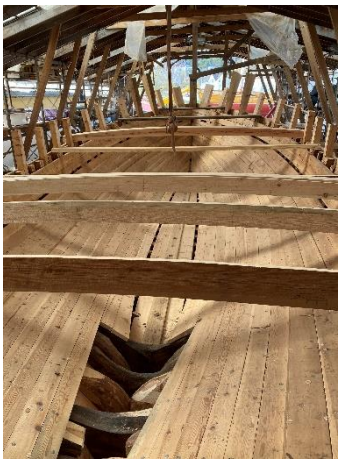
NORSK FORENING FOR
FARTØYVERN

Årsmøte 2021 – Fredrikstad 15. – 17. oktober

«Skreien», «Najaden», «Jelse» og «Hvaler»



Velkommen til årsmøte

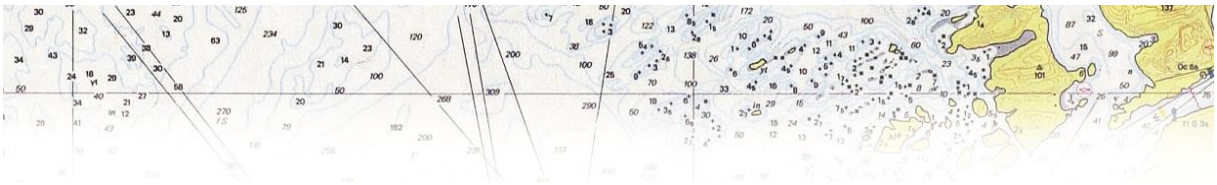
Styret i Norsk Forening for Fartøyvern ønsker velkommen til årsmøte 15. - 17. oktober 2021 i Fredrikstad. Byen har mye å by på for enhver og særlig for oss med interesse for det maritime og historiske.

Fredrikstad ligger ved utløpet av Glomma. Med en skjærgård bestående av over tusen store og små øyer har byen hatt en strategisk beliggenhet både militært og økonomisk. Begrepet «Plankebyen» oppsto i den tiden da Fredrikstad var en av landets viktigste eksporthavner for trelast, skurtømmer og plank, i knutepunktet mellom fløtningselva Glomma og trelastskutenes verdenshav.

Fredrikstad-området har en lang historie, det har vært bosettinger her allerede i steinalderen for 4000 år siden. Byen ble grunnlagt av kong Fredrik II i 1567, men er egentlig et resultat av at Sarpsborg viste seg å være et utsatt sted å bo: Etter at svenskene brente byen i 1567, flyttet kongen byen ned hit til Glommas utløp og grunnla Gamlebyen. Festningsbyen ble bygget for å verne konge og innbyggere og bestod av Kongsten Fort, Gamlebyen innenfor vollgraver og bymurer, Isegran som forpost der Glomma deler seg i to, og fortene Huth og Akerøya lenger ute. På midten av 1800-tallet blomstret Fredrikstad-distriktet ved blant annet å produsere og eksportere planker og tegl, der av Plankebyen. Da den første verdenskrigen nærmet seg, ble konkurransen så hard at det måtte finnes nye leveveier. Kjemisk industri, skipsverft og produksjon av sko og tekstiler sørget for arbeid til mange i distriktet fram til 1960-tallet. Da begynte den internasjonale konkurransen å bidra til at sko- og tekstilfabrikkene måtte legge ned. Det samme skjedde med skipsverftene på 1980-tallet.

Når Norsk Forening for Fartøyvern samler fartøyvernere til årsmøte i Fredrikstad står mer enn årsmøtesaker på programmet og vi ser frem til et innholdsrikt fagseminar og besøk til fartøyvernsentret på Isegran. På det vakre området ligger flere medlemsfartøy, og vi vil få anledning til å se og høre historien om spennende fartøy og fartøyvern.

Vel møtt til en innholdsrik helg fylt med fartøyvern!
Vennlig hilsen Norsk Forening for Fartøyvern, styret



Fredag 15.oktober 2021

10.00: SøknadsBar.

14.00: Museumsmøte for fartøy tilknyttet museer.

15.00 Registrering til årsmøtet på Quality Hotel Fredrikstad.

16.00 Velkommen til årsmøte.

- Velkommen til Fredrikstad ved ordfører Jon-Ivar Nygård
- Hilsen til årsmøte fra statsråd Sveinung Rotevatn
- Hilsen til årsmøte fra riksantikvar Hanna Geiran

17.00 Åpning av årsmøte ved styreleder Arne Harry Andreassen

- Konstituering av årsmøtet og fastsetting av stemmetall.
- Godkjenning av innkalling og dagsorden.
- Godkjenning av forretningsorden.
- Valg av møteleder og bisitter.
- Valg av referenter og tellekorps.
- Valg av protokollunderskrivere.
- Valg av redaksjonskomité.

ÅRSMØTESAKER:

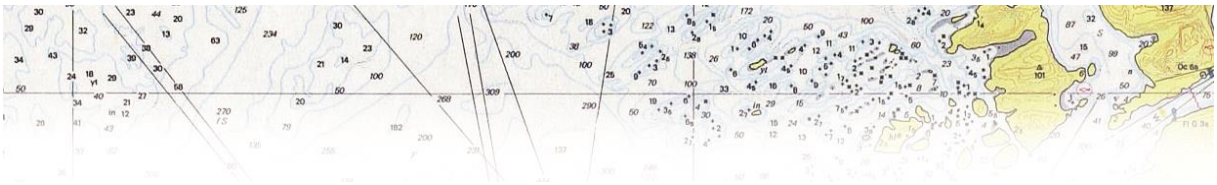
1. Godkjenning av årsmelding og regnskap for 2020.

2. Innkomne saker
    a. Dampskibsposten
    b. Finansieringsordninger i fartøyvernet
    c. Momsfritak

3. Søknader om medlemskap:

Fra 2020:

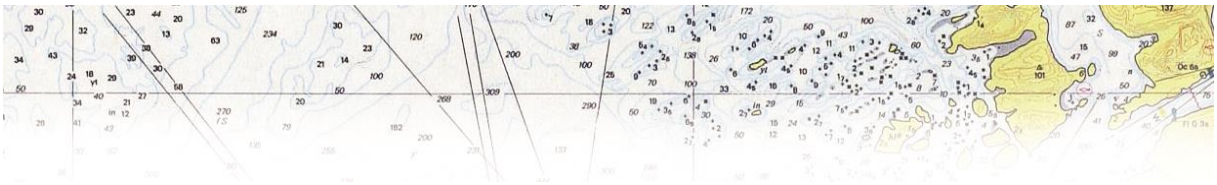
- «Hjelm Waage»
- «Ideal»
- «Immanuel»
- «Lister»
- «Najaden»
- «Sjødampsprøite 1»
- «Sølvskjær»
- «Ulven»



Fra 2021:

- «Fjordclipper»
- «Grytøy»
- «Harald»
- «Holger Stjern»
- «Nesnakroken»
- «Sally III»
- «Stjernen av 1899»

20.00 Middag.



Lørdag 16.oktober 2021

09.00 Årsmøteseminar:

- «Fartøyvern for Fremtiden» – «Boy Leslie», «Gamle Kragerø» og «Anna Rogde» forteller om erfaringer med å rekruttere ungdom
- Ungdomssatsing på «Svanen» ved Norsk Maritimt Museum
- «Fjordsteam 2022 – en folkefest» - Tove Torkildsen, styremedlem Fjordsteam 2022
- «Fra opplag til drift» – Tom Remman, DS «Kysten»

12.00 Lunsj

13.00 Årsmøteseminar fortsetter:

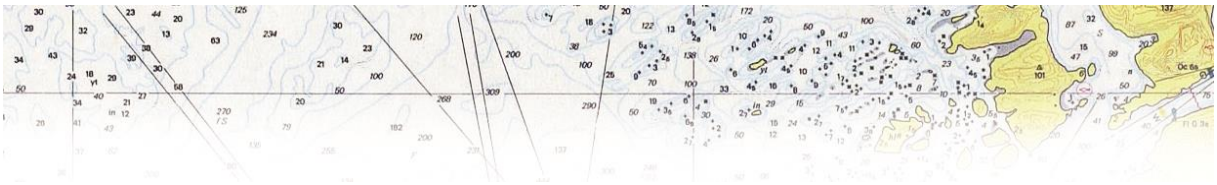
- «Hvordan står det til i regionene? – et stemningsbilde fra Viken fylkeskommune» - Alexander Ytteborg, spesialrådgiver i Viken Fylkeskommune
- «Skreien» - å ta over et fartøyvernprosjekt – Erlend Arntzen Dale ved Maritime Center Fredrikstad

15.00 Pause

15.30 ÅRSMØTESAKER:

4. Fastsettelse av kontingent for 2022.
5. Godkjenning av arbeidsprogram for 2022.
6. Godkjenning av budsjett for 2022.
7. Valg av revisor for regnskapsåret 2022.
8. Valg av styre for 2022.
9. Valg av valgkomité for 2022.

20.00 Festmiddag



Søndag 17.oktober 2021

09.30 Avgang til fots fra hotellet til Isegran, Kråkerøy. Det er mulig å benytte egen transport.

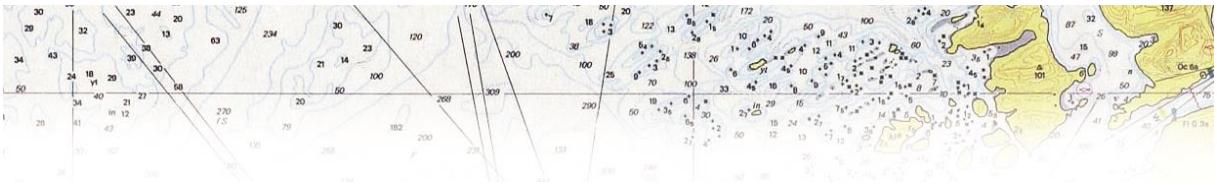
10.00 Omvisning på Isegran og Maritime Center Fredrikstad
Maritime Center Fredrikstad holder til på Isegran. Her utføres alle typer reparasjoner og restaurering på større seilfartøy, seilskøyter, klassiske seil og motorbåter. Det er også her DS «Hvaler» har hatt sin arbeidshavn de siste årene, og det vil være mulig å se den unike dagrutebåten som snart er seilingsklar etter over 20 år i restaurering.

Flere av foreningens medlemsfartøy har hjemhavn her som «Jelse», «Fix» «Skreien», «Storebrand» og «Najaden» som har søkt opptak. Alle disse representerer forskjellige bruk og tidsepoker som vi gleder oss til å høre mer om.

RS 1 «Colin Archer» seiler fra Oslo til Fredrikstad i anledning foreningens årsmøte, og årsmøtet ønskes velkommen om bord for å se og høre historien om det som mange mener er Norges første fartøyvernprosjekt.

12.30 Lunsj på Quality Hotel Fredrikstad

13.00 Hjemreise
Med forbehold om endringer i programmet.



Konstituering

- **Konstituering av årsmøtet og fastsetting av stemmetall.**

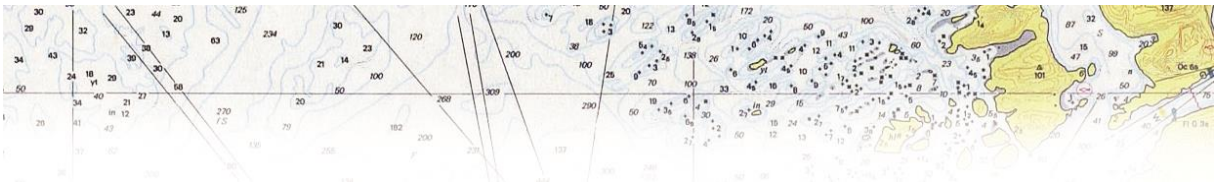
- **Godkjenning av innkalling og dagsorden.**

- **Godkjenning av forretningsorden.**

Forslag til forretningsorden til årsmøte i Norsk Forening for Fartøyvern:

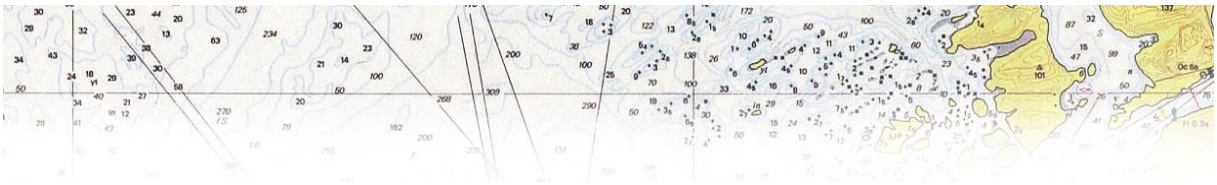
1. **Møteleder** med bisitter velges av årsmøtet.
2. **Behandling av årsmøtesakene** skjer i henhold til godkjent dagsorden med utgangspunkt i utsendte årsmøtepapirer og eventuelt muntlig gjennomgang.
3. **Talerett** har alle årsmøtedelegater, medlemmer av styret, administrasjonen og observatører. Deltakere skal be om ordet ved håndsopprekning.
4. **Forslagsrett** har årsmøtedelegater og et samlet styre.
5. **Stemmerett** har alle årsmøtedelegater.
6. Møteleder kan foreslå **begrenset taletid** ved behov. Når møteleder fremsetter forslag til strek, skal nye talere gis anledning til å tegne seg til debatten før strek blir satt.
7. Alle **forslag** må leveres skriftlig til møteleder. Forslagene skal være underskrevet med forslagstillers navn og hvilket medlemsfartøy forslagstilleren representerer. Forslag kan bare fremmes i saker som står på sakslisten.
8. **Avstemning** skjer for alle forslag. Dersom det foreligger flere forslag foreslår møteleder voteringsrekkefølge. Møteleder kan henvise en sak til redaksjonskomiteen som skal samordne vedtaksforslagene og **bistå med å formulere forslag**.
9. **Etter at det er satt strek** med de inntegnede talere, kan ikke noe nytt forslag tas opp.
10. I **årsmøteprotokollen** skrives forslagene og vedtakene med avgitte stemmer for og mot.
11. Ved ønske om **protokolltilførsel** skal dette legges fram skriftlig med forslagstillers navn og hvilket medlemsfartøy forslagstilleren representerer.

- **Valg av møteleder og bisitter.**
- **Valg av referenter og tellekorps.**
- **Valg av protokollunderskrivere.**
- **Valg av redaksjonskomité.**



Sak 1 - Årsmelding og regnskap 2020

Se egne vedlegg med årsmelding, årsregnskap, spesifikasjoner til regnskapet, noter og revisjonsberetning.



Sak 2 a – Innkomne saker – Dampskibsposten

Styrene i Norsk Veteranskibsklub (NVSK) og Norsk Forening for Fartøyvern (NFF) har siden 2018 forhandlet om en samarbeidsavtale om «Dampskibsposten». Den 19. desember 2020 meddelte NVSK at de ikke ønsket å gå videre med samarbeidsavtalen. Den 31. mai 2021 sendte NVSK styret i NFF sak til årsmøte «Samarbeidsavtale mellom NFF og NVSK om utgivelse av Dampskibsposten» med følgende forslag til vedtak for årsmøte:

Forslag til vedtak fra styret i Norsk Veteranskibsklub:
NFF og NVSK sluttfører forhandlingene om en avtale om å utgi Dampskibsposten som et felles talerør for Fartøyvernsaken. Avtalen skal regulere et felles og likeverdig ansvar for organisering, arbeidsoppgaver og økonomi.

