

NORSK FORENING FOR FARTØYVERN

Årsmøte 2023 – Ålesund 20. – 22. oktober



BRANNSPRØYTA, HINDHOLMEN, BILFERGEN

Velkommen til årsmøte

Styret i Norsk Forening for Fartøyvern ønsker velkommen til årsmøte 20. - 22. oktober 2023 i Ålesund. Byen har mye å by på for enhver og særlig for oss med interesse for det maritime og historiske.

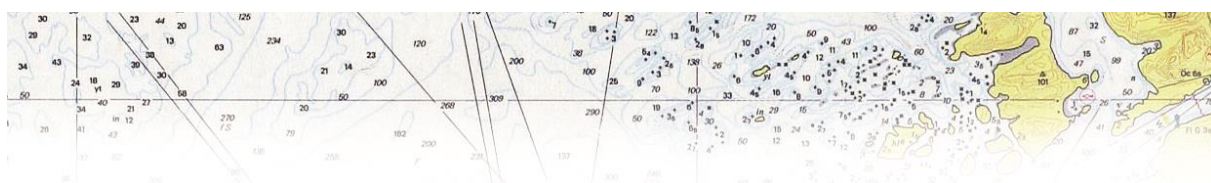
På 1500-tallet slo de første handelsmenn seg ned ved sundet mellom Aspøya og Nørvøya, og i de neste to hundre år vokste det frem et lite tettsted. Det er i denne perioden stedsnavnet Ålesund for første gang fremstår i skriftlig kildemateriale. Ålesunds gode havn, den korte avstanden ut til rike fiskebanker og leia var viktige forutsetninger for fremveksten av det nye økonomiske sentrum på Sunnmøre.

På Sunnmøre begynte man å produsere klippfisk ca. 1750. Etter hvert ble klippfisk fogderiets viktigste eksportartikkel. I 1824 sendes de første klippfiskladninger direkte fra Ålesund til Spania. Ålesunds bemerkelsesverdige fremgang, både økonomisk og befolkningsmessig, førte til at ladestedet fikk bystatus i 1848.

Fisket på Sunnmøre hadde alltid foregått med åpne båter, som ellers på Norskekysten. I 1864 ble den første norske fiskeriutstilling avholdt i Ålesund og i 1884 kontraheres det første dampskip bygd for fiske. Før århundret var ute hadde Ålesund landets største flåte av fiskedampskip og bankskøyter som drev fangst over store deler av Nord- Atlanteren. I 1898 startet man prøvefiske med drivgarn etter storsild. Dette innledet en periode på nesten 70 år hvor den årlige innhøsting av "havets sølv" ga Ålesund navnet Storsildbyen. Så kom Bybrannen natt til 23. januar 1904 der over 800 hus brant ned i løpet av et knapt døgn. Over 10 000 ble husløse, men bare ett menneske omkom. Byen ble raskt gjenreist og den nye byen ble oppført i en enhetlig byggestil, Art Nouveau eller Jugendstil.

Ålesundregionen er fremdeles verdensledende på det maritime. Flere av landets største fiskebedrifter og oppdrettsselskap holder til i området. Ålesund er Norges største fiskerihavn, Norges tredje største containerhavn og er landets fjerde største eksporthavn.

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



Fredag 20.oktober 2023

15.00 Innsjekking på Thon Hotel Ålesund

16.00 Registrering til årsmøtet på Thon Hotel Ålesund.

17.00 Åpning av årsmøte ved styreleder Cecilie Juell

- 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:

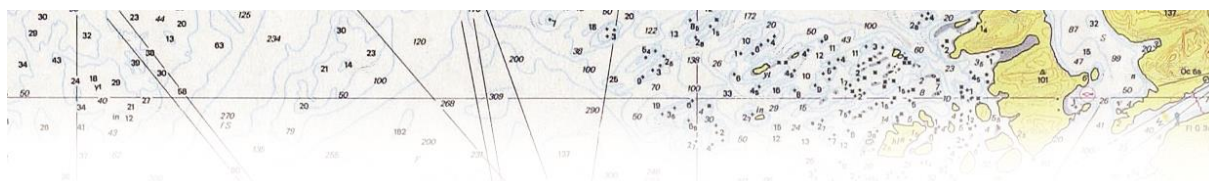
1. Godkjenning av årsmelding og regnskap for 2022.

2. Søknader om medlemskap:

- «Freden»
- «Harry Borthen»
- «Havung»
- «Hovedøya»
- «Lessing»
- «Narvik»
- «Rond»
- «Seladon»
- «Stavern»
- «Wiel Gedde»

3. Fastsettelse av kontingent for 2024

20.00 Middag.



Lørdag 21.oktober 2023

Frokost fra kl. 8.00

09.30 Årsmøteseminar:

- «Fartøyvernets framtid i Norge» - Bjørn Abrahamsen, «Boy Leslie»
- «Tanker rundt fordeling av post 74-midler i Nordland» – Ivar Hoflandsdal, Nordland fylkeskommune
- «Historien om Hindholmen» - Kjell Barstad, «Hindholmen»

12.00 Lunsj

13.00 Årsmøteworkshop

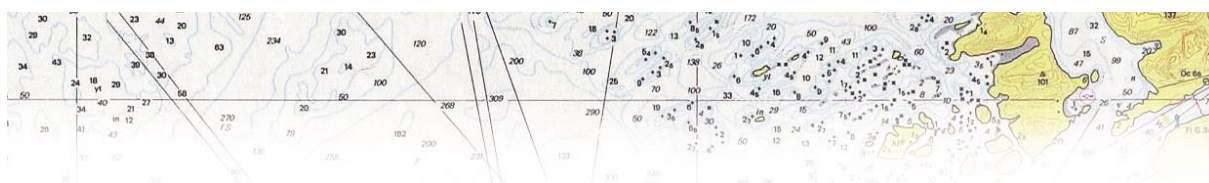
Forsamlingen deles inn i grupper for å komme med innspill til foreningens arbeidsprogram.

14.30 Pause

15.00 ÅRSMØTESAKER:

4. Godkjenning av arbeidsprogram for 2024.
 5. Godkjenning av budsjett for 2024.
 6. Valg av revisor for regnskapsåret 2024.
 7. Valg av styre for 2024.
 8. Valg av valgkomité for 2024.
9. Innkomne saker:
- Erik Johan Holand («Pelle»)
 - Kjell Magne Tysnes («Gamle Helgeland»)
 - Atle Vie («Stangfjord»)

20.00 Festmiddag



Søndag 22.oktober 2023

Frokost fra kl. 8.00 + utsjekk

09.30 Oppmøte utenfor Thon Hotell for busstransport

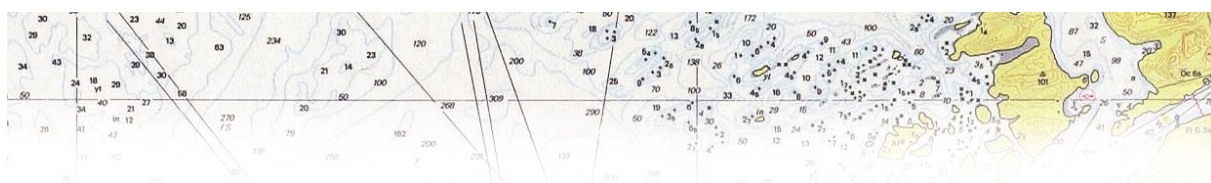
10.00 Sunnmøre museum med omvisning i båthallen og «Heland» med frivillige

11.30 Busstransport til Brunholmkaia/Thon Hotell

12.00 Besøk om bord «Bilfergen», «Brannsprøyta» og «Hindholmen» m/fiskesuppe

14.00 Hjemreise

Med forbehold om endringer i programmet.



