



SAKSBEHANDLER  
Tor Kristian Torsvik

INNVALGSTELEFON

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

VÅR REF.  
12/02460-4

DERES REF.

DERES DATO

ARK. F - Fartøy  
Svanå

VÅR DATO  
03.11.2016

Svein Myklebust  
Wee  
5590 ETNE

## **RH135 - Svanå - vedrørende søknad om status som vernet skip**

Vi viser til Deres søknad av 05.10.2012 om status som vernet skip for M/S «Svanå», befaringsattest utstedt 14.09.2016 og ettersendt informasjon i e-post av 21.09.2016. Vi beklager den svært lange behandlingstiden.

### **Konklusjon**

På bakgrunn av en samlet vurdering av fartøyets historie, alder/epoke, autentisitet, geografiske tilhørighet og historisk betydning, vurderer Riksantikvaren at M/S «Svanå» oppfyller kriteriene som ligger til grunn for en status som vernet skip.

Fartøyet kan derfor tildeles status som vernet skip dersom eier forplikter seg til å følge antikvariske retningslinjer ved restaurering og vedlikehold av fartøyet. Dette skjer ved at eier signerer og returnerer vedlagte avtale, og får vedtak om tildeling av status som vernet skip i retur. Riksantikvaren forbeholder seg retten til å tinglyse denne i Skipsregisteret.

**Frist for aksept av retningslinjene settes til fire uker etter at dette brevet er mottatt.**

### **Riksantikvarens vurdering av fartøyet**

#### *Historisk betydning*

«Svanå» ble bygd ved Moens Trebåtbyggeri i Risør i 1918 for Frank Olsen i Fredrikstad. Dagens eier antar at fartøyet var benyttet i spritsmugling fra Danmark til Norge de første årene. Det er ikke gitt andre opplysninger om fartøyets drift eller aktivitet i årene frem til det i 1923 ble solgt til Syre på Karmøy. Eiere her var brødrene Kaspar og Peder Syre. «Svanå» ble i brødrene Syres eie brukt i ulike typer fiske som storseifiske, sildefiske og makrelldriving.

I 1949 ble fartøyet solgt videre til Knut Skår med hjemmehavn på Talgje i Boknafjorden. Knut Skår brukte i hovedsak «Svanå» til fiske og hadde den i drift fram til i 2001. Som eneste mannskap hadde Knut Skår sin hustru Hjørdis Skår. Det sies at Knut og Hjørdis Skår tilbrakte mesteparten av sin tid ombord og brukte også skøyta til oppdrag som transport av folk og

gjenstander. Siden 1949 har fartøyet hatt sitt virke i området rundt Boknafjorden og i norddelen av Rogaland fylke. Dagens eier av fartøyet er nevø av Knut og Hjørdis Skår og overtok fartøyet i 2001.

«Svanå» representerer en fartøytype som før var tallrik, men som det i dag er få igjen av. I størrelse og utforming representerer «Svanå» en type fartøy som var veldig utbredt på Sør- og Vestlandet. De var typisk bygd for kyst- og fjordfiske, men ble også brukt i sentrale funksjoner for livet ellers i bygdene. Eksempelvis arrangementer som brylluper, begravelser eller festligheter og transport av stykkgoods eller husdyr. Med kontinuerlig drift fra 1918 til 2001 har «Svanå» langt oversteget det som er å betrakte som forventet levealder for et trefartøy.

#### *Tekniske tilstand og autentisitet*

«Svanå» fremstår som i dårlig tilstand med store behov for utbedringer. Samtlige deler av fartøyet konstruksjon er angrepet av råte og har omfattende behov for utskiftning. Fartøyet bærer preg av flere års mangelfullt vedlikehold og har behov for umiddelbare tiltak for å sikre kildemateriale.

Tatt i betraktning at fartøyet har drevet med kontinuerlig fiske i perioden 1923-2001 fremstår det å ha vært gjenstand for mindre forandringer, sett i forhold til hva som er vanlig. Den største og mest i øyenfallende forandringen fartøyet har gjennomgått er modernisering og utvidelse av lugaren forut, og installering av toalettrom. Endringene skal ha funnet sted på 1980-tallet, men dette er ikke bekreftet. Bakgrunnen for forandringen skal ha vært at Knut Skår og Hjørdis Skår ønsket å gjøre livet om bord noe mer komfortabelt.

Trass i at de fremdeles brukte fartøyet i fiske valgte de å sette av noe av den fremste delen av lasterommet til toalettrom. Toalettrommet fikk tilgang forover via dør i skott mot lugar. Som tak over toalettrommet ble fremre del av romluke omgjort til en liten ruff, belagt med glassfiberarmert polyester. På denne måten fikk Knut Skår og Hjørdis Skår noe bedre takhøyde på toalettrommet. I samme periode som toalettrommet ble anlagt, ble innredningen i lugar modernisert. Moderniseringen innebar at tidligere innredning ble tatt ut og erstattet med ny. Ny innredning besto, i tillegg til toalettrommet, av bysseområde, to kjøplasser og spiseplass/oppholdsområde med sittegruppe og bord. Det nye interiøret skiller seg tydelig fra resten av fartøyet i byggeteknikk og materialer.

I siste driftsperiode fikk de også forhøyet akterdel av skanseledning med aluminium og montert utendørs styreposisjon ved rekka, omtrent midtskips i styrbord side av fartøyet. Årstall for dette er ukjent.

Etter at dagens eier overtok er rekke av aluminium på frambakk, samt mast og lastebom og mesanmast tatt vekk.