Styret i NFF behandlet saken i styremøte 31.08.21 og har følgende forslag til vedtak for årsmøte:

Forslag til vedtak fra styret i Norsk Forening for Fartøyvern:
Norsk Forening for Fartøyvern ønsker ikke en formell samarbeidsavtale med NVSK om Dampskibsposten, men vil fortsette å markedsføre tidsskriftet til medlemsfartøy og politikere og oppfordre miljøet til videre engasjement.

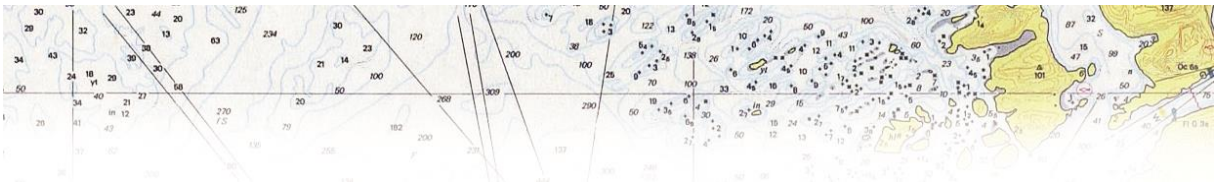
Under kommer brev fra NVSK med innspill til årsmøte. Deretter alle formelle vedtak og orienteringer i saken på styremøtene i NFF, samt styrets oppsummering til slutt.

Oslo, 31.05. 2021

TIL ÅRSMØTET I NORSK FORENING FOR FARTØYVERN OKTOBER 2021

Sak til årsmøte:
SAMARBEIDSAVTALE MELLOM NFF OG NVSK OM UTGIVELSE AV DAMPSKIBSPOSTEN

Siden 2018 har det vært ført drøftinger mellom Norsk Forening for Fartøyvern (NFF) og Norsk Veteranskibsklub (NVSK) om et samarbeid for å utgi Dampskibsposten. Utgangspunktet for drøftingene var et initiativ fra NFF i 2018. NVSK har vært positiv til henvendelsen fra første stund og har et stort ønske om at de to foreningene kan inngå et forpliktende samarbeid om den videre utviklingen av tidsskriftet til det beste for norsk fartøyvern. De to foreningene har ikke kommet helt i mål med hvordan et slikt samarbeid skal fungere i forhold til blant annet arbeidsfordeling. Derfor ønsker NVSK at medlemsfartøyene i form av et årsmøtevedtak er med å gi retningslinjer for et slikt samarbeid. Vedtaket på årsmøte i NFF vil være meget viktig for Dampskibsposten videre eksistens.



1. Historikk

Dampskipsposten kom ut første gang i 1972. I begynnelsen var det et informasjonsorgan som ble redigert av styret i NVSK. Selv om bladet under forskjellige redaktører forble et medlemsblad for NVSK alene frem til 1989, utviklet stoffvalget seg raskt til å favne hele fartøyvernet, dets båter, virksomheter og problemstillinger. Fra 1989 kom Veteranskipslaget Fjordabåten med som første samarbeidspartner, og fra 1996 meldte stadig flere veteranskipsforeninger sin interesse for et nærmere samarbeid. Spesielt siden 2011 har det kommet mange interessenter, og i 2021 er det 26 foreninger som står bak bladet.

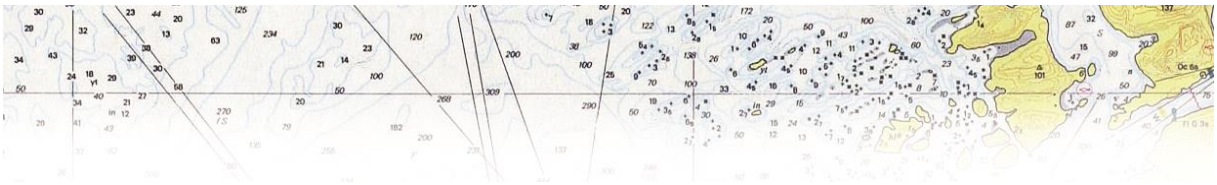
Tidsskriftets redaktører siden 1987 har vært Arne Drage (1987-2002), Thor Hansen (1992- 2011) og Georg Jensen (2011 – d.d.) Opplaget har fra den spede begynnelse på 700 eksemplarer, vokst til dagens 2400. Bladet har jevnlig kommet med 3 utgaver per år, og vi har nå kommet til utgave 122.
Emnevalget i tidsskriftets artikler gjenspeiler alle aspekter innen fartøyvernet, spesielt presentasjon av båter, veteranskipsstevner, tekniske prosjekter, organisasjon og vernepolitiske saker. Bladet er viktig for å fremme fartøyvernsaken og brukes aktivt i bl.a. rekruttering og overfor politiske beslutningstakere.

Tidsskriftet sendes i det vesentlige til medlemmer i de samarbeidende foreninger. Fra 2011 er det gitt mulighet til å abonnere på bladet direkte for personer utenfor disse foreningene. Antall abonnenter er nå ca. 100.
Fra 2020 gikk bladet over fra format A5 til A4. Fra samme år ble det etablert en redaksjonsgruppe, med spredt geografisk representasjon, som skulle bistå redaktøren i hans arbeid.
Dampskipsposten har som tidsskrift pliktlevering til Nasjonalbiblioteket i Mo i Rana.

2. Arbeidsomfang og organisering av arbeidet.

Tidsskriftet har som nevnt utviklet seg fra å være et medlemsblad for NVSK med hovedvekt på internt stoff om klubben, våre to dampskip og aktiviteter for medlemmene til det i dag er et tidsskrift som favner bredt over hele fartøyvernfeltet. Målet for tidsskriftet i dag er at det skal være et bindeledd mellom foreningenes medlemmer, og med miljøer og instanser som har kontakt med fagfeltet. Det utgis som nevnt nå i et samarbeid av 26 foreninger og organisasjoner som har tilknyttet seg tidsskriftet. Samarbeidet består i at foreningene kjøper minimum 10 eksemplarer. Ut over det ingen krav.

Tidsskriftet ledes av redaktør og et redaksjonsutvalg med for tiden fire personer. Et av utvalgsmedlemmene representerer fartøyvernsentrene. De øvrige deltar i kraft av sin interesse for saken, uten at foreningene bak dem har påtatt seg noen forpliktelser. Det er forsøkt med noe geografisk spredning for å få med hele landet.



Det er redaktør og redaksjonsutvalget som har totalansvaret for å gi ut tre nummer i året med alt det innebærer av innhenting av stoff, og all kontakt med trykkeriet. For tiden er trykkeriet på Hamar.

Et av medlemmene i redaksjonsutvalget har tatt på seg ansvaret for innhenting av annonser. NVSK har alt ansvar for regnskapsføring, fakturering til abonnentene, foreningene og annonsørene samt arbeidet med å ajourføre de totale adresselistene fra foreningene før hver utsendelse. NVSK har vært i den meget heldige situasjonen at vi har inntil i dag har fått noen av våre medlemmer til å gjøre disse ulike oppgavene på vegne av tidsskriftet.

Men ettersom tidsskriftet utvides mer og mer og i større grad blir et tidsskrift for hele fartøyvernet ønsker vi et forpliktende samarbeid med NFF slik at vi sammen kan fordele arbeidsoppgavene og ikke minst videreutvikle tidsskriftet.

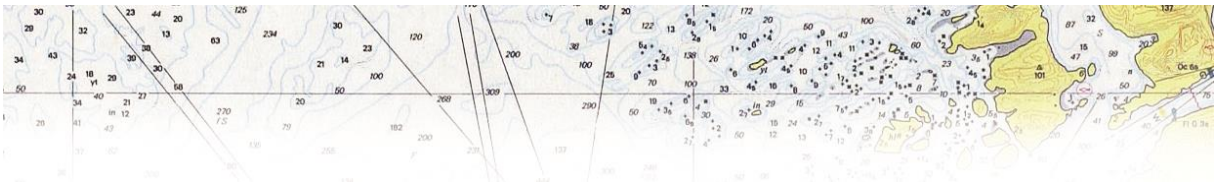
Et tidsskrift for fartøyvernet må utvikles videre og hele tiden være i takt med utviklingen innen kulturpolitikk lokalt, regionalt og sentralt. Tidsskriftet må i større grad benyttes til markedsføring av fartøyvernet til allmenheten, myndigheter og beslutningstakere i fylkeskommuner og kommuner. Vi er helt avhengig av godt kjennskap til fartøyvernet hos politikerne for å få bedret rammebetingelser og øket bevilgningene. Dette er en meget viktig utfordring i årene som kommer, hvis ikke dør frivilligheten og fartøyene forfaller.

3. Økonomi

Utgivelsen av tidsskriftet skal være selvfinansierende og finansieres ved hjelp av abonnenter, salg av annonser og eventuelt annet. Trykkeriet på Hamar står for trykking, ferdiggjøring og utsendelse. Dette koster ca. kr 65.000 pr. nummer, om lag halvparten er porto. NVSK betaler dette og deretter fakturerer videre til foreningene. Tidsskiftet koster nå kr 35 direkte adressert til medlemmene og kr 30 sendt i pakker til klubbene.

Annonseinntektene gir i snitt kr 15- 20.000 pr nummer. Disse er tenkt brukt til markedsføring av tidsskiftet og betaling av gratisnumre som sendes til miljøer, personer og organisasjoner vi samarbeider med – ca. 30 numre. Annonsepengene skal også betale for redaksjonskomiteen møteutgifter – som f.eks. deltakelse på Fartøyvernkonferanse på Gardemoen og deltakelse på NFFs årsmøte. På grunn av pandemien har slike utgifter ikke vært aktuelle det siste året. En del av beløpet er i stedet brukt til å dekke et mindre underskudd før siste prisregulering. Tidsskriftet går nå med et lite overskudd.

En siste inntektskilde er abonnentene som betaler kr 180 for et års abonnement- det betyr ca. 75 kr i overskudd pr blad som kan benyttes til ytterligere markedsføring. Abonnentene behandles enkeltvis, og det er derfor etter klubbens mening riktig å ta



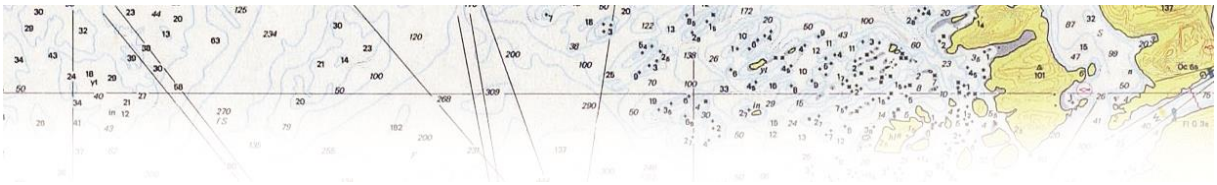
litt ekstra for dem som ikke er med direkte i de samarbeidende organisasjonene. Våre 100 abonnenter gir alene et overskudd på ca kr. 7 500. Det betyr at hvis vi arbeider spesielt med markedsføringen og får ytterligere abonnenter kan overskuddet økes.

Tidsskriftet har blitt så bra nå at vi tror det er et potensiale for utvidelse av abonnenter med noe mer markedsføring. Jfr. Forbundet Kysten sitt tidsskrift som har over 5ooo abonnenter.

Med utgangspunkt i at tidsskriftet drives av frivillige – ikke betalte personer vil bladet fortsatt kunne gå med et overskudd. Alternativt mer inntekter på annonsesalg, markedsføring av abonnement og eventuelt økning av prisen vil kunne gi ekstra penger til å honorere de viktigste arbeidsoppgavene på sikt.

Forslag til vedtak: NFF og NVSK sluttfører forhandlingene om en avtale om å utgi Dampskibsposten som et felles talerør for Fartøyvernsaken. Avtalen skal regulere et felles og likeverdig ansvar for organisering, arbeidsoppgaver og økonomi.

For styret i Norsk Veteranskibsklub
Laila Andresen
Leder



Formelle vedtak og orienteringer gjort av styret i Norsk Forening for Fartøyvern angående samarbeid med Dampskipsposten:

13-14 April 2018 styremøte:

Sak 8/18 Omdømmebygging av fartøyvernet
Ett av flere punkt:

- *Diskusjon rundt solidaritet og bevissthet. Positivt med samarbeid på tvers av organisasjonene. Forslag om foreningens logo på forsiden av Dampskibsposten.*

Vedtak: Sekretariatet og styret fortsetter å arbeide etter punktene i planen.

---

2. august 2018 styremøte:

Sak 8/18
Omdømmebygging av fartøyvernet:
Sekretariatet informerte om arbeidet så langt for omdømmebygging av fartøyvernet: det er gjort mye med sosiale medier, erfaringer med andre organisasjoner vedr app, kart på nettsiden, søknad om prosjektmidler knyttet opp mot barn/unge/integrering, pris til årets fartøy på årsmøte, oppdatert info om den kulturelle skolesekken lagt på nettsiden og planlagt innlegg på årsmøte, sent ut oppfordring om bruk av foreningens logo, pågående arbeid med plakett, **samarbeid med Dampskibsposten**

Vedtak: Sekretariatet og styret jobber videre med punktene. Kjetil Skogdalen tar kontakt med Henning Kvitnes for å se muligheten om å knytte en kjent person til fartøyvernet.

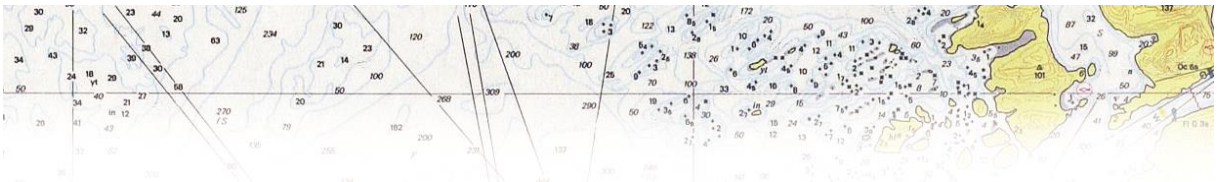
---

2. august 2018: Georg Jensen og Nik Rød fra Norsk Veteranskibsklub deltok på deler av styremøte for å diskutere Dampskibsposten. Eget referat fra møte:

Referat fra møtet med Dampskibsposten:

Tid:	Torsdag 2. august 2018
Sted:	Fiskerimuseet i Bergen
Tilstede:	Morten Hesthammer, Kari Anne Flaa, Hedda Lombardo, Kjetil Skogdalen, Cecilie Juell, Sverre Kallevik, Atle Vie, Per Inge Høiberg, Georg Jensen og Nik Rød.

Redaktør for Dampskibsposten, Georg Jensen, informerte om kostnadene for bladet som per i dag er 14 kr per eksemplar. Opplaget er per i dag 2600 eksemplarer. Redaktøren ønsker større tilgang til skribenter. Han ser ofte at det er vanskelig å få folk til å skrive om det de ønsker som f. eks. evaluering av fartøyvernsentrene. Dampskibsposten skal være bladet for hele det frivillige fartøyvernet. Man må legge vekt på rekruttering og medlemspleie. Alt arbeidet med bladet skal være frivillig. I



dag består redaksjonen i Dampskibsposten av Tor Skille, Harald Sætre og Christian Fr Wyller.

Norsk Forening for Fartøyvern ønsker å profilere seg og mener Dampskibsposten kan være en måte å gjøre dette på. Foreningen vil være behjelpelig med artikler.

Målsettingen med Dampskibsposten: rekruttering, medlemspleie, informasjon og omdømme.