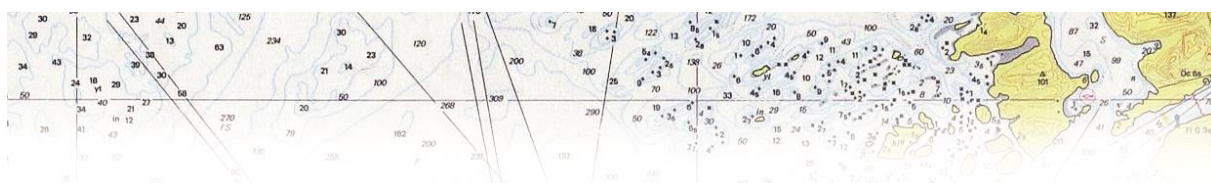
Konstituering

- **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:

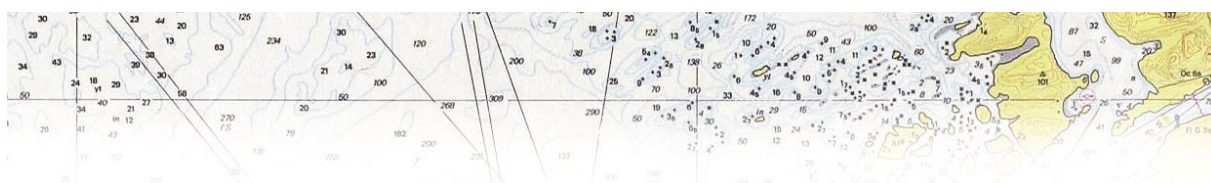
1. **Møteleder** med bisitter velges av årsmøtet.
2. **Behandling av årsmøtesakene** skjer i henhold til godkjent dagsorden med utgangspunkt i utsendte årsmøtepapirer og eventuelt muntlig gjennomgang.
3. **Talerett** har alle årsmøtedelegater, medlemmer av styret, administrasjonen og observatører. Deltakere 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 saklisten.
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 2022

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



Sak 2 – Søknader om medlemskap

Norsk Forening for Fartøyvern fikk 10 søknader i 2023. 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*

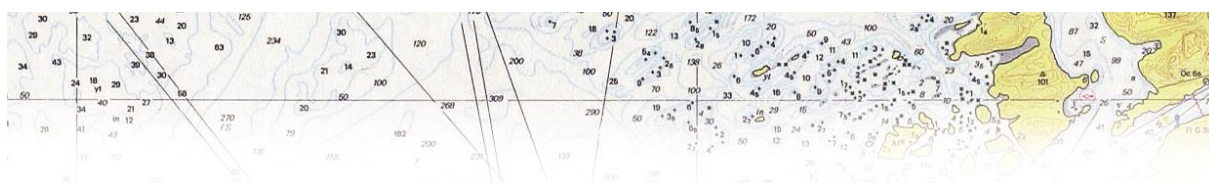
§2 Medlemskap

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 kulturvernfarelige 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 bli presentert sammen med styrets vurdering.



FREDEN (hjemmehavn Isegran, Viken)

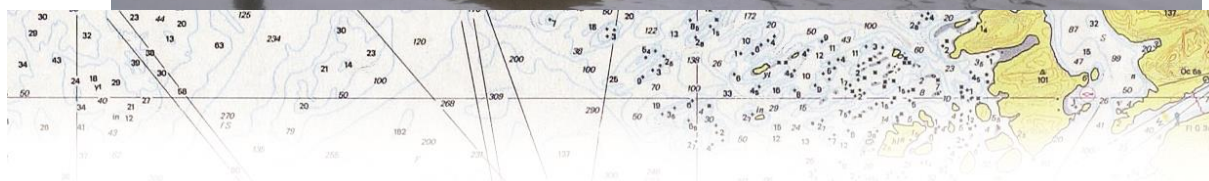
Trefartøyet «Freden» er en kravellbygget spissgatter og gaffelrigget losskøyte på 37,4 fot. Hun ble bygget i 1923 for los Martin Asbjørn Gregersen som en erstatning for båt ved samme navn som forliste. «Freden» har en bruttotonnasje på 12,21 og ble bygget ved Skomakerskjæret ved Risør. Fartøyet var i lostjeneste fra 1923 og fram til 1959 på Sørlandet, nærmere bestemt Risør og Merdø. Fra 1959 ble hun brukt som fritidsfartøy i Oslo og Nevlunghavn. I 1935 skiftet «Freden» navn til «Merdø» men skiftet tilbake igjen til «Freden» i 1959. Framdriftsmiddel er seil og motor. Fartøyets første motor ble satt inn i 1926, en Rap 14 hk. I 1947 ble denne byttet ut med en Rap 17 hk.

Fartøyet er et restaureringsobjekt og skal tilbakeføres til perioden 1926-1935. Det er et relativt omfattende arbeid som blant annet består i å fornye begge stevner, hudplank, kjølsvin/mastefisk og sannsynligvis kjøll. Mye bra spant og bunnstokker, men noe må allikevel fornyes også her. Prosjektet er realiserbart konkluderer Isegran Fartøyvern, det eksisterer god dokumentasjon av skøyta gjennom bilder og historikk av fartøyet som losskøyte.

Fartøyet fikk vernestatus i 2021. «Freden» ligger ved Isegran Fartøyvern som også utfører en del av arbeidet. Eier forsøker nå å få tak i en Rap 14 hk for å montere om bord. Eier ønsker også ha hampetau i riggen og bomullseil.

Fartøyet er i dag i privat eie og eierne ser på et medlemskap i Norsk Forening for Fartøyvern som en støtte for fartøy og eiere. De ønsker å formidle loshistorie, håndverkstradisjoner og kystkultur og restaurere «Freden» etter antikvariske prinsipper.

Styret vil anbefale for årsmøtet at «Freden» tas opp som medlem i Norsk Forening for Fartøyvern fra årsskiftet 2024.



