



SAKSBEHANDLER
Erik Småland

VÅR REF. 13/02242-7 ✓

ARK. F - Fartøy
Rogaland

DERES REF.

INNVÅLGSTELEFON

+47 98202739

DERES DATO

VÅR DATO
20.01.2014

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

KOPI

Stiftelsen Veteranskibet Rogaland
Postboks 37
4001 STAVANGER

EKSPEDERT

PSS

**M/S ROGALAND - LESB
VEDTAK OM FREDNING MED HJEMMEL I LOV OM KULTURMINNER AV 9. JUNI 1987
NR. 50 § 14A JF. FORVALTNINGSLOVEN KAP. IV**

Vi viser til forslag til fredning av M/S «Rogaland» datert 19.12.2013 som har vært på høring hos involverte parter og instanser.

Miljøverndepartementet sin avgjørelsesrett til å frede båter er delegert til Riksantikvaren i forskrift av 9. februar 1979 om faglig ansvarsfordeling mv. etter kulturminneloven, § 12 nr. 1.

Riksantikvaren fatter følgende vedtak:

VEDTAK:

I medhold av lov av 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner § 14a freder Riksantikvaren M/S «Rogaland» - LESB.

Omfanget av fredningen

Forslag om fredning etter kulturminneloven § 14a omfatter hele fartøyet med fast inventar, herunder kunstnerisk utsmykking og fastmontert utstyr og møblement, samt større løst inventar i form av livbåter, spesialverktøy, møbler og gjenstander, spesifisert gjennom beskrivelser og foto i vedlagte fredningsdokumentasjon.

Formålet med fredningen

Formålet med fredningen er å ta vare på det siste av de mange kystruteskipene som trafikkerte strekningen Oslo-Bergen. M/S «Rogaland» har fra 1929 til 1964 tjenestegjort i en rekke av rutene som inngikk i denne forbindelsen.

Formålet med fredningen er også å ta vare på sporene etter skipets 35 år i kystrutefart, reflektert gjennom de endringsprosesser båten har gjennomgått som konsekvens av ulike tiders skiftende krav og forutsetninger. Skipets krigshistorie knyttet til den store eksplosjonsulykken i Bergen 20. april 1944 er også en del av fredningsgrunnlaget.

Slik «Rogaland» fremstod i 1964 dokumenterer skipet de skiftende tekniske og praktiske krav til fartøyene i denne ruten helt fra mellomkrigstiden og frem til 1964, bare få år før ruten ble nedlagt.

Fredningsbestemmelser

Fredningsbestemmelsene er utformet i samsvar med fredningens formål og gjelder i tillegg til kulturminnelovens bestemmelser om vedtaksfredete båter.

1. *Det er ikke tillatt å endre skipets eksteriør, konstruksjon, generalarrangement, faste inventar og andre gjenstander som er omfattet av fredningen.*
2. *Utskifting av materialer, forandring av overflater eller annet arbeid utover vanlig vedlikehold er ikke tillatt.*
3. *Alt vedlikehold og all istandsetting skal skje i samsvar med formålet med fredningen som innebærer utførelse i tradisjonelle materialer og etter metoder i tråd med skipets egenart, tradisjoner og den tidsepoke skipet skal representere.*
4. *Pålegg fra Sjøfartsdirektoratet, Mattilsynet eller andre offentlige myndigheter som innebærer, fysiske endringer av det fredete objektet, kan ikke gjennomføres uten at tiltaket er godkjent av Riksantikvaren eller den Riksantikvaren bemyndiger.*
5. *Fredningen skal ikke være til hinder for fortsatt drift av skipet.*
6. *Eventuell tilbakeføring til opprinnelig eller tidligere utforming kan tillates i særlige tilfelle under forutsetning av at tiltaket kan gjøres på et sikkert dokumentert grunnlag og etter dispensasjon fra kulturminnemyndighetene.*

Følger av fredningen

1. Lovgrunnlag

Når det gjelder behandlingen av fredede båter, vises det til bestemmelsene i lov om kulturminner §§14a, 15a, 16, 17 og 18, samt fredningsbestemmelsene over.

