



SAKSHANDSAMAR
Erik Småland

VÅR REF.
07/01709-22

ARK. F - Fartøy Folgefonn

DYKKAR REF.

INNVALSTELEFON

DYKKAR DATO

VÅR DATO
14.12.2010

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

Hardanger Fartøyvernsenter

5600 NORHEIMSUND

M/F Folgefonn - melding om oppstart av freding

I medhald av § 16 i Forvaltningslova varslar Riksantikvaren med dette at ovannevnte farty vil bli foreslått freda med heimel i Lov om kulturminne av 9. juni 1978 nr 50 (kml) § 14a.

Omfanget av fredinga

Forslaget om freding etter § 14a vil omfatte fartyet med fast inventar og utstyr. Kulturminnelova gjev høve til å frede heile eller delar av fartyet. Det vil bli aktuelt å gjere ei samla gjennomgang for nærare spesifisering av kva for interiør og teknisk utstyr, maskineri, rigg og større laust inventar som skal omfattast av fredinga. Fredinga skal i seg sjølv ikkje være til hinder for bruk av fartyet.

Bakgrunn for fredingssaka

Fredinga av M/F "Folgefonn" vert grunngjeve med at fartyet representerer transport- og skipshistorie frå tida då bilferdsla og utbygginga av eit moderne landvegs transportsystem for alvor skaut fart. "Folgefonn" vart bygd for bilføring i det viktige riksvegsambandet mellom Aust- og Vestlandet gjennom Indre Hardanger. Fartyet er den eldste bevarte bilferja av typen fjordferje, som skulle bli sentral gjennom heile etterkrigstida og fram mot 1980. "Folgefonn" er sjeldsynt godt bevart og er ei sentral kjelde til skipsbygginga hjå Bergens Mekaniske Verkstad i Solheimsviken i mellomkrigstida.

Ferjer med langskips gjennomkjøring var i bilføringa si tidlege fase bygde for kortare strekk tvers over fjordar og sund. For lengre ruter langs etter fjordane bygde ein langt inn på 1930-talet stadig bilførande skip med konvensjonelt skrog og tverrskips ombordkøyring. M/S "Granvin" frå 1931 er eit døme på dette, og var forløparen til "Folgefonn" i sambandet gjennom indre Hardanger. Etter få år vart "Granvin" for lita for den sterkt aukande biltrafikken, og ho vart avløyst av den første store moderne bilferja M/F "Folgefonn".

"Folgefonn" var konstruert etter studiar av m.a. danske jernbaneferjer og var ein for si tid svært moderne konstruksjon. Tilliks med andre av dei tidlege ferjene med langskips gjennomkøyring og overbygningssdekk har "Folgefonn" trappehus og maskincasing plassert på senterlina. Dette gjer at "Folgefonn" konstruksjonsmessig syner klårt slektskap både bakover til dei gamle dampskipa samstundes som ho elles

peikar framover mot etterkrigstidas moderne fjordferjer som t.d. "Skånevik". I dag er "Folgefonn" den einaste som er att av ferjene med den særeigne konstruksjonen med midtcasing.

Tilliks med andre av HSD sine farty; D/S "Stord" (1913), M/S "Tysnes" (1930), M/S "Granvin" (1931), M/F "Bjørnefjord" (1962) og M/F "Skånevik" (1967), vert også M/F "Folgefonn" (1938) bevart i selskapet sitt gamle fartsområde.

Beskriving og historikk

HSD hadde vore involvert i bilruter like frå 1912, då dei skaut inn aksjekapital i Automobillaget Haukelid. Selskapet deltok gjennom aksjekjøp i ei rekkje ulike rutebilselskap i fartsdistriktet ettersom lokale initiativtakarar starta biltrafikk. Dei var difor både merksame på utviklinga og hadde interesse av ho. I motsetnad til mange andre rutelag såg ikkje HSD på utviklinga av landvegs transport som utidig konkurranse.

I 1930 vart trebåten M/K "Kinsarvik" levert og sett inn i den nyskipa ferjeruta i Indre Hardanger. Denne vart i 1931 avløyst av den bilførande M/S "Granvin". Alt etter få år hadde trafikken auka so mykje at det måtte byggjast eit nytt og mykje større farty. Med fullføringa av Fykkesund bru i 1937 var det bilveg mellom Bergen og Ålvik, og tida var overmogen for ei spesialbygd bilferje med stor kapasitet.

Etter ein studietur til Danmark teikna HSD sin ingeniør Johan Daae ei etter den tids målestokk uvanleg stor og moderne ferje med langskips gjennomkøyning. Ferja skulle få plass til heile 20 bilar - mot "Granvin" sine 3-4 - og sertifikat for 300 passasjerar. M/F "Folgefonn" vart levert frå Bergens Mekaniske Verksted den 2. juni 1938 som byggjenummer 370. Ferja var 117 fot lang og utstyrt med Wichmann råoljemotor på 300 Bhk. Ho vart umiddelbart sett inn i ruta mellom Ålvik og Kinsarvik.