HARRY BORTHEN (hjemmehavn Trondheim, Trøndelag)

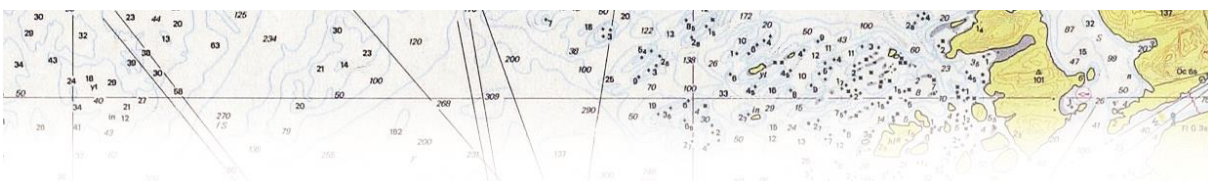
Det sveisede stålfartøyet «Harry Borthen» er bygget på Ørens Mek Verksted i Trondheim som byggenummer 28 for Vitenskapsmuseets avdeling Trondheim biologiske stasjon som er en del av dagens NTNU. Byggingen ble vesentlig finansiert av Norges forskningsråd. Fartøyet er spesialbygget for forskningsmål og ble tatt i bruk 9. juni 1962. Lengde 58 fot, BRT på 48. Hovedmotoren er en Scania DS9 55 som ble montert av NTNU i 2004 etter at den gamle havarerte (Normo semidiesel).

Fartøyet har gjennom årene blitt brukt av universitetets forskjellige avdelinger og også utleid til eksterne brukere i forsknings og utviklingsøyemed. Fartøyet har utført en rekke oppdrag i hele Trondheimsfjorden og Trøndelagskysten med bunntåling, flytetåling, vannprøver (hydrografi), og bunntprøver. FF «Harry Borthen» har vært en svært viktig brikke for forskningsmiljøet i de årene den var i fast rotasjon for NTNU. Fartøyet hadde base ved Fosenkaia i vestrekanalhavn hvor Trondheim biologiskstasjon hadde kai. Ombygging av trålgalge med rekke i 1978, styrhus i 1980.

«Harry Borthen» ble solgt i 2007 til Hanson Sjøtransport AS på Aukra og fikk navnet «Hjelmen». Her ble laboratoriet og messen bygget i lag, den ene A-rammen ble fjernet og trålgalgen ble tatt ned. Fartøyet ble brukt til små slepeoppdrag, turistfiske og vaktbåt. Fartøyet ble solgt i 2014 til Aina og Roger Normann, den fikk da sitt gamle navn igjen og heter nå «Harry Borthen». Den ble i 2017 overdratt til Normann Maritime AS (Aina og Roger Normann) som driver den i dag. Samme år ble det montert lik A-ramme på samme spesifikasjoner og mål av den som sto der tidligere.

«Harry Borthen» har i de siste årene utført flere store tokt i forskningsøyemed. Det er også utført jobber i Trondheimsfjorden som går på utprøving og testing av nytt maritimt/teknisk utstyr. Det ble i 2020 montert en ballastkjøl under eksisterende kjøler for å tilfredsstille dagens krav til stabilitet. Fartøyet fremstår i dag i god stand med tanke på alder. Eiers formål er å ivareta FF «Harry Borthen» som et flytende kulturminne i Trondheim. Eier ønsker medlemskap i foreningen for å være en del av fartøyvernmiljøet i Norge. Fartøyet fikk vernestatus av Riksantikvaren i 2022.

Styret vil anbefale for årsmøtet at «Harry Borthen» tas opp som medlem i Norsk Forening for Fartøyvern fra årsskiftet 2024.



HAVUNG (hjemmehavn Nesna, Nordland)

«Havung» er en kravellbygget kutter i furu fra 1972, konstruert og bygget ved Bremsnes verft på Nordmøre for Vidar Davidsen, Måsøy i Finnmark. Båtens opprinnelige navn ved levering var OCEAN F-481-M. Båten har en største lengde på 15,79 m, største bredde 4,82 m og brutto tonnasje 23,54. Fartøyet skulle benyttes for fiske. Den var utstyrt med en Kelvin 240 hk. Det ble bare 2 år med fiske før eier flyttet til Averøya og båten ble omregistrert som «skoleskip» i 1975. For å kunne gjennomføre denne virksomheten var det et krav at elevene skulle ha et beskyttet tilholdssted om bord ved dårlig vær. Lasterommet ble da bygget om og tatt i bruk som oppholdsrom. Undervisningsvirksomheten ble også videreført av neste eier som kjøpte båten i 1983. Av ukjent årsak ble ny motor montert 1988, en Nogva Scania 300hk. Denne står fortsatt om bord. I 2000 ble det igjen nytt eierskifte, og «Fiskerifaglig opplæringskontor» på Valderøya kom inn som majoritetseier. Ved neste eierskifte i 2004 fikk båten navnet «Havung», og virksomheten som opplæringsbåt fortsatte. Kystlaget Nesna Skøyteklubb kjøpte båten i 2022. Den originale masta på fordekket ble da byttet ut med en moderne mast i metall. Av fiskeredskaper har de juksahjul og havfiskestenger. Utstyr for garnfiske ser de ikke som formålstjenlig å ha om bord.

Eier ønsker å bevare båten slik den var ved byggetidspunktet. Eier planlegger å gjenoppsette mast med lastebom som tilsvarer den som var der originalt. Aktermasta som pr. i dag er uten mesan vil også bli tilbakeført til opprinnelig form, og endringer som er gjort med styrhuset vil også bli vurdert for tilbakeføring til original utførelse i samarbeid med fylkets fartøyvernkonsulent. Lugarer er beholdt slik de var på byggetidspunktet. Lasterommet kan derimot ikke tilbakeføres, da de ønsker å benytte båten fortsatt som opplæringsbåt. Dette er et krav Sjøfartsdirektoratet stiller, forteller søker. Kystlaget ønsker å drive med kulturformidling og undervisning, og drifter båten forøvrig som museumsbåt. Eier ønsker å søke fylkeskommunen om å gi «Havung» status som vernet skip. Det søkes om medlemskap i Norsk Forening for Fartøyvern fordi de anser at det har stor betydning for deres arbeid med bevaring og bruk av «Havung» som et historisk fartøy.

Styret vil anbefale for årsmøtet at «Havung» **ikke** tas opp som medlem i Norsk Forening for Fartøyvern fra årsskiftet 2024. Begrunnelse: Prosjektet er ikke fundamentert som fartøyvernprosjekt på nåværende tidspunkt. Det er uklart hvilken fartøytype båten ønskes bevart som og hva antikvarisk tilbakeføring vil bety.



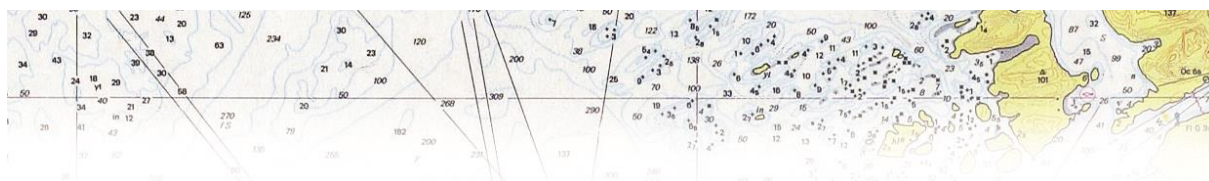
HOVEDØYA (hjemmehavn Oslo)

Den sveisede stålferga M/F «Hovedøya» ble bygget på Nilsen og Rolands verksted i Arendal 1965 for Revierhavnsens Båttforening, som byggenummer 25. Fartøyet er 62 fot lang og en BRT på 38. Original dieselmotor fra byggeår, en M4d Rolls-Royce 110 kw. «Hovedøya» gikk som ferge mellom Vippetangen og Hovedøya (derav navnet). Revierhavnsens båttforening hadde frem til da brukt tre små skysbåter for å ferge småbåteierene frem og tilbake fra byen og til småbåthavna på Hovedøya. På denne tida hadde gjerne «Hovedøya» et mannskap på 1 og et passasjersertifikat på 150 passasjerer. Det har blitt fortalt at kapteinen hadde trossene hengende opp på bruvingen og kastet dem ned på brygga når han tok ferga til land.

