



SAKSHANDSAMAR
Erik Småland

VÅR REF.
15/02277-8

ARK. F - Fartøy

DYKKAR REF.

INNVALSTELEFON

+47 98202739

DYKKAR DATO

VÅR DATO
29.03.2016

TELEFAKS
+47 22 94 04 04
postmottak@ra.no
www.riksantikvaren.no

Fjord-2 Fjord Cruises AS
Vesterland
6854 KAUPANGER

Hordaland Fylkeskommune

31 MAR 2016

LGED - M/F «Hardingen Sr.» - søknad om status som verna skip

Vi syner til Dykkar søknad av 18.02.2016 om status som verna skip for M/F «Hardingen Sr.» og seinare ettersendt informasjon om overtakinga av fartyet, m.a. nytt norsk nasjonalitetsbevis datert 3. mars 2016.

Konklusjon

Ut frå ei samla vurdering av fartyet si historie, alder/epoke, autentisitet, geografiske plassering og historie, meiner Riksantikvaren at M/F «Hardingen Sr.» er verneverdig.

Fartyet kan difor få tildelt status som verna skip dersom eigar forpliktar seg til å følgje antikvariske retningsliner ved restaurering og vedlikehald av fartyet. Dette skjer ved at eigar signerer og returnerer vedlagte avtale, og får vedtak om tildeling av status som verna skip i retur. Riksantikvaren tek atterhald om å kunne tinglyse denne i Skipsregisteret.

Frist for aksept av retningslinene vert sett til fire veker etter at dette brevet er motteke.

Riksantikvaren si vurdering av fartøyet

Historisk vurdering

M/F «Hardingen Sr.» vart levert frå Ankerløkken verft i Florø i 1966 som M/F «Hardingen» til Det Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap (HSD). Som ny var ferja sertifisert for å frakte 45 bilar og 450 passasjerar. «Hardingen» er ei fjordferje med overbyggningsdekk, der det var lagt vekt på estetisk utforming og eit arrangement tilrettelagt for turistane si oppleving av fjordlandskapet. Dette gav ferjetypen tilnamnet «turistferje». Det store passasjertalet og det lange overbyggningsdekket gjorde at «Hardingen» fekk trappehus på begge sider av bildekket.

HSD trafikkerte fleire distrikt der auken i biltrafikken hadde vore merkbar i siste del av 1920-åra. I åra 1930-35 fekk selskapet difor bygd ei rekke farty som var spesialbygde for biltransport, men etter det gamle mønsteret med innkøyning på tvers av framdekket. I 1938 fekk HSD levert M/F «Folgefonn» som selskapet si første moderne bilferje med langskips om bordkøyning,

overbygningsdekk i full skipsbreidd med soldekk akter og innebygd utsiktsplass framme. Ferjer med dette arrangementet vart berre bygde for ruter med særleg stort innslag av turistar, og Vestlandsfjordane vart difor kjerneområde for typen.

2. verdskrigen, og meir akutte behov i den første etterkrigstida, gjorde at bygginga av nye større bilferjer først kom i gong att på 1950-talet. «Folgefonn»-typen vart då vidareutvikla i storleik og materialbruk. Arrangementet vart i hovudsak vidareført. Endringa vart at trappehuset med maskincasing, som før var plassert midt på bildekket, no vart flytt ut til babord side for å gje eit ryddigare bildekk og at arrangementet under dekk vart skipla slik at maskinrommet kom heilt akter.

Like frå 1930-talet hadde staten delteke økonomisk i ein skilde bilferjer utan å leggje seg mykje opp i sjølve utforminga. Ved inngangen til 1960-åra var ferjeflåten difor svært ueinsarta. Med Ola Torp som teknisk direktør i Vegdirektoratet frå 1962 endra dette seg. Som tidlegare vegsjef i Hordaland hadde han involvert seg i den sterke veksten i ferjeflåten, og meinte denne hadde ein sentral plass i utbygginga av vegnettet, særskild på Vestlandet og i Nord-Noreg.

Eit synleg resultat av staten sitt engasjement var framlegget til nye ferjetypar med standardisert arrangement og standardiserte storleikar. Riksregulativet for ferjetakstar frå 1968 førte med seg at omlag alle ferjeruter no vart avhengige av statstilskot, og at ferjene i slike ruter no måtte utformast i tråd med Vegdirektoratet sine retningslinjer. Siste delen av 1960-talet vart dominert av enkelt utforma pendelferjer som visualiserte tanken om at ei ferje er ei forlenging av vegnettet. Krav om effektiv trafikkavvikling og kostnadskontroll vart viktigare enn omsynet til estetikk og turistar.

