelig på Skibsbevaringsfondens hjemmeside.

Brug kilderne kritisk

Beskrivelse af et skib i en nærmere bestemt periode udgøres af summen af det samlede dokumentationsmateriale. Det er med andre ord ikke nok at basere en forestående rekonstruktion af f.eks. en nu ikke-eksisterende nedgangskappe, på blot én kilde. De samme oplysninger bør kunne kontrolleres i forhold til andet materiale for at eliminere eventuelle fejlkilder. F.eks. er mundtlige kilder ikke altid til at stole på. Det er gerne sådan, at jo ældre erindringsbillederne er, jo sikrere er informanten på, at ens hukommelse ikke tager fejl. Mundtlig dokumentation bør derfor kun anvendes sammen med anden dokumentation.

I forbindelse med anvendelse af fotodokumentation, dvs. gamle billeder af skibe, er det vigtigt at man tager højde for den perspektiviske forkortning der er på et foto. Et foto taget fra en anden vinkel end lige fra siden, har en perspektivisk forkortning, således at man ikke kan fastslå f.eks. mastens højde eller gaffelens længde blot ved at måle direkte på billedet. Man er derfor nødt til at konstruere en tegning i det, der hedder et omvendt perspektiv for herved at kunne trække de korrekte mål ud af billedet.

En mere indgående instruktion om metoden fås i docent Carl Swenns bog "Linieperspektiv" fra 1984. Man kan også få hjælp til opgaven fra Skibsbevaringsfondens konsulenter.



Billedet til venstre viser fordækket på galeasen *Skibladner II*, bygget i Odense i 1897. Fotoet dokumenterer hvordan nedgangskappen fremstod ca. 1900 og var hovedkilden for en rekonstruktion i 2005. Til højre den færdige kappe.

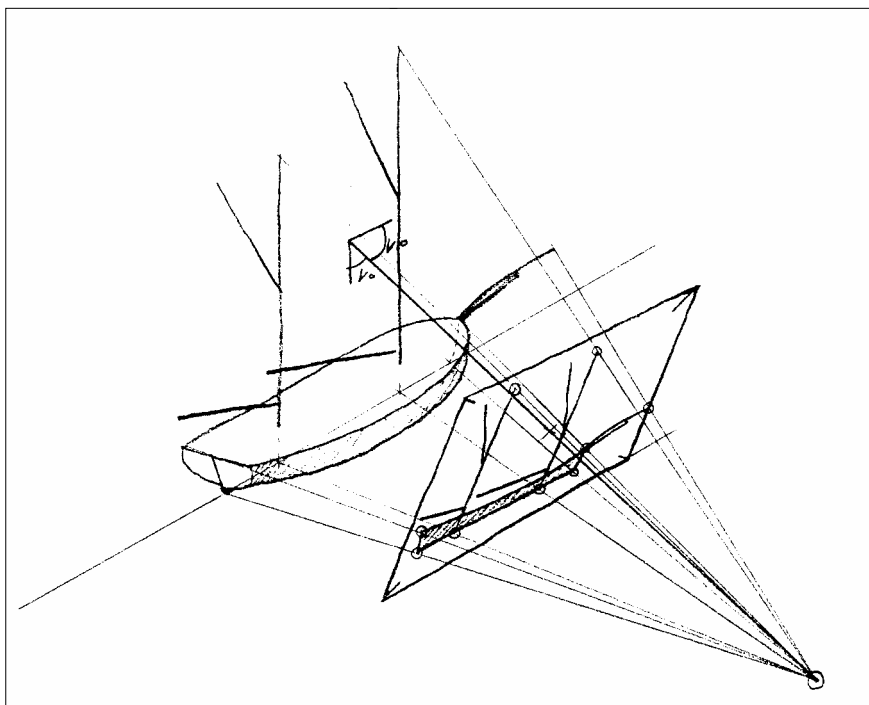
Endelig er oprindelige tegninger heller ikke entydigt til at stole på. Selv om en byggekontrakt oplyser at ”Skibet skal bygges efter de samme tegninger som for galeasen Anna ”, vil der i byggeperioden nok så sikkert være gjort små forandringer. Det er kun tegninger til bygning af klassede skibe, hvor der efter færdigstilling er udarbejdet reviderede, approberede (godkendte) tegninger, og hvor man skal kunne stole på detaljerne.