I 1968 begynte Oslofergene å gå i rute mellom Vippetangen og Hovedøya og det ble til slutt ikke noe poeng å fortsette båttforeningens bruk av «Hovedøya». Ferga ble i 1970 brukt til å frakte sesongarbeidere som jobbet på Akers Mek. mellom verftet på Aker Brygge og til losjiskipet "Parkeston" som lå ved Hovedøya. Samme år ble hun solgt til Oslo Kommune ved Kontoret for park- og idrettsanlegg og satt inn som arbeidsbåt for Oslo Kommune. Fartøyet ble brukt til kommunens vedlikehold av alle de kommunale øyene i Indre Oslofjord, helt ned til Håøya ved Drøbak. I løpet av 1980-tallet ble ferga bygget om av Oslo Kommune. Salongen ble utvidet forover nede på dekk. Den enkle skorsteinen ble bygget om til to. Brua ble flyttet forover, gjort større og fikk en benk for å kunne innkvartere båtføreren og ansatte som brukte ferga til sitt arbeide på øyene. «Hovedøya» ble tatt ut av drift av Oslo Kommune ved Bymiljøetaten høsten 2020 og ble lagt i opplag på Rådhusbrygge i påvente av avhending til et ideelt formål eller opphugging. Oslo kommune utlyste avhendingen offentlig og ble overdratt til Kystlaget Viken 20. januar 2022.

«HOVEDØYA» er svært autentisk og lite forandret siden byggeår. Kystlaget Viken ønsker å bevare båten slik den er etter antikvariske retningslinjer. Søknad om status som vernet skip vil bli sendt i nær fremtid. «Hovedøya» er et viktig kulturhistorisk vitnesbyrd om øytrafikken i indre Oslofjord.

Styret vil anbefale for årsmøtet at «Hovedøya» tas opp som medlem i Norsk Forening for Fartøyvern fra årsskiftet 2024.



LESSING (hjemmehavn Bergen, Vestland)

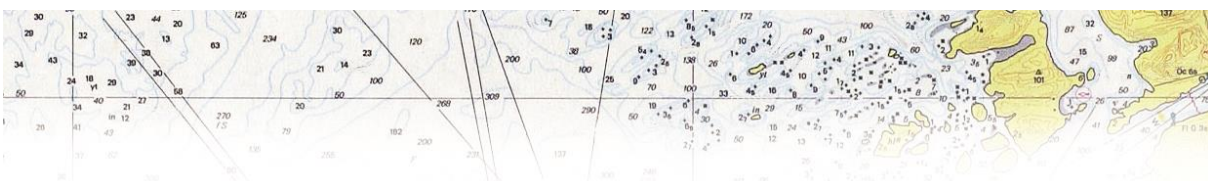
Stålfartøyet «Lessing» er en slepebåt bygget 1889 for Hamburg Hafen Dampfschiffarts Ges. hos Möller & Holberg i Stettin (nå Szczecin). 25 b.reg. tonn og 40,3 fot. Opprinnelig hadde fartøyet dampmaskin. Fartøyet ble motorisert i 1941 og det ble sannsynligvis satt inn en Deutz diesel. I 1965 ble det satt inn en 300 hk Wickmann, type 4DCTs2A., som står i fartøyet i dag.

Etter å ha hatt sine første år i Tyskland ble fartøyet kjøpt av Johan Troye i Bergen i 1899, deretter av Bergen Buksering i 1909. Fra 1916 til 1983 var den i eie og arbeid for Stoltz Røthing. I 1983 ble «Lessing» solgt til R. Birkeland Slipp på Avaldsnes. I 2006 kjøpte Alf Johnsen Mekaniske Verkstad og Slipp båten og den fikk hjemmehavn i Brandasund. Der ble den brukt i små oppdrag som slepebåt, men også som familiens turbåt. «Lessing» ble i denne tiden meget godt restaurert og ivaretatt. Alf Johnsen solgte båten videre til Bergen kystkultursenter i 2018. På grunn av nye regler for yrkesfartøy mellom 8 og 15 m ble ikke «Lessing» lenger godkjent for kommersiell drift og ble derfor omregistrert til fritidsfartøy.

Fartøyet ble vernet av Riksantikvaren høsten 2021. Det meste om bord fremstår som originalt bortsett fra ny innredning i styrehus, salong og lugar. Maskinen blir vedlikeholdt av Sandviken Motorklubb, en gruppe kamerater fra tyveårene til oppi åttiårene som har til felles å mekke motor. «Lessing» er eid av Bergen Kystkultursenter og er tiltenkt brukt i slepeoppdrag, samt kunnskaps- og historieoverføring ved museet. Den ble også brukt i slepeoppdrag under Fjordsteam 2022.

Fartøyet har en interessant og spennende historie, da den bl.a. har vært i norsk tjeneste i over hundre år. Fartøyet er tenkt som museumsfartøy med formidling av Bergens gamle havnekultur, samt som opplæringsfartøy for denne type motor og i bruk av eldre fartøy. Eier ønsker medlemskap for å være med å styrke arbeidet for vernede og verneverdige skip.

Styret vil anbefale for årsmøtet at «Lessing» tas opp som medlem i Norsk Forening for Fartøyvern fra årsskiftet 2024.



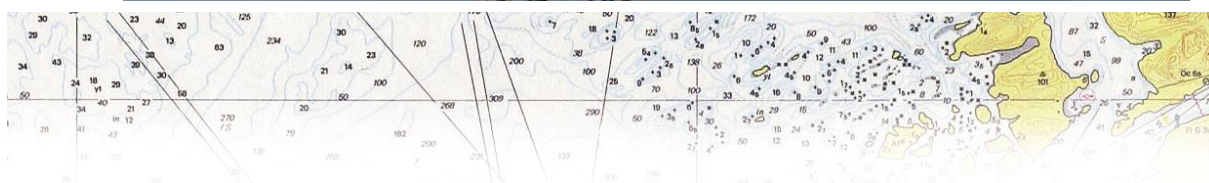
NARVIK (hjemmehavn Horten)

Ex. KNM Narvik er en fregatt i Oslo-klassen, bygget ved Marinens hovedverft (MHV) i Horten i 1966. Hun er 1 av 5 fregatter i samme klasse som ble bygget i perioden 1964 til 1967 på MHV. Fartøyet er bygget med utgangspunkt i den amerikanske Dealey-klassen, men modifisert til bruk for den norske marinen etter tegninger fra Sjøforsvaret. Fartøyet er 96,6 m langt og 11,5 m bredt. BRT 3417 siste dag som operativt marinefartøy. Skroget er bygget i sveiset stål og overbygget er av aluminium. Fartøyet ble vernet av Riksantikvaren i 2016 som første fartøy fra den norske marinen. Skipet er også eneste bevarte marinefartøy fra Marinens eget hovedverft i Horten.

