



SAKSHANDSAMAR
Erik Småland

VÅR REF.
16/01733-8

ARK. F - Fartøy
LEJP Sunnhordland sr

DYKKAR REF.

INNVALSTELEFON

+47 98202739

DYKKAR DATO

VÅR DATO

02.11.2016

TELEFAKS

+47 22 94 04 04

postmottak@ra.no

www.riksantikvaren.no

HSD Sunnhordland AS
Nattrutekaaien 35
5411 Stord

v/ Kjell Fylkesnes

LEJP - M/S Sunnhordland - om søknad om status som verna skip

Vi syner til Dykkar søknad av 31.08.2016, og seinare motteke dokumentasjon, om status som verna skip for M/S «Sunnhordland».

Konklusjon

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

Alt før USA kom med i andre verdskrigen vart det frå sentralt hald gjort førebuingar til krigsproduksjon, og Pullman Company var eitt av ei lang rekkje firma som gjorde seg klare til å produsere krigsmateriell. Pullman-konsernet tok på seg å produsere flydelar, stridsvognar, landgangsfarty og mindre krigsskip¹.

Produksjonen av mindre krigsskip starta i 1942 etter mykje same prinsipp som ved bygginga av Liberty-skipa. Ubåtjagarane vart bygde i 14 seksjonar som vart frakta frå ulike stader i USA og sette saman der det måtte høve. Skipa vart bygde utan kjøll og vart sjøsette sidelengs.

Dei første femten ubåtjagarane av PCB-klassen som vart bygde på denne måten skulle til Storbritannia. Ved sjøsettinga fekk ubåtjagarane namna USS «PCB-827» og fortløpande nummerering opp til USS «PCB-842» før dei vart overførte til Royal Navy som gav dei fleste fartya namn etter skotske småbyar kring Glasgow. Desse hadde namn som starta på Kil, noko

¹ Ersland, O. (2006). *Frå krigsskip til flaggskip*. Side 27.

som gav desse båtane nemninga Kil-klassen. Under krigen vart desse skipa fordelte på stasjonane i Gibraltar og Freetown i Sierra Leone².

Kil-klassen hadde to dieselmaskiner frå General Motors på 900 hk. som stod i kvart sitt maskinrom og dreiv kvar sin propell. Dei kunne gjere opp mot 17 knop og var godt egna som «vaktbikkjer» som heldt utkikk og kunne ta kampen opp mot ubåtar. Norske skip i konvoi gjennom Middelhavet eller langs Afrika hadde m.a. desse skipa som eskorte. Kil-klassen var utstyrte med asdic og var m.a. bevepna med søkkjeminer, Hedgehog ATW mortarar. På framdekket stod ei 3/50 mm. kanon, på brua to stk. 20 mm. Oerlikon og midskips to stk. 40 mm. L 60 automatkanonar frå Bofors.

USS «PCE-830» vart levert i 1943 frå Pullman Standard Car Mfg. Co. i Chicago til United States Navy. Etter at denne vart overteke av Royal Navy vart namnet endra til HMS «Kilchrenan». Etter to veker med øvingar på Lake Michigan forlot skipet Chicago hausten 1943. Dei var innom Montreal og Halifax før dei kryssa Atlanterhavet på veg til basen i Freetown på vestkysten av Afrika. Dit kom dei på nyåret 1944 og her vart «Kilchrenan» stasjonert resten av krigen i konvoiteneste.

I juli 1945 låg «Kilchrenan» i opplag i Sheerness saman med dei andre skipa av Kil-klassen. På same tid i Noreg starta reiarlaga med å lappe saman flåten, som hadde lidd store tap under krigen. Dei skipa som hadde overlevd var sterkt nedslitne, og behovet for reparasjonar og nybygg var omfattande.