Forslag som kom fram:
- en fast spalte
- innholdet bør være artig, kurositet – ikke bare faglig.
- format A4

Redaktøren sender ut forslag til innholdsfortegnelse før hvert nummer.

Redaktøren skriver forslag til intensjonsavtale utkast til avtale: hva forventer de forskjellige aktørene.

02.08.18
Hedda Lombardo

---

20. august 2018: Redaktør i Dampskipsposten, Georg Jensen, skrev et notat. Dette notatet har aldri blitt behandlet i styret til Norsk Forening for Fartøyvern, kun internt i redaksjonsgruppa som forholdt seg til vedtakene. Generalsekretær fikk tilsendt notatet mange måneder senere til orientering fra styreleder Morten Hesthammer.

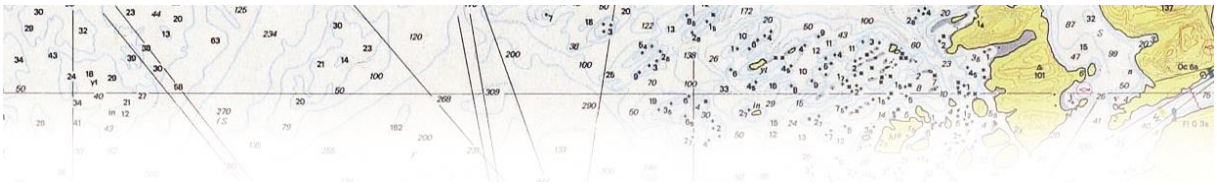
Notat

Til	**Norsk forening for Fartøyvernforeningen**
Fra	**Georg Jensen, Norsk Veteranskibsklub**
Vedrørende	**Samarbeid om Dampskibsposten**
Dato	**21. august 2018**

Bakgrunn for notatet
I mai måned ringte Hedda for å undersøke muligheten for et samarbeid mellom Fartøyvernforeningen og Veteranskibsklubben om Dampskibsposten. Jeg la frem saken på Veteranskibsklubbens styremøte 4. juni. Der fremkom ingen motforestillinger, og saken ble diskutert på Fartøyvernforeningens styremøte i Bergen 2. august, der Nik Rød og jeg deltok.

Konklusjoner fra møtet i Bergen

- *Det var for tidlig å lage noen formell avtale om samarbeid, en slik avtale kunne komme etter å ha høstet noen erfaringer etter en tids samarbeid.*



- *Redaktøren skriver forslag til intensjonsavtale/utkast til avtale om hva som forventes av aktørene.*

Heddas referat fra møtet følger etter notatet.

Redaktørens forslag til intensjonsavtale
For å høste erfaringer foreslår vi følgende samarbeidsform for de to kommende nummer (vinter og vår 2019, høstnummeret i år går som planlagt):

- *Georg Jensen og de tre kontaktmenn fortsetter som før.*
- *Fartøyvernforeningen oppnevner en deltager i redaksjonsgruppen.*
- *Redaktøren sender regelmessig ut ajourførte forslag til innholdsfortegnelse. Deltagere i redaksjonsgruppen bidrar med kommentarer, forslag til stoff og vinkling av stoff, forfattere, fotografer og utforming. Stoffet diskuteres på e-post eller telefon.*
- *Fartøyvernforeningen angir hvordan de vil bruke bladet i sitt arbeid og hvilke tilpasninger som da kan være ønskelig i bladets stoffvalg og utforming.*

Etter de to prøvenumrene vurderes samarbeidet på nytt.

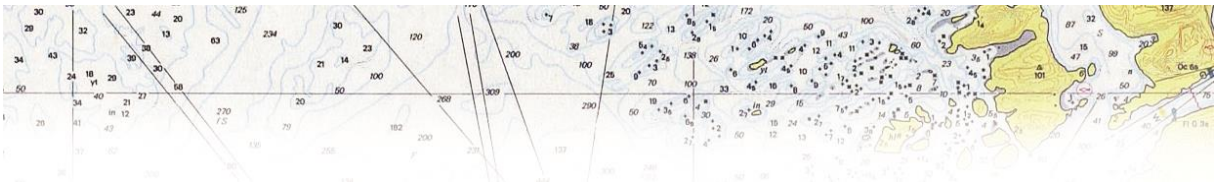
Aktuelle endringer

- *For å markere endringene foreslår vi at teksten på side 2 endres til:*

Dampskibsposten er medlemsblad for foreninger som driver med fartøyvern og for Norsk Forening for Fartøyvern. Det skal være bindeledd mellom foreningene, foreningenes medlemmer, og med miljøer og instanser som arbeider med fartøyvern, eller som har kontakt med dette fagfeltet. Målet er at bladet skal inspirere og informere. Inspirere alle som ser det som en viktig oppgave å bevare våre fartøyer, og informere om hvordan. Hoveddelen av stoffet vil derfor være om ulike sider av bevaringsarbeidet. Siden bladet er en del av det frivillige fartøyvernarbeidet, er vi avhengige av hjelp fra leserne for å lage det. Send oss derfor ideer og kommentarer, ros og ris, artikkelstoff og bilder. Alt mottas med takk, men gi redaktøren fullmakt til å bearbeide innsendt materiale. I den grad det er mulig, gjør han det i samråd med forfatteren. Alle innlegg står for forfatterens regning. Meningene deles ikke nødvendigvis av foreningene som står bak bladet. På side 47 finner du oversikt over de samarbeidende foreninger. Bladet utkommer tre ganger i året. Om du ikke er tilsluttet noen forening, kan du abonnere på bladet. Det koster 150 kroner pr. år og bestilles gjennom Norsk Veteranskibsklub. Her kan du også kjøpe tidligere utgaver.

- *Fartøyvernforeningens deltager i redaksjonsgruppen angis sammen med de øvrige under teksten på side 2. Fartøyvernforeningen presenteres på linje med de andre foreningene på side 47.*
- *Fartøyvernforeningens logo markeres med svak farge under teksten på sidene 1, 2 og 48.*

Notatet er godkjent av Veteranskibsklubbens styre 20. august 2018.



---

18. – 20 Januar 2019:

Referat styremøte: Under orientering: Per Inge Høiberg orienterte om foreningens samarbeid med Dampskibsposten og utsendelse av bladet til foreningens medlemmer.

---

4. April 2019 styremøte:

Sak 19/19: Revidert budsjett 2019
Generalsekretær la fram budsjett for 2019. Foreningens statlige grunnstøtte er blitt kuttet med kr 238 000 i 2019, og styret diskuterte andre inntektskilder som prosjektstøtte, provisjon på forsikring og medlemskontingent. **Nye kostnader som har kommet etter vedtatt budsjett er Dampskipsposten som hittil i år er på kr 10 000.** Styremøte i januar 2019 ble dyrere enn forventet.

Vedtak: Tiltak for å få ned kostnader i 2019: Årsmøtepapirene settes sammen av sekretariatet og sendt ut elektronisk for å spare kostnader på layout og trykk. Styremøte i forkant av årsmøte blir et telefonmøte for å spare kostnader på overnatting.

---

29. August 2019 styremøte:

Sak 24/19: Evaluering Dampskibsposten
Styreleder Morten Hesthammer la fram positive og negative sider av samarbeidet med Dampskibsposten og åpnet opp for tilføyelser.

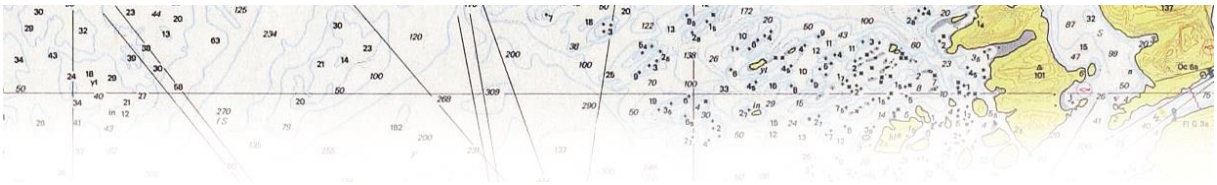
Negative: koster penger, personavhengig, ressursbruk, valgt et tidsskrift, kun i papirformat.

Positive: profilere foreningen, rekrutteringsarena, fint med medlemsblad.

Styremedlem Sverre Kallevik ba i mai måned om å få en oversikt over kostnader for Dampskibsposten, men har ennå ikke fått svar på dette. Styret ønsker en kostnadsoversikt før man går videre med samarbeidet.

Styret diskuterer om foreningen skal fortsette samarbeidet med Dampskibsposten.

Vedtak:
1. NFF ønsker å fortsette samarbeide med Dampskibsposten.
2. NFF utnevner et medlem i redaksjonskomiteen i løpet av årsmøte.
3. NFF forplikter seg til å levere stoff, minst en artikkel i hvert nummer, til Dampskibsposten.
4. NFF ønsker at foreningen blir tydligere profilert på utsiden av bladet.



5. NFF skal ikke bruke øknomiske ressurser på Dampskibsposten. Bladet skal være selvfinansierende.
6. NFF skal ikke bruke sekretariatets ressurser til Dampskibsposten.

---

6. Februar 2020 styremøte:

Sak 11/20: Samarbeid mellom NFF og Dampskibsposten.
Styret diskuterte vedtakene gjort på styremøte 29.08.19 etter en evaluering av samarbeidet med Dampskibsposten. Det er ukjent hvordan vedtakene er kommunisert med Dampskibsposten og hvem som er styrets medlem i redaksjonen.

Vedtak:
1: Vedtak fra styremøte 29. august 2019 om fortsatt samarbeid mellom NFF og Dampskibsposten kommuniseres med Norsk Veteranskibsklubb.
2: Per Inge Høiberg oppnevnes som nytt medlem av redaksjonskomiteen for Dampskibsposten.
3: NFF ønsker at foreningen blir tydeligere profilert på utsiden av bladet ved plassering av NFFs godt synlig på sidene 1 og på siden som viser oversikten over samarbeidende foreninger.

---

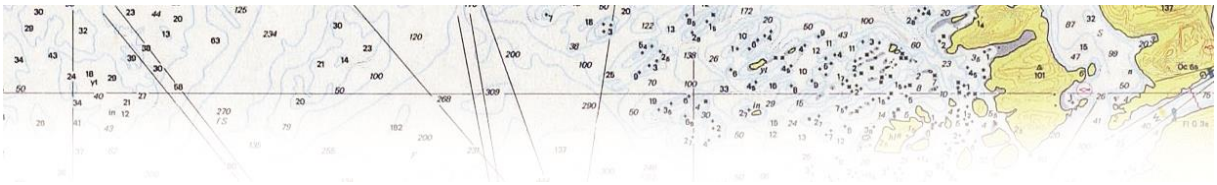
24. April 2020 styremøte:

Sak 21/20: Dampskipsposten
Styreleder orienterte om telefonsamtale han har hatt med Norsk Veteranskibsklub og la fram forslag til samarbeidsavtale mellom Dampskipsposten og Norsk Forening for Fartøyvern som er utarbeidet av Laila Andresen i Norsk Veteranskibsklub.

Spørsmål fra styret:
- *Hvem tar kostandene ved ev. underskudd?*
- *Hva er formålet med bladet?*
- *Kan bladet drives videre uten nåværende redaktør?*
- *Ligger det forventinger i avtalen om at abonnement for medlemsfartøy er pliktig?*

Styrets kommentarer:
- *Norsk Veteranskibsklub eier bladet og må stå ansvarlig for økonomien*
- *Vår rolle er kun å være behjelpelige med utgivelsen, dette må komme klart frem*
- *Rollene må være helt klare mellom partene*
- *Forutsetter at bladet går i 0*
- *Avtalen alt for lite konkret*

Vedtak: Intensjonsavtalen må omformuleres og et nytt forslag utarbeides. Dette gjøres ved at styrerepresentant Sverre Kallevik i Norsk Forening for Fartøyvern og styrerepresentant fra Norsk Veteranskibsklub setter seg ned og utarbeider et nytt forslag basert på forslaget fra Laila Andresen. Det nye forslaget skal deretter sendes tilbake til begge styrer for gjennomgang.



---

27. April 2020 telefon og e-post mellom styremedlem i NFF Sverre Kallevik og styreleder i NFF Arne Andreasen:

Hei Sverre

Viser til tlf samtale vi hadde i dag om at du skulle ta kontakt med Norsk Veteranskibsklubb vedrørende samarbeidsavtale mellom Norsk Forening for Fartøyvern og Dampskibsposten.

Her er punktene vedtatt på styremøte 29.08.19 som gjelder:

Vedtak:

1. NFF ønsker å fortsette samarbeide med Dampskibsposten.
2. NFF utnevner et medlem i redaksjonskomiteen i løpet av årsmøte.
3. NFF forplikter seg til å levere stoff, minst en artikkel i hvert nummer, til Dampskibsposten.
4. NFF ønsker at foreningen blir tydligere profilert på utsiden av bladet.
5. NFF skal ikke bruke øknomiske ressurser på Dampskibsposten. Bladet skal være selvfinansierende.
6. NFF skal ikke bruke sekretariatets ressurser til Dampskibsposten.

---

26. Juni 2020 styremøte:

Sak 28/20 Eventuelt

Nestleder Sverre Kallevik orienterte kort om prosessen rundt samarbeidet med Dampskibsposten. Økonomi, arbeidsmengde og risiko skal vurderes før neste styremøte. Saken skal opp og avklares på styremøte 3. september.

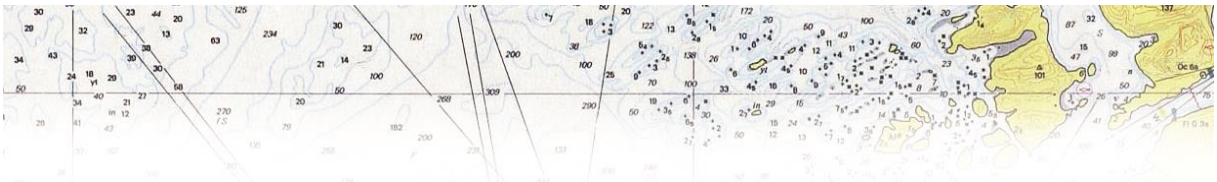
---

2. – 3. september 2020 styremøte:

Sak 23/20 Dampskibsposten

Styremedlem Sverre Kallevik har hatt kontakt med Laila Andresen i Norsk Veteranskibsklub vedrørende en samarbeidsavtale mellom Norsk Veteranskibsklub og Norsk Forening for Fartøyvern om Dampskibsposten. Styret diskuterte og reviderte utkastet til samarbeidsavtale laget av Laila Andresen i Norsk Veteranskibsklub.

Vedtak: Styret i Norsk Forening for Fartøyvern kan inngå et samarbeid med Damskibsposten lik samarbeidsavtale vedlegg 1. Sverre kommuniserer dette med NVSK og informerer styret om utfallet innen neste styremøte



<u>Vedlegg 1:</u>

SAMARBEIDSAVTALE MELLOM NORSK FORENING FOR FARTØYVERN (NFF) OG NORSK VETERANSKIBSKLUBB (NVSK) OM FREMTIDIG UTGIVELSE OG DRIFT AV DAMPSKIBSPOSTEN

Målsetting

Dampskibsposten skal være et tidsskrift for fartøyvernet i Norge. Tidsskriftet skal bidra til å fremme bevaring av verneverdige fartøyer og ivareta det frivillige fartøyvernets interesser. Tidsskriftet skal bidra til medlemspleie innen de frivillige fartøyvernforeningene og til markedsføring av fartøyvernet ovenfor allmenheten, myndigheter og beslutningstakere. I tillegg skal det skape økt interesse for rekruttering til fartøyvernet.