Då M/F «Hardingen» vart levert 25. mai 1966 representerte dette høgdepunktet i utviklinga av turistferja teknisk, estetisk og i storleik. Tonnasjen på 620 brt. er om lag det doble av HSD sine turistferjer som vart bygde i åra før og etter. Nybygget vakte også internasjonal interesse, og «Hardingen» vart omtala over fleire sider i *The Motorship* i mars 1967. «Hardingen» kan ha vore den første norske ferja levert med hydraulisk løftebaug, som i dag er standard på bilferjer. Dette gjorde ferja meir sjødyktig samstundes som lineføringa i overbygget kunne fullendast. «Hardingen» vart mellom dei siste av sin type, då bygging av ferjer i stadig sterkare grad vart underlagt statleg styring og ei utforming som visualiserte andre prioriteringar enn som dei som turistferjene var bygde for å oppfylle. Frå 1968 bygde også HSD ferjene sine etter Vegdirektoratet sine standardtypar.

«Hardingen» vart flaggskipet i HSD sin store ferjeflåte og satt inn i sambandet Kvanndal-Utne-Kinsarvik der ho representerte ei kapasitetsauke på 20 %. Dette var hovudvegen mellom Aust- og Vestlandet, og representerte om lag 40 % av HSD sin ferjetrafikk. Utviklinga av biltrafikken gjekk raskt på 1960-talet og krava til ferjeflåten auka. Etter om lag 10 år i hovudruta vart «Hardingen» flytta til det noko mindre trafikkerte sambandet Halhjem-Sandvikvåg, på vegen mellom Bergen og Stavanger. Med tida førte strengare stabilitetskrav mm. til reduksjon av bilkapasiteten, og «Hardingen» vart frå 1977 overført til sambandet Halhjem-Våge-Bruntveit og seinare til sambandet Flatåker-Jektevik-Nord-Huglo der det var mindre gjennomgangstrafikk.

Brukte norske ferjer og rutebåtar har eit godt ord på seg internasjonalt, då dei er bygde for krevjande tilhøve og er godt vedlikehaldne. Tilhøvet mellom kostnadar og kapasitet gjorde at HSD i 1991 valte å selje «Hardingen» til eit selskap i Italia. I motsetnad til det som er vanleg for utflagga norske farty vart ikkje ferja bygd om. I regi av skiftande selskap trafikkerte ho ulike strekningar i Italia, frå 2003 på Sardinia, fram til ho i mars 2016 vart kjøpt attende til Noreg for vern. Då namnet «Hardingen» for tida er oppteken av ei nyare ferje, fekk ho inn til vidare namnet «Hardingen Sr.» (senior).

Attende i Noreg kan ferja i mai 2016 ferie sin 50-årsdag i kontinuerleg drift. Sumaren 2016 skal ho under mottoet «verna ferjer på verna fjordar» setjast inn i turistruta Gudvangen-Kaupanger. Ei «turistferje» som representerer noko av det ypparste i norsk ferjedesign kjem etter 50 år attende i den type fart som ho vart bygd for.

Tekniske tilstand og autentisitet

Riksantikvaren har vurdert fartyet ut frå ei omfattande fotodokumentasjon, skipet sine papir og teikningar og synfaring frå Sjøfartsdirektoratet. Riksantikvaren ser at fartyet framstår som i all hovudsak uendra og i god stand. Endringane etter 1991 framstår som små og lett reverserbare. Fartyet hadde 5-årsklassing hausten 2015, maskinane har gått 50 timar etter hovudoverhaling og fartyet er framleis sertifisert som bilferje.

Vilkår for status som verna skip

Fartyet må være verneverdig

Riksantikvaren avgjer om et farty skal kunne definerast som verneverdig. I samband med dette vurderer Riksantikvaren i første rekkje fartyet eller fartøytypen si historiske betydning. I tillegg vert også fartøyet sin autentisitet/tilstand og prosjektets realisme vurdert.

Antikvariske retningslinjer

Eigar må forplikte seg til å følge antikvariske retningslinjer, både når det gjeld vedlikehald/konservering og i samband med eventuelle istandsettingsarbeid. Drift og vedlikehald av fartyet skal ha som overordna mål å sikre fartyet som eit varig kulturminne. Konserveringstiltak, vedlikehald og istandsettingsarbeid skal skje etter prinsipp som klårt tek vare på fartyet sine historiske kvalitetar, slik som det var i ein nærare dokumentert epoke. Vi syner elles til vedlagde informasjon om antikvariske retningslinjer i fartyvernet.