Skrog og overbygg er originalt fra byggeåret og få endringer er foretatt gjennom 41 års tjeneste under orlogsflagg. Noen mindre ombygginger ble foretatt på midten av 1990 tallet for å gjøre plass til nye våpensystemer. Fartøyet har originalt fremdriftsmaskineri fra byggeåret i 1966, et steam turbin anlegg som med fyr på 2 kjeler (Babcock & Wilcox) utviklet 20800 HK. Osloklassefregattene kunne oppnå tett opp mot 30 knop med full fyr på begge kjeler. «Narvik» seilte sin siste seilas som orlogsfartøy til Horten 12.06.2007 og hadde dermed tilbakelagt 41 år i tjeneste og 800 000 seilte nautiske mil. Over 5000 vernepliktige har gjort tjeneste om bord på fartøyet. «Narvik» eies i dag av Stiftelsen KNM Narvik som overtok fartøyet i juni 2007. Som Norges største flytende museumsskip er det en krevende oppgave å vedlikeholde fartøyet. En aktiv venneforening på 350 medlemmer nedlegger over 10 000 dugnadstimer pr år, dermed fremstår fartøyet i dag i meget god stand.

«Narvik» er bevart som et nasjonalt minnesmerke over oppbyggingen av den norske marinen under den kalde krigen. Fartøyet formidler kunnskap om sjømilitær kulturarv, skipsbygging, industrihistorie og livet om bord på et militært fartøy. Det er utarbeidet en omfattende verneplan sammen med Marinemuseet som styrer bevaringen av skipet. Eier ønsker medlemskap for å ta del i foreningens arbeid om å fremme kystkultur og fartøyvern. Det er viktig at også de militære veteranskipene blir løftet fram som kulturarv.

Styret vil anbefale for årsmøtet at «Narvik» tas opp som medlem i Norsk Forening for Fartøyvern fra årsskiftet 2024.



ROND (hjemmehavn Drøbak)

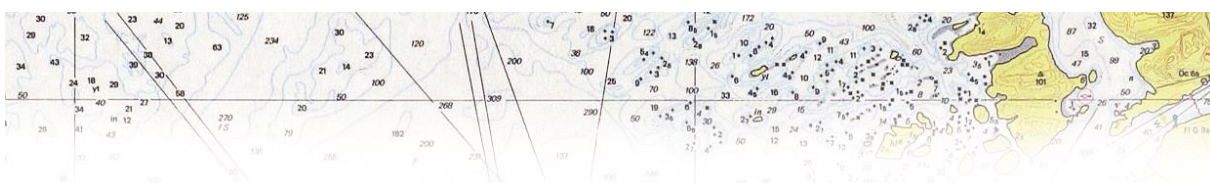
Stålfartøyet T/B «Rond» er en helsveiset slepebåt fra 1955, bygget ved Glommen mekaniske Verksted i Fredrikstad for Drammensvassdragets Fellesfløtningsforening. Konstruktør er ikke kjent. Planen var at T/B ROND, som er det siste fartøyet som er bygget for Randsfjorden, skulle gå med tømmerlep. Båten ble bygget i deler i Fredrikstad og fraktet på jernbane til Røykenvik på Hadeland. Her ble den ble montert sammen, som verftets byggenr. 151. «Rond» har største lengde 21 m, største bredde 4,80 m og brutto tonnasje 53,1. Båten ble utstyrt med Wichmann 2-takts dieselmotor med 240 hk., levert av Wichmann Motorfabrikk AS, og vridbart propellanlegg. Originalmotor er fortsatt om bord.

«Rond» ble satt i drift i juni 1955 på Randsfjorden for å slepe tømmer. Drifta varte frem til 1968, da tømmerbilene hadde overtatt markedet for tømmertransport. «Rond» ble solgt til firmaet Nye Transport som fraktet fartøyet til Drammen hvor det ble gjort en del ombygginger ved Drammen slipp og verksted: Styrhuset på overbygget ble fjernet, skorsteinshøyden halvert og nytt styrhus ble laget i den gamle messa. Fartøyet fremstår i dag som den ble etter ombyggingen.

«Rond» gikk som slepebåt for celluloselektere i Drammen frem til 1976. I 1976 ble «Rond» solgt til Hareid og fungerte som slepebåt der og i Ålesund frem til 1999. Siste eier tok båten i bruk som husbåt/fritidsbåt før den i 2020 ble solgt og ført til Kristiansand hvor fartøyet forfalt. I 2021 ble foreningen T/B Ronds venner stiftet med hovedmål å redde «Rond» og få den tilbake til Randsfjorden. I januar 2022 overtok T/B Ronds venner fartøyet og fikk den slept til Drøbak, deretter til Engelsviken slipp ved Fredrikstad. Forfallet ble stanset, fremdriftsmaskineriet ble overhølet og klargjort for prøvestart. Fartøyet ligger for tiden igjen i Drøbak.

Eier ønsker videre å formidle historien om skipsfarten på Randsfjorden og bringe «Rond» tilbake til fast havn i Røykenvik. «Rond» fikk Riksantikvarens vernestatus i 2023. Utgangspunkt for tilbakeføring er året 1968 som var siste driftsåret på Randsfjorden. T/B Ronds venner ønsker medlemskap i NFF for at arbeidet med å sikre «Rond» som et kulturminne skal bli best mulig.

Styret vil anbefale for årsmøtet at «Rond» tas opp som medlem i Norsk Forening for Fartøyvern fra årsskiftet 2024.



SELADON (hjemmehavn Fitjar, Vestland)

Seilkutteren «Seladon» ble bygget i 1937 i Svoldal i Hardanger som et motorisert fiskefartøy. Fartøyet er 17,78 m (58 fot) langt, BRT 32,7. Dagens rigg er identisk med den som ble rigget 1980-91 bestående av en tomastet galeas rigg med to forseil (fokk og klyver). Fartøyetets første motor fra 1937 var 1cyl 40 Hk Wichmann. Denne ble byttet ut i 1957 med en Union 2 cyl. 60 hk og i 1964 med en Grenaa 2 cyl 120 hk i forbindelse med overgang til rekefiske. 1990 kom en brukt Scania D641 6 cyl 120 hk fra 1959 om bord og i 2001 (nåværende) en Scania D8R20, 6 cyl, 129 hk fra 1987.

SELADON er kravellbygget i furu og har gått igjennom flere endringer i årenes løp, blant annet i 1964 da det ble rigget en rekefiske ombord. Før den tid drev hun med bankfiske med garn og line i Skagerak og Nordsjøen. 1964 - 1980 drev hun med rekefiske. Den vesentligste endringen skjedde fra 1980-1991 da skipet ble bygget om fra rekefiske til en seilende kutter og brukt som fritidsfartøy. Fartøyet fikk i denne perioden rigg og seilføring som på tilsvarende fartøy fra slutten av 1800- og begynnelsen 1900 -tallet. Fra 1991 til 2021 ble Seladon brukt til opplæring og turer med barnehager, skolelever og studenter. I dag seiler fartøyet som et foreningsfartøy med fokus på ungdom, formidling av seiling og kystkultur. Fartøyetets formål er å vedlikeholde og seile den tomastede seilkutteren og bevare henne for fremtiden, men har ikke planer om tilbakeføring. De ønsker medlemskap i foreningen for å bli en del av et større miljø, få inspirasjon og gode råd.