NFF og NVSK skal i fellesskap bidra til utvikling av tidsskriftet i tråd med fartøyvernets formål om å fremme bevaring av verneverdige fartøyer og fartøyvernets interesser.

Redaktør og redaksjonsutvalg

NFF og NVSK skal oppnevne en redaktør og et redaksjonsutvalg på 3 medlemmer, hvorav 2 oppnevnes av styrene i NFF og NVSK. Det siste medlemmet velges fra fartøyvernmiljøet.

Redaktøren og redaksjonsutvalget har ansvaret for den daglige drift og produksjon av tidsskriftet, og er redaksjonelt uavhengig av NVSK og NFF.

Redaksjonsutvalget velges for 2 år om gangen.

Finansering av tidsskriftet

Tidsskriftet skal være selvfinansierende og finansieres ved hjelp av abonnementer, salg av annonser og annet.

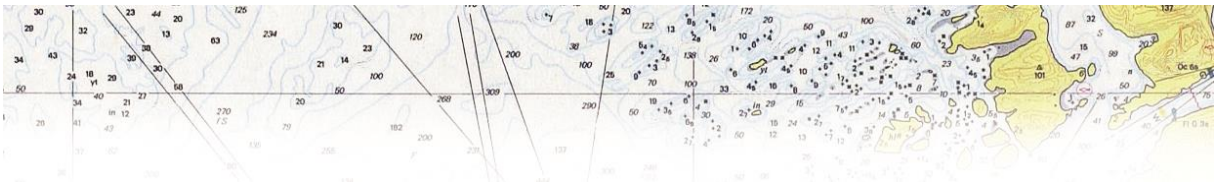
Redaksjonsutvalget oppnevner en person som er ansvarlig for annonser, abonnementer osv.

Administrative forhold og ansvarsfordeling

NVSK tar ansvar for oppfølging av regnskap, fakturering til annonsører, abonnenter og foreningene som har avtale om kjøp av tidsskriftet. Det utarbeides årlig et eget avdelingsregnskap innunder NVSK`s regnskap for tidsskriftet. Avdelingsregnskapet viser tydelig inntekter og utgifter til tidsskriftet.

NFF markedsfører tidsskriftet i sine kontakter med myndigheter, andre beslutningstakere og allmennheten.

NFF informerer om tidsskriftet til alle medlemsfartøyene.



NVSK arbeider med koordinering av adresselistene ved utsendelsen av tidsskriftet fra trykkeriet 3 ganger i året for abonnentene.

Avtalen evalueres om 1 år.

Oppsigelse - løpetid
Avtalen kan sies opp av hver av partene med 6 – seks måneders varsel.

---

19. november 2020 styremøte:

Sak 31/20 Dampskipsposten
Styremedlem Sverre Kallevik har i 2020 hatt kontakt med Laila Andresen i Norsk Veteranskibsklub vedrørende en samarbeidsavtale mellom Norsk Veteranskibsklub og Norsk Forening for Fartøyvern om Dampskibsposten. På styremøte 2. -3. september 2020 diskuterte og reviderte styret utkastet til en samarbeidsavtale utarbeidet av Laila Andresen, se vedlegg. Sverre har i ettertid hatt møte med Laila Andresen og Georg Jensen som ønsker å få inn følgende formulering i samarbeidsavtalen:

"Avtalen gjelder frem til det første årsmøte med fysisk tilstedeværelse tidligst i 2021 hvor saken kan tas opp og drøftes med medlemmene".

Vedtak: Avtalen fra 2. – 3. september i Bodø gjelder.
Vedtak: Styret foreslår Per Inge Høiberg eller Morten Hesthammer som representant i redaksjonsutvalget til Damskibsposten.

---

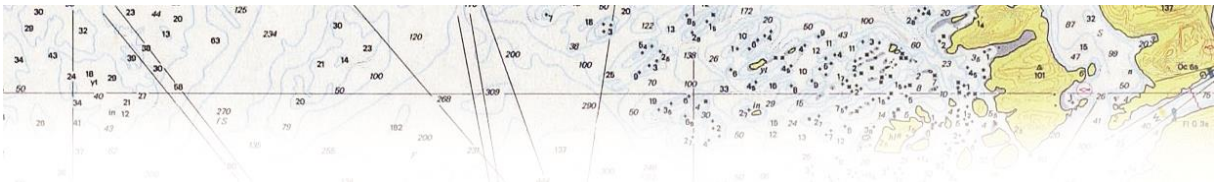
25. november 2021 e-post:
Nestleder i NFF Sverre Kallevik informerte i e-post styreleder i NVSK Laila Andresen vedtaket fra styremøte 19.11.20.

---

19. desember 2021 brev:
NVSK v/Laila Andresen sendte brev til NFF der de meddelte at de ikke ønsket å underskrive samarbeidsavtalen vedtatt av NFFs styret 03.09.20.

---

31. mai 2021 brev:
NVSK v/Laila Andresen sendte sak til årsmøte «Samarbeidsavtale mellom NVSK og NFF om utgivelse av Dampskibsposten med følgende forslag til vedtak: *NFF og NVSK sluttfører forhandlingene om en avtale om å utgi Dampskibsposten som et felles talerør for Fartøyvernsaken. Avtalen skal regulere et felles og likeverdig ansvar for organisering, arbeidsoppgaver og økonomi.*



Punkter på styremøte 31.08.21 som var avgjørende for beslutning om ikke videre samarbeid med Dampskibsposten:

- NFF har aldri ønsket å gå inn i et samarbeid der foreningens økonomiske ressurser eller sekretariatets ressurser blir brukt til bladet. Dette fordi foreningen i mange år har hatt stram økonomi og for mange arbeidsoppgaver for kun to ansatte.

- Den statlige driftstøtten er basert på budsjett og arbeidsoppgaver som ikke omhandler blad. Det er mulig at driftstøtten kan bli påvirket/redusert ved en større omlegging av arbeidsoppgaver.

- Forbundet KYSTEN og Norges Husflidslag har medlemsblader med ansatte redaktører samt frilanser stoff. Kostnader er cirka 2 millioner kroner i året. Bladet til DS Hvaler som er drevet frivillig har kostnadsført i årsregnskapet kr 300 000 til bladet.

- NFF v/Sverre Kallevik har bedt om oversikt over kostnader til bladet, men aldri fått det.

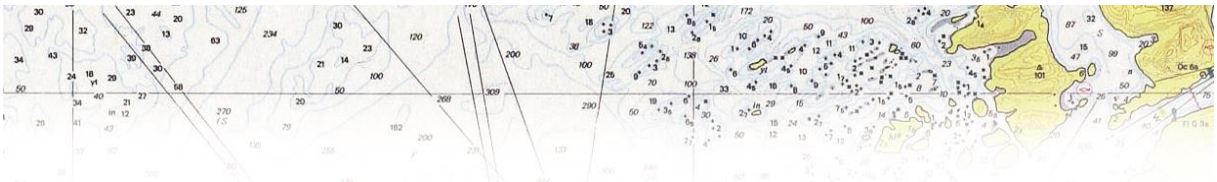
- Morten Hesthammer og Per Inge Høiberg som satt i redaksjonskomiteen til Dampskibsposten har gått ut av styret i NFF. Per Inge Høiberg ønsket å trekke seg fra redaksjonskomiteen. I det nåværende NFF-styret er det ingen som kan påta seg å sitte i redaksjonen til Dampskibsposten. Georg Jensen har meddelt tidligere at han ønsker å trekke seg som redaktør i Dampskibsposten.

- Det er usikkert hvem som skal ha redaktøransvaret, dette er et stort og viktig ansvar.

- Det finnes flere blader blant medlemmer i NFF. NFF kan ikke bruke ressurser på kun et blad.

- NVSK ønsket ikke å gå videre med samarbeidsavtale 19.12.20 fordi NVSK hadde større forventinger enn det NFF kunne innfri. Deretter 5 måneder senere ønsket NVSK at årsmøtet skal vedta at NFF og NVSK forhandler fram en ny avtale. Dette ønsker ikke styret i NFF da vi ikke har kapasitet til å innfri en slik avtale til forventninger.

- Det er viktig at NFFs styre behandler og gjør vedtak om samarbeid med NVSK om Dampskibsposten og ikke NFFs årsmøte slik NVSK ønsker. Dette er en sak som dreier seg om store økonomiske og arbeidsmessige ressurser og må behandles av noen som har tid til å sette seg nøye inn i saken og som sitter med det økonomiske ansvaret.



Sak 2 b – Innkomne saker – Håpløse finansieringsordninger

Fra Øyvin Konglevoll, engasjert i D/S STAVENES, M/S GRANVIN, D/S SJØDAMPSPRØITE 1:

Håpløse finansieringsordninger for det frivillige fartøyvernet.

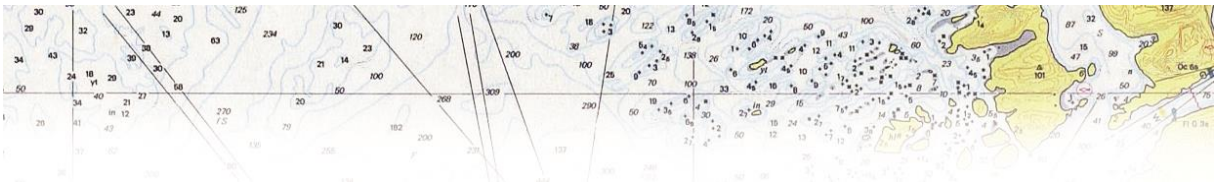
NFF bør ta opp med myndighetene de håpløse og tungvinte finansieringsvilkårene det er for kostbare og langvarige fartøyvernprosjekt. Slik det er nå er det meningsløst, fordyrende og ødeleggende for frivilligheten innen fartøyvernet. Mens resten av samfunnet benytter seg av de lave rentene som har vært nå i mange år, er dette utelukket for fartøyvernet.

Et eksempel er restaurering av D/S STAVENES, mens det fins flere andre, som f. eks M/S HVALER og D/S STYRBJØRN. Problemstillingen gjelder også båter i drift, som må ta større reparasjoner og blir unødig lenge ute av drift. Jeg vi spesielt her vise til restaurering av D/S STAVENES.

I 1902 vedtok Nordre Bergenhus Amts Dampskibe (fra 1919 Fylkesbåtane i Sogn og Fjordane) å bestille er nytt lokalruteskip – D/S STAVENES. I 1903 ble kjølen strukket, og i 1904 ble båten på 111 fot levert ferdig fra Bergen Mekaniske Værksteder. I 68 år gjorde båten tjeneste for ruteselskapet. I 1973 ble båten solgt til England, og i 1991 hentet hjem til Norge for restaurering. I 1993 ble båten erklært verneverdig av Riksantikvaren. Ut på 2000 – tallet stoppet restaureringsarbeidet opp, inntil laget seinhøstes 2007 ble reorganisert med sterk tilstrømming av medlemmer, og det ble ny fart på arbeidet.

I 2010 uttaler Riksantikvaren blant annet: «I vernesammenheng legg Riksantikvaren vekt på at STAVENES no vert bevart i sitt opprinnelige miljø, og at skipet vil inngå i sin opphavelege geografiske samanheng. Av særleg interesse for Riksantikvaren er det at STAVENES også hadde rute i Nærøyfjorden som er eit av Noregs bidrag på Unseco si verdsarvliste. Skipet representerer difor eit viktig historisk element og ein ressurs for formidlinga av dette området.» Videre: « Når Riksantikvaren velgjer å gje tilskot til prosjektet, så er det sjølvsagt med intensjon om vidare deltaking og at prosjektet skal fullførast». Men når? Det vi opplever er at tilskuddsnivået varierer fra kr. 0.- til over 3 million kroner – berg og dalbane. Helt uforutsigbart og useriøst.

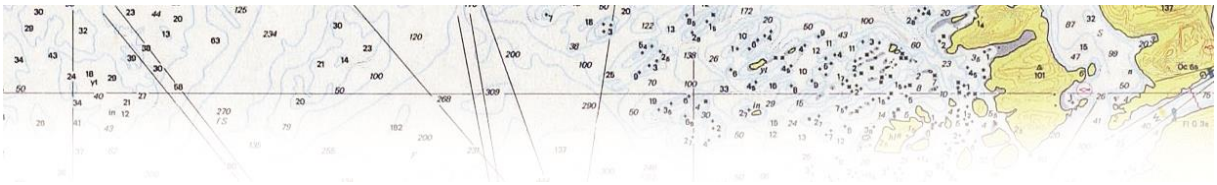
Turistnæringen i Flåm er blant landets største, og venter på STAVENES. De har sagt at de skal både markedsføre, selge og fylle båten. Derfor reiste vi inn til Riksantikvaren i Oslo sammen med direktør for Aurland Ressursutvikling for å undersøke muligheten for at vi kunne tilbys lån til svært gunstige vilkår, mot at det ble tilbakebetalt med årlige tilskudd fra Riksantikvaren. Båten ville kommet i snarlig inntektsgivende turistfart. Umulig. Mens redere låner og bygger nye skip i løpet av måneder og maks et par år, husbyggere det samme, skal fartøyvernere holde på i tiårsvis. Det sliter fartøyvernere ut, det gjør at engasjerte faller fra på den måten at de blir for gamle og senile, eller dør. Det fordyrer og forsinker prosjektene så man kan risikere at ingen vil



ta ansvar for fartøyet når det er ferdig restaurert. Det er en uakseptabel misbruk av frivillig engasjement. Nye generasjoner vil si nei takk til å holde på med slikt.

På STAVENES oppleves at man må begynne å ta opp igjen restaureringsarbeid fra en tidlig fase. Det må komme en ordning der et begrenset antall viktige prosjekt kan ta opp lån opptil kr. 10 mill, så prosjektet ferdigstilles og kommer i inntektsgivende drift, mens tilbakebetaling skjer med tilskudd fra antikvariske myndigheter – kr. 1 - 2 mill pr. år, alt etter prosjektets størrelse. Dette vil spare store kostnader, som hele fartøyvernet vil nyte godt av. Vi snakker om prosjekt som uansett støttes av antikvariske myndigheter, men slipper årevis i tilskuddskøen. Prosjektene som tar opp slike lån må selv bære rentekostnadene. For D/S HESTMANDEN fikk til man til en finansieringsordning så skipet kunne bli ferdigrestaurert. Hvorfor skal ikke dette også kunne gjelde det frivillige fartøyvernet?

<u>Forslag til vedtak fra styret i Norsk Forening for Fartøyvern:</u>
Saken oversendes nytt styre for videre behandling.



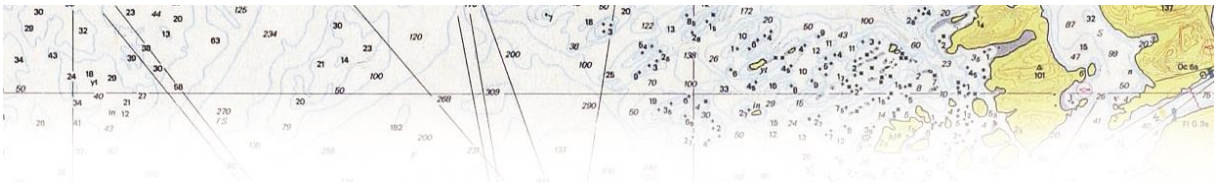
Sak 2 c – Innkomne saker – Momsfritak

Fra Øyvin Konglevoll, engasjert i D/S STAVENES, M/S GRANVIN, D/S SJØDAMPSPRØITE 1:

Momsfritak – ulike vilkår.