Verneplan

Tildelt status som «verna skip» vert oppretthalde når dei historiske verdiane som ligg til grunn for denne statusen vert ivaretekne. Dette får konsekvensar i form av antikvariske krav til fartyet si utrustning, eksteriør, interiør, materialval, handverksmessige løysningar osb. Eigar skal difor utarbeide ein verneplan for fartøyet. Ein slik plan skal innehalde eit framlegg til kva for periode/år i fartyet si historie som skal danne utgangspunkt for vernearbeidet. Det må ikkje gjerast fysiske endringar, korkje i interiør eller eksteriør, før ein slik verneplan er godkjend av Riksantikvaren.

Prosjektet si realisme

I tillegg til punkta over har Riksantikvaren vurdert realismen i prosjekt i høve til økonomi, organisering og gjennomføringsevne.

Tildeling av status

Når Riksantikvaren har motteke signert versjon av vedlagde akseptskjema vert den formelle tildelinga av status som verna skip sendt til eigar i form av eit vedtak.

Signert avtale samanhalde med forvaltningslova § 2 og føresegn om vernestatus i forskrifter heimla i lov om skipstryggleiks, vil utgjere vedtaksheimelen for den tildelte vernestatusen. Sjøfartsdirektoratet og den aktuelle fylkeskommunen vil få kopi av tildelingsbrevet.

Farty med status som verna skip har rett til å søkje om tilskot frå Statsbudsjettet kapittel 1429 post 74 fartyvern. Meir informasjon om søknadsfrist og krav til søknaden finst på Riksantikvaren si heimeside, www.ra.no.

Skifte av eigar eller heimehamn

Dersom fartyet skifter eigar eller heimehamn skal det sendast ei melding til Riksantikvaren om dette. Eventuell ny eigar må inngå egen avtale med Riksantikvaren dersom ein ynskjer at statusen vert oppretthalden.

Vi ser fram til vidare samarbeid, og De er velkomen til å ta kontakt dersom det er spørsmål eller om noko er uklårt.

Beste helsing

Mari Søbstad Amundsen (e.f.)
seksjonssjef

Erik Småland
seniorrådgjevar

Brevet er elektronisk godkjent

Vedlegg:

- Aksept av vilkår for status som verna skip
- Faktaark om antikvariske retningsliner i fartyvernet

Kopi til: Sjøfartsdirektoratet - Avd. Skipsregistrene NIS/NOR, Postboks 73
Nygårdstangen, 5838 BERGEN/ Hordaland fylkeskommune - Kultur- og idrettsavdelinga,
Postboks 7900, 5020 BERGEN/ Sogn og Fjordane fylkeskommune - Kulturavd.,
KulturavdelingaPostboks 173, 6801 Førde



Aksept av vilkår for status som verna skip

Fartyet sitt namn: M/F «Hardingen Sr.»	Kjenningsignal: LGED
Riksantikvaren sitt saksnummer: 17/02277	Brevet med tilbud om status er datert: 07.03.2016

Namn og adresse på eigar av fartyet oppført i Skipsregisteret/skøytet:	
Telefonnummer:	E-postadresse:

Status som verna skip føreset at eigar tek vare på verneverdiane knytte til fartyet gjennom måten restaurering og vedlikehald vert organisert og gjennomført på. Før status kan tildelast må eigar difor stadfeste at retningsliner og vilkår for statusen er aksepterte. Dette skjer ved å signere og returnere dette skjemaet til Riksantikvaren innan 4 veker etter at brevet med tilbud om status er motteke, elles vil tilbudet falle bort.

Denne aksepten gjeld dei konkrete vilkåra som er lista opp under, og som er utdjupa i vedlegget om antikvariske retningsliner i fartyvernet (faktaarket).

Vilkår for status som verna skip:

Eigar forpliktar seg til å følge antikvariske retningsliner ved restaurering og vedlikehald av fartøyet.

Antikvariske prinsipp

1. Vern gjennom bruk er eit hovudprinsipp i norsk fartyvern. Hovudskilnaden mellom eit verna skip og andre skip er at drift og vedlikehald av eit verna farty skal vere tilpassa omsynet til vern og ikkje skje på kostand av det langsiktige vernet.
2. Farty som har status som verna skip, eller som er freda, har status som kulturminne. Fartyet skal difor representere ein konkret del av historia ved at fartyet i alle delar vert

teke vare på slik det framstod på eit nærare bestemt tidspunkt i si historie. Dette inkluderer eksteriør, interiør, maskineri og tekniske system.

3. Hovudprinsippet er at ein skal byte likt mot likt på lik måte. Det vil seie at det ved utskiftingar skal nyttast same type material, tillaga på same måte, festa med dei same teknikkar og med den same overflatehandsaminga.