Det Stavangerske Dampskipsselskap (DSD) hadde alt før krigen eksperimentert med nye skipstyper for lokalfarten³. Desse konstruksjonane vakte oppsikt og mange lokale selskap hadde planar om fornying av flåten etter same prinsipp. Etter krigen var det vanskeleg med både verftskapasitet, material og økonomi til nybygg, men også her hadde DSD funne ei løysing. Ludvig Thorsen, «sjøbussens far», reiste til Storbritannia og i oktober 1946 kjøpte dei inn ein ubåtjagar av Kil-klassen, HMS «Kilbirnie», levert i 1943 som USS «PCB-827». Denne bygde DSD om med eit arrangement inspirert av selskapet sin M/S «Fjorddrott» frå 1939. «Fjorddrott» hadde eit arrangement med ferjehekk, der bilar og last kunne køyrast direkte om bord, og store lyse passasjersalongar samla oppe i overbygget. DSD sin ubåtjagar kom i fart som M/S «Haugesund» i juli 1947 og vakte oppsikt både med design, fart og ikkje minst lastehandtering etter ro-ro prinsippet. At det berre tok omlag 6 månader å bygge om skipet vakte også interesse.

Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap (HSD) hadde sidan midt på 1930-talet arbeidd med planar om eit nytt skip for Sunnhordlands-ruta etter mønster frå DSD sin «Fjorddrott»⁴, men økonomien og seinare krigen hadde satt stoppar for planane. HSD hadde merka seg DSD sin suksess med «Haugesund»⁵. Sjølv om denne var innreia for dagruta melom Stavanger og Haugesund meinte HSD sine ingeniørar at typen også kunne bli eit svært tenleg langruteskip med stor lugarkapasitet. Selskapet si tekniske avdeling hadde hendene fulle med å oppgradere den nedslitne flåten etter krigen, og dei sette difor bort arbeidet med prosjekteringa av ny Sunnhordlandsbåt til konsulentfirmaet Lund, Mohr & Giæver-Enger i Bergen.

² Ersland, O. (2006). *Frå krigsskip til flaggskip*. Side 31.

³ Lütcherath, H. (2008) *Den hvite flåte*. Side 9-18.

⁴ Eskeland, S. (1955) *Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap 75 år. 1930-1955*. Side 68.

⁵ Kolltveit, B. (1980) *Over fjord og fjell. Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap 1880-1980*. Side 248.

I ei etterkrigstid med mangel på det meste representerte desse båtane eit kjærkome innslag av noko nytt og framtidretta. Historisk er dei mellomlekken mellom dampskipa og snøggåttane, og dei introduserte moderne lastehandtering med truck og pallar. Skipa vart typedannande ved at også nybygga for slike ruter vart utforma etter same leisten til fram mot 1970-talet då tida definitivt var ute for dei kombinerte laste- og passasjerfartya.

Følgjande PCE-farty vart kjøpte og bygd om til sivilt bruk i Noreg:

Levert	USNavy	Royal Navy	Norsk namn	I drift	Reiarlag	Hogd
1943	PCE-827	Kilbirnie	Haugesund	1947-1973	Det Stavangerske DS	1997
1943	PCE-828	Kilbride	Jylland	1949-1967	Kristiansands DS	1988
1943	PCE-829	Kilchattan	Stavanger	1950-1973	Det Stavangerske DS	1980
1943	PCE-830	Kilchrenan	Sunnhordland	1949-1973	Hardanger Sunnhordlandske DS	-
1943	PCE-832	Kildwick	Sunnfjord	1949-1973	Fylkesbaatane i Sogn og Fj.	1983
1943	PCE-833	Kilham	Sognefjord	1950-1982	Fylkesbaatane i Sogn og Fj.	-
1943	PCE-834	Kilkenzie	Nadodd	1949-1952	Gjertsen & Co	1978

Hausten 1947 kjøpte HSD inn HMS «Kilchrenan» for 340 000,- kroner. Dei sende styrmann Johan Fleten, maskinist Wilhelm Wasmuth og nokre mann frå reiarlaget til Sheerness ved London for å hente «Kilchrenan». Ubåtjagarane hadde lege mest utan tilsyn sidan 1945 og det synta seg å vere ein stor jobb å få skipet sjøklart. «Kilchrenan» hadde levert straum til dei andre båtane under opplag, så lysmaskinene var svært slitne. Etter ein stormfull tre-dagars overfart kom skipet til Bergen 22. desember 1947.