> Samme type verneverdige fartøy behandles ulikt når det gjelder momsfritak under restaureringsprosessen. Mens fartøyer eid av museer slipper moms, må fartøyer eid av frivillige, enten privat eller gjennom organisasjoner betale moms for varer og tjenester. Dette er urimelig, og bør endres.

<u>Forslag til vedtak fra styret i Norsk Forening for Fartøyvern:</u>
Foreningen vil utrede denne kompliserte saken ved å bruke inntil kr 100 000 til å engasjere jurist.



Sak 3 – Søknader om medlemskap

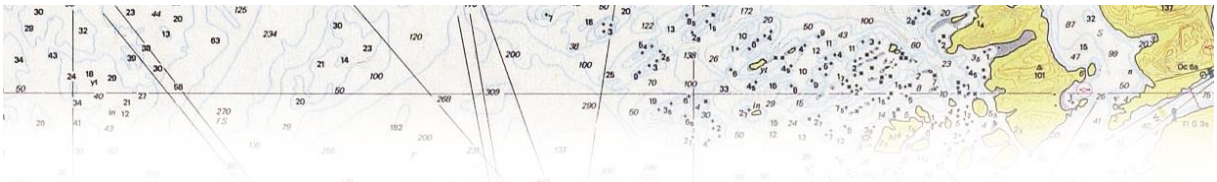
Norsk Forening for Fartøyvern fikk 8 søknader i 2020. Styret har behandlet disse, men på grunn av Koronapandemien har disse ikke blitt lagt fram for årsmøte før nå. I 2021 fikk foreningen 7 søknader. Vurderingen av medlemssøknader er en sentral oppgave for styret. Den berører kjernen av foreningens formål og er gjort i henhold til våre vedtekter, nærmere bestemt §1 og §2:

> **§1 Formål**
> Norsk Forening for Fartøyvern er en interesseorganisasjon for verneverdige fartøyer. Foreningen skal:
> - ***fremme bevaring og varig vern av verneverdige fartøyer***
> - *utvikle og styrke de menneskelige ressurser og materielle vilkår knyttet til vernearbeidet*
> - *arbeide for å skape og å styrke kontinuitet i fartøyenes eierskap og forvaltning*
> - *være aktiv i utviklingen av verneformer innen rammen av antikvariske verneprinsipper*
> - *stimulere til nødvendige omstillinger*
> - *fremme samarbeid mellom fartøyeierne*
> - *sikre solidarisk opptreden overfor myndighetene*
>
> **§2 Medlemskap**
> 2.1: Årsmøtet kan oppta som medlem i foreningen verneverdige dekkede og større åpne fartøy **som bevares etter antikvariske retningslinjer** når både eier og forvalter har som formål et **varig vern av fartøyet som kulturminne**. Fartøyets alder sammen med sjeldenhet, og andre særlige kulturvernfaglige grunner skal tillegges spesiell vekt. Medlemskapet følger fartøyet og opphører ved skriftlig utmelding eller ved fartøyets kondemnering.

Med utgangspunkt i vedtektene vurderer derfor styret om det for medlemssøker kan svares «ja» på følgende spørsmål:

1. Er fartøyet verneverdig (alder, sjeldenhet og andre særlige kulturfaglige grunner skal tillegges spesiell vekt)?
2. Er fartøyet dekket eller et større åpent fartøy?
3. Bevares fartøyet etter antikvariske retningslinjer?
4. Er eiers og forvalters formål for fartøyet varig vern som kulturminne?

På de neste sidene vil de innkomne medlemssøkerne fra 2020 og 2021 bli presentert sammen med styrets vurdering.



Sak 3 Søknader om medlemskap

Fra 2020:

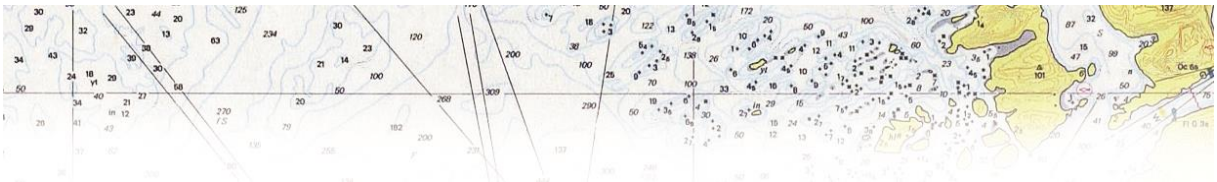
HJELM WAAGE (Hjemmehavn Hjemnes)
«Hjelm Waage» ble i 1971 bygget som redningsskøyte ved Smedvik mek. Verksted i Tjørvåg på Sunnmøre. Fartøyet var en av de 14 «75` redningskryssere i stål» som ble bygget i perioden 1963-1972. Overbygg i aluminium. 4 av de 14 ble utstyrt med vripropell, deriblant Hjelm Waage som også ble utstyrt med dobbelt ror. I 1994 ble fartøyet noe ombygget. Hjelm Waage er nå den siste av de 4 som er igjen i Norge og eneste i klasse 75. I årene 1971 til 2004 i aktiv tjeneste for Redningsselskapet har Hjelm Waage bistått mange mennesker og farkoster i nød. Totalt berget den 18 liv, assisterte 1217 personer og hjalp 985 fartøy.

I 2004 ble fartøyet solgt til England og ombygget til å gå med ubemannet maskinrom og brukt som fritidsfartøy. I 2007 ble båten solgt til Danmark og fikk navnet «J.C. Guard». Her ble den brukt til losing, slepeoppdrag og servicebåt for bygging av vindparker i Danmark og Tyskland. Fra 2015 og frem til 2017 lå den i opplag til den ble kjøpt hjem til Norge i sommeren 2017. I 2018 ble skøyta overdratt til Reidar Berge som har gjennomført et omfattende vedlikeholdsarbeid.

Både skrog, interiør og tekniske installasjoner er i god stand. Motor som står i er Scania DSI 1457 x 2 fra 1971. Opprinnelig motor: GM Detroit V871 x 2. Nye Baugthrustere (NSSR) ble også satt inn i 1994.

Eiers mål er å restaurere mest mulig likt originalen fra 1994. Restaurering og vedlikehold skjer etter antikvariske prinsipper. Fartøyet brukes nå til slepetjenester og sjøtransport. Fartøyet fikk vernestatus av Riksantikvaren i 2020. Eier driver omfattende aktivitet når det gjelder fartøyvern og kystkultur og ønsker av den grunn medlemskap i foreningen.

<u>Styret vil anbefale for årsmøte at «Hjelm Waage» tas opp som medlem ved neste årsmøte der medlemsopptak er årsmøtesak</u>



IDEAL (Hjemmehavn Kristiansund)
Skonnert «Ideal» er en tremastet slettoppskonnert på 120 fot bygd på Saltkaia i Kristiansund fra 2014 til 2019. Skroget ble sjøsatt i 2016. Målet var å bygge et hurtigseilende og trygt fartøy med gode bruksegenskaper forankret i en dokumenterbar kulturhistorisk båtbygger-tradisjon. Fartøyet er bygd med moderne metoder, med utstrakt bruk av moderne lim- og tetningsmiddel i dekk og skrog, men skal vedlikeholdes etter gamle metoder og teknikker.

«Ideal» er en replika basert på 4 skonnerter bygget hos Skaaluren i Rosendal mellom 1903 og 1910. En av disse hadde navnet IDEAL. Linjetegningene på de 4 skonnertene var nesten like, men linje- og riggtegninger fra «Rosenheim» ble valgt som grunnlag for «Ideal». Riggen er dog endra fra bramseil- til slettoppskonnert. Motor: Scania Nogva D1 14, V8 450 hk, 1990. Skroget er nytt. Laminerte stevner og spant . Hud i kravellert furu med limt lusing, deretter høvla og slipt. Smurt med linolje/terpentin, deretter malt hvitt med linoljemaling. Skandekk og midtfisk i eik, resten av dekk i furu. Dekket er frest, deretter prima og fuga med moderne natemasse. 600 kvm nye seil fordelt på 11 seil sydd av Gran Seil i materialet dacron. Blokker og kofinagler i ask, rundholt i furu, sleider av eik, masteringer av ung, grønn ask. Riggbeslag og bolter i rustfritt og smidd stål. Fartøyet er eksteriørmessig tidsriktig. Dekksarrangement med kapper, ventiler, nedganger og dekkshus som på tegninger av «Rosenheim». Fartøyet har moderne navigasjonshjelpemiddler. Kopi av ankervinsj på dekk. Moderne lensepumper.

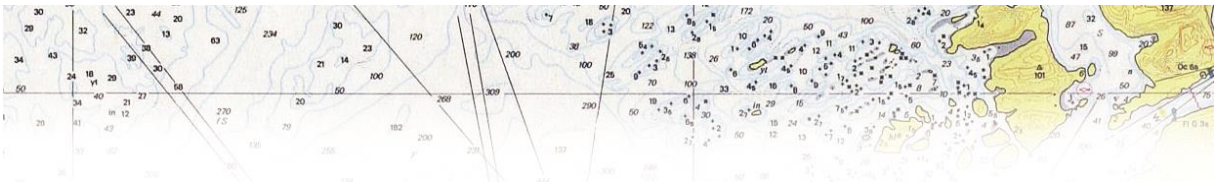
De raske skonnertene var en viktig del av Newfoundlandsfarten med saltfisk og klippfisk i perioden 1890 til 1915. Klippfiskfrakt har lange tradisjoner i Kristiansund og «Ideal» har derfor lokalhistorisk interesse, selv om ingen av de 4 skonnertene som «Ideal» er basert på hørte hjemme her. Eier bruker fartøyet som opplæringsfartøy og maritim leirskole og vil utvikle et pedagogisk tilbud innen lokal maritim kultur, historie, geografi og naturvitenskap.

<u>Styret vil anbefale for årsmøte at «Ideal» **ikke** tas opp som medlem ved neste årsmøte der medlemsopptak er årsmøtesak. IDEAL har ikke status som vernet, og er en nybygget replika basert på 4 skonnerter, bygget med moderne metoder og til dels moderne materialer</u>

IMMANUEL (Hjemmehavn Arendal)
Losskøyta «Immanuel» ble bygget 1905 i Risør av Nils Eriksen fra Narviken for losbrødrene Jensen på Lyngør. Det 38 fots trefartøyet er kravellbygget, med eikehud på furuspant, eik i kjøl og stevner, furudekk samt eik i rekke, hytte og karmer. Hun var losskøyte helt fram til ca. 1930 da losene gikk av med pensjon. Det ble ikke ansatt noen ny statslos og fartøyet ble deretter bygget om og brukt som reketråler og brønnbåt under navnet «Løwa» fram til ca. 1960. Etter dette lå fartøyet i opplag med diverse havarerte restaureringsprosjekt bak seg helt fram til 1983. Da ble hun kjøpt opp av Hisøy ungdomsskole og restaurert tilbake til losskøyte.
Men det viste seg at båten var i dårligere forfatning enn forventet. Det som er tilbake av den originale «Immanuel» er aktre slemholt og vel 50% av spantene opp til vannlinjen. Eksteriør og rigg er basert på skisser og fotografier av de siste eksisterende Narviken-båtene «Dagmar» og «Nancy». Innredningen er utført i tradisjonelle materialer med noen tilpasninger. Standard kutterrigg, med storseil, fokk, klyver, toppseil. «Immanuel» har i dag en dieselmotor fra 1985, en 66 hk Yanmar, men det er uvisst når fartøyets første motor ble installert.
«Immanuel» har vært skoleskip ved Hisøy Skole siden hun var ferdig restaurert i 1987. Fra 2016 er «Immanuel» også en del av undervisningsopplegget ved Sam Eyde VGS i Arendal. Fartøyet brukes også til kulturformidling og fremstår i god stand, selv om man nå ser behovet for ytterligere restaureringer i årene som kommer.

«Immanuel» representerer loshistorien på Sørlandet og eier ønsker medlemskap for å sikre båtens videre liv. I denne sammenhengen ønsker de å trekke veksler på fagmiljøet i NFF for faglig støtte om vern etter antikvariske prinsipper. De har allerede sammen med Risør trebåtbryggeri laget en verneplan.

<u>Styret vil anbefale for årsmøte at «Immanuel» tas opp som medlem ved neste årsmøte der medlemsopptak er årsmøtesak.</u>



LISTER (hjemmehavn Kristiansand)
Den gaffelriggete listerskøyta ble bygd etter modell av dekket listerbåt fra Stavanger museum (1865) i 1977 på Lista treskipsbyggeri på Borhaug. «Lister» ble klinkbygd på opprinnelig måte med trenagler i spant og hud. Den 35,7 fots treskøyta har stort sett har fungert som skip for speidere og leirskole på Sørlandet. Det er få slike skøyter igjen, noe som gjør fartøyet unikt til tross for at dette er en replika. Fartøyet har en motor fra 2018, en Yanmar diesel, 52hk. Listerskøytene var åpne båter til å begynne med, men ble dekket med tiden. SS Lister er godt dokumentert da NRK fulgt byggeprosessen.

Forvalter mener fartøyet er tradisjonelt bygd etter antikvariske prinsipper. Men det er brukt strekkfisker, wire-taluritter og andre små detaljer som ikke er utypisk for 70 tallet, men som ikke vil være typisk for 1865

Fartøyet ble overdratt fra Foreningen Partsrederiet Lister til Bragdøya kystlag i 2014. Fram til 1985 var det sjøspeiderne i Vågsbygd, Kristiansand som benyttet og vedlikeholdt skøyta. I 1986 ble den overført til Søgne Maritime leirskole, som brukte den fram til aktiviteten ble lagt ned i 1995. Søgne kystlag overtok da ansvaret for drift og vedlikehold. I en kort periode før Bragdøya kystlag overtok båten, hadde Søgne sjøspeidere ansvar for vedlikeholdet.

I dag er det Bragdøya kystlag som eier fartøyet som brukes i forbindelse med opplæring i seiling med tradisjonell skøyterigg og i opplæring av ungdom og skoleelever. Fartøyet har hatt passasjersertifikat, men per dags dato er det et fritidsfartøy. Lister vedlikeholdes jevnlig av medlemmer og båtbyggere i Bragdøya kystlag. I de siste årene har deler av dekk og noen rekkestøtter akter blitt skiftet. Båten fremstår i dag som velholdt, ny motor fra 2018 og nye seil i 2020. Eierne er gjennom vedtektene forpliktet til å vedlikeholde båten etter antikvariske retningslinjer, men fartøyet har ikke status som vernet.

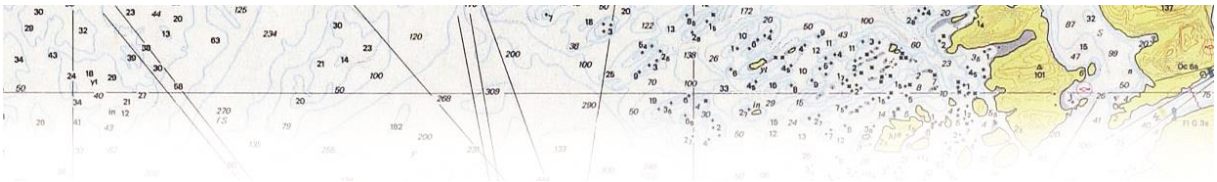
<u>Styret vil anbefale for årsmøte at «Lister» **ikke** tas opp som medlem ved neste årsmøte der medlemsopptak er årsmøtesak, da «Lister» er en replika.</u>

NAJADEN (Hjemmehavn Fredrikstad)
Fullriggeren «Najaden» er et 39,15 meters komposittbygget (trehud på stålspant) fartøy, og er sannsynligvis den eneste flytende komposittbygde seilskuta igjen i verden. Fartøyet har stålspanter og et dobbelt lag med furubord. «Najaden» ble bygget 1897 i Karlskrona som skoleskip for Den Svenske Marinen og fungerte som dette fram til 1938. Under 2. verdenskrig var fartøyet losjiskip for beredskapspersonell og deretter slept til Toreskovs havn og brukt som havnebarriere. Hun ble i 1946 gitt i gave til Halmstad by og brukt som stasjonært museumsskip, som lokale for sjøspeidere, festivaler og andre arrangementer. Najadens venner ble stiftet i 1988 og en omfattende restaurering fant sted. «Najaden» ble solgt i 2014 til Seilskuteforeningen Øst i Viken med innsamlede midler fra Isegran-miljøet. Fartøyet har i dag fast plass på Isegran hvor hun blir brukt til ulike arrangementer.

