



SAKSHANDSAMAR
Kaare Stang, Juridisk seksjon / Erik Småland,
Seksjon KRT

VÅR DATO
13.11.2023

postmottak@ra.no
www.riksantikvaren.no

VÅR REF.
23/03303-2

DYKKAR REF.

DYKKAR DATO

Klima- og miljødepartementet
Postboks 8013 Dep
0030 OSLO

Klagesak, oversending for endeleg avgjerd – Båten LJPJ 'Seladon' - Klage på vedtak om avslag på søknad om vernestatus

Riksantikvaren viser til brev av 31. oktober 2023 frå Foreninga Seglkutteren Seladon med klage på vårt vedtak om avslag på søknad om status som verna skip.

Riksantikvaren ga i brev dagsett 4. oktober 2023 avslag på søknaden om status som verna skip.

Etter ny vurdering av dei ulike moment i klagebrevet, har Riksantikvaren ikkje funne grunnlag for å endre vårt vedtak av 4. oktober 2023. Denne sak sendast til Klima- og miljødepartementet for endeleg avgjerd, jamfør forvaltningslova § 34 fjerde ledd.

Bakgrunn

Vestland fylkeskommune fekk søknad om status som verna skip for "Seladon", dagsett 30. mars 2023. Fylkeskommunen tilrådde i sitt brev av 6. juli 2023 at Seladon skulle få status som verna skip. Dei grunnga dette med at fartøyet representerer revitaliseringa av kystkulturen i Noreg og peikte på at fartøyet og bruken av dette er eit godt døme kor ein har nytta ein kombinasjon av materielle og immaterielle vernestrategiar for både å ta vare på og revitalisere den norske kystkulturen.

I innstillinga skreiv Vestland fylkeskommune: "På bakgrunn av ei samla vurdering av fartøyet si historie, alder/epoke, autentisitet, historiske relevans og dei organisatoriske tilhøva kring fartøyet, vurderer Vestland fylkeskommune at LJPJ Seladon oppfyller kriteria som ligg til grunn for status som verna skip. Vi ber difor Riksantikvaren gjere vedtak om å gje fartøyet «Seladon» status som verna skip".

Riksantikvaren tok ikkje innstillinga til følge og ga avslag på søknaden.

Klagepunkt

Klager er usamd i Riksantikvaren si grunngjeving og meiner at det er lagd for lite vekt på Vestland fylkeskommune sine argument. Klager har fremja følgjande klagepunkt:

- Tidsriktig fartøy

Klageren skriv at «Seladon» er eit historisk sett tidsriktig fartøy og vert segla slik ein gjorde i tidlegare tider. Klageren grunngjev dette med dei tradisjonsbårne detaljane i båten:

Skrog og rigg på «Seladon». Seladon er bygd i Hardanger i 1937. Skroget har typisk kutterform med utoverhengande hekk og rett baugstamn. Skroget er uendra fram til i dag. Det har same form og byggemetode som seglkutterane frå omkring førre hundreårskifte. Rikken er mykje lik dei tomasta seglkutterane frå same tidsepoke med gaffelrigg, toppstong på stormasta og klyverbom. Denne rikken fekk ho i samband med ombygginga som dei førre eigarane gjorde frå 1980 til 1991. Tre-emnet til master og rundholtar er frå lokal skog, impregnert i sjøvatn, hogd til med øks og høvla for hand. Båtens vant og lensetakkel er kledde etter same metode som frå nemnde tidsepoke. Vanta er festa til skroget med røstjern og strammast opp med taljerep av hamp og klassiske blokker. Fall og skøytar er festa til trenaglar på naglebenkar, også desse tidsriktige. Dekket er drive og beka etter gamlemetoden. Tauverk i skøytane er av naturfiber (manila). Alle segl heisast utan bruk av vinsjar. Ankerspelet er mekanisk og sveivast for hand. Alle reparasjonar er utførte etter gamle byggemetodar. Alt treverk inkl. dekk og skutesider smørast med klassisk blanding av tjøre, terpentin og linolje. Maling og lakk finst ikkje, Unntatt ei kvit stripe i skansekleddinga.

