



SAKSHANDSAMAR
Erik Småland

VÅR REF.
16/01899-1

ARK. F - Fartøy
Erkna

DYKKAR REF.

INNVALSTELEFON

+47 98202739

DYKKAR DATO

VÅR DATO

10.10.2016

TELEFAKS

+47 22 94 04 04

postmottak@ra.no

www.riksantikvaren.no

Atle Audun Remøy
Kong Oscars Gate 2 B
5017 BERGEN

LDUI - M/S Erkna - om søknad om status som verna skip

Vi syner til søknad av 30.10.2015 om status som verns skip for M/S «Erkna» og ettersendt presisering av 08.09.2016.

Konklusjon

På bakgrunn av ei samla vurdering av fartyet si historie, alder/epoke, autentisitet, geografiske plassering, historiske relevans og dei organisatoriske tilhøva kring skipet, vurderer Riksantikvaren at M/S «Erkna» oppfyller kriteria som ligg til grunn for statusen som verna skip.

Fartyet kan difor få tildelt status som verna skip dersom eigar forpliktar seg til å følgje antikvariske retningslinjer ved restaurering og vedlikehald av fartyet. Dette skjer ved at eigar signerer og returnerer vedlagte akseptskjema, 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 retningslinjene vert sett til fire veker etter at dette brevet er motteke.

Riksantikvaren si vurdering av fartøyet

Historisk vurdering

M/S «Erkna» vart levert i 1907 som byggjenummer 16 frå Ålesund Mek. Verkstad som fiskedampskip til Mogstad & Co i Ålesund. Skipet hadde ved leveringa ein 2-sylindra dampmaskin (compound) på 92 hk og segrigg.

Eigarar:

1907-1918	Mogstad & Co, Ålesund	
1916-1918	Oscar Larsen, Ålesund	
1918-1926	Oscar Larsen A/S, Ålesund	M-69-A
1926-1934	Lauritz Molversmyr, Langevåg	M-39-B
1934-1939	Lauritz, Ragnar, Arthur og Johan Molværsmyr	
1939-1950	Mathias H. Myklebust, Fosnavåg	M-144-HØ
1950-1969	Sigurd, Anton og Ragnar Reite, Fosnavåg	
1969-1977	Alfred Remøy, Fosnavåg	
1977-1984	Alfred, Erling og Atle Audun Remøy, Fosnavåg	
1984-2013	Arnfinn Klungsør Karlsen, Tjørvåg	
2013-	Atle Audun Remøy	

Fiske og fangst: Fartyet vart nytta i banklinefiske, seinare også i håbrannfiske, brugdefiske og fangst av småkval, fram til 1984. Fiske og fangst gjekk føre seg i Norskehavet, Nordsjøen, Barentshavet og kring Svalbard.

Reduksjon i fangstkvote på kval medførte at «Erkna» vart kondemnert og skulle søkkjast i 1984. M.a. etter oppmoding frå Norsk Sjøfartsmuseum gav Fiskeridirektoratet tillating til at kondemneringsplikta for «Erkna» vart oppheva slik at ho kunne takast vare på.

Krigshistorie: I november 1941 låg «Erkna» ved Hatløy verkstad i Ulstein, då eigar fekk melding om at fartyet var rekvirert av Deutsche Kriegsmarine for å føre ferskfisk mellom Trondheim og Nord-Norge for Fischenkaufsgemeinschaft. Mathias Myklebust som eigde båten og folk frå heimfronten planla då å ta båten over til England.

Midt på natta den 17. november 1941 vart båten lasta med 60 flyktningar, dei fleste frå Sunnmøre. Ferda starta ved "Halvdanbuda" i Ulsteinvik og var den største lasta av folk til Shetland under krigen. Den 19. november kom «Erkna» til Shetland med Petrus Giørtz som skippar.

I regi av «Shetlandsgjengen», leia av Leif Larsen, gjorde «Erkna» to turar attende til Noreg med Bård Grotle (1917-1942) som skippar. Den første frå 27. november til 1. desember 1941 til Vestvik i Bremanger for å hente flyktningar. Den andre turen var til Træna 13. til 24. desember der dei leverte 6 tonn våpen. Som einaste stålbåt i denne farten rekna ein med at han var for lett å kjenne att. Under resten av krigen var «Erkna» difor stasjonert ved Greenoch-basen i Skottland der ho vart nytta til å frakte mannskap ut til krigsskipa. Leo Oterhals har inngåande skildra fartyet si historie i boka Frå segl til damp (2002, s. 123-128).

