



SAKSHANDSAMAR
Erik Småland

VÅR REF.
15/02138-5

ARK. F - Fartøy
LLXQ - Hardangerfjord

DYKKAR REF.

INNVALSTELEFON

+47 98202739

DYKKAR DATO

VÅR DATO
03.11.2016

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

Johan Brigtsen
Omvikdalsvegen 223
5464 DIMMELSVIK

LLXQ - M/F Hardangerfjord - om søknad om status som verna skip

Vi syner til Dykkar søknad av 31.10.2015 om status som verna skip for M/F «Hardangerfjord».

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/F «Hardangerfjord» 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 følge antikvariske retningsliner 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 retningslinene vert sett til fire veker etter at dette brevet er motteke.

Riksantikvaren si vurdering av fartøyet

Historisk vurdering

M/F «Hardangerfjord» vart levert frå Bergens mekaniske Verkstad (BMV) avdeling Laksevåg til Hardanger Sunnhordlandske Dampskipeselskap (HSD) i 1953 som verftets byggenummer 404. Dette var i følge Bård Kolltveit første større bilferje som vart bygd med casing og trappehuset plassert ute på babird side i staden for lags senterlina. Som ny var ferja utstyrt med ein åttesylindra to-takts Normo-maskin type EV DM på 400 hk, også frå BMV.

Visuelt og arrangementsmessig var «Hardangerfjord» ei vidareutvikling av konseptet med «Folgefonn». Men samanlikna med «Folgefonn» og andre større norske ferjer i samtida representerte «Hardangerfjord» eit viktig teknisk framsteg. Maskincasinga og trappehuset, som på alle tidlegare større ferjer hadde stått langs senterlina og delt bildekket i to «tunnellar» under overbygget, var her flytta ut på babord side av dekket. Dette merdverka til at bilkapasiteten på 30 bilar vart nær 40 % større enn «Folgefonn» sine 20, sjølv om «Hardangerfjord» sitt skrog berre var ei god billeng lengre. Ferja vart også langt betre egna for større lastebilar og bussar enn forgjengaren. I tillegg til denne endringa av arrangementet var også «Hardangerfjord» sin

byggjemåte meir moderne. Platene i skroget var sveiste i støt og nater, og berre klinka på spant. Konstruksjonen i overbygg og rekkjer var no utan treverk og heilt kvitmala.

Alle større norske bilferjer med overbygningsdekk før «Hardangerfjord» vart bygde med midtcasing, også etter krigen. Sidecasinga som vart introdusert med «Hardangerfjord» synes seg så vellukka at det straks slo gjennom på alle overbygde ferjer som vart bygde i tida etter¹.

Ferja gjekk prøvetur 15. juni 1953, men eit teknisk uhell førde til at ho ikkje kom i fart i Hardanger før den 21. juni. «Hardangerfjord» vart der sett inn i HSD si hovudferjerute mellom Kvannadal-Utne-Kinsarvik, og «Folgefonn» vart overført til den mindre trafikkerte ruta Ulvik-Brimnes. «Hardangerfjord» gjekk i denne ruta fram til 1961. Seinare på 1960-talet finn vi ferja i sambandet Hatvik-Fusa og på 1970-talet i sambandet Gjermundshamn -Varaldsøy-Løfallstrand og den siste tida før ho vart lagt opp som reserveferje sambandet Utåker-Skånevik.

Då HSD fekk levert nytt langruteskip for den viktige ruta Bergen-Odda i 1959, måtte ferja «Hardangerfjord» gje frå seg namnet. Ho fekk då overta namnet «Vøringen» frå D/S «Vøringen», alias gamle «Vikingen», som då for andre gong måtte byte namn, no til «Tyssedal». I 1969 var den originale Normo-maskina utsliten og vart bytt ut mot ein Wichmann 5ACAT, byggenummer 5263, på 750 hk.

I 1983, etter 30 år i HSD si teneste, vart ferja lagt opp og måtte byte namn for andre gong, no til M/F «Vøringen I», då namnet skulle nyttast på den nye westamaranen «Vøringen» som vart levert same år. I august 1983 vart ho seld til Birger Larsen i Bergen og alt i november vidare til Elcon Finans A/S. Under namnet «Bergshorn» dukka ho i åra etter opp som avløyser i HSD sine mindre trafikkerte samband.

For å gjere ferja brukbar som erstatningsferje vart overbygningsdekket heva om lag 1 meter for å auke gjennomkøyringshøgda frå 3,15 til 4,3 meter. I 1984 vart ho seld til Bisi AS. I 1991 kjøpte A/S Mini Cruise henne og endra namnet til «Bergsjø». I 1994 vart ho seld til ukjend eigar i Danmark og lagt opp i Tuborg hamn. Under ein storm vart ho pårend av eit supplyskip og fekk skade i overbygget på styrbord bruvengje. I 1998 vart ho slept til opphoggingsverft og lenge trudde ein at ho no vart borte.