Fartøyet har aldri hatt motor. Original rigg. Overvanns er det råteskader på treverket, men også mye skader på skroget på innerhud og ytterhud under vannlinjen. Spantene har til dels store rustskader, men skipets alder tatt i betraktning er det overraskende bra. Hudplankene og skansekledningen må derfor fornyes og spantekonstruksjonen repareres, sier tilstandsrapporten fra Hardanger Fartøyvernsenter. Interiør mangler, kopier av originalt må lages. Dekkshus og luker er i god stand.

«Najaden» er et svensk fartøy som i dag ikke har tilknytning til norsk maritim historie. Riksantikvaren ser allikevel på fartøyet som et viktig kulturminne i internasjonal sammenheng og ga fartøyet vernestatus i 2016. Eiers mål er å sette fartøyet i original stand for kulturformidling. I sin storhetstid seilte «Najaden» i sommerhalvåret i nordiske farvann, dette ønsker eier for en nyrestaurert «Najaden». Eier ønsker medlemskap i foreningen for bedre samarbeid og kontaktnett med fartøyvernekspertise slik at eier blir bedre i stand til å kunne fullføre prosjektet.

<u>Styret vil anbefale for årsmøte at «Najaden» tas opp som medlem ved neste årsmøte der medlemsopptak er årsmøtesak.</u>



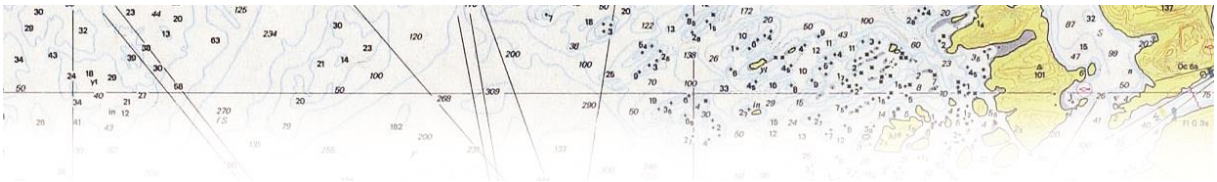
SJØDAMPSPRØITE 1 (hjemmehavn Bergen)
«Sjødampsprøite 1» er en kutter i klinkbygget jern fra 1866 bygget ved Bergen Mekaniske Værksteder for Dambaadelaget. Hun var i passasjerfart i Bergen helt fram til 1872 og ble fra 1873 brukt som sjødampsprøyte da Bergen Brannvesen overtok fartøyet. Diverse eiere og bruk opp igjennom – som bunkersbåt og vannfyllingsbåt - til hun i 2013 ble overtatt av Bergen Kystkultursenter. I 2019 ble hun overtatt av Bergen Brandskorps Historielag og i 2020 ble Veteranbåtlaget Sjødampsprøite 1 stiftet. For øyeblikket er fartøyet tatt på land for videre restaurering som M/S BJØRN. Fartøyet er vernet av Riksantikvaren.

Opprinnelig stod det en ensylindret dampmaskin i fartøyet, denne ble erstattet med større maskin i 1891. I dag står det en Volvo diesel på 200 hk i. Denne skal erstattes av en 2 sylinder compound dampmaskin på 80 hk. Både dampkjele og utstyr er innkjøpt fra Nederland. Fartøyet ble bygget om i 1891 – bla. nytt overbygg og to skorsteiner – og i 1910 med enda større overbygg. I 1956 ble hun nedrigget som sjødampsprøite og bygget om til bunkersbåt og fikk styrehus. Fartøyet er det eldste bevarte fartøyet som er bygget i Bergen. I perioden 1873 – 1856 rykket hun ut til alle branner i sjønære strøk i Bergen. Skroget er i god stand.

Eier ønsker å tilbakestille fartøyet til sjødampsprøyte slik hun var i 1935. Det søkes også om passasjersertifikat for 12 personer. Fartøyet skal driftes av Veteranbåtlaget Sjødampsprøite 1 som vil ta vare på fartøyet som et enestående historisk fartøy tilknyttet Bergen by og Bergen Brannvesen. Hun var hele 83 år i brannvesenets tjeneste. Fartøyet er tenkt brukt til historie- og kulturformidling. Veteranbåtlaget vil vise fram, demonstrere og bruke fartøyet som sjøsprøyte.

Eier ønsker medlemskap i foreningen for å være en del av et faglig og sosialt fellesskap innen fartøyvernet. Sjødampsprøite 1 vil også bidra til foreningens mangfold.

<u>Styret vil anbefale for årsmøte at «Sjødampsprøite 1» tas opp som medlem ved neste årsmøte der medlemsopptak er årsmøtesak</u>

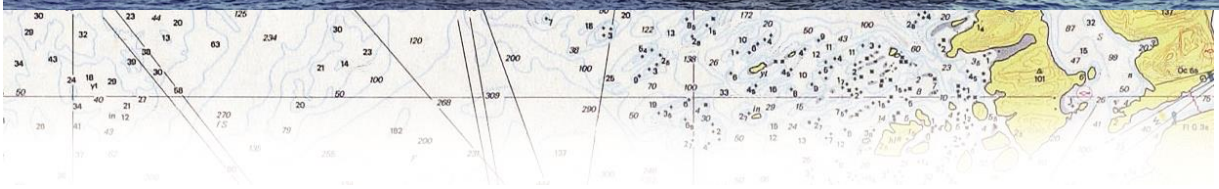


SØLVSKJÆR (Hjemmehavn Lindås)
«Sølvskjær» er en 49,1 fots kravellbygget krysser i furu fra 1954. Fartøyet ble bygget i Flekkefjord for rekefangst. Kontrahent var Gunnar Egeland. «Sølvskjær» har stort sett vært reketråler hele sitt liv og ble overtatt av nåværende eier Erik Schau i 2018. «Sølvskjær» brukes i dag som fritidsfartøy. Fartøyet er relativt godt vedlikeholdt uten vesentlig råte med originalt skrog og overbygg. Dekksplanker er skiftet og riggen er ikke original. Det er også gjort andre store endringer på fartøyet slik som utvidelse av lasteluken og ombygging av lasterommet til salong med toalett og bysse. Motoren er en Detroit diesel 8V71 300 hk fra 1969 som erstattet en 120 hk Grenaa fra 1965. Opprinnelig motor var en to-sylindret Union 100-140 hk.

Det foreligger foreløpig ingen planer om tilbakeføring av lasteluke, lasterom og lugar. Fartøyet er også bygget om betraktelig innvendig uten å følge antikvariske retningslinjer selv etter første søknad fra 2018 og årsmøtets avslag med store forandringer i forpigg, salong og lasterom som bad med varmekabler, flere lugarer, flytting av skott og moderne bysse.

Eiers formål er å bevare «Sølvskjær» som flytende kulturminne og formidle historien, men samtidig drive passasjerdrift. Det er derfor lagt til rette for flytende hotelldrift og chartervirksomhet. Fartøyet skal ellers bidra til å hevde kystkultur og være tilstede under kulturelle arrangementer. Eier ønsker medlemskap fordi han ønsker å være en god ambassadør for fartøyvernet og vil at «Sølvskjær» skal være en del av kystkulturen.

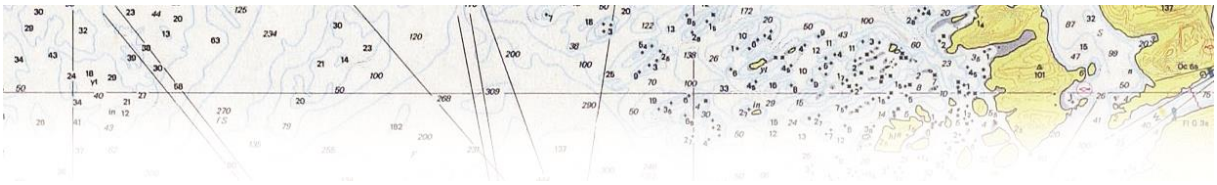
<u>Styret vil anbefale for årsmøte at «Sølvskjær» **ikke** tas opp som medlem ved neste årsmøte der medlemsopptak er årsmøtesak. Fartøyet er bygd om betraktelig uten å følge antikvariske retningslinjer selv etter at eier søkte om medlemskap første gang i 2018. Dette svekker søknaden ytterligere.</u>



ULVEN (Hjemmehavn Lødingen)
«Ulven» er en 30 fots kravellbygget krysser i furu fra 1962. Fartøyet ble levert fra ukjent båtbygger på Bremsnes, Averøy, våren 1962 til Lorentz Antonsen, Kårvik i Troms. Båten ble levert som «dekket båt med bakk», uten innredning, motor og styrhus. Båten ble derfor slept nordover. Etter hjemkomst ble båten innredet, og det ble bygget styrehus. Det ble også montert inn en ny 14 HK Volda. Båten hadde navnet «Lysgrunn» fra levering og fram til i 2014, da den fikk navnet «Ulven». I perioden 1962 – 2016 var båten i aktivt fiske med garn, line og juksa. Fisket foregikk lokalt i Troms, på Finnmarka og tradisjonelt lofotfiske. Overtatt av nåværende eier våren 2016. Oppigjennom årene har «Ulven» gjennomgått en del ombygginger. I 1971 ble styrhuskeisingen utskiftet fra stål til aluminium og rorhustaket fikk aluminiumdekke i stedet for takpapp. I 1979 ble Voldamotoren byttet ut mot en 3 sylindret Buck på 45 HK. I 1986 ble bakken hevet noe og kledd med aluminium. Nye rekker i aluminium ble også montert. I 1982 ble styrehuset kledd med aluminium. I 2001 ble motor og gir byttet: En 82 HK Perkins med Nogva gir. I 2014 ble dekksmontert spill byttet ut med rekkemontert garnhaler. Ny autopilot er montert. Mye er originalt fra byggeåret. Skrog og dekk, akter del innvendig i styrehuset, styrehusvindu, fremre mast i tre (bakre mast i aluminium), innredning i lugar og lasterom.

I 2016 ble «Ulven» lagt ut for salg og nåværende eier overtok båten. Båten er ikke strukturert, men nedrigget for fiskeri og brukes kun privat. «Ulven» har ikke vernestatus hos Riksantikvaren, men eier har stor interesse for kystkultur og ønsker å ta vare på båten slik den var da den ble tatt ut av fiske. Eier har også tatt vare på et fiskemottak fra 30-tallet og han ønsker å bevare båten og fiskebruket som et museum. Eier ønsker medlemskap fordi dette er en fartøytype som er verd å ta vare på.

<u>Styret vil anbefale for årsmøte at «Ulven» tas opp som medlem ved neste årsmøte der medlemsopptak er årsmøtesak.</u>



Fra 2021:

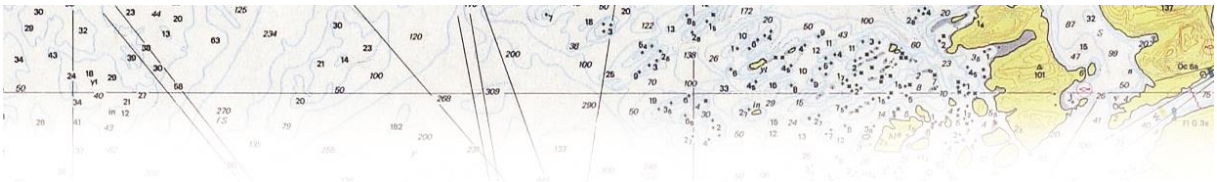
FJORDCLIPPER (Hjemmehavn Oslo)
«Fjordclipper» er et 78,7 fots passasjerfartøy i tre bygget ved Nordtveit Skibsbyggeri AS i 1974 for turisttrafikk på Vestlandet. Fartøyet går nå i passasjer og chartertrafikk i Oslofjordområdet og har sertifikat for fartsområde 2 med inntil 100 passasjerer.

Fartøyet er bygget med tverr hekk. Skroget er bygget av furuplank på laminert spant og eikereimer. Dekk, overbygg, styrhus, salonger og skansekledning er i aluminium. Fartøyet har to salonger. Opprinnelige motorer var 2 stk Scania DI 1643 M på 497 HK hver. Disse ble skiftet i 2019 til Caterpillar D 334 på 260 HK x 2. «Fjordclipper» oppgis å være i bra stand.

Det er utskiftet noe hudplank ved Isegram og Promhavn. Eier står for alt vedlikehold. Fartøyet er unntatt fra kondemnering. Eier har ikke søkt om vernestatus. Historisk har fartøyet vært i turisttrafikk i Hardanger, Sognefjorden, Flåm, Gudvangen, Leirvik på Stord og Kragerøområdet før den ble satt i turisttrafikk i Oslofjordområdet. «Fjordclipper» er den eneste av denne type fartøy med åpent akterdekk som er i drift. De andre som ble bygget i samme periode var rutegående fartøy med lite uteplass og større motorer.

Formålet med fartøyet å videreføre dagens drift for å ha midler til vedlikehold. Eier ønsker medlemskap for å være del av fartøyvernmiljø.

<u>Styret vil anbefale for årsmøte at «Fjordclipper» tas opp som medlem ved neste årsmøte der medlemsopptak er årsmøtesak.</u>



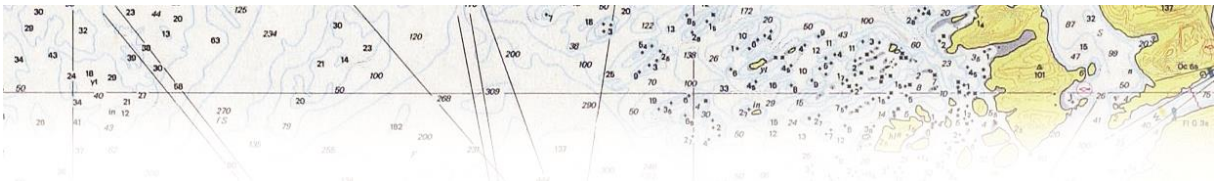
GRYTØY (hjemmehavn Harstad)
Det 68 fots trefartøyet «Grytøy» ble bygget i 1954 ved Vaagland Båtbyggeri og gikk i melkerute mellom øyene og bygdene i Harstad. Fra 1974 gikk fartøyet i lokalfart i Kvæfjord, senere som avløserbåt i Trøndelag og fra 1989 i turistfart mellom Oslo og Kristiansand. Venneforeningen Grytøya/Harstad kjøpte båten på tvangsauksjon i 2011. Fartøyet er nå på slipp hos Nord Norsk Fartøyvernsenter. Planen er å restaurere «Grytøy» tilbake til 1972-utgaven. Restaureringen baserer seg på byggetegninger fra verftet som bygget fartøyet. Mye av innredningen gjenstår å restaureres. Bla. skal lugarer tilbakeføres til opprinnelig salong.