2. Dispensasjon

Fredningen medfører at det må søkes om tillatelse/ dispensasjon til å sette i gang alle former for tiltak som går ut over vanlig vedlikehold, jf. kulturminneloven § 14a tredje ledd og § 15a. Dette gjelder også eventuelle tiltak som skyldes pålegg fra Sjøfartsdirektoratet, Mattilsynet eller andre offentlige instanser. Riksantikvaren kan i særlige tilfeller gi dispensasjon fra fredningsbestemmelsene for tiltak som ikke medfører vesentlige inngrep i det fredede kulturminnet. Søknad om dispensasjon skal sendes til Riksantikvaren. Dersom det oppstår tvil om hva som kan regnes for vanlig vedlikehold, skal Riksantikvaren kontaktes.

3. Vedlikehold

Det er eier som har ansvar for det vanlige vedlikeholdet av det fredede skipet. Dersom det er planer om forandring av interiør eller eksteriør skal Riksantikvaren varsles på forhånd om alt som ikke kan regnes som vanlig vedlikehold.

4. Anledning til å søke om tilskudd

Eiere av båter som er fredet har anledning til å søke Riksantikvaren om tilskudd til istandsetting. Søknadsfristen for hvert år blir offentliggjort i god tid før fristen. Det skal søkes på eget skjema og alle nødvendige vedlegg skal følge søknaden.

Riksantikvarens myndighet

I henhold til Forskrift av 9. februar 1979 om faglig ansvarsfordeling m.v. etter kulturminneloven, § 12 nr. 1, har Miljøverndepartementet delegert myndighet til Riksantikvaren etter kulturminneloven §§ 14a (fredning), 15a (dispensasjon) og 22 nr. 4 (midlertidig fredning) når det gjelder båter.

På samme måte er Riksantikvaren også gitt myndighet etter forskriftens § 1 nr. 1 dersom kulturminneloven §§ 16-18 kommer til anvendelse i forbindelse med en fredet båt. Kulturminneloven §§ 16-18 omhandler pålegg om utbedring ved skade, vedlikehold og skade ved brann gjelder for fredede båter så langt dette passer.

Bakgrunn for fredningssaken

Riksantikvarens fredning av fartøy skal gjennomføres ved at hver brukskategori blir gjennomgått historisk for å kartlegge de sentrale bruks- og skipstypene inne hver kategori. Ut fra dette velges det ut representative fartøy for fredning. Målet om et representativt vern, og fremgangsmåten for å oppnå dette, er nedfelt i *Nasjonal verneplan for Fartøy 2010 2017* (Riksantikvaren, 2010). I perioden 2010-11 ble det valgt ut fredningsobjekt innen fergeflåten. I perioden 2011-13 skulle passasjerskipsflåten gjennomgås.

Riksantikvaren har kartlagt aktuelle passasjerfartøy i Norge med tanke på fredning av et utvalg fartøy som representerer ulike perioder, bruksmåter og typer. Fredningen av M/S «Rogaland» blir grunnlagt med Kystrutens sentrale historiske rolle i norsk samferdsel og at dette skipet i dag er det eneste bevarte av de mange skipene som gikk i Kystruten. «Rogaland» er også det eneste bevarte passasjerskipet fra hovedrutene langs kysten som er bygget før annen verdenskrig.

Kystrutens aner går helt tilbake til D/S «Oscar» som i 1828 åpnet den første dampskipsruten mellom Christiania og Bergen. Organisert samseiling mellom rederiene som trafikkerte strekningen startet i 1884. Frem til nedleggelsen i 1974, var Kystruten og Hurtigruten de to hovedrutene som dekket hele kysten fra Oslo til Kirkenes. Disse rutene utgjorde en sammenhengende sjøveis forbindelse på nasjonalt nivå, og var selve ryggraden i landets transportstruktur. I lys av sin lange historie og viktige funksjon er Kystruten Oslo-Bergen en sentral del av norsk samferdselshistorie.