Konsulentfirmaet Lund, Mohr & Giæver-Enger hadde også teke på seg å planleggje ombygginga av tre andre farty av Kil-klassen, to til langruteskip for Fylkesbaatane i Sogn og Fjordane («Sunnfjord», ex. «PCE-832» og «Sognefjord», ex «PCE-833») og eitt til Kristiansands Dampskipsselskap for ruta Kristiansand-Hirtshals («Jylland», ex «PCE-828»).

Ombygginga av «Kilchrenan» til langruteskip for HSD vart utført hjå Bergens mekaniske Verksteder avdeling Laksevåg⁶. Det var meininga å ha skipet ferdig til årsskiftet 1948-49, men vanskar med å skaffe naudsynte material gjorde at skipet først kunne overleverast til HSD i juni 1949. Det nye skipet fekk namnet «Sunnhordland» etter det ruteområdet ho vart bygd for. Den 22. juni gjekk skipet presentasjonstur inn Hardangerfjorden til Odda før det vart sett inn i Sunnhordland i snøgrute.

Med sine 996 brt. vart «Sunnhordland» Noregs største ruteskip av sin klasse, og med sine 16 knop var det også av dei raskaste. Passasjerkapasiteten var 681 med lugarplass til 153. Opp til åtte bilar kunne køyrast direkte inn på lastedekket, der det også var plass til å hengje opp slakt. Eit mindre lasterom framme tok mjølkespann og anna mindre gods. Den samla kostanden med skipet kom på 3,2 millionar kroner.

Den 22. desember 1960 var «Sunnhordland» på veg frå Ølen til Etne. Ein tett snøbyge gav dårleg sikt og «Sunnhordland» kom ut av kurs og gjekk rett i fjellet ved Kamparholmen ved innløpet til Etnefjorden. Folk vart kasta overende og mange vart skadde⁷. Heile stammen vart trykt inn, men skipet tok likevel ikkje inn vatn. Dei greidde difor å kome seg attende til Bergen der «Sunnhordland» fekk eit fleire månader langt verkstadsopphald⁸.

⁶ Fylkesbaatane i Sogn og Fjordane (1982). *Krigsveteranar vart fredsambassadørar*. Side 6.

⁷ Sætre, H. (2015). *Fram og tilbake til by'n*. Side 102.

⁸ Fylkesbaatane i Sogn og Fjordane (1982). *Krigsveteranar vart fredsambassadørar*. Side 7.

Ut over dette fekk M/S «Sunnhordland» eit lite dramatisk liv i HSD si teneste. Ho vart gåande i same ruta og vert etter kvart ein sjølvstøtt del av kvardagen i sitt distrikt. Ho hadde få tekniske uhell og var kjend for å vere så presis at ein kunne stille klokka etter henne. Klokka 14:30 gjekk «Sunnhordland» frå Bergen med kurs for Leirvik der ho la til kai presis klokka 18:00. I Leirvik var det korrespondanse med lokale båt- og buss- og ferjeruter. Det var eitt kvarter med mykje liv og røre før «Sunnhordland» la frå kai att på veg til Tittelsnes, Bjoa, Ølen, Etne og Skånevik. Klokka halv eitt om natta var ho attende i Leirvik att på veg til Bergen, men først må ho over fjorden til Halsenøy og Sunde. Til Bergen kjem ho klokka sju om morgonen. Denne ruta gjekk «Sunnhordland» seks dagar i veka. Berre laurdagskvelden tok ho ein pause i Ølen der ho låg over til søndag kveld. Slik gjekk dagane og vekene i 24 år.

Om bord på «Sunnhordland» var distriktet sin einaste restaurant som serverte alkohol, og mange reisande hadde ikkje andre mål med reisa enn å få seg ein øl eller to. Salongane var store og lyse, og i restauranten var det kvite nystrokne dukar, porselen og bestikk med selskapet sitt flagg. Den nye tid var komen med fellesklasse og det vart ikkje lenger gjort forskjell på folk. Om bord fekk Sunnhordlendingar flest ein smak av luksus som tidlegare var reservert for dei få.