#### *Perioden som legges til grunn for vernearbeidet*

Det er riksantikvarens vurdering at det er fartøyet sine siste periode i drift, i Knut Skårs eie, som skal legges til grunn for vernearbeidet. Tilføyelser og forandringer etter den tid bør tilstrebes

tilbakeført. Gjennom et langt liv har fartøyet vært gjenstand for jevnlig runder med reparasjoner og vedlikehold. For «Svanå» må det snarest utarbeides en teknisk-historisk dokumentasjonsrapport for å få datert og dokumentert ulike deler, tekniske installasjoner og materialer i fartøyet. Det er også avgjørende for fartøyets framtid at det lages en verneplan.

#### *Organisasjon*

Dagens eier av «Svanå» har erkjent at det som eiere av fartøyet er vanskelig å opprettholde et forsvarlig nivå av utbedringsarbeider og vedlikehold. Derfor har eier som uttalt intensjon å danne en forening som skal eie og drifte fartøyet, og ha vern av det som formål.

Tanken er at dannelsen av en forening i tillegg til økte ressurser til vedlikehold, også vil bedre grunnlaget for bruk og formidling av fartøyet.

Riksantikvaren ser som positivt at det dannes en organisasjon eller forening som kan bidra til å øke tilgjengelige ressurser til ivaretagelse, vern og bruk av fartøyet.

#### *Riksantikvarens vurdering*

«Svanå» fremstår dessverre som i dårlig teknisk stand, og eieren har et stort ansvar med å sikre fartøyet mot ytterligere forfall og tap av viktig kildemateriale. Når Riksantikvaren innvilger en søknad om status som vernet skip til «Svanå», er det fordi fartøyet utgjør en sjelden representant for en type fartøy som tidligere var svært tallrik. I tillegg har fartøyet gjennomgått svært få forandringer i løpet av en driftsperiode på mer enn 80 år.

Som tidligere nevnt er det avgjørende at det snarest utarbeides en teknisk-historisk dokumentasjonsrapport for fartøyet, slik at ulike deler, tekniske installasjoner, materialer og endringer i fartøyet blir dokumentert og datert. Denne dokumentasjonen vil være avgjørende ved en eventuell fremtidig restaurering.

### **Betingelser for status som vernet skip**

#### *Vurderinger omkring vern av fartøy.*

Riksantikvaren vurderer tildeling av status som vernet skip fundert på en sammenstilling av følgende forhold. Fartøyets eller fartøytypens historiske betydning, alder, byggeteknikk, fartøyets autensitet, bruk, geografisk tilhørighet, teknisk tilstand, gjenværende antall av fartøytypen, eierforhold, prosjektets realisme, organisering og gjennomføringsevne.

#### *Antikvariske retningslinjer*

Eier må forplikte seg til å følge antikvariske retningslinjer både når det gjelder vedlikehold/konservering og i forbindelse med eventuelle istandsettingsarbeider. Fartøyets drift og vedlikehold skal ha som overordnet mål å sikre fartøyet som et varig kulturminne. Konserveringstiltak, vedlikehold og istandsettingsarbeider skal skje etter prinsipper som klart ivaretar fartøyets historiske kvaliteter slik det fremstod i en nærmere dokumentert epoke. Vi viser for øvrig til vedlagte informasjon om antikvariske retningslinjer i fartøyvernet.

### *Verneplan*

Tildelt status som «vernet skip» opprettholdes når de historiske verdiene som ligger til grunn for denne statusen blir ivaretatt. Dette får konsekvenser i form av antikvariske krav til fartøyets utstyrsutrusning, eksteriør, interiør, materialvalg, håndverksmessige løsninger osv. Eier *skal* derfor utarbeide en verneplan for fartøyet. En slik plan skal inneholde et forslag om hvilken periode/år i fartøyets historie som danner utgangspunkt for vernearbeidet. Det må ikke utføres fysiske endringer, hverken i interiør eller eksteriør, før en slik verneplan er godkjent av Riksantikvaren.

### *Prosjektets realisme*

I tillegg til punktene over har Riksantikvaren vurdert prosjekts realisme sett i forhold til økonomi, organisering og gjennomføringsevne.

### **Tildeling av status**

Når Riksantikvaren mottar signert versjon av vedlagte akseptskjema vil den formelle tildelingen av status som vernet skip bli sendt til eier i vedtaks form.

Avgjørelsen om tildeling av status er truffet under utøving av offentlig myndighet og gjelder rettigheter og plikter til en eller flere bestemte personer. Den er derfor å anse som et enkeltvedtak, jf. forvaltningsloven § 2 første ledd bokstav b), jf. bokstav a). Sjøfartsdirektoratet og den aktuelle fylkeskommunen vil få kopi av tildelingsbrevet.

Fartøy med status som vernet skip er berettiget til å søke tilskudd fra Statsbudsjettet kapittel 1429 post 74 fartøyvern. Mer informasjon om søknadsfrist og krav til søknad finnes på Riksantikvarens hjemmeside, [www.ra.no](http://www.ra.no).

### **Skifte av eier eller hjemmehavn**

Dersom fartøyet skifter eier eller hjemmehavn skal det sendes melding til Riksantikvaren om dette. Eventuell ny eier må signere et nytt akseptskjema dersom statusen ønskes opprettholdt.

Vi ser fram til videre samarbeid, og dere er velkommen til å ta kontakt hvis det er spørsmål eller uklarheter.

Vennlig hilsen

Mari Søbstad Amundsen(e.f.)  
seksjonssjef

Tor Kristian Torsvik  
rådgiver

**Brevet er elektronisk godkjent**

Vedlegg:

Aksept av vilkår for status som vernet skip

Fartøyvern - guide for verft og båtbyggerier - antikvariske prinsipp i fartøyvernet

Kopi til: Hordaland fylkeskommune, Postboks 7900, 5020 Bergen