Etter avtale kan det gjerast unntak for overflatehandsaming av stål, jern og aluminium. Her ser Riksantikvaren det som forsvarleg å nytte nyare produkt dersom desse gjev vesentleg betre vern mot korrosjon enn gårdsdagens produkt. Då vil omsynet til vern for framtida blir tillagt avgjerande vekt.

4. Det er Riksantikvaren som er overordna antikvarisk instans og som eigar inngår denne verneavtalen med. Dette gjeld uavhengig av kven som finansierer dei ulike delane av arbeidet. Det er difor alltid Riksantikvaren som skal kontaktast ved eventuelle avvik og endringar.
5. Pålegg frå Sjøfartsdirektoratet som kan kome i konflikt med Riksantikvaren sine retningsliner skal berre utførast etter samråd med Riksantikvaren. Det skal først søkjast Sjøfartsdirektoratet om dispensasjon frå pålegga dersom reglane opnar for dette. Dersom dispensasjon ikkje er mogleg skal det sammen med Riksantikvaren vurderast om krava kan etterkomast på ein måte som ikkje reduserer fartyet sin verdi som kulturminne.
6. Alle fråvik frå antikvariske hovudprinsipp må godkjennast av Riksantikvaren på førehand.

Utarbeiding av planar:

7. Innan rimeleg tid skal det utarbeidast ein teknisk-historisk dokumentasjon med oversyn over skipet si tekniske historie. Denne vert utgangspunkt for val av kva epoke som skal leggjast til grunn for vernearbeidet.
8. Dersom det er tale om tilbakeføring av delar av skipet skal den teknisk-historiske dokumentasjonen vere utgangspunktet for ein restaureringsplan. *Denne skal godkjennast av Riksantikvaren før arbeidet tek til.*
9. For å sikre godt antikvarisk vedlikehald av det ferdig restaurerte fartyet skal det lagast en vedlikehaldsplan som inneheld alle opplysningar som er nødvendig å oppretthalde fartøyets tilstand og kvalitet.

I tillegg til dei antikvariske retningslinene gjeld følgjande vilkår:

10. Riksantikvaren skal varslast ved eigarskifte og ved skifte av heimehamn.
11. Riksantikvaren kan trekkje attende statusen som verna skip dersom eigar klårt bryt sentrale vilkår for denne statusen.
12. Riksantikvaren tek atterhald om retten til å føre følgjande inn i Skipsregisteret: *Dersom fartyet skifter eigar eller heimehamn skal Riksantikvarens varslast. Fartyet kan ikkje byggjast om, eksporterast eller destruerast utan etter Riksantikvaren sitt skriftlege samtykke.*

Vilkåra og retningslinene over vert aksepterte.

Eigar sin signatur / signaturhaldar(e) i eigarorganisasjon

Fartøyvern

Guide for verft og båtbyggerier – antikvariske prinsipper i fartøyvernet

Et verna eller freda fartøy har status som kulturminne. Dermed skal fartøyet representere en del av historien gjennom å bli tatt vare på akkurat slik det var på et bestemt tidspunkt. Hovedprinsippet er at en skal bytte likt mot likt på lik måte. Det vil si at det ved utskiftninger skal brukes samme material, forarbeidet på samme måte, festet med de samme teknikker og med den samme overflatebehandlingen. Dersom arbeidet omfatter tilbakeføring av deler av fartøyet til en tidligere historisk situasjon, så vil dokumentasjon av tidligere materialbruk og teknikker være styrende for utføringen.

Når vi restaurerer er det alltid en fare for at vi legger våre egne vaner, meninger, fordommer, behov for økt komfort osv. inn i kulturminnet. Dette må vi arbeide aktivt for å unngå. En restaurering skal opprettholde fartøyet sine historiske kvaliteter. Da er det viktig å ha en forståelse for hvordan og hvorfor fartøyet ser ut som det gjør og ha forståelse for de tekniske løsningene. Ofte vil en som moderne handverker oppleve å se løsninger eller materialbruk som er dårlige. Da skal en som utgangspunkt akseptere de dårlige løsningene, og evt. endringer skal alltid avklares med Riksantikvaren/tilskuddgiver og eier. Ansvar som ligger på verftet er i denne sammenheng ganske stort.

Dokumentasjon

«Dokumentasjon» kan være så mangt. I denne sammenheng er det historisk dokumentasjon, teknisk dokumentasjon og dokumentasjon av restaureringsprosessen som er viktig.

Den historiske dokumentasjonen deler fartøyet «liv» inn i epoker eller faser etter bruk og ombygginger. I forkant av et restaureringsarbeid må det være helt klart hvilken epoke eller fase i fartøyet «liv»

som skal være styrende for verne- og restaureringsarbeidet. Det er hovedsakelig graden av sikker dokumentasjon, særlig i form av fartøyet deler og komponenter, som er styrende for hvilken epoke som velges. Det er naturlig at eier har ansvar for å fremskaffe historisk dokumentasjon, samt formidle den på en måte som gjør den tilgjengelig for verftet eller båtbyggeriet som skal utføre arbeid på fartøyet.