Søknaden har vært en vanskelig sak for styret. Fartøyet ønskes ikke restaurert tilbake til en tidsepoke etter antikvariske prinsipper, men bevares slik det ble etter ferdig ombygging i 1991. Alt arbeid om bord foregår mest mulig med håndverksmetoder og verktøy som ved byggeår i 1937 og frivillige gjør her en flott innsats. Men dette samsvarer heller ikke med tidsepoken fartøyet blir bevart i. Styret kan vanskelig se at det konkrete fartøyet SELADON er et fartøyvernprosjekt. SELADON er i dag et undervisningsfartøy for maritime håndverkstradisjoner og kystkultur uten at dette er konkret forankret i SELADON som et kulturminne. Det er dermed vanskelig å se at SELADON i seg selv kan tas opp som medlem.

Styret vil anbefale for årsmøtet at «Seladon» **ikke** tas opp som medlem i Norsk Forening for Fartøyvern fra årsskiftet 2024.



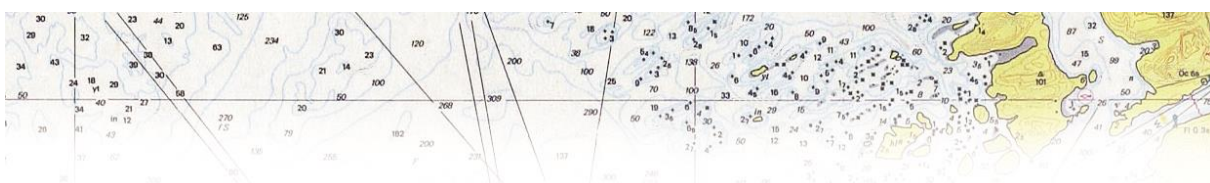
STAVERN (hjemmehavn Fredrikstad)

«Stavern» er en kravellbygget krysser i tre (furu og eik) som ble tegnet av Bjarne Aas i 1938, men på grunn av krigen ble den ikke bygget før i 1952 på Gjerulfsen trebåtbyggeri i Fevik. Opprinnelig navn var L/K «Færder» hvor hun gikk i tjeneste fra 1952-1968 ved Færder losstasjon. Losene bodde om bord, noe som forklarer fartøyets lugarer, messe og salong samt fartøyets størrelse.

Det 21,03 meter lange fartøyet med en bruttotonnasje på 65,04 fikk navnet L/K «Stavern» i 1968, og var i aktiv bruk ved Stavern losstasjon frem til 1984. Fra 1984 var hun stasjonert ved Skudeneshavn losstasjon som reservefartøy. I den perioden ble «LOS 006» benyttet. Fra 1990 har Kystverket Vest disponert «Stavern», og benyttet fartøyet til representasjonsturer og på interne arrangementer. 1992/93 overtok Kystlaget Kormt det driftsmessige ansvaret for «Stavern». Det er gjort lite endringer på fartøyet. Original maskin er byttet, opprinnelig stod det en 2 sylindret Union. Den ble byttet ut i 1969/70 med en 8 sylindret Deutz, 380 hk. Den ble byttet med en tilsvarende brukt Deutz i 2002. I 2005 ble det installert en brukt Volvo 122 A, 400 hk. Riggen ble byttet i 2009 med omtrent tilsvarende, noe høyere master. Det er utført arbeid som ny hudplank, rekker, akterdekk og stevner ved Ryfylke trebåtbyggjeri i 2013/14. Dette arbeidet er utført etter antikvariske prinsipper.

Eiers formål er å opprettholde fartøyets opprinnelse, bruke fartøyet aktivt for å formidle losvesenets historie og delta på forskjellige kystkulturarrangementer. Det er viktig for eier at fartøyet fremstår så autentisk som mulig, og de vil søke om vernestatus. Eier ønsker medlemskap i foreningen fordi de vil bevare «Stavern» som et kulturminne for ettertiden og fartøyet representerer en vesentlig del av loshistorien i Oslofjorden.

Styret vil anbefale for årsmøtet at «Stavern» tas opp som medlem i Norsk Forening for Fartøyvern fra årsskiftet 2024.



WIEL GEDDE (hjemmehavn Mjermen, Aurskog-Høland, Viken)

Tømmersleperen «Wiel Gedde» har klinket jernskrog og er 43 fot (13,25 m). Fartøyets proveniens er usikker, men den antas å være bygget ved Lindholmen Verkstad i Göteborg i 1867. Det er mangelfull dokumentasjon om fartøyet frem til rundt århundreskiftet, da den er registrert eid av Sundviks Ångsag. Fartøyet gikk under navnet «Tor» i innsjøen Fryken, Värmland, frem til midten av 30-tallet da den ble solgt til Lysvik Sågverk og omdøpt til DS «Lysvik». I 1948 ble den kjøpt av Haldensvassdragets Fløtningsforening. Båten ble fraktet med tog til Kongsvinger, videre til Sørumsand og derfra med Aurskog-Hølandsbanen (Tertitten) opp til Bjørkelangen. Så med lastebil til innsjøen Setten. Her ble det gamle tredekket byttet ut med jerndekk, ny skorstein ble bygget og mannskapslugarene fornyet. Etter ombyggingen ble den fraktet fra Setten til Mjermen via det gamle jernbanesporet mellom de to sjøene og satt inn i trafikk som DS «Wiel Gedde». Oppkalt etter Major Wiel Gedde som hadde ansvaret for fløtingen på innsjøene Setten og Mjermen.

I 1959 ble båten kraftig ombygget med nytt overbygg i stål, og dampmaskinen ble erstattet med en seks-sylindret dieselmotor (Volvo Penta MD-47). I 1972 ble den solgt videre til H. Brodahl på Fetsund som bl.a. endret overbygget, byttet ut maskinen med en tre-sylindret Bolinder, og døpte den om til «Neptun». I 1980 ble båten solgt til O. Hauge i Oslo. Kort tid etter sank den. Etter å ha blitt hevet ble den først liggende på ei strand i Fetsund før den ble solgt videre til R. Tuominen i Lillestrøm. Båten ble deretter liggende i opplag i et sandtak i en årrekke, før den ble ført tilbake til Mjermen i 2021. «Wiel Gedde» er en representant for de mange tømmerslepere i våre innlandsvassdrag og innsjøer. Den er nært knyttet til et av våre viktige nasjonale kulturmiljøer – trallebanen på Kolstadfoss – og en viktig brikke i historien om tømmerfløtingen i Haldenvassdraget. Fartøyet er et av landets eldste bevarte av denne fartøytypen og har fått status som vernet av Riksantikvaren etter anbefaling av Viken fylkeskommune i 2021.