Frå 1960 hadde hydrofoilane gjort innhogg i passasjergrunnlaget Leirvik-Bergen, men desse måtte ha spesialbygde kaiar, tok ikkje last, gjekk ikkje innom andre stoppestader, låg i ro om natta og stod på land om vinteren. Men då westamarane avløyste hydrofoilane tidleg på 1970-talet stilte dette seg annleis. Den nye generasjonen snøggbåtar kunne halde ruta heile året og gå innom alle rutebåtkaiar. Lasta kunne lasterutene ta seg av. Sunnhordland snøgggrute song også på siste verset. Samferdsledepartementet pressa på for å leggje ned ruta og «Sunnhordland» stod no framfor sin 24-års klassing.

Klokka 15:00 den 20. juni 1973 la «Sunnhordland» ut på siste reisa frå Bergen. I Ølen tok skulekorpset imot skipet, og presis etter ruta kl. 20:30 ringjer «Sunnhordland» med klokka og fløyter tre gonger for atterover. I Etne er kaien full av folk i sumarkvelden som vil sjå skipet gli forbi for siste gong. Tidleg neste morgon kjem «Sunnhordland» til Bergen der dei siste passasjerande går på land før skipet set kursen mot Askøy og eit usikkert tilvære i opplag i Florvåg. Same morgon, den 21. juni 1973, la den nye westamaranen «Tedno» ut på sin første tur frå Bergen til Sunnhordland.

Den 6. mai 1974 vart «Sunnhordland» seld til Bengt Fagerlund frå Finland. Kl. 09:10 neste morgon gjekk skipet frå Florvåg til proviantering og båtmanøver ved Skoltegrunnskaaien i Bergen. Klokka 18:45 same ettermiddag passerte skipet Leirvik på veg til Finland. No starta 42 år langt tilvære som kvit malt turistskip på dei finske sjøane, første under namnet M/S «Kristina Brahe» og frå 2010 M/S «Brahe». Det vart turar på sjøande, seinare også gjennom kanalen til Vyborg og St. Petersburg i Russland og til Tallin i Estland.

For å stette krava til passasjerkomfort vart mange av dei originale lugarane bygd om med eigne bad og wc. Etter denne endringa fekk skipet 64 lugarar med plass til 164 senger. Passasjertalet vart sett til 400.

Kring 1984 vart den eine maskina bytta ut. Det gamle natruteskipet M/S «Stavanger» (ex. USS «PCE-829») var kome til Finland for å hoggast opp, og den eine maskina vart flytta over i «Kristina Brahe».

I 1985 vart «Kristina Brahe» igjen noko ombygd ved at det tidlegare opne bil- og lastedekket akter vart bygd att med lugarar og soldekket over noko utvida akterover. I 1989 vart det gamle maskinene tekne ut og erstatta med to nye Caterpillar-maskiner på til saman 1275 hk, begge

plasserte i aktre maskinrom. Ho fekk samstundes nye propellar og ror. På eit tidpunkt vart aktre del av dekkshuset på båtdekket noko utvida for å gje plass til fleire lugarar.

I 2015 vart skipet til overs også i Finland. Skipet vart for stort og tungdrive i høve nyare farty og ein planlagt ny marknad for turane mellom synte seg ikkje å bli noko av. Freistnad på turistrute mellom Danmark og Tyskland og eit tilvære som hotellskip i Hochdonn slo feil og skipet vart ei tid liggjande i opplag i Flensburg før det gjekk attende til Finland for å setjast inn i eit turistopplegg som det til sist ikkje vart noko av.

Hyppige eigarskifte og stadig nye planar plar vere eit sikkert teikn på at ferda nærmar seg slutten for eit skip. Dette vart lagd merke til i Sunnhordland, der mange enno hadde sterke minne om skipet og hadde følgt med på kva som skjedde. Interessentar frå Sunnhordland tok på nyåret 2015 kontakt med eigar og innleia forhandlingar med tanke på å hente skipet heim.