Ombyggingar: I 1939 vart «Erkna» ombygd hjå Hatløy Mek. Verkstad til motorfarty med en 1-sylindra Union på 50 hk. Etter heimkomst frå krigsinnsats i Skottland vart fartyet på ny ombygd, også denne gong hjå Hatløy Mek. Verkstad i 1946. I 1954 vart maskina bytt ut mot ein 2-sylindra Union på 140 hk, som i 1969 vart bytt mot ein 6-sylindra Caterpillar på 280 hk. I 1976 vart denne igjen bytta med ei maskin bygd i 1960. I 1977 fekk fartyet såkalla trålbakk. I 1984 vart «Erkna» kondemnert og klargjort for senking. Arnfinn Karlsen kjøpte då skipet med tanke på istandsetjing og vern.

I tida 1985-88 vart trålbakken fjerna. På same tid som noko av innreiinga vart demontert og hovuddekk, galgedekk, lugarkappe og 5 plater i undervasskroget vart fornya/reparert. I 1988 fekk skipet ny maskin att, denne gongen ein 4-sylindra Callesen på 260 hk.

Tekniske tilstand og autentisitet

Det er bevart svært få farty med fortid som fiskedampskip, og det er heller ikkje sikra så mange andre stålskip frå fiskeflåten. Sunnmøre med Ålesund var eit senter for innovasjon i fiskeria og mange av fiskedampskipa hørde heime her. «Erkna» er einaste bevarte farty frå sitt byggeverft, og einaste bevarte av dei mindre fiskdampskipa bygde for kystfiske, dei sokalla «blikkboksane».

Fartyet har vore gjennom ei rekkje ombyggingar. Dei fleste av desse representerer tilpassingar til ulike typar fiske og fangst, og mannskapet sine skiftande krav til tilhøva om bord. Ei større endring vart gjort i tida 1985-88, men denne har ikkje endra skipet sin utsjånad og hovudkonstruksjon i uoppretteleg grad.

Noverande eigar var også medeigar av fartyet i tida 1977-1984, og fartyet var også i familien i tida 1969-1977. Han har difor god kjennskap til fartyet før endringane etter 1985 og bra tilgang til ytterlegare informasjon.

Fartyet har behov for ein del restaureringsarbeid, m.a. av rennesteinar, stålplater under styrhuset og skrogplater i botnen. Eigar meiner også at propell og aksling må bytast.

Perioden som vert lagt til grunn for vernearbeidet

«Erkna» framstår i dag i hovudsak slik det var då det vart nytta i fiske og fangst i tida før trålbakken vart montert i 1977. Så langt vi kjenner til i dag peikar denne perioden seg ut som utgangspunkt for vernearbeidet.

For å kunne gjere ei fullgod antikvarisk definering av aktuell periode må det lagast ein teknisk-historisk dokumentasjonsrapport der fartyet sin tekniske historie vert kartlagt. Med utgangspunkt i ein slik rapport kan det utarbeidast ein restaureringsplan for fartyet. Desse dokumenta må ligge føre før det vert gjort endringar på fartyet.

Vilkår for status som verna skip

Vurdering kring vern av farty

Riksantikvaren vurderer tildeling av status som verna skip på bakgrunn av ei samanlikning av følgjande tilhøve. Fartyet eller fartytypen si historiske rolle, alder, byggjeteknikk, fartyet sin autentisitet, bruk, geografiske tilknytning, teknisk tilstand, kor mange som finst att av typen, eigartilhøve, realismen i prosjektet, organisering og gjennomføringsevne.

Antikvariske retningslinjer

Eigar må forplikte seg til å følgje 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 osv. 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.

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.

Avgjersla om tildeling av status som verna skip er gjort under utøving av offentleg mynde, og gjeld rettar og plikter til ein eller fleire bestemte personar. Den er difor å rekne som eit einskildvedtak, jf. Forvaltingslova § 2 første ledd bokstav a). Sjøfartsdirektoratet og den aktuelle fylkeskommunen vil få kopi av brevet med tildeling av status som verna skip.

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. Ein eventuell ny eigar må signere eit nytt akseptskjema dersom han 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: Hordaland fylkeskommune - Kultur- og idrettsavdelinga, Postboks 7900, 5020 BERGEN/ Sjøfartsdirektoratet, Postboks 2222, 5509 HAUGESUND