Den tekniske dokumentasjonen skal styre detaljene i restaureringsarbeidet. Løsninger, materialvalg, overflatebehandling osv. skal være slik det har vært, og slik det framkommer av dokumentasjonen. Dersom det ikke foreligger en samlet framstilling av den historiske dokumentasjonen vil det gjøre arbeidet vanskeligere. Jo mer som er avklart på forhånd, jo bedre.

Fartøyet vil nesten alltid være den viktigste kilden. Dokumentasjon av demonteringsarbeidet kan være viktig i rekonstruksjonsarbeid. Ofte vil det ikke være snakk om tilbakeføring eller rekonstruksjon, og da er demonteringen den viktigste delen av den «arkeologiske» avdekkingen av informasjon.

Antikvariske prinsipper

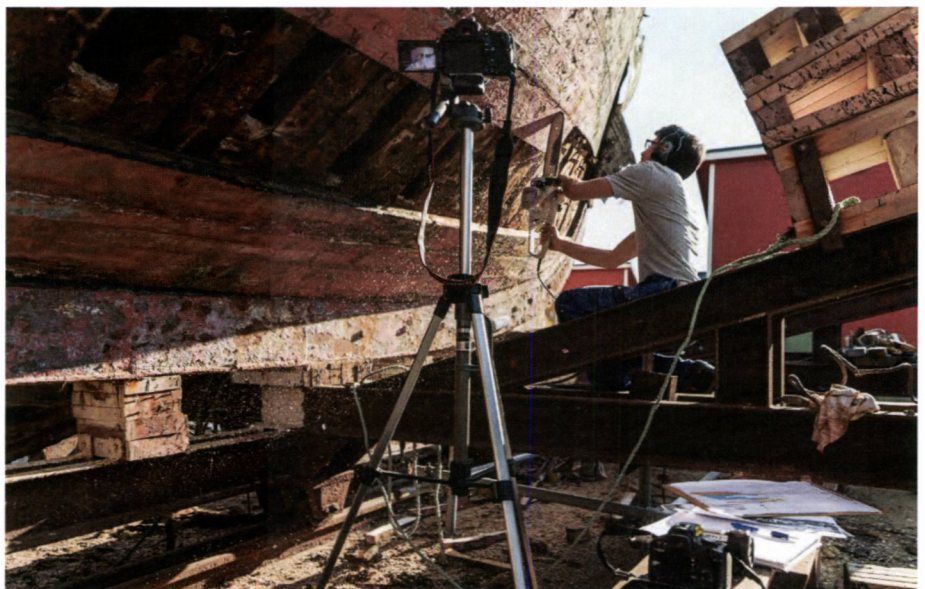
Bevare originalmateriale/gammelt materiale.

Ved utskiftninger: *Benytte samme materialer og handverksteknikker.*

Eventuell tilbakeføring hvis fartøyet historiske kvaliteter er vesentlig forringet. All tilbakeføring forutsetter fullgod dokumentasjon.

Restaureringsarbeid skal dokumenteres gjennom tekst, foto og eventuelt tegninger.

Eventuelle arrangementsmessige endringer, av andre årsaker enn antikvarisk rekonstruksjon/tilbakeføring, bør være reversible og lesbare.



Prosessene dokumenteres underveis, og det er mange måter å dokumentere på. Her filmer Maurizio mens han river hudplank på «MS Grytøy». Still-kamera, skisseblokk, stotplan og eldre fotografier er også tilgjengelig. NNFA.



FARTØYVERNSENTRERNE FELLESRÅDS FAKTAARK

Hardanger Fartøyvernssenter. 5600 Norheimsund. <http://www.fartoyvern.no>

Nordnorsk Fartøyvernssenter. Hellarbogen 22, 9470 Gratangen. <http://www.nnfa.no>

Bredalsholmen Fartøyvernssenter. N-4623 Kristiansand. <http://www.bredalsholmen.no>



«Faun» males med linoljemaling slik det var opprinnelig. HFS.

Handverkeren som utfører arbeid på fartøyet, vil av og til se løsninger som kanskje ikke har vært kjent. I så fall vil det være viktig å dokumentere slike løsninger og la disse være styrende for restaureringsarbeidet. Viser dokumentasjonen at det har vært brukt bestemte løsninger er det disse som skal brukes, selv om de kanskje virker fremmede eller ikke er teknisk optimale.