Fartøyet er i tre med overbygg i stål (klink og sveis). Brunvoll glødehodemotor ble erstattet av en Wichmann diesel i 1960. Fartøyet er vernet av Riksantikvaren og har fått fredningsvarsel. Dette begrunnes med at «Grytøy» er den siste gjenværende passasjerbåten bygget i tre i Nord-Norge. I tillegg er «Grytøy» en typisk representant for de mange bybåter og arbeidsruter som en gang bandt sammen øyer og veiløse grender med byene langs kysten.

Venneforeningen Grytøy/Harstad har 120 medlemmer og formålsparagrafen fastslår at de skal restaurere og drifte etter antikvariske prinsipper. Det er søkt om passasjersertifikat for 50 passasjerer. Målet er å bruke fartøyet i charter som seilende kulturminne og formidling lokalbåthistorie.

Eier ønsker medlemskap for å ta del i et miljø, være med å fremme vilkår for vedlikehold og drift av historiske fartøy, samt være med å formidle kystkultur.

<u>Styret vil anbefale for årsmøte at «Grytøy» tas opp som medlem ved neste årsmøte der medlemsopptak er årsmøtesak.</u>



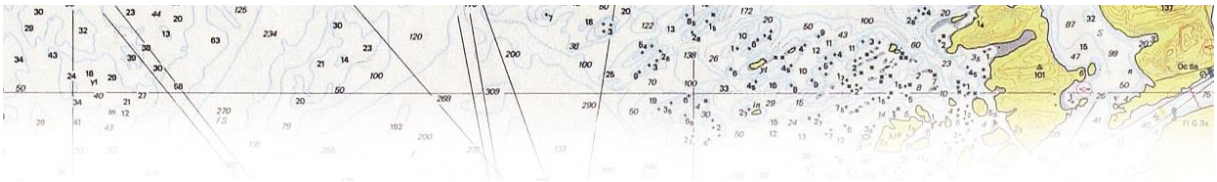
HARALD (Hjemmehavn Harstad)
Furukutteren «Harald» er et tidligere fiskefartøy fra 1914 bygget i Torefjord i Møre og Romsdal. Fartøyet på 52 fot er kravellbygget på dobbelt spant. Opprinnelig fremkomst-middel var seil og motor i kombinasjon. «Harald» første motor var en 14 HK Gangerolf og fartøyet har hatt 6 ulike motorer fra 1914 og fram til i dag. Nåværende motor er en Gardener 6XL, 110 HK, 1976 modell. Fartøyet ble tatt ut av fiske i 1995 og har hatt flere eiere fram til nåværende eier overtok båten i 2003. Fartøyet ble vernet av Riksantikvaren i 2005.

Gjennom 3 ombygginger og forlengelser er fartøyet mye forandret. Lasterommet er i dag er gjort om til salong med pantry, sittebenker og bord. Egnerhuset er gjort om til toalett og dusjrom.

«Harald» ligger i dag i opplag i Harstad og har blant annet vært brukt til kulturformidling under Festspillene i Nord Norge, VM i skreifiske og turer på fjorden ut fra Harstad.
På oppdrag av eier gjennomførte Nordnorsk Fartøyvernsenter (NFFA) en tilstandsvurdering og kostnadsoverslag høsten 2016 i forbindelse med søknad om støtte til utbedring av skader. I sin rapport beskrives fartøyet å framstå delvis som en klassisk 50/60-talls kutter med enkelte moderniseringer. Generelt har fartøyet et stort etterslep på ordinært vedlikehold, herunder oppdriving av nat i dekk og skrog. Det er også avdekket behov for større og mindre reparasjonsarbeider. NFFA har utarbeidet anbefalinger som eier ønsker å følge.

Eier ønsker å ta vare på norsk kysthistorie for kommende generasjoner. Eier ønsker medlemskap for å være del av et miljø hvor han kan få nyttig informasjon og tips for å nå målet om et vernet fartøy i god forfatning.

<u>Styret vil anbefale for årsmøte at «Harald» tas opp som medlem ved neste årsmøte der medlemsopptak er årsmøtesak.</u>



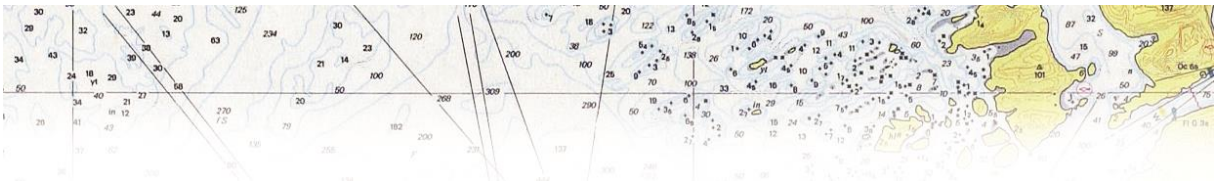
HOLGER STJERN (Hjemmehavn Trondheim)
«Holger Stjern» er en bilferge og passasjerskip bygget i 1958 ved Ørens mekaniske Verksted i Trondheim. Kontrahent var A/S Fosenferja, senere Fosen Trafikklag. Det 128 fots stålfartøyet var i trafikk i sambandet Skansen – Vanvikan fra 1958 – 1980, og fra 1982 – 2020 i Karelen i Finland under flere eiere. Fartøyet ble omdøpt til «Pielinen» i 1983. Maskinen i Holger Stjern er en MWM 1958 modell (original fra 1958), 4-takt, 6 sylindret diesel, 800 HK. I 2020 ble fartøyet kjøpt tilbake til Trondheim av A/S Fosenferja og fikk tilbake sitt opprinnelige navn i 2021. Fosenferja A/S arbeider på frivillig og ideell basis for bevaring og drift av Holger Stjern.

Av ombygginger og endringer ble overbygget hevet 35 cm i 1989. Baugthruster er montert (gjort i Finland, årstall ukjent), hjelpemotorer skiftet (i Finland, årstall ukjent) og bysse og kiosk i salong er også ombygd og modernisert (i Finland, årstall ukjent). Noen hudplater i skroget ble byttet i 2020.

Holger Stjern er fullt funksjonell og gikk for egen maskin fra Finland til Trondheim høsten 2020. Fartøyet framstår som meget autentisk. Planer for restaurering og vedlikehold vil bli utarbeidet og kvalitetssikret sammen med fartøyvernfaglig ekspertise hos Fylkeskommunen og fartøyvernsentrene. Fartøyet har søkt vernestatus i 2021 og er tiltenkt en funksjon i kulturformidling, undervisning, som charter og museumsfartøy. Formålet er å bevare og drifte «Holger Stjern» som flytende kulturminne med tanke på varig vern.

Eier ønsker medlemskap i foreningen for å få tilgang til fagkompetanse og nettverk innenfor det frivillige fartøyvernet og håper «Holger Stjern» kan være et positivt tilskudd til foreningens medlemsfartøy i Midt-Norge.

<u>Styret vil anbefale for årsmøte at «Holger Stjern» tas opp som medlem ved neste årsmøte der medlemsopptak er årsmøtesak</u>



NESNAKROKEN (HJEMMEHAVN NESNA)
«Nesnakroken» er en 59 fots kravellbygget krysser i tre bygget i 1965 ved Bremnes båtbyggeri på Averøya. Materialet er av furu på furuspant. Fartøyet ble bygget for garn og snurrevadfiske for brødrene Lars og Petter Nordstrand fra Valderøya utenfor Ålesund og gitt navnet Ole L etter faren. Fartøyet ble etter hvert tatt ut av fiske og solgt til Senjahopen i 2004 der den ble overtatt av Nesna Kystlag i 2009, og gitt navnet «Nesnakroken».

Nesnakroken ex Ole L ble forlenget fra 51,2 fot til 59 fot i 1973. Rorhuset ble skiftet i 1992. Slingringskjøler og stålkjøl ble montert i 1993, mens deler av rekke styrbord og babord ble skiftet i 2018 og 2021. Det ble satt på nye aluminiumslister på rekka på begge sider, samt laget åpning i rekka for lettere adkomst. Opprinnelig stålmast ble byttet ut med ny aluminiumsmast i 2021. Original motor er en Volvo TMD 120 A 260 hk forbrenningsmotor fra 1965 og står i fartøyet i dag.

Nesna kystlag har som formål å ta vare på «Nesnakroken» som en levende del av kystkulturen. Nesna Kystlag vil bruke båten for å demonstrere kystkulturens fisketradisjoner på Helgeland med deltakelse i lofotfiske og fiske lokalt, samt samarbeid med skolen.

Eier ønsker medlemskap for å delta i et miljø, samarbeide med andre og være et kulturminne gjennom bruk av fartøyet. Eier ønsker å bruke fartøyet som en foreningsbåt, og har flere planer om forandringer på fartøyet for å gjøre fartøyet mere funksjonelt for dem, bla ombygging av lasterom. Fjerning av innredning er påbegynt. All fiskeredskap er fjernet og kranen solgt. Eier har ingen planer om tilbakeføring av fartøyet. Søker ikke om vernestatus.

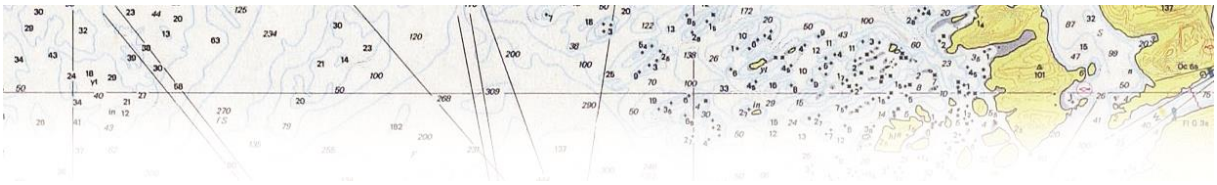
<u>Styret vil anbefale for årsmøte at «Nesnakroken» **ikke** tas opp som medlem ved neste årsmøte der medlemsopptak er årsmøtesak, da eier ikke ønsker å følge antikvariske prinsipper.</u>

SALLY III (Hjemmehavn Son)
«Sally III» er en kravellbygget skjærgårdskrysser fra 1921 bygget og konstruert av Jac. M Iversen ved Soon Slip og Båtbyggeri. Lengden på lystfartøyet er 12 m med deplasement på 2,43 tonn. Skroget er av mahogny i hud med ribber i eik og delvis furu/eik under vann. Gamle ribber har stålforsterkninger. Framdrift er seilføring på 30 kvm i tillegg til en Yamaha påhenger 4 hk for sikring. «Sally III» har under tiden hatt flere eiere og ble allerede i 1923 solgt videre til Einar With i Kristiania som ga henne navnet «Lisbeth II». I 1926 ble båten solgt til Sverige hvor fartøyet fikk navnet «Måsungen» og hadde 11 forskjellige eiere. I 1996 kjøpte Sallys venner båten tilbake til Norge. «Sally lll» ble restaurert med blant annet nytt dekk og mast i tillegg til nødvendig vedlikehold opp igjennom årene. Hun ble sjøsatt etter restaurering i 1998 med sitt opprinnelige navn «Sally III».

Fartøyet er unntatt fra kondemnering. Eier har ikke søkt om vernestatus. Fartøyet eies av MiA museene i Akershus, Oslofjordmuseet. En prosjektgruppe vil stå for vedlikehold og restaurering som blant annet omfatter tilbakeføring av riggen til 1931-utgave som Iversen konstruerte. Originale tegninger av skrog, rigg og seil foreligger, samt fotografier. Dokumentasjon av «Sally lll» og Iversens virksomhet i Son er en viktig del av prosjektet.

Fartøyet skal brukes som et flytende kulturminne med Son som hjemmehavn ved Kystkultursenteret i Son. Formålet med medlemskap er å bli knyttet opp mot et miljø som har vern etter antikvariske prinsipper som mål. Eier ønsker å bevare fartøyet i opprinnelig originaltilstand.

<u>Styret vil anbefale for årsmøte at «Sally III» tas opp som medlem ved neste årsmøte der medlemsopptak er årsmøtesak.</u>



STJERNEN AV 1899 (Hjemmehavn Horten)
Kongesjaluppen «Stjernen av 1899» ble bygget ved Akers Mek. Verksted i 1899, kontrahent var det Kongelige Norske Forsvarsdepartement. Det klinkbygde stålfartøyet er på 55 fot. Fartøyet har gjeninnsatt original motor som ble hentet ut fra marinemuseet i Horten: En kullfyrt dampmaskin, 20 HK Compound Stephenson fra 1899. Kjelen er den eneste kjente kullfyrte Yarrowkjelen i Skandinavia.

Fartøyet ble 1899 – 1905 brukt som sjalupp for Kong Oscar II og i 1905 – 1940 som sjalupp og kongeskip for Kong Haakon 7. Fartøyet hadde for øvrig en seilas i 1907 med Kong Haakon 7, kongen av Siam, statsminister Chr. Mikkelsen, Sam Eyde og Kristian Birkeland. Denne seilasen sies det dannet grunnlaget for etableringen av Norsk Hydro. 1940-1945 ble fartøyet tatt og brukt i tysk tjeneste. Hun ble solgt i 1946 på auksjon til Brede Gulliksen ved Mjøsa og deretter ombygget til fraktebåt. I 1956 ble fartøyet solgt til Kapp betongstøperi og ble brukt til å frakte sand. Fartøyet ble i 1960 ombygget til lystfartøy. To ombygginger etter dette. I 1995 ble fartøyet kjøpt og hentet til Horten av Marinemuseets matroser, hvor hun i dag fortsatt har hjemmehavn.

«Stjernen av 1899» gjennomgikk restaurering og tilbakeføring til originale tegninger fra Akers mek. Verksted i perioden 1995 - 2001. Fartøyet skal være identisk med originale tegninger og mye er originalt. Tekniske installasjoner er for øvrig kopier etter originale installasjoner.

Fartøyet brukes i dag til kulturformidling og museumsfartøy ved å blant annet å delta på ulike arrangementer som jubileet for unionsoppløsningen i 2005. Her var fartøyet vertskap for den norske og svenske kongefamilien. Eiers formål er å restaurere og drifte fartøyet. Eier ønsker medlemskap i NFF for å stå sterkere sammen om interessen for å verne historiske fartøy slik som «Stjernen av 1899».

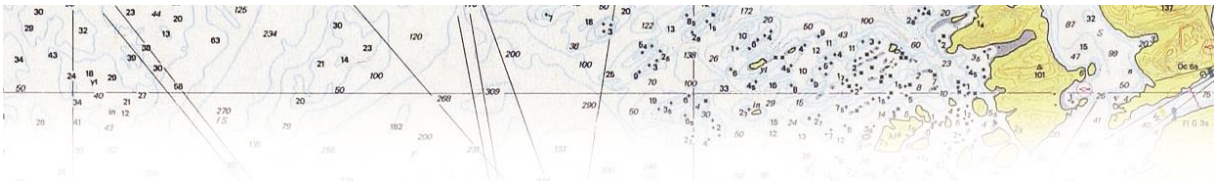
<u>Styret vil anbefale for årsmøte at «Stjernen av 1899» tas opp som medlem ved neste årsmøte der medlemsopptak er årsmøtesak.</u>

Sak 4 – Fastsettelse av kontingent for 2022

Medlemskontingenten ble sist økt i foreningen i 2020.