Wiel Gedde er i dag kun et skrog og er nå levert på Bredalsholmen for videre arbeider. Eier har gjort et stort arbeid med å sikre båten fra ytterligere forfall, og arbeid med dokumentasjon og finansiering av tiltak er godt i gang. Eier ønsker medlemskap i foreningen for å bli del av et miljø og for råd og støtte i arbeidet med å bevare en del av fartøyhistorien på en forsvarlig og god måte.

Styret vil anbefale for årsmøtet at «Wiel Gedde» tas opp som medlem i Norsk Forening for Fartøyvern fra årsskiftet 2024.



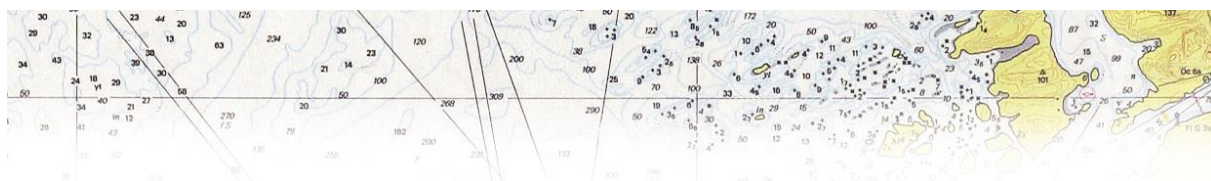
Sak 3 – Fastsettelse av kontingent for 2024

Medlemskontingenten ble sist økt i foreningen i 2020. Styret ønsker å øke medlemskontingenten i takt med prisstigningen i samfunnet. Styret har tatt utgangspunkt i gjennomsnittlig prisindeks og øker medlemskontingenten til:

Kr 1750 for fartøy < 50 br. tonn

Kr 3500 for fartøy 50 – 100 br. tonn

Kr 5000 for fartøy >100 br. tonn



Sak 4 – Arbeidsprogram for 2024

Styringsdokumenter:

Vedtekter, sist vedtatt av Årsmøtet 05.10.2007

Strategi- og handlingsplan (vedtatt på styremøte 08.06.23)

Visjon:

Norsk Forening for Fartøyvern skal skape forståelse og engasjement for fartøyvernet i Norge.

Strategier (for å nå vår visjon):

- Norsk Forening for Fartøyvern skal være en inkluderende og samlende organisasjon for fartøyvernet.
- Norsk Forening for Fartøyvern skal sette dagsorden for bevaring og varig vern av fredede og verneverdige fartøyer.
- Norsk Forening for Fartøyvern skal være naturlig høringsinstans for den offentlige forvaltning om fartøyvern og andre saker av betydning for Norsk Forening for Fartøyverns medlemmer.
- Norsk Forening for Fartøyvern skal styrke kontakten og samarbeidet med og mellom medlemmene.
- Norsk Forening for Fartøyvern skal arbeide aktivt for at bevilgning til post 74 tilskudd til fartøyvern økes til minimum kr 150 mill.

Handlingsplan (for å nå våre strategier):

1. **VÆRE SYNLIG OG AKTUELL.** Norsk Forening for Fartøyvern skal arbeide overfor politikere, byråkrater og media for økt fokus på fartøyvernets utfordringer og muligheter

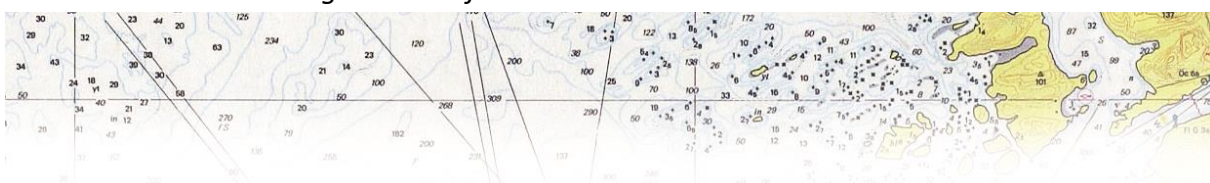
I 2024 vil vi prioritere følgende:

- *Profilere NFF på arrangement der det er naturlig å være til stede*
- *Bruke kommunikasjonsstrategien aktivt i utadrettet virksomhet*
- *Koordinere Fartøyvernets dag – aksjon for lokal og sentral politisk påvirkning*
- *Hele organisasjonen, styret, sekretariatet og medlemmene skal påvirke lokale politikere gjennom møter, arrangementer, og i lokal presse, slik at bevilgingene fartøyvern økes*
- *Følge opp samarbeidet med Kystkulturkameratene, fartøyvernsentrene og kontakten med kulturvernorganisasjonene for felles politisk og strategisk innsats*
- *Delta på møte i regi av European Maritime Heritage*

2. **ØKE OG VIDEREFØRE KUNNSKAP:** Norsk Forening for Fartøyvern skal arbeide for økt forståelse og kompetanse (hos medlemmene) for restaurering etter antikvariske prinsipper

I 2024 vil vi prioritere følgende:

- *Planlegge, finansiere og gjennomføre nasjonale arrangementer: Fartøyvernets ABC og Landskonferansen*

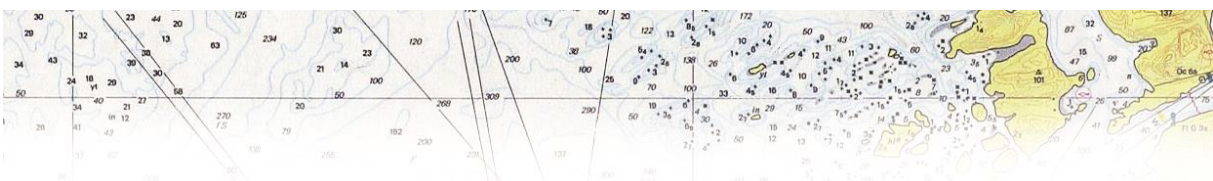


- *Opprettholde en oppdatert hjemmeside*
- *Nyhetsbrevet «Nytt om fartøyvern»*
- *Administrere og følge opp rekrutteringsprosjekt og ordningen «Fartøyvern for fremtiden»*

3. SIKRE ØKONOMI OG FREMTID: Norsk Forening for Fartøyvern skal arbeide for en god og konstruktiv dialog med Riksantikvaren, Sjøfartsdirektoratet og regionale myndigheter

I 2024 vil vi prioritere følgende:

- *Følge opp regelmessig kontakt og dialogmøter, og ivareta gode relasjoner til nasjonale og regionale myndigheter*
- *Arbeide for økonomiske ordninger som kan gi driftsstøtte til vernede og fredede fartøy*
- *Levere høringsuttalelser i saker som er relevante for fartøyvernet*
- *Initiere til møter med de regionale kulturminnemyndighetene, og sammen med medlemsmiljøet arbeide for å inkludere fartøyvernets interesser i regionale strategier og planer*
- *Arrangere og gjennomføre Årsmøte med seminardel*
- *Ha en egenkapital ved årsskiftet som tilsvarer minimum seks måneders drift*
- *Gjennomgå og evt. foreslå justeringer i ordlyd i foreningens vedtekter*