Under arbeidets gang er det viktig å dokumentere eget arbeid i form av foto og tekst. Tegninger, film osv. er også aktuelt. Det kan være fornuftig å avklare med fartøyeier hvilket nivå dokumentasjonen skal ha på forhånd, slik at dette kan legges inn i prosjektkostnadene. Det er naturlig at verftet har ansvar for den tekniske dokumentasjonen dersom eier ikke har mulighet til å følge opp alle trinn i arbeidsprosessene.

Handverksutførelse

Hvilke krav stilles til utførelsen av selve handverket? Kan vi bruke datastyrt fres, eller må alt lages med øks og handhøvel? I følge de antikvariske retningslinjene til

Riksantikvaren skal alle detaljer i skrog, rigg, innredning osv. utføres med tidstypisk form, framstilling og finish. Utskiftede deler skal være eksakte kopier av de gamle. Innen kulturminnevernet er det ulike krav til hvordan handverket skal utføres. Normen innenfor fartøyvernet er at det er lov å bruke moderne handverktøy og trebearbeidingsmaskiner som bandsag, avretter, dimensjonshøvel, stasjonærfres osv. Men finishen skal være historisk korrekt. D.v.s. at ei mast kan bearbeides med motorsag og elektrisk høvel, men finish skal være med handhøvel. Dersom det er tvil om hvordan en prosess skal utføres er det best å kontakte Riksantikvaren for å få en avklaring. Slike avklaringer bør i størst mulig grad skje i forkant av prosjektet, siden det vil ha innvirkning på prisen.

Støpte og smidde deler skal støpes og smis, dersom deler skal kopieres. Det er ikke akseptabelt å sveise opp kopier av støpte og smidde deler. For å bevare gamle deler kan sveising være en aktuell reparasjonsmetode.



Smidde, fremfor sveiste beslag gjør en forskjell. Her et utvendig blokkbeslag. HFS.

Sentrale begreper

Sikring

Stabilisere tilstanden, hindre ytterligere forfall. Sette prosjektet i en "møllpose" i påvente senere tiltak.

Restaurering

Hele eller deler av fartøyet settes i stand med de samme materialene og håndverksmessige utførelse og overflatebehandlinger som opprinnelig. En restaurering kan godt medføre at noen elementer blir rekonstruert.

Rekonstruksjon

Ikke-eksisterende deler av fartøyet blir gjenskapt til opprinnelig utseende eller til en nærmere definert fase eller epoke i fartøyet «liv». Rekonstruksjoner må bygge på sikker dokumentasjon.

Historisk dokumentasjon

Gamle foto, tegninger, beskrivelser, målebrev, intervju osv. Som en hovedregel skal all restaurering bygge på et slikt dokumentasjonsmateriale. Historisk dokumentasjon vil ofte gi grunnlag for å forstå den tekniske dokumentasjonen. Den vil videre være grunnlag for å rekonstruere manglende detaljer.

Teknisk dokumentasjon

Dokumentasjon av fartøyet slik det er før restaurering begynner. Dersom fartøyet skal framstå slik det gjorde før demontering tok til, er dette det viktigste dokumentasjonsgrunnlaget for restaurering.

Antikvariske retningslinjer

Drift og vedlikehold skal ha som overordna mål å sikre fartøyet som varig kulturminne. Konserveringstiltak, vedlikehold og restaurering må skje etter prinsipp som tar vare på de historiske kvalitetene til fartøyet ut fra en nærmere dokumentert epoke i fartøyetets historie.

De antikvariske retningslinjene sier også at vi skal ta vare på mest mulig av de gamle materialene og delene på fartøyet. Dersom en kan ta vare på en del ved å reparere den, f.eks. med liming eller sveising, vil det være et alternativ til å skifte ut hele delen. Forsterking, lasking, dobling, «spjelking» og lignende løsninger er aktuelle for å bevare mest mulig av det originale. Men de må vurderes ut fra en helhet i prosjektet og avklares på forhånd.

Materialvalg

Alle typer materialer skal erstattes av tilsvarende materialer som har vært brukt på det aktuelle fartøyet i den aktuelle refer-

anseperioden. Det betyr at riggen på et seglfartøy skal ha tauverk av hamp og manilla, dersom disse materialene ble brukt tidligere på dette fartøyet. Dekket skal drives med tradisjonelt drev og bekes, dersom det var brukt på det aktuelle fartøyet. Festemidler skal være like de gamle, selv om de seinere ikke blir synlige. Linoljemaling, linolje og tjære er aktuelle materialer for impregnering og overflatebehandling. En del laget av furu skal byttes ut med en tilsvarende del av furu. Unntak kan forekomme. Et eksempel er lakk innvendig der det i en periode ble brukt brannfarlig celluloselakk. Et annet unntak er moderne malingsystemer på stål, jern eller alumin-

ium der det ansees som forsvarlig å bruke produkter som kvalitetsmessig vesentlig overgår gårsdagens overflate- og korrosjonsbeskyttelse og hvor hensynet til vern for fremtiden blir tillagt størst vekt. Avdekking av typer lakk og maling, fargeanalyse o.l. er fagarbeid der en gjerne må trekke inn eksterne fagfolk.