I 2009 dukka ferja overraskande opp att etter at Johan Brigtsen frå Kvinnherad hadde funne henne hjå opphoggingsverftet. Brigtsen fekk maskina og det tekniske i funksjon att og tok ferja heim til Noreg for restaurering for eiga maskin.

Tekniske tilstand

Etter heimføring har Brigtsen overhaldt det maskintekniske, skaffa reservedelar, reparert skaden på styrbord bruvengje og rustpikka og malt opp overbygget. I september 2016 var ferja på slipp i Dåfjorden, der skroget vart reingjort, oppmalt og forsynt med zink for å kunne ligge i 5 år før ny slipping. Ferja har ikkje sertifikat, men er teknisk operativ og kan gå for eiga maskin.

I samband med slippsetjinga i september 2016 vart skroget tilstandsvurdert ved hjelp av ultralyd. Tilstanden synte seg å vere lagt betre enn ein kunne vente etter så mange år utan slippsetjing og ettersyn. Av 92 målte punkt er berre 8 punkt mellom 3 og 5 mm. Alle desse er målte i pittings.

¹ Kolltevit. B. (1980) *Over fjord og fjell. HSD 100 år*. Side 270.

Synfaring av fartyet den 29.04.2016 i Dåfjorden gjev grunn til å tru at hovudproblemet for sikring av fartyet er fuktinntrenging ovanfrå, der rengvatn trengjer ned i innreiinga via utette røyr- og ventilasjonsgjennomføringar i dekk og overbygningstak. Hovuddekket med dekksp plank av tre må også sikrast betre mot vatn. Det er i første rekkje vatn ovanfrå som no utgjer det største problemet for sikring av ferja. Innreiinga under dekk vil gå tapt om kort tid dersom ikkje dette vert utbeta.

All dekksp plank på det opne båtdekket/soldekket må skiftast medan planken inne under overbygninga ser bra ut. Dekksp planken på hovuddekket ser også overraskande bra ut, men det er også synleg at dette dekket treng vedlikehald og lokale reparasjonar. Innvendes inspeksjon av tilgjengelege delar av skroget i maskinrom og tørrtank under innreiinga akter/ akseltunnell gjev godt inntrykk av tilstanden på spant og plater. Fremst i salongen er det fjerna noko garnering, og i området mot frontskottet er det tydeleg at lekkasjar gjennom dekk kan ha medført skade på konstruksjonen.

Autentisitet

Synfaring og kjelder tyder på at ferja har vore svært lite endra frå ho var bygd i 1953. Innreiing og utstyr er om lag som det medan ho var i HSD si eige. Maskinrommet er som det vart i samband med motorskifte i 1969. Den største endringa er at overbygningsdekket vart heva for å auke gjennomkøyringshøgda etter at ho vart seld frå HSD i 1983. Dette må seiast å vere ei stor endring, men inngrepet har berre medført eit omfar med nytt stål mellom det originale konstruksjonane i ein del av skipet som er utan innreiing. Då alle originale delar er bevarte kan inngrepet i prinsippet lett reverserast.

Perioden som leggjast til grunn for vernarbeidet

«Hardangerfjord» framstår i dag slik ho vart etter at båtdekket vart heva om lag ein meter ei tid etter eigarskifte i 1983. Av søknaden går det fram at ein med tida ynskjer å reversere denne endringa og leggje tida i HSD si eige til grunn for vernarbeidet. Då noverande maskin vart installert i 1969 utgjer dette ei bakre tidsgrense. Riksantikvaren sit no ikkje inne med opplysningar som tyder på at det vart gjort andre vesentlege endringar fram til ferja vart seld i 1983. Perioden 1969 til 1983 ser difor no ut til å kunne leggjast til grunn for vernarbeidet.

Riksantikvaren strekar likevel under at arbeidet må avgrensast til sikring og istandsetjing inn til det kan leggjast fram ein teknisk-historisk dokumentasjonsrapport som syner fartyet sin tekniske historie. Denne vil så danne utgangspunkt for ein restaureringsplan som eventuelt kan omfatte senking av båtdekket til original høgde. Riksantikvaren gjer også merksam på at ferja i tida 1969-1983 bar namnet «Vøringen» etter ei namneendring i 1959.

Organisasjon

Sjølv om organiseringa kring prosjektet enno må kunne karakteriserast som rudimentær har det vore gjennomført eit betydeleg stykke arbeid. Det er ein styrke for prosjektet at eigar har fartstid som maskinist på ei lang rekkje av HSD sine ferjer, m.a. også «Hardangerfjord», men prosjektet synast likevel å vere heilt i ytterkant når det gjeld tilhøvet mellom behov og kapasitet. Riksantikvaren er difor glad for å høyre at det no vert danna ein organisasjon kring fartyet slik at arbeidet kan kome inn i fastare former, og at det no skal utarbeidast naudsynte planar for langsiktig restaurering og vern av ferja.

Riksantikvaren vil rå til at arbeidet dei næraste åra vert konsentrert kring sikring av ferja under opplag og istandsetjing av overbygg, innreiing og tekniske system.

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.

Avgjerla 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 oppretthalde.

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 retningslinjer i fartyvernet

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