Man kan derfor sige, at det er kvaliteten af det samlede dokumentationsmateriale, der bestemmer, hvor korrekt en restaurering eller rekonstruktion bliver.

Linieperspektiv. Når billedet tages, fanges de mange sigtelinier, der forbinder kameraets linse med de hundredvis af punkter på skibet. Den stråle som går gennem billedets midtpunkt/diagonalernes skæringspunkt, står vinkelret på filmen og gør det muligt at bestemme skibets placering i forhold til billedplanet.

Man skal blot kende nogle få mål på skibet, desuden det punkt hvor billedet er taget fra, for at metoden skal kunne anvendes til rekonstruktionsformål.

(Tegning: Morten Gøthche)



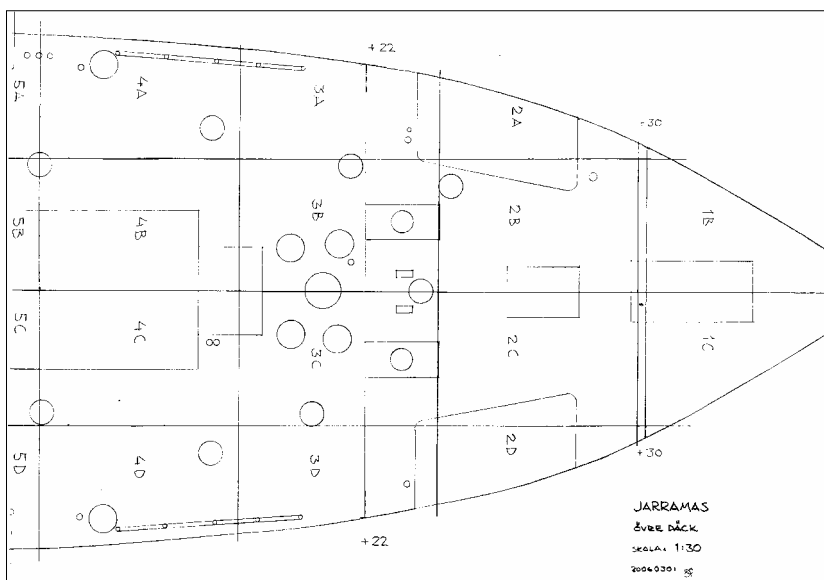
Opmåling

Dokumentationsarbejde forudsætter grundige undersøgelser ombord i skibet. Arbejdet består i at kigge på de enkelte delelementer i fartøjet. Således gennemgås fartøjets konstruktion i spanter, bjælkelag, dæk, dæksopbygninger, profiler på bjælker, malingsspor, eventuel rigning m.m. På denne måde kan man finde spor af ændringer i fartøjets udseende. Der er ofte tale om ændringer i lastlugernes antal, størrelse og placering, som ofte afsløres ved at helbjælker er savet over og nu er stikbjælker. Lugebjælker har nemlig større dimensioner end stikbjælker. Nye styrehus eller ruf kan følges gennem papirerne, og flytning af rigning fremgår af gamle spor i kølsvinet eller bolthuller i klædningen.