Tilpasninger til drift

Endringer og avvik fra dokumenterte løsninger kan forekomme både etter ønske eller krav fra eier og etter pålegg fra Sjøfartsdirektoratet. Det er eier sitt ansvar å avklare om endringer og avvik blir godkjent av Riksantikvaren og Sjøfartsdirektoratet for iverksettelse. Som verft må en imidlertid være oppmerksom på at tilskudd kan bli holdt tilbake, eller falle bort, dersom vilkårene til Riksantikvaren ikke blir overholdt. Pålegg fra Sjøfartsdirektoratet som kommer i konflikt med Riksantikvarens retningslinjer, skal ikke utføres uten Riksantikvarens samtykke. Normalt skal det i slike tilfeller først søkes om dispensasjon, slik Sjøfartsdirektoratets regler åpner for. Dersom dette ikke er mulig skal det vurderes om kravene kan etterkommes gjennom tiltak som ikke reduserer fartøyet sin verdi som kulturminne. Man skal uansett være bevisst på at Riksantikvarens prioriteringer ved slike avveininger er vern, og ikke tilrettelegging for drift.

Prisoverslag

Mange faktorer vil påvirke prisen i et fartøyvernsprosjekt. Handverksutførelse, produksjonsprosesser, materialvalg, dokumentasjon osv. Verftet som gir pris må være klar over at de ikke kan bruke moderne festemidler som torx-skruer eller bruke spikerpistol. Enkelte ting kan være tidkrevende å få tak i, noe må produseres spesielt som støpte og smidde deler. En restaurering vil som regel være dyrere enn om handverkere i større grad kan bygge opp ut fra sitt «eget hode». Dette er viktig å være klar over for både fartøyeieren og verftet.

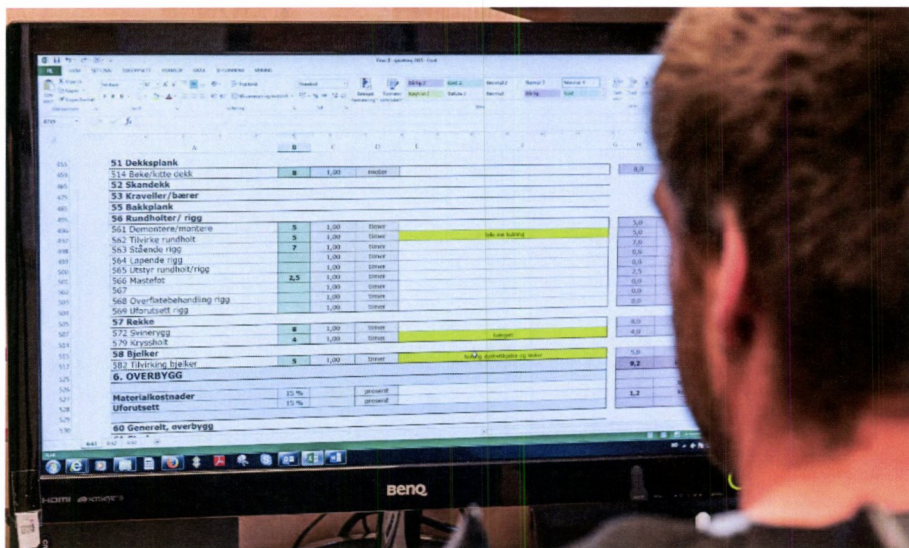
Jo mer av dokumentasjonen som er på plass før et prisoverslag blir utarbeidet, jo mer treffsikkert blir overslaget. Her har alle parter en felles interesse i å få størst mulig forutsigbarhet. Etter at demonteringsprosessen har kommet i gang bør en derfor lage et overslag ut fra det omfanget som da viser seg. Demontering bør altså også ha som mål å avdekke fartøyets tilstand i størst mulig grad.



Et forsøk på å bevare mest mulig av de opprinnelige panelene i styrhuset på «RS Bishop Hvoslef». Råteskadde deler er byttet ut med frisk materiale av tilsvarende kvalitet. NNFA.