- Publikum opplev Seladon som representant for ei historie

Klager skriver at "Gjennom tidene har me hatt mange tusen personar om bord. Mest barn og unge, men også mange vaksne. Dei aller fleste har lite, eller ingen kunnskap om gamle seglfartøy og langt mindre om tidsepoken dei måtte høyre til. Ombord fortel me om «Seladon» sitt tidlegare liv som motordrive fiskefartøy. Me formidlar bruken av seglkutterane til fiske på havet, til fraktfartøy og om fartøya si betydning for lokalsamfunnet. Folk set stor pris på opplevinga med å segle med ei flott gamal seglskute. At skroget er bygd i 1937 og rikken er frå ein noko tidlegare tidsepoke, finn dei heilt uproblematisk. Me meiner problemstillinga er mest av akademisk interesse, og me finn det uforståeleg at dette vert brukt som argument for avslag på søknaden vår".

- Krav til autentisitet i handverk og utføring

Klager er usamd med Riksantikvaren si vurdering av båtens handverk og utføring.

Klager skriv at det er nytta tradisjonelle metodar og verktøy og dei siste skrogreparasjonane er gjort av fagfolka me har i foreininga og av firma A/S Skipstømraren på Stord, som har lang røynsle med gamle verna trefartøy.

- «Seladon» som seglfartøy og betydninga for miljøet

Klager viser til at ein nyttar i stor grad segl til framdrift og kan segla både til og frå kai. Dette er mogeleg grunna den tomasta riggen med segl forut og akter som gir god balanse i skuta og gode manøvreringseigenskapar. Det vert difor lite motorkøyring og minimale CO2 utslepp.

Klager skriv: "Det er ikkje mykje utstyr om bord som krev elektrisk kraft med unntak av påbode radio- og navigasjonsutstyr. Me har heller ikkje straumaggregat som durar og forureinar når ein ligg i land, og ikkje elektriske pumper som startar når ein tappar vatn frå ei vasskrane. Slik påverkar me både unge og eldre til å tenkja miljø".

- Opplæring på «Seladon»

Klager skriv at dei har ungdommar med som mannskap. Etter eit 20-dagars kurs på Seladon», har fleire teke utdanning på sjøen og jobbar fast på større fartøy. Ungdommane får og prøva seg på gamle båtbyggerfag til dømes driving og beking av dekk og hogging av mastar. I haust starta klager med eit tilsvarande kurs med 10 elevar frå den lokale ungdomsskulen. Dei held kurs til båtførarprøva med teoriundervisning, og praktisk øving i å ta seg fram på sjøen, også om natta.

- Det finst ikkje andre tomasta seglkuttarar

Klager viser til at det ikkje finst andre store (over 50 ft) norskbygde verna tomasta seglkuttarar, og meiner at dette er eit argument for å verna «Seladon».

- Opptak i Norsk forening for Fartøyvern

Klager viser til at Seladon er teken opp som medlem i Norsk forening for Fartøyvern. Klager skriv at foreininga har mykje av dei same krava til opptak som Riksantikvaren har i høve til vernestatus.

Riksantikvarens vurdering

Riksantikvaren er oppteke av at fartøyvernet med vern gjennom bruk og ivaretaking av eldre handverk, skal vere basert på autentisitet i handverk og utføring.

Vi ser absolutt verdet av det opplæringsarbeid som klager utfører og at bruken av Seladon framstår som eit miljøvenleg tiltak, slik klager skriv. Det er særst positivt med alt det frivillige

arbeidet som foreninga gjer med ulike tilbod på fartøyet Seladon. Men dette kan ikkje i seg sjølv gje vernestatus.

At Seladon i storleik og klasse framstår som eit sjeldant døme, kan etter vår meining heller ikkje leggst vekt på når endringar og samansetninga av båtens ulike delar gjer at denne samansetninga ikkje er historisk korrekt.