Etter krigen vart det bygd ei rekkje ferjer basert på konstruksjonen til "Folgefonn". Men, medan "Folgefonn" hadde trappehus og maskincasing plassert midt etter dekket slik som dei gamle dampskipa, så fekk nybygga trappehus og casing plassert ut mot sida. Dette gav meir fleksibilitet og plass på bildekket.

Ettersom lastebilar og bussar stadig vart større, vart det vanskeleg både med plass og bæreevne om bord i "Folgefonn". For å kome den nye tid i møte vart det lagt inn ekstra dekksbjelkar på babord side av midtcasinga samstundes som det smale "fortauget" på den sida vart fjerna for å gje breiare køyreveg. I 1965 vart det installert ny maskin; ein Wichmann på 400 Bhk.

Etter som nye ferjer kom til vart "Folgefonn" omplassert til mindre trafikkerte strekningar for til sist å bli reserveferje. Ho kunne no berre nyttast som suppleringsferje, då ho ikkje lenger egna seg for større køyrety pga gjennomkøyningshøgda, breidda på "tunnelane" på kvar side av midtcasinga og bereevna til det gamle tredekket.

Etter 41 år i drift vart "Folgefonn" i 1979 seld til England der ho vart lagt opp i Themsen som flytande kubbløkal for Erith Yacht Club. Etter 30 år skulle klubben byggje nytt hus og ville avhende "Folgefonn". Klubben ville helst at fartyet skulle takast vare på og det vart oppretta kontakt med verneinteresser i Noreg. I 2010 vart

ferja frakta heim i regi av Hardanger Fartyvernssenter. Etter inspeksjon og reparasjon hjå Dåfjorden Slip skal ho leggjast opp i Norheimsund i påvente av restaurering.

Vidare saksgang

Vi ber om at eventuelle merknader til fredingssaka sendast til Riksantikvaren innan tre veker etter at dette brevet er motteke. Det endelige dokumentet vil deretter bli utarbeidd. Det er ein føresetnad at fartyet vert handsama som freda inntil fredingssaka er gjennomført. Det medfører at Riksantikvaren må kontaktast dersom ein vil setje i verk tiltak som vil medføre endringar eller som går ut over vanlig vedlikehald. I medhald av § 22 nr. 4 i kulturminnelova kan kulturminnemyndigheita treffe vedtak om mellombels freding inntil fredingssaka er endeleg avgjort.

Beste helsing

Unni Grønn (e.f.)
Avdelingsdirektør

Alexander Ytteborg
Seksjonssjef

Kopi til:

Hordaland fylkeskommune - Kultur- og idrettsavdelinga, Postboks 7900, 5020 BERGEN

Miljøverndepartementet - Kulturminneavdelingen, Postboks 8013 Dep, 0030 OSLO

Det Kongelige Samferdselsdepartement, Postboks 8010 Dep, 0030 OSLO

Nærings- og handelsdepartementet. Postboks 8014 Dep., 0030 OSLO

Fylkesmannen i Hordaland, Postboks 7310, 5020 Bergen

Sjøfartsdirektoratet, Postboks 2222, 5509 HAUGESUND

Austevoll kommune, 5392 STOREBØ

Bergen kommune, Byrådsavdeling for kultur, Postboks 7700, 5020 BERGEN

Eidfjord herad, Simadalsvegen 1, 5783 EIDFJORD

Etne kommune, Postboks 54, 5591 ETNE

Fusa kommune, Postboks 24, 5649 EIKELANDSOSEN

Granvin herad, Postboks 13, 5733 GRANVIN

Jondal herad, Kommunehuset, 5657 JONDAL

Kvam herad, Grovagjelet 16, 5600 NORHEIMSUND

Kvinnherad kommune, Rådhuset, 5470 ROSENDAL

Odda kommune, Opheimsgata 31, 5750 ODDA

Os kommune, Postboks 84, 5202 OS

Sveio kommune, Postboks 40, 5559 SVEIO

Stord kommune, Postboks 304, 5402 STORD

Tysnes kommune, 5685 UGGDAL

Ullensvang herad, 5780 KINSARVIK

Ulvik herad, Skeiesvegen 3, 5730 ULVIK

Norsk Forening for Fartøyvern, Stortingsgaten 12, 0161 OSLO

Fortidsminneforeningen, Dronningens gate 11, 0152 OSLO

Tide ASA, Postboks 6300, 5893 Bergen

Forbundet Kysten, Nordre-Akershuskai - Skur 28, 0150 OSLO

Norsk Vegmuseum, Hunderfossvegen 757, 2625 FÅBERG

Bergens Sjøfartsmuseum, Postboks 7800, 5020 BERGEN

Norsk Teknisk Museum, Kjelsåsveien 143, 0491 OSLO