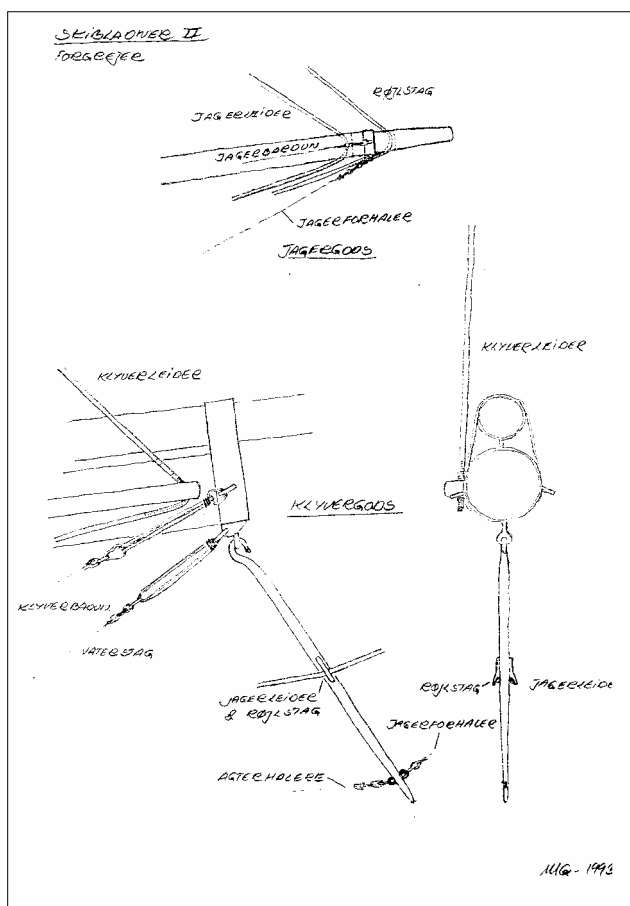
Alle spor af fortidens løsninger dokumenteres ved at de noteres ned, suppleret af fotos og skitser. Det kan i nogle tilfælde være nødvendigt at gennemfotografere hele fartøjet. Hvis der planlægges større indgreb, der f.eks. kræver at hele dækket rives ud, er det vigtigt at dokumentere den nøjagtige placering af dæksopbygninger, øjenbolte, gennemføringer o.l. Da skal der en egentlig opmåling til, hvor alle deles placering bliver målt op i forhold til et fixpunkt. Et sådant punkt kan f.eks. være rorstammens centrum, forstævnets bagkant, der hvor den møder dækket el. lign. Dæksarealet kan eventuelt også opdeles i kvadrater optrukket med kridt, hvor hvert kvadrat får sit eget nummer, f.eks. BB1, BB2, hhv. SB1, SB2 osv.. Alt fastmonteret udstyr indenfor kvadratet fotograferes, indtegnes på en tegning og mærkes med et genstandsnummer, der refererer til kvadratet. Udstyrets eksakte placering opmåles i forhold til fixpunkt og eventuelt andre målepunkter. En sådan ”krydspjelling” sikrer, at udstyret kan genmonteres på samme sted. Genstandsnummeret sikrer, at det korrekte udstyr bliver genmonteret på sin gamle plads, specielt nyttigt, hvis der findes flere af slagsen om bord.

I specielle tilfælde er det nødvendigt at opmåle skroget, således at der kan laves en nøjagtig tegning af dets form (linier) og plankeforløb. Dette er et meget omfattende arbejde og skal derfor blot nævnes her. I stedet henvises til speciallitteratur om emnet, f.eks. restaureringsarkitekt Jes Kromans artikel ”Opmåling”, som ligger på Skibsbevaringsfondens hjemmeside.

Inden demontering af dækshuse og dæksudstyr skal deres nøjagtige placering registreres. På tegningen til højre er dækket blevet opdelt i nummererede områder (1A, 1B, 1C osv.), og de samme områder om bord er trukket op med kridt og snore. Derefter bliver hvert område gennemfotograferet, og udstyrets nøjagtige placering målt op og tegnet ind.