Fredningen av M/S "Rogaland" begrunnes med følgende: «Rogaland» er i dag det eneste av de ca. 40 skipene som trafikkerte Kystruten som fortsatt finnes i landet. Skipets konstruksjon, strukturer og store deler av innredningen er intakt fra perioden som aktivt ruteskip. Skipet er svært godt dokumentert gjennom tegninger, foto og arkivmateriale. Med sin lange og dramatiske historie visualiserer M/S «Rogaland» en sentral del av norsk samferdselshistorie og krigshistorie ved at en viktig del av skipets historie er knyttet til eksplosjonsulykken i Bergen 20. april 1944. «Rogaland» tas nå vare på i Stavanger, som er skipets og rederiets hjemby.

Beskrivelse og historikk

Med D/S «Rogaland» fra 1929 ble et nyere og mer moderne arrangement i Kystruten introdusert. «Rogaland» og søsterskipet «Kronprinsesse Märtha» ble begge levert i 1929 og disse ble regnet som to mindre søsterskip av D/S «Sanct Svithun» som ble bygget for Hurtigruten Stavanger/Bergen-Kirkenes i 1927.

"Rogaland" ble levert som dampskip fra Stavanger Støberi & Dok i 1929 til Det Stavangerske Dampskipsselskap (DSD). Linjeføring og arrangement var moderne og typisk for den generasjonen skip som ble bygget for Kystruten og Hurtigruten i mellomkrigstiden.

«Rogaland» og søsterskipet «Kronprinsesse Märtha» var de første som ble bygget for forbindelsen Oslo-Bergen etter første verdenskrig. Sammen med «Sanct Svithun» introduserte de et arrangement som ble toneangivende i Kystruten og Hurtigruten frem til midt på 1960-tallet. Overbygget var nå større og inneholdt alle salongene og noen av lugarene til 1. plass. Disse fikk vinduer som gav god utsikt under reisen, i motsetning til de tradisjonelle små lysventilene nede i skroget. Under dekk i akterskipet, der 1. plass tradisjonelt var lokalisert, var 2. plass innredet. Hele forskipet, der 2. plass tradisjonelt var lokalisert, var nå avsatt til lasterom.

«Rogaland» ble godt mottatt av både presse og kunder langs leden. Skipet introduserte flere nyvinninger når det gjaldt transport av ferskvarer, så som isolerte kjølerom der slakt hang på kroker fra transportskinner oppe under dekk og en kum for levende fisk. Lasterommene var store, og de to rommene i forskipet ble betjent av til sammen fem bommer, to til hvert rom samt en tungløftbom. Akter lasterom hadde to bommer. Dette gav en lasterigg som hadde mer til felles med dem en fant på lasteskipene i utenriksfart enn med de andre kystruteskipene. Det normale på denne tiden var ett lasterom fremme og ett akter hver med en bom.

«Rogaland» satte ny standard for passasjerinnredning. Innredningen på første plass var særlig foreseggjort med skottpaneler av mahogni og bjørk og kaukasisk nøttetre. I lugarene var det innlagt både varmt og kaldt vann, og et termostatstyrt ventilasjonssystem forsynte alle salonger og lugarer med temperert luft.

Den 20. april 1944 lå «Rogaland» ved kai i Bergen, like i nærheten av D/S «Voorbode» som eksploderte med en last sprengstoff. «Rogaland» ble sterkt skadet og sank ved kai. Etter heving ble skipet kondemnert. På grunn av den store tonnasjeoden ble skipet kjøpt tilbake fra forsikringsselskapet og slept til Stavanger for gjenoppbygging. Imidlertid var grunnlaget for Kystruten endret etter åpningen av Sørlandsbanen i 1944. «Rogaland» ble nå bygget opp med dieselmaskin og et lavere overbygg uten det flotte salongdekket, og innrettet mer med tanke på last enn passasjerer. Det viste seg likevel å være behov for passasjerbekvemmeligheter, og i 1958 ble det bygget opp en salong på båtdekket aktenfor skorsteinen. Frem til 1964 ble «Rogaland» benyttet i Kystruten til Oslo og i Nattruten Bergen-Stavanger.