God kommunikasjon mellom verft og eier er en forutsetning for ei god restaurering. Eier må gjøre all historisk dokumentasjon tilgjengelig for verftet, samt være delaktig i beslutninger og føre dialog med Riksantikvaren. A. T. Sæther. NNFA



Kalkulasjoner er svært krevende i forbindelse med restaureringsprosjekter. Det er mange parametere som må tas stilling til, og nye momenter avdekkes gjerne under riving. NNFA.

I et restaureringsprosjekt er det som regel noen som har gitt tilskudd til å få arbeidet utført. Det kan være f.eks. Riksantikvaren, fylkeskommunen eller Kulturminnefondet. Disse stiller som regel krav til hvordan arbeidet skal utføres, noe som er viktig å avklare før en som verftet gir pris på en jobb. Uansett hvem som gir tilskudd er det Riksantikvaren som er overordnet antikvarisk instans og som har inngått verneavtale med eier. Derfor er det normalt Riksantikvaren som skal kontaktes ved avvik og endringer.

Kvalitet

Kvalitet er et relativt begrep. Særlig når en snakker om materialkvalitet på trematerialer. Det som egner seg til spant egner seg ikke til dekk. En viss mengde kjerneved er en god ting i dekk, men urealistisk å kreve i hudplanker på 14 meter.

I visse tilfeller er det ikke mulig å få like gode materialer som originalt, mahogni fra Honduras eller teak fra Burma er ikke gjengs handelsvarer i dag og må kanskje erstattes med andre materialer med like karakteristika, slik at form, funksjon og styrke blir ivaretatt. Det er ikke i noens interesse å erstatte dårlige stållegeringer med dårlige stållegeringer hvor man kan få materialer som står seg over tid. Samtidig er det viktig å tenke på hvorfor det er nytt et spesielt materiale ett sted og ikke et annet sted, avstivninger og forsterkninger kan destabilisere en struktur og overføre spenning til andre områder av fartøyet.

I fartøy som er i konstant bruk er det overraskende hvor godt «dårlige» materialer står seg over lang tid. Men i dag har de vernede fartøyene en helt annen drift

oppfølging. Derfor bør vi legge vekt på å bruke gode materialer, kanskje bedre enn dem som blir byttet ut. Åpen dialog med eier i slike tilfeller er viktig.

Ansvar

Eieren av et verna fartøy skriver under på en verneavtale og godtar visse vilkår når han eller hun mottar tilskudd til restaurering. Det er derfor eiers ansvar å rapportere til Riksantikvaren og foreta nødvendige avklaringer undervegs. Eier har som regel fått tilskudd til en spesifikk oppgave, og må søke om omdisponering dersom midlene skal brukes til andre ting. Det kan derfor være en fordel for verftet å få kopi av tilsagnsbrevet, slik at det er klart for alle hva tilskuddet skal dekke.

Avvik i forhold til utførelse og kvalitet må avklares med Riksantikvaren så tidlig som mulig i prosessen. Dette er eier sitt ansvar, men det vil i enkelte tilfeller være verftet som reiser problemstillingene. Da er det verftet sitt ansvar å ta dette opp med eier.

Sjekkliste for verft og båtbyggerier

Har vi den nødvendige informasjon, dokumentasjon og kompetanse til å gjennomføre arbeidet som tenkt?

Kan vi prosjekttere og levere et overslag eller tilbud på dette prosjektet med en viss form for sikkerhet?

Har vi fleksibilitet, tid, plass og økonomiske rammer til å kunne utsette eller vente på mer midler hvis nødvendig?

Har vi kapasitet og kompetanse til å kunne gjennomføre prosjektet etter de føringer som gjelder og som er beskrevet ovenfor?

Hva kan et slikt prosjekt bidra med av kompetanse til bedriften?

Hvilke ringvirkninger vil dette få? Er de ulike investeringene og ressursene forbundet med et slikt prosjekt av en slik art at de kan brukes igjen eller skape merverdier i en eller annen form?

Har eier den nødvendige kompetansen til å følge opp prosjektet, eller er kompetent person engasjert av eier (er det søkt om midler til oppfølging)?

Litteratur

Riksantikvarens rapporter nr.25 1998. *Flytende kulturminner: En innføring i fartøyvern*. Riksantikvaren.

Nasjonal verneplan for fartøy: 2010-2017. 2010. Riksantikvaren.

Nyttige kontakter:

Hardanger Fartøyvernssenter; www.fartoyvern.no

Nordnorsk Fartøyvernssenter; www.nnfa.no

Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernssenter; www.bredalsholmen.no

Norsk Forening for Fartøyvern; www.norsk-fartoyvern.no

Riksantikvaren; www.ra.no

Forfatter:

Åsmund Kristiansen, Hardanger Fartøyvernssenter

Publisert:

September 2015