Rapport, tegninger og restaureringsplan



En skitse som denne er en forudsætning for at rigningen af skibets forgrejer bliver historisk korrekt. Den bygger på en konkret granskning af ældre fotos af det pågældende skib, for selv om der gjaldt generelle regler for rigningen, havde skibene tit individuelle detaljer. (Tegning: Morten Gothche)

Det kan måske synes uoverskueligt at skulle fremstille det historiske dokumentationsmateriale i rapportform. I de fleste tilfælde er dette heller ikke nødvendigt, men efter Skibsbevaringsfondens vurdering ønskeligt. En rapport, opdelt i naturlige kapitler eller ordnet kronologisk, er et uvurderligt hjælpemiddel i planlægningen og gennemførelsen af en større restaurering. Også som formidlingsværktøj, når fartøjet er kommet i drift er den historiske dokumentation et redskab til at binde fortid og nutid sammen. Ligeledes giver en sober dokumentationsrapport et godt indtryk som bilag til ansøgninger om økonomisk støtte.

Har man til hensigt at søge Skibsbevaringsfonden om konsulenthjælp og lån til en restaurering, bør materialet samles og fremlægges i en restaureringsplan. Fonden stiller krav til sådanne rapporter form og indhold og har udarbejdet egne rapportskabeloner i Word-format, som kan fås ved henvendelse til Fonden. Et lille udvalg dokumentationsrapporter er desuden lagt ud på Skibsbevaringsfondens hjemmeside.

Et vigtigt element i dokumentationsarbejdet er at lade det indsamlede historiske materiale udmøntes i en restaureringsplan med tilhørende tegninger. Restaureringsarbejdet kræver i mange tilfælde, at oprindelige arrangement, løsninger eller detaljer rekonstrueres, så det færdigt istandsatte fartøj harmonerer med oplysningerne i den historisk-tekniske dokumentation. Gamle fotos granskes med lup for at afsløre detaljer i skrog, på dæk og i rigning. Skitser skal

tegnes for at finde ud af, om gisninger og antagelser holder stik med de allerede indsamlede opmålinger på skibet, og om det hele vil komme til at fungere i praksis. Specielt vigtige er nøjagtige rignings- og sejltegninger, som i færdig stand, og vurderet af et øvet blik, hurtigt vil kunne afsløre fejl og mangler. Bådeværfterne og sejlmagerne vil også meget gerne have tegninger som grundlag for pristilbud og senere for det aktuelle tømrer- eller sejlmagerarbejde.

Tegningerne behøver ikke være af arkitektkvalitet, men skal helst være tegnet i målestok og påført mål, idet man som en hovedregel aldrig måler direkte på en tegning. Perspektivskitser er også meget anvendelige som supplement til tegninger af plan og opstalt.

Med udgangspunkt i det indsamlede materiale fra feltarbejdet kan man lave en kronologisk ordnet oversigt over skibets oprindelige udseende og på baggrund heraf udarbejde en detaljeret restaureringsplan for skibets restaurering og eventuelle oprigging, hvis fartøjet har været sejlførende.

Relevant litteratur

Udvalget af relevant dansk speciallitteratur om dokumentation af fartøjer er sparsomt. Man kan finde publikationer på engelsk om registrering og opmåling af fartøjer, men desværre sjældent noget om den historisk-tekniske dokumentation. Følgende titler kan anbefales:

- Anderson, Richard K. jr. 1988. *Guidelines for recording historic ships*. National Park Service, U.S. Department of Interior
- Kloster, Johan 2000. Dokumentasjon. I: Rasmussen, Tom (red.) *Flytende kulturminner*. Riksantikvaren, Oslo.
- Kroman, Jes 2000: Opmåling. I: Rasmussen, Tom (red.) *Flytende kulturminner*. Riksantikvaren, Oslo.
- Lipke, Paul; Spectre, Peter; Fuller, Benjamin 1993. *Boats. A manual for their documentation*. American Society for State and Local History. Nashville, Tennessee.
- Nielsen, Chr. 1958. Opmåling af fartøjer. I: *Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg* - årbog 1958, s. 54-89
- Schwenn, Carl 1984. *Linie perspektiv*. Byggeriets studiearkiv, København

Flere dokumentationsrapporter er lagt ud på internettet og kan anvendes som eksempler på hvordan disse er opbygget. Skibsbevaringsfondens website www.skibsbevaringsfonden.dk og det norske website www.fartoyvern.no har udgivet rapporter, der er frit tilgængelige.