I 1965 ble skipet solgt til Nika AS i Sandefjord, omdøpt «Stauper» og utstyrt som flytende sandblåsingstasjon for oppdrag ved verft i Skandinavia. Nå ble formast med lasterigg og vinsjer fjernet. Aktermasten fikk stå, men mistet bommene. I tillegg ble det foretatt en rekke andre større og mindre endringer.

I 1989 ble skipet kjøpt tilbake til Stavanger for vern, og er i dag eiet av Stiftelsen Veteranskibet Rogaland.

Registreringsforhold:

Navn	Rogaland
Kjenningsignal	LESB
Register	Norsk Ordinært Skipsregister (NOR)
Byggeår	1929
Byggeverft	Stavanger Støberi & Dok
Opprinnelig eier	Det Stavangerske Dampskipsselskap (DSD)
Nåværende eier	Stiftelsen Veteranskibet Rogaland

Riksantikvaren sin vurdering av kulturminnet

Som siste fartøy fra Kystruten Oslo-Bergen og Hurtigruten Sandnes/Stavanger-Oslo har M/S «Rogaland» i utgangspunktet en betydelig verneverdi.

Etter at skipet gikk ut av Kystruten i 1964 og tatt i bruk som sandblåsningsfartøy er det gjort mindre omfattende endringer. Dette har ikke endret skipets hovedarrangement eller konstruksjoner i uopprettelig grad. Teknisk og strukturmessig er skipet i god stand. Skipet er også svært godt dokumentert gjennom foto og ca. 300 tegninger.

«Rogaland» og det fredede hurtigruteskipet «Nordstjernen» (1956) utfyller hverandre teknisk og historisk gjennom å dokumentere ulike tekniske perioder, utenlands- og innenlands kontrahering, førkrigs- og etterkrigstid samt to av de sentrale rederiene i Kystruten og Hurtigruten. Samlet dokumenterer disse skipene begge de nasjonale hovedrutene som bandt landet sammen fra Oslo til Kirkenes.

Som eneste bevarte skip fra den historisk sentrale Kystruten, og som eneste større norske passasjerskip fra før andre verdenskrig, har M/S «Rogaland» svært høy verneverdi.

Saksbehandlingen frem til fredning

Melding om oppstart av fredning ble, i samsvar med forvaltningsloven § 16, sendt til alle parter i brev av 20.08.2013.

Det kom inn to merknader til saken, fra Bergens Sjøfartsmuseum og Stiftelsen Veteranskibet Rogaland.

- Museet hadde ingen innvendinger mot fredningen og delte Riksantikvarens vurderinger av skipets historiske betydning. Museet uttrykte også uro over forholdet mellom økonomi og oppgaver innen fartøyvernet.
- Stiftelsen støttet forslaget til fredning, men ønsket nærmere avklaring av en del forhold knyttet til hvilket tidspunkt som legges til grunn for fredningen og en del detaljer rundt den videre restaureringen av skipet.

Riksantikvaren utformet deretter et forslag til fredning som ble sendt på høring 19.12.2013. Norsk Lysingsblad, Bergens Tidende, og Stavanger Aftenblad kunngjorde at forslaget var lagt ut til offentlig ettersyn hos Riksantikvaren og Rogaland fylkeskommune. Høringsfristen ble satt til 3 uker.

Etter at forslaget til fredning ble sendt på høring har det kommet inn følgende uttalelse:

Bergens Sjøfartsmuseum (06.09.2013)

Vi viser til mottatt brev med fredningsforslag.

Som det fremgår av vårt svar av 6.9. 2013 på fredningsvarselet, har Stiftelsen Bergens Sjøfartsmuseum ikke innvendinger mot at MS Rogaland blir fredet. Fartøyet som er bygget i 1929, har vært en viktig bidragsyter til vestnorsk kommunikasjons historie, så vel som til lokal krigshistorie. Rogaland var et av fartøyene i hjemmeflåten som bandt landet sammen og fartøyet ble skadet på Vågen under Den andre verdenskrig.

