



SAKSHANDSAMAR
Erik Småland

VÅR REF.
06/00825-37

ARK. F - Fartøy
Gamle Oster

DYKKAR REF.

INNVALSTELEFON

+47 98202739

DYKKAR DATO

VÅR DATO
11.05.2016

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

Nordhordland Veteranbåtlag
Postboks 26
5991 OSTEREIDET

v/ Tor Johannes Bjørgaas

LEPF - D/S Oster - nytt framlegg til påbygging av ror

Vi syner til førespurnad av 25.04.2016 om påbygging av akterkant ror på D/S «Oster».

Skildring av fartyet

D/S «Oster» vart levert frå Kristiansand Mek. Verkstad i 1908 til Indre Nordhordland Dampbåtlag for ruter mellom Bergen og Indre Nordhordland. Skipet var i drift som passasjerskip fram til nyårshelga 1963-64. I 1965 vart skipet bygd om til frakteskip, men med gjenbruk av mykje originalt interiør. Frå 1995 til 2005 vart skipet restaurert til 1964-versjon som dampdriven rutebåt for lengre dagruter. «Oster» er i dag det einaste slettdekkede rutedampskipet i den verna flåten, ein type som tidlegare var ein hovudtype i lokalskipsflåten.

Riksantikvaren si grunngeving

Riksantikvaren har vurdert tiltaket i søknaden opp mot antikvariske retningslinjer for status som verna skip gjeve i brev av 18.06.1996 og akseptert av eigar.

Vilkår:

Når et farty har fått formell status som verna skip skal vernearbeidet som ein hovudregel utførast etter same prinsipp som for landbaserte kulturminne.

Fartøyeigar må difor rette seg etter følgjande hovudvilkår:

- Drift og vedlikehald av fartyet skal ha som overordna mål å sikre det som eit varig kulturminne.
- Konserveringstiltak, vedlikehald og eventuelle istandsettingsarbeid må skje etter prinsipp som tek vare på fartyet sine opphavlege kvalitetar ut frå ein nærare dokumentert epoke i fartyet si historie.

Endring av ror

For å betre roreffekten på D/S «Oster» vert det søkt om å få byggje på roret med eit platestykke i akterkant. Skipet er bygd med tanke på å kunne passere over høgtliggjande straumtersklar i fartsområdet i indre Nordhordland. «Oster» er difor uvanleg flatbotna og gruntgåande, noko som gjev roret relativt liten høgd. Dette kan gje stor avdrift og dårleg manøvreringsevne ved uheldige vind- og straumtilhøve i tronge farvatn. Den tid skipet gjekk i oppsette rute med fast

mannskap kunne slike problem langt på veg kompenseras av røynsle og rutinar. Bruken av skipet i dag er ein annen, og manøvreringsproblema representerer difor ein auka risiko for skip og passasjerar.

Mottatte teikning syner eit framlegg til å betre rorverknaden ved å setje på eit platestykke i akterkant av roret. Løyvet vert gjeve på følgjande vilkår:

Riksantikvaren vil etter ei samla vurdering gje løyve til å setje på eit platestykke i akterkant av roret på følgjande vilkår:

- Den originale delen av roret skal ikkje endrast.
- Det nye platestykket skal monterast slik at det seinare kan fjernast utan å setje varige spor.
- Platestykket skal vere utforma slik som den tilsendte teikninga syner, slik at profilen på roret vert så lite endra som råd.
- Dersom tiltaket ikkje har tilsikta effekt skal platestykket demonterast ved første høve.
- Riksantikvaren skal ha tilsendt rapport med foto av roret før og etter at platestykket er montert.

Generell informasjon

Riksantikvaren gjer merksam på at verna farty kan miste status som verna skip, rett til å søkje om tilskot og rett til utbetaling av tildelte tilskot dersom det vert bygd om utan Riksantikvaren si godkjenning.

Høve til å klaga

Avgjørelsen er et enkeltvedtak, jf. forvaltningsloven § 2, som kan påklages. En eventuell klage stiles til Klima - og miljødepartementet, men sendes Riksantikvaren innen tre uker etter mottakelsen av dette brev, jf. forvaltningsloven §§ 28 og 29.

Beste helsing

Mari Søbstad Amundsen (e.f.)
seksjonssjef

Erik Småland
seniorrådgjevar

Brevet er elektronisk godkjent

Kopi til: Hordaland fylkeskommune - Kultur- og idrettsavdelinga, Postboks 7900, 5020
BERGEN