Kr 1500 for fartøy < 50 br.tonn
Kr 3000 for fartøy 50 – 100 br.tonn
Kr 4500 for fartøy >100 br.tonn

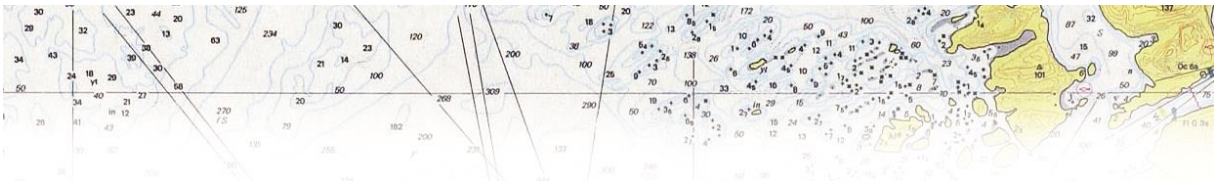
Styret ønsker ikke å endre medlemskontingenten for 2022 og går inn for at kontingenten blir stående på kr 1500, kr 3000 og kr 4500.



Sak 5 – Arbeidsprogram for 2022

Se eget vedlegg med styrets forslag til arbeidsprogram for 2022.

Styret har hatt en mindre arbeidsgruppe som har jobbet med nytt arbeidsprogram for 2022. Det har vært avholdt flere møter i arbeidsgruppen og arbeidet har fortløpende blitt lagt fram for styret. Endelige arbeidsprogrammet ble godkjent i styremøte 31.08.21



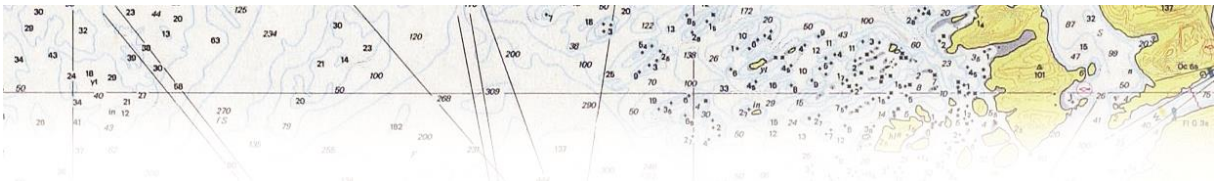
Sak 6 – Budsjett 2022

Det forventes et større overskudd i årsregnskapet 2021. Foreningen er informert om en gaveforsterkning på kr 200 000 fra Kulturdepartementet. I tillegg har koronapandemien ført til mindre aktivitet og arrangementer og dermed mindre kostnader enn i et normalt år. Styret ønsker å bruke overskuddet fra 2021 til konsulenttjenester i 2022. Det er derfor budsjettert med et underskudd i 2022. Budsjettet er godkjent i styremøte 31.08.21.

Inntekter	Regnskap 2020	Revidert budsjett 2021	Budsjett 2022
Salgsinntekt	0	0	0
Mva-refusjon	172 346	170 000	175 000
Prosjektadministrasjon	85 233	85 000	90 000
Avgifter, årsmøte	0	210 000	215 000
Medlemskontingent	433 579	437 000	450 000
Prosjektstøtte	905 450	775 000	830 000
Driftsstøtte, staten	1 900 000	2 270 000	2 340 000
Overført ubrukte midler prosjekt	-110 000	110 000	0
Andre inntekter og tilskudd	42 114	40 000	45 000
Sum driftsinntekter	3 428 722	4 097 000	4 145 000

Kostnader			
Lønn og arb.giveravgift	1 616 138	1 665 000	1 720 000
Andre personalkostnader	28 005	35 000	35 000
Konsulenttjenester			400 000
Kontorleie, forsikring og strøm	233 001	240 000	250 000
Medlemskontingenter	26 912	28 000	29 000
Styreutgifter	44 392	70 000	100 000
Utgifter årsmøte	-	370 000	380 000
Annen driftskostnad	1 355 701	1 408 000	1 400 000
Sum driftskostnader	3 304 149	3 816 000	4 314 000
Driftsresultat	124 573	281 000	-169 000

Finansinntekter og finanskostnader			
Renteinntekter	1 658	2000	2000
Annen rentekostnad	70	0	
Annen finanskostnad	-	0	
Resultat av finansposter	1 588	2000	2000
Årsunderskudd/overskudd	126 161	283 000	-171 000



Sak 7 – Valg av revisor

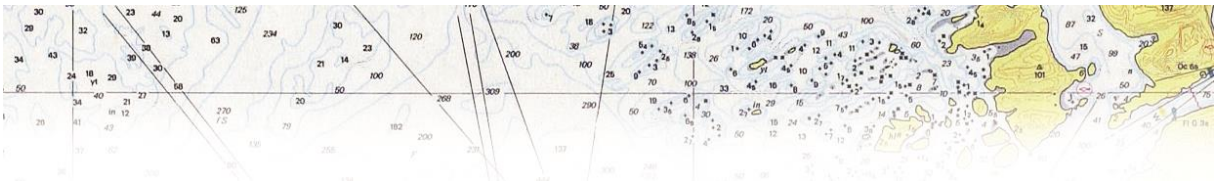
Styret foreslår Sølvi Løbø Aaker v/ Revisjon 1 Nor AS.

Sak 8 – Valg av styret for 2022

Styret i 2021 består av:

Leder:	Arne Andreassen	«Faxsen»	på valg
Nestleder:	Sverre Kallevik	«Gamle Skogøy»	på valg
Styremedlem:	Sigurd Jansen	«Rogaland»	på valg
	Cecilie Juell	«Skudenes»	på valg
	Sten Cato Nordsæther	«Atlanta»	ikke på valg
	Tom Remman	«Kysten»	ikke på valg
	Sander Ødelien	«Atløy»	på valg
Varamedlem:	Torstein Halvorsen	«Boy Leslie»	ikke på valg

Valgkomiteens innstilling for styret i 2022 legges fram på årsmøtet.



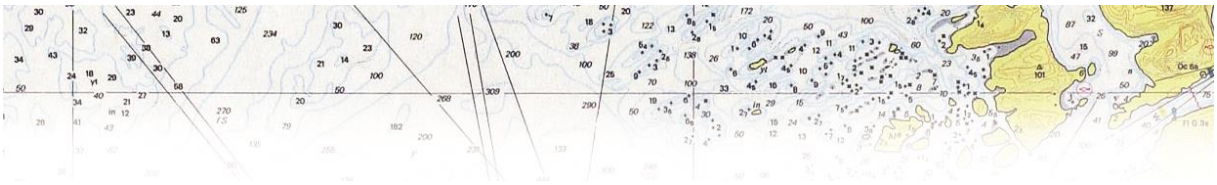
Sak 9 – Valg av valgkomité

Valgkomitéen for 2021 har bestått av:

Leder:	Viggo Nonås	«Vestgar»
	Georg Jensen	«Mjøsfærgen»
	Kjetil Skogdalen	«Engebret Soot»

Ifølge vedtektene skal man tilstrebe utskifting av et medlem hvert år. Styret foreslår følgende sammensetning for valgkomité 2022:

Leder:	Kjetil Skogdalen	«Engebret Soot»
	Arne Andreassen	«Faxsen»
	Heidi Thöni Sletten	«Svanen»



VEDTEKTER
for
NORSK FORENING FOR FARTØYVERN
Vedtatt på konstitueringsmøte 16. juni 1985.

Revidert 14. mars 1986, 25. september 1992, 25. september 1994, 26. september 1998, 29. september 2006 og 5. oktober 2007.

§ 1 Formål

Norsk Forening for Fartøyvern er en interesseorganisasjon for verneverdige fartøyer. Foreningen skal:

- fremme bevaring og varig vern av verneverdige fartøyer
- utvikle og styrke de menneskelige ressurser og materielle vilkår knyttet til vernearbeidet
- arbeide for å skape og å styrke kontinuitet i fartøyenes eierskap og forvaltning
- være aktiv i utviklingen av verneformer innen rammen av antikvariske verneprinsipper
- stimulere til nødvendige omstillinger
- fremme samarbeid mellom fartøyeierne
- sikre solidarisk opptreden overfor myndighetene

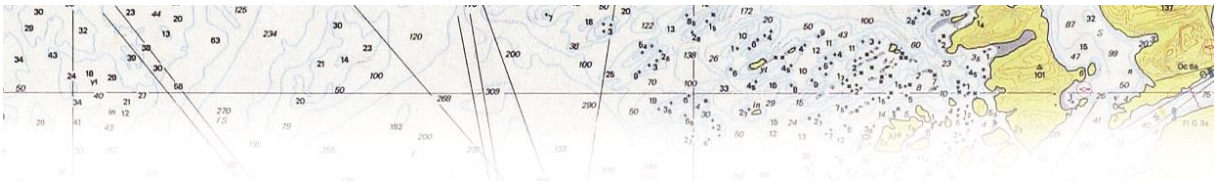
§ 2 Medlemskap

2.1 Årsmøtet kan oppta som medlem i foreningen verneverdige dekkede og større åpne fartøy som bevares etter antikvariske retningslinjer når både eier og forvalter har som formål et varig vern av fartøyet som kulturminne. *Fartøyets alder sammen med sjeldenhet, og andre særlige kulturvernfaglige grunner skal tillegges spesiell vekt.*

Medlemskapet følger fartøyet og opphører ved skriftlig utmelding eller ved fartøyets kondemnering.

2.2 Et medlem som medvirker til å skade Norsk Forening for Fartøyvern, utnytter foreningen eller medlemmene i kommersiell sammenheng uten samtykke av styret eller det enkelte medlem, eller handler i strid med foreningens formål, kan av styret suspenderes for kortere eller lengre tid, eventuelt ekskluderes av årsmøtet. Dette kan likeledes skje dersom et medlem ikke betaler kontingent. Suspensjonen kan innankes for årsmøtet, dog uten oppsettende virkning.

2.3 Det kan delta en representant på årsmøtet fra hvert fartøy, utpekt av eieren. Medlemmene har 1 stemme pr. fartøy inntil 50 br.reg.tonn, 2 stemmer pr. fartøy fra 50 til 100 br.reg.tonn og 3 stemmer pr. fartøy over 100 br.reg.tonn. Ingen medlemmer kan ha mer enn 3 stemmer pr. fartøy.
2.4 Styret kan innby observatører som har talerett.



§ 3 Årsmøtet

3.1 Årsmøtet er foreningens øverste myndighet, og skal avholdes innen utgangen av oktober måned hvert år. Innkalling med saksdokumenter og forslag til dagsorden skal sendes medlemmene minst 4 uker før møtet.

3.2 Ekstraordinært årsmøte kan innkalles dersom styret eller 1/5 av medlemmene krever det.

3.3 Årsmøtet skal behandle årsberetning, innkomne forslag, samarbeidsavtaler med og/eller tilslutning til andre organisasjoner, revidert regnskap, kontingent, valg av styre, valgkomité, revisor, samt kommende års budsjett og arbeidsprogram. Andre saker som ønskes tatt opp på det ordinære årsmøtet sendes styret senest 1. juni.

3.4 Avstemminger avgjøres med vanlig flertall. Ved stemmelikhet avgjøres utfallet ved loddtrekning. Alle avstemminger foregår skriftlig dersom ett medlem ønsker det. Det kan stemmes ved skriftlig fullmakt.

§ 4 Styret

4.1 Årsmøtet velger et styre som består av leder, nestleder, fem styremedlemmer og et varamedlem. Styret bør være sammensatt med en rimelig fordeling både geografisk og med hensyn til fartøytype. Leder og nestleder velges hvert år. Øvrige styremedlemmer og varamedlem velges for to år av gangen, dog slik at halve styret velges hvert år. Styret er alle medlemmenes tillitsvalgte og skal ivareta medlemmenes interesser mellom årsmøtene, og representerer foreningen utad. Styret fatter sine vedtak med vanlig flertall, hvis ikke annet er bestemt. Ved stemmelikhet har lederen dobbeltstemme. Styret er beslutningsdyktig når minst fire medlemmer av styret er til stede.

4.2 I saker som normalt skal behandles av årsmøtet, og årsmøtet ikke innkalles pga. tidsfaktoren, kan styret fatte vedtak når alle styrets medlemmer er enige. Slike saker skal likevel behandles på første ordinære årsmøte. Stemmegradering etter br. tonnasje gjelder ikke i styresaker.

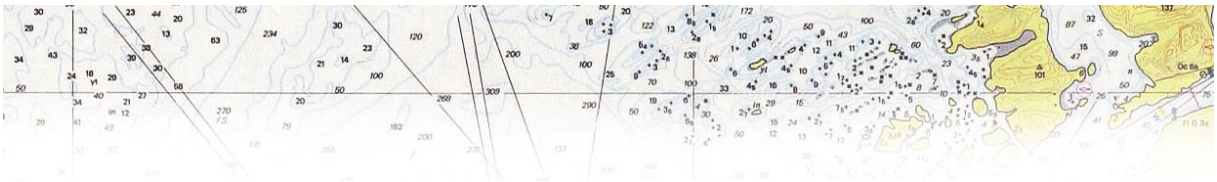
4.3 Styret kan oppnevne råd og utvalg, og delegere myndighet til disse. Styret skal meddele prokura.

4.4 I tillegg til vedtatt arbeidsprogram kan styret ta opp saker som gjelder foreningens formål.

§ 5 Valgkomiteen

5.1 Valgkomiteen skal bestå av tre medlemmer.

5.2 Valgkomiteens medlemmer velges for tre år. Man tilstreber utskifting av et medlem



hvert år, men årsmøtet står når som helst fritt til å skifte ut hele valgkomiteen. Det medlem som har lengst ansiennitet i valgkomiteen fungerer som leder.

5.3 Valgkomiteen skal fortrinnsvis sende sin innstilling ut med årsmøteinnkallingen.

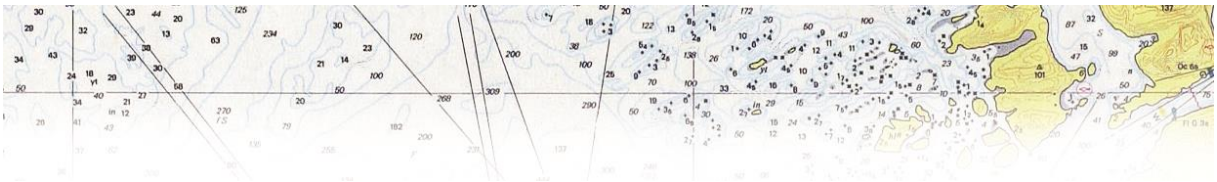
§ 6 Kontingent

6.1 Årsmøtet fastsetter medlemskontingent pr. stemme.

§ 7 Vedtektsendring

7.1 Endringer i vedtektene kan bare foretas på ordinært eller ekstraordinært årsmøte, etter å ha vært oppført på sakslisten, og krever 2/3 flertall. Endringer i § 1 og § 8 må vedtas i to påfølgende møter med 2/3 flertall for å være gyldig.

§ 8 Oppløsning

8.1 Norsk Forening for Fartøyvern kan besluttes oppløst på årsmøtet, ordinært eller ekstraordinært, med 3/4 flertall etter at forslag om oppløsning på forhånd er satt opp på sakslisten. Blir oppløsningen vedtatt, innkalles det til ekstraordinært årsmøte innen to måneder, og vedtaket må her gjentas med 3/4 flertall for å være gyldig.

8.2 Ved oppløsning skal foreningens midler søkes anvendt slik at foreningens formål videreføres. Samme årsmøte som bestemmer oppløsningen velger et styre på tre som disponerer midlene i samsvar med foreningens formål og møtets beslutning.