Vi vil imidlertid på nytt understreke at vi ser på forslaget til fredning av fartøyet som ambisiøst. MS Rogaland er et ressurskrevende, verneverdig fartøy. Det økonomiske ansvar det offentlige påtar seg ved å frede et fartøy på 902 brt, er omfattende. Siktet målet med en fredning må være å skape et grunnlag for bevaring av fartøyet for fremtiden. Et kulturminne som et flytende skip er ressurskrevende både å restaurere og drifte. Det bør derfor være en forutsetning for fredningen at det følger tilstrekkelig nye offentlige midler med til vedlikehold av fartøyet. I motsatt fall vil et så vidt stort fartøy kunne forfalle raskt.

Riksantikvarens merknad

Riksantikvaren deler museet sitt syn på «Rogaland» sin historiske rolle.

Frivillige i Stavanger har tatt vare på M/S «Rogaland». Skipet har vært tatt vare på som veteranskip i 24 år. Riksantikvarens krav til vernede og fredede fartøyer er sammenfallende når det gjelder krav til antikvarisk arbeid. En fredning av «Rogaland» vil følgelig ikke skape en ny situasjon, men være med på å befeste verneprosjektet og synliggjøre skipet som et av landets sentrale maritime kulturminner.

Sjøfartsdirektoratet

Sjøfartsdirektoratet viser til deres brev av 13. november 2013.

Ny forskrift for vernede skip i 2014

Direktoratet er i øyeblikket i ferd med å slutføre arbeidet med ny forskrift for vernede og fredede skip, og målet er at denne skal tre i kraft i første halvdel av 2014. Vi antar at restaureringsarbeidet ikke vil være ferdig før forskriften trer i kraft, og henvendelsen besvares derfor på grunnlag av de nye reglene.

Generelt om tilbakeføring

Den nye forskriften vil åpne for at skipet som sådan kan tilbakeføres til en tidligere tidsepoke, jf. forslaget § 6. Det innebærer at byggekravene som gjaldt i 1964 kan legges til grunn for restaureringen av innredningen og det vil være opp til rederiet i samråd med Riksantikvaren å finne antikvarisk korrekt måte å gjøre dette på.

Rederiet må kunne dokumentere hva som blir gjort under restaureringen og hvilke materialer som blir brukt. Restaureringen må utføres på en måte hvor det tas høyde for å hindre, oppdage og bekjempe branntilløp, jf. forslaget kapittel 4 om brannsikring.

Lasterigg

Når det gjelder lasterigg viser vi til vårt brev av 29. oktober 2012 (vår ref. 2012/64069-2).

Krav om fartstillatelse til utlandet

Rogaland har i dag passasjersertifikat for fartsområde 2, og kan under forflytning seile i fartsområde 4 dersom vilkårene i besiktigelsesforskriften (forskrift 15. juni 1987 nr. 506) § 9 fjerde ledd er oppfylt. Ved behov for å seile til utlandet på verkstedsopphold, må rederiet søke Sjøfartsdirektoratet om fartstillatelse. Søknaden bør inneholde opplysninger om seilingsrute og hvem som skal være om bord.

Riksantikvarens merknad

Sjøfartsdirektoratet og Riksantikvaren har sammenfallende krav til skikkelighet og dokumentasjon av arbeid på skipet og deler også fokuset på skipets sikkerhet. Riksantikvaren noterer seg at det nye regelverket ventes ferdig i inneværende halvår og ser frem til bedre forhold for restaurering og bruk av vernede og fredede fartøyer.

Fredningen tar utgangspunkt i skipet slik det var da det gikk ut av drift i 1964. Det betyr ikke uten videre at 1964 er et relevant år når det gjelder endringer og dermed ny sertifisering. For eksempel kan skipet ha vært uendret fra montering av ny salong bak skorsteinen på båtdekket i 1957 og frem til 1964. Slike forhold vil imidlertid bli avklart som del av de historiske undersøkelsene som må foretas i forkant av tilbakeføringer. Sjøfartsdirektoratet vil bli holdt orientert om dette og andre relevante saker.

