



SAKSBEHANDLER  
Erik Småland

VÅR REF.  
15/00136-4

ARK. F - Fartøy  
RS 28 Sandefjord

DERES REF.

INNVALGSTELEFON

+47 98202739

DERES DATO

VÅR DATO

11.05.2016

TELEFAKS

+47 22 94 04 04

postmottak@ra.no

www.riksantikvaren.no

Lena Stølås  
Vardaneset 32  
5551 Auklandshamn

## LIVD - RS 28 Sandefjord - vedrørende søknad om status som vernet skip

Vi viser til Deres søknad av 14.01.2015 om status som vernet skip for RS28 «Sandefjord», samt ettersendt informasjon av 22.02.2016. Vi beklager den lange saksbehandlingstiden.

### Konklusjon

Riksantikvaren har vurdert fartøyets historie, alder/epoke, autentisitet, geografiske tilhørighet, og historiske betydning. Etter en samlet vurdering finner Riksantikvaren at RS28 «Sandefjord» ikke tilfredsstiller kravene for å få tildelt status som vernet skip. Søknaden er derfor avslått.

### Riksantikvarens vurdering av fartøyet

#### *Historisk betydning*

RS28 «Sandefjord» ble bygget av Jens Olsen ved Risør Baatbyggeri i 1913 som redningsskøyte for Redningsselskapet. Fartøyet ble bygget etter tegninger av Collin Archer. «Sandefjord» gjorde tjeneste på strekningen Sandefjord-Haugesund frem til hun ble solgt til private i 1934. Som redningsskøyte hadde «Sandefjord» en relativt udramatisk historie, men tiden etter 1934 inneholder en rekke bemerkelsesverdige historier. Disse inkluderer oppdrag i Sør-Afrika, bl.a. for ANC, dramatisk atlanterhavskryssinger, regattadeltagelser og jordomseiling. I 1937 blir «Sandefjord» solgt til Sør-Afrika, i 1963 videre til USA og i 1974 tilbake til norsk eier.

«Sandefjord» har en lang og interessant historie knyttet til eiere og bruk i bl.a. Sør-Afrika og USA, og fartøyets fargerike historie utenfor Norge er godt dokumentert gjennom ulike kilder. Her er både dramatik og heltemot, og kanskje en dose dumdristighet også. Imidlertid er det fartøyets relevans for norsk sjøfartshistorie som Riksantikvaren i denne sammenhengen er pålagt å vektlegge, samt kildesituasjonen for den tekniske og konkrete delen av fartøyets historie.

#### *Teknisk tilstand og autentisitet*

Det foreligger ingen dokumentasjon på fartøyets konkrete tekniske historie og de mange endringer som en må gå ut i fra at de skiftende eiere og farvann kan ha medført. Det finnes en

arrangementstegning fra 1913 og denne viser et betydelig avvik fra fartøyets nåværende arrangement. Det er også kjent at fartøyet ved tilbakekjøp i 1974 hadde omfattende råteskader og at det derfor ble utført en gjennomgripende istandsetting over flere år som bl.a. omfattet utskifting av hele dekkskonstruksjonen og all innredning. Fartøyet ble ved denne anledning tilrettelagt som fritidsbåt.

Det er følgelig grunn til å tro at det er svært lite originalt materiale igjen i fartøyet. Dette trenger i seg selv ikke være diskvalifiserende, da et trefartøy fra 1913 nødvendigvis må ha skiftet ut mye av sin konstruksjon i årenes løp. Men da alle spor etter tidligere innredning gikk tapt ved utskifting av deler, og det ikke finnes foto eller opptegninger som viser hva som er gjort eller hvordan fartøyet i detalj så ut, har vi i dag ingen kilder til fartøyets innredning som losskøyte ut over en tegning som viser selve arrangementet. Kildene til materialbruk, utforming og overflatebehandling synes derfor i dag å være tapt. Eier har heller ingen intensjon om å tilbakeføre fartøyet til konfigurasjon fra 1934, siste året som losskøyte i Norge.

Riksantikvaren finner følgelig at mangelen på tilstrekkelig dokumentasjon for fartøyets tekniske historie medfører at en tilbakeføring til 1934-konfigurasjon nå synes umulig. Fartøyets verdi som fritidsbåt og seilende historie er imidlertid udiskutabel, men kvalifiserer ikke i seg selv til status som vernet skip.

Vennlig hilsen

Mari Søbstad Amundsen (e.f.)  
seksjonssjef

Erik Småland  
seniorrådgiver

**Brevet er elektronisk godkjent**

Vedlegg:

- Faktaark om antikvariske retningslinjer i fartøyvernet

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