I august 2016 gjekk skipet til verkstad i Tallin der tilstanden vart kartlagd. 42 år i ferskvatn har gjort lite skade på skroget og handelen kom i stand. «Brahe» vart no overteke av selskapet HSD Sunnhordland AS i Leirvik. Dette er ikkje det gamle HSD, som forsvann som eige selskap i 2006, men eitt nytt selskap skipa av interesser i Sunnhordland åleine for å hente skipet heim til Noreg. I Tallin vart skipet dokksett og overhaldt før heimturen. I første omgang vart lugarane på bil- og lastedekket akter demonterte og skipet malt opp i fargane det hadde frå 1949 til 1974. Namnet er skifta attende til M/S «Sunnhordland». Det skal no utarbeidast ein teknisk-historisk dokumentasjon før andre delar av skipet vert restaurert.

Historisk vurdering/ representativitet

Som passasjerskip representerte dei ombygde ubåtjagarane frå 1943 ei vidareføring av den utviklinga som M/S «Fjorddrott» gav oss eit glimt av like før andre verdskrigen starta. Skipa visualiserte den nye tida gjennom å innføre både fellesklasse og ro-ro lastehandtering. Dei ombygde ubåtjagarane vart også typedannande ved at nybygg til slike ruter vart bygde etter same leisten heilt fram mot 1970, særskild i nord og vest.

Døme på nye skip bygde etter mønster frå dei ombygde ubåtjagarane:

Levert	Namn	Reiarlag	I drift	Status i dag
1953	Tonjer	Haugesund Dampskipsselskap	1953-1969	Havari Italia 1999
1957	Halsenøy	Hardanger Sunnhordlandske DS	1957-1981	I drift i Danmark
1959	Hardangerfjord	Hardanger Sunnhordlandske DS / FSF (1982)	1959-1989	Hotell i Istanbul
1962	Kommandøren	Fylkesbaatane i Sogn og Fjordane	1962-1989	I drift, St. Vincent
1962	Tanahorn	Finnmark Fylkesrederi og Ruteselskap	1962-1983	Turskip, Svalbard
1963	Hadsel	Vesteraalens Dampskipsselskap	1963-1979	Danmark?
1963	Nordfjord I	Fylkesbaatane i Sogn og Fjordane	1963-1991	St. Vincent?
1971	Bjarkøy	Troms Fylkes dampskipsselskap	1971-1991	Amsterdam?

Arrangementet er også lett atkjennande på ein del mindre lokalruteskip som t.d. M/S «Hennøy» (1957), M/S «Tansøy» (1959), M/S «Sørøy» (1967) og M/S «Bodin» (1970).

I sine rutedistrikt på Sør- og Vestlandet fylte desse skipa epoken mellom dampskipa og westamaranane. Då dei gjekk ut av rutene, dei fleste i løpet av 1970-talet, skuldast det ikkje primært alder og slitasje, men at utviklinga hadde gått vidare i ei retning som stilte krav desse skipa ikkje kunne støtte. Fleire av skipa vart då selde utanlands, der dei forsette som passasjerfarty i ulike delar av verda.

Sjølv om tida som ubåtjagar under andre verdskrigen ikkje beinvegs er del av norsk sjøfarts- eller marinehistorie, så er dette likefullt ei viktig historie. Det var slike båtar som eskorterte

norske handelsskip i konvoiar forbi Afrika og i Middelhavet. Som del av norsk historie representerte dei etterkrigstid og gjenoppbygging av landet.

I verneflåten er det frå før berre eitt skip bygd etter krigen med samanliknbar storeik og funksjon, M/S «Skogøy» frå 1953. Men dette skipet representerer ei vidareføring av den konvensjonelle stormdekkaren som vart utvikla i tida kring 1880, representert ved D/S «Stord» (1913) og D/S «Kysten» (1909). «Sunnhordland» er i dag einaste tilgjengelige representant for dei fartya som teknisk og arrangementsmessig representerte nok heilt nytt i høve desse skipa. Saman representerer «Sunnhordland» og «Skogøy» dei to sentrale typane av større langruteskip i perioden frå andre verdskrigen og fram til snøggbåtane overtok på 1970-talet.