Når det gjelder lasteriggen ser Riksantikvaren at Sjøfartsdirektoratet i brevet det vises til konkluderer med at dokumentasjonen er i samsvar med regelverket. Riksantikvaren deler

Sjøfartsdirektoratet sin forutsetning om rekonstruksjon av riggen skal skje av kvalifisert personell og i henhold til reglene.

Innhenting av nødvendige fartstillatelser og lignende vil være en sak mellom reder og Sjøfartsdirektoratet.

Informasjon om klagerett

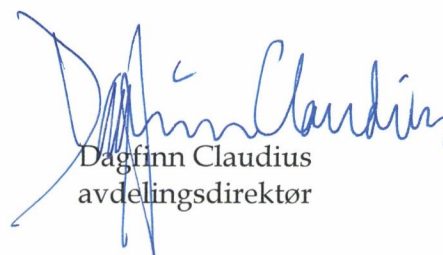
Riksantikvaren sitt vedtak om fredning kan klages inn for Klima- og Miljødepartementet, men sendes til Riksantikvaren innen tre uker fra dette brevet er mottatt, jf. forvaltningsloven §§ 28 og 29.

Tinglysing

Vedtak om fredning vil bli tinglyst av Riksantikvaren i Norsk Ordinært Skipsregister.

Vennlig hilsen

 Jørn Holme


 Dagfinn Claudius
 avdelingsdirektør

Vedlegg: 1

Kopi til: Fortidsminneforeningen, Dronningens gate 11, 0152 OSLO/ Hordaland fylkeskommune - Kultur- og idrettsavd., Postboks 7900, 5020 BERGEN/ Telemark fylkeskommune - Kulturseksjonen, Postboks 2844, 3702 SKIEN/ Bergen kommune - Byrådsavdeling for kultur, næring, idrett og kirke, Postboks 7700, 5020 Bergen/ Sjøfartsdirektoratet, Postboks 2222, 5509 HAUGESUND/ Oslo kommune - Byantikvaren, Postboks 2094 Grünerløkka, 0505 Oslo/ Samferdselsdepartementet, Postboks 8010 Dep, 0030 Oslo/ Stavanger kommune - Kultur og byutvikling, Postboks 8001, 4068 STAVANGER/ Museum Stavanger AS - Stavanger maritime museum, Muségt. 16, 4010 Stavanger/ Forbundet Kysten, Øvre Slottsgate 2 B, 0157 OSLO/ Det Stavangerske Dampskibsselskap, Pb. 40, 4001 STAVANGER/ Rogaland fylkeskommune - Kulturseksjonen, Postboks 130 - Sentrum, 4001 STAVANGER/ Norsk Forening for Fartøyvern, Øvre Slottsgate 2 B, 0157 OSLO/ Det Kongelige Nærings- og Handelsdepartement, Postboks 8014 Dep, 0030 OSLO/ Vest-Agder fylkeskommune, Postboks 517 Lund, 4605 Kristiansand/ Bergens Sjøfartsmuseum, Haakon Shteligs plass 15, 5007 BERGEN/ Norsk Maritimt Museum, Bygdøyenesveien 37, 0286 OSLO/ Aust-Agder fylkeskommune, Postboks 788 Stoa, 4809 ARENDAL/ Fortidsminneforeningen - Stavanger, 4002 STAVANGER/ Vestfold fylkeskommune - Kulturarv, Svend Foyns gate 9, 3126 TØNSBERG/ Fylkesmannen i Rogaland, Postboks 59, 4001 STAVANGER/ Fortidsminneforeningen - Bergen og Hordaland, Klostergaten 28, 5005 BERGEN/ Klima- og miljødepartementet - Kulturminneavdelingen, P.B. 8013 Dep, 0030 OSLO