Kutteren «Seladon» vart bygd som motordrive fiskefartøy av Andreas Svoldal (1878-1966) i Kvinnherad i 1937 med namnet «Lill II». «Lill II» hadde frå starten tradisjonell rigg med to master; formast og mesanmast. Sjølv skroget på «Seladon» ser ikkje ut til å ha vore endra sidan 1937, men i 1959 vart styrehus noko utvida. I samband med bruksendringa frå fiske til opplevings-/ opplærings-fartøy, er det både utført reparasjonar på skroget og gjort endringar på dekkarrangementet og rigg. I 1988-89 vart fartøyet bygd om slik vi kjenner det i dag. Styrehuset er erstatta med eit lågare dekkshus. Der romluka var, er det no eit halvmeter høgt dekkshus. Begge desse dekkshusa har kappe og nedgang til under dekk. I tillegg er det ein lugarkappe fremst. Seglriggen består no av to master og baugspryd.

Sjølv om båten har fått ei rekke tradisjonsbårne detaljar, er ikkje hovuduttrykket autentisk. Båten framstår ikkje som eit historisk korrekt fartøy, slik utsjånaden er i dag. Skroget har typisk kutterform med utoverhengande hekk og rett baugstamn. Skroget er uendra fram til i dag. Det har same form og byggemetode som seglkutterane frå omkring førre hundreårskifte. Rikken kopierar dei tomasta seglkutterane frå ein tidlegare tidsepoke enn båtens eigentlege opphav i 1937; kring førre hundreårskifte med gaffelrigg, toppstong på stormasta og klyverbom.

Slik Riksantikvaren oppfatter "Seladon" si historie, var fartøyet opphaveleg utført med seglrigg, motor og styrehus. Sjølv om rikken kan ha vore noko annleis utforma og maskina av ein eldre type, er det reint teknisk berre det manglande styrhuset som skil dagens situasjon frå den historisk korrekte.

Eit avgjerande prinsipp for å oppnå vernestatus som fartøy, er at båten har ein autentisk utsjånad og representerer den rette tidsperiode som båten oppsto i. Riksantikvaren meiner at "Seladon" ikkje er direkte tufta på dei verneprinsipp som tidleg vart utvikla av dei frivillige verneorganisasjonane og som ligg til grunn for fartøyvernet. Etter vår vurdering, kan ein då kan ikkje gje båten status som verneverdig fartøy.

Som tidlegare nemnd i vår opprinnelege avgjerd, har Riksantikvaren óg før motteke søknader frå motorfartøy som seinare er ombygde slik at dei framstår som seglfartøy frå ein tidlegare

historisk epoke. For publikum framstår slike fartøy som representantar for ei historie, men den er ikkje rett når det gjeld tidsuttrykk. Riksantikvaren meiner at dette problematisk. Vi ynskjer difor ikkje å gje slike fartøy tilgang til ordningar som er meint for verneprosjekt som er i tråd med dei gjeldande antikvariske retningsliner.

Ved vernearbeid som legg til grunn båten som motordrive fartøy, kan vernestatus oppnås: Dersom eigar av "Seladon" heller legg perioden som motordrive fiskefartøy til grunn for vidare vernearbeid og legg fram tilstrekkeleg dokumentasjon som syner at dette er mogleg, kan det sendast inn ny søknad om vernestatus.

Konklusjon

Etter ny vurdering av saka i klagerunden, har Riksantikvaren ikkje funne grunnlag for å endre vårt vedtak av 4. oktober 2023.

Saka vert difor sendt til Klima- og miljødepartementet for endeleg avgjerd.

Klager kan kome med eventuelle merknader innan 2 – to veker etter å ha motteke dette brev.

NB: Eventuelle merknader skal sendast rett til Klima- og miljødepartementet med kopi til Riksantikvaren.

Beste helsing

Anne-Judith Munthe-Kaas (e.f.)

avd. dir, Juridisk seksjon

Kaare Stang

Brevet er elektronisk godkjend

Vedlegg: 3

Kopi til: Ann Kristin Kjerland, Vestland fylkeskommune, Postboks 7900, 5020 BERGEN/ Erik Lied, Foreningen Seglkutteren Seladon, c/o Geirmund Engevik, 5419 FITJAR