Autentisitet

Vurderinga av autentisiteten vil her ta utgangspunkt i situasjonen ved siste tur i rute for HSD i 1973. Som det går fram av skildringa over er det gjort ein del endringar med innreiing, overbygg og maskineri. I hovudsak er salongar, trapperom og korridorar som i 1973, medan ein del av lugarane er endra. Overbygget er noko utvida ved at det opne dekket akter er bygd inn med lugarar og at akter del av casinga på båtdekket er utvida av same grunn. Etter at maskinane vart skifta i 1989 vart begge dei nye maskinen sette i akter maskinrom. Fremre maskinrom inneheld no berre lysmaskin og anna teknisk. Ytre endringar har meir preg av tilføyingar til originale konstruksjonar og har i liten grad erstatta desse.

Av dei sju ombygde ubåtjagarane eksisterer i dag berre «Sunnhordland» og «Sognefjord». «Sognefjord» heiter i dag «Orient Explorer» og er lyst for sal etter å ha vore lagt opp ved Borneo i fleire år. «Sognefjord» framstår som meir intakt og har sine originale maskiner frå 1943, men mange år i tropisk farvatn gjev liten grunn til optimisme når det gjeld tilstanden på skroget. Heimføring vil også medføre store kostande. I Sogn og Fjordane synest det heller ikkje å vere noko konkret initiativ for å overta eller ta vare på skipet. Av dei sju ubåtjagaren som revolusjonerte ruteskipsflåten etter krigen er «Sunnhordland» difor truleg det einaste realistiske verneprosjektet.

Tekniske tilstand

Den tekniske tilstanden synes vere bra. Målingane som vart utført i Tallin syner overraskande gode resultat som truleg kjem av at skipet hovudsakleg har gått i ferskvatn dei siste 42 åra. Også maskinteknisk er skipet bra. Skipet er innført i norsk egister (NOR) og fått tilbake norske sertifikat.

Perioden som leggjast til grunn for vernearbeidet

Intensjonane til HSD Sunnhordland A/S er å hente fartyet heim og restaurerer det med utgangspunkt i tida hjå HSD. Prosjektet føreset difor i utgangspunktet at skipet skal framstå som då det vart seld i 1974. Det skjer alltid noko med eit skip som er i drift, slik at mange større og mindre endringar må ha funne stad i perioden 1949-1974, og det vil difor vere mest hensiktsmessig å leggjaste siste dag i rute til grunn for arbeidet.

«Sunnhordland» er eit relativt stort skip og det må leggjaste vekt på at endringane i retning situasjonen i 1974 vert grundig planlagde og førebudde. Første oppgåve vil vere å dokumentere skipet slik det er no. Dernest må det utarbeidast ein teknisk-historisk dokumentasjonsrapport som i detalj tek føre seg skipet si tekniske historie. På grunnlag av denne kan det så utarbeidast ein restaureringsplan for stegvis å gå i retning situasjonen i 1973. Før noko kjem til utføring må eigar samrå seg med Riksantikvaren om tiltaka.

Organisasjon

M/S «Sunnhordland» er eigd av selskapet HSD Sunnhordland A/S. Selskapet har sjølv finansiert overtaling og naudsynt arbeid på skipet utan offentlege tilskot. Interessene bak selskapet tok tidleg kontakt med Riksantikvaren for å setje seg inn i antikvariske krav og vilkår for verna farty.

HSD Sunnhordland har oppretta kontakt med Sunnhordland Museum og Stord Hamnebygg som kvar på sin måte vil samarbeide med eigar om dette verneprosjektet. Eigar har også knytt til seg folk med maritim kunnskap og naudsynte sertifikat, samt veteranar frå HSD-tida. Organisasjonen har så langt synt seg å ha ressursar som står i eit rimeleg forhold til oppgåvene.

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 heimhamn

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: Sjøfartsdirektoratet, Postboks 2222, 5509 HAUGESUND/ Hordaland
fylkeskommune - Kultur- og idrettsavdelinga, Postboks 7900, 5020 BERGEN