Sak 5 – Budsjett 2024

Budsjettet er godkjent i styremøte 12.09.23

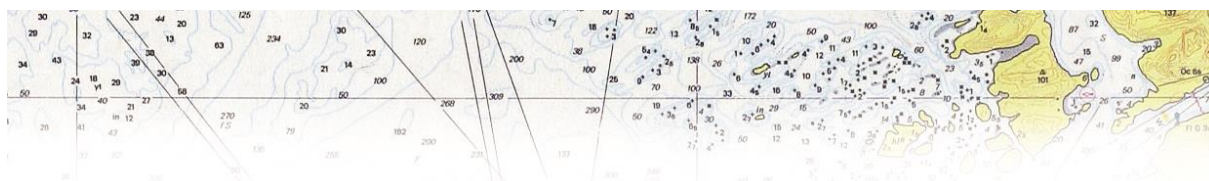
Inntekter	Regnskap 2022	Rev budsjett 2023	Budsjett 2024
Salgsinntekt	14 300	0	0
Mva-refusjon	257 801	300 000	370 000
Prosjektadministrasjon	0	0	0
Avgifter, årsmøte	220 600	250 000	240 000
Medlemskontingent	453 000	460 000	470 000
Prosjektstøtte	2 014 000	1 980 000	2 070 000
Driftsstøtte, staten	2 340 000	2 340 000	2 482 506
Overført ubrukte midler prosjekt fra forrige år	188 965	623 490	0
Overført ubrukte midler prosjekt til neste år	-623 490	0	0
Andre inntekter og tilskudd	56 454	50 000	55 000
Sum driftsinntekter	4 921 630	6 003 490	5 687 506

Kostnader

Lønn og arb.giveravgift	1 789 581	1 881 614	2 065 219
Andre personalkostnader	19 663	0	0
Konsulentjenster	0	50 000	0
Kontorleie, forsikring og strøm	235 377	250 000	280 000
Medlemskontingenter	30 908	30 000	32 000
Styreutgifter	86 261	110 000	100 000
Utgifter årsmøte	349 034	360 000	380 000
Annen driftskostnad	2 193 514	3 245 000	2 846 000
Sum driftskostnader	4 704 337	5 926 614	5 703 219
Driftsresultat	217 293	76 876	-15 713

Finansinntekter og finanskostnader

Renteinntekter	14 774	15000	16 000
Annen rentekostnad	63	0	
Annen finanskostnad	1	0	
Resultat av finansposter	14 710	15000	16 000
Årsunderskudd/overskudd	232 003	91 876	287



Sak 6 – Valg av revisor

Styret foreslår gjenvalg av statsautorisert revisor Sølvi Løbbø Aaker v/ Crowe Partner Revisjon AS.

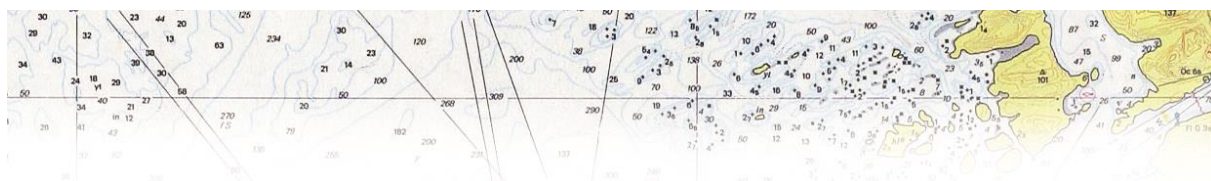
Sak 7 – Valg av styret for 2023

Styret i 2023 består av:

Leder:	Cecilie Juell	«Skudenes»	på valg (i styret fra 2016, leder fra 2021)
Nestleder:	Trond Møllevik	«Nykværing»	på valg (i styret fra 2022)
Styremedlem:	Knut S. Alnæs	«Hvaler»	på valg (i styret fra 2021)
	Grethe Johnsrud	«Brandbu»	på valg (i styret fra 2021)
	Viggo Nonås	«Vestgar»	ikke på valg (i styret fra 2022)
	Sten Cato Nordsæther	«Atlanta»	ikke på valg (i styre fra 2020)
	Tove Torkildsen	«Granvin»	på valg (i styret fra 2021)
Varamedlem:	Jakob Skarning Andersen	«Boy Leslie»	ikke på valg (i styret fra 2022)

VALGKOMITEENS INNSTILLING TIL STYRE FOR 2024:

Leder:	Cecilie Juell	«Skudenes»	1 år (gjenvalg)
Nestleder:	Trond Møllevik	«Nykværing»	1 år (gjenvalg)
Styremedlem:	Hans Georg Johansen	«Vally»	2 år (ny)
	Grethe Johnsrud	«Brandbu»	2 år (gjenvalg)
	Viggo Nonås	«Vestgar»	1 år (ikke på valg)
	Sten Cato Nordsæther	«Atlanta»	1 år (ikke på valg)
	Tove Torkildsen	«Granvin»	2 år (gjenvalg)
Varamedlem:	Jakob Skarning Andersen	«Boy Leslie»	1 år (ikke på valg)



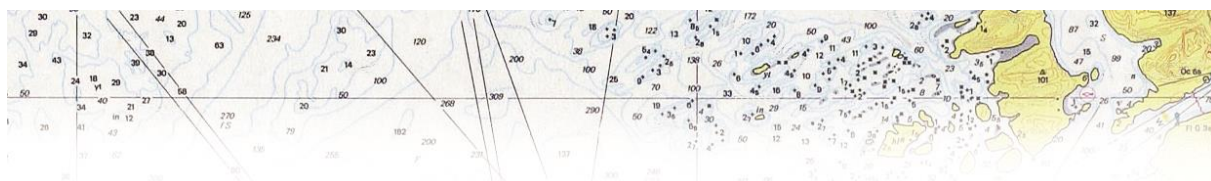
Sak 8 – Valg av valgkomité

Valgkomitéen for 2023 har bestått av:

Leder: Heidi Thöni Sletten	«Svanen»
Arne H. Andreassen	«Faxsen»
Erlend Arntzen Dale	«Skreien»

Ifølge vedtektene skal man tilstrebe utskifting av et medlem hvert år. Styret foreslår følgende sammensetning for valgkomité 2024:

Leder: Arne Andreassen	«Faxsen»
Erlend Arntzen Dale	«Skreien»
Øyvinn Konglevoll	«Sjødampsprøite I»



Sak 9 – Innkomne saker

Ifølge foreningens vedtekter § 3.3 kan andre saker som ønskes tatt opp på det ordinære årsmøtet sendes styret senest 1. juni. I år kom det seks innkomne saker innen fristen. Styret er positive til innspill og engasjement fra medlemmer. Disse blir diskutert i styret og er med på å utvikle foreningens arbeid videre. Styret viser også til workshop på årsmøte der innspill fra medlemmene skal tas med videre i styrets arbeid.

Sak fra Erik Holand, DS «Pelle»:

Sak til årsmøtet

Arendal 20-05-2023

Til styret i NFF.

Jeg sender herved inn et forslag som årsmøtet må stemme over. Det er etter min mening nå veldig viktig å sette det underfinansierte fartøyvernet på dagsorden og ha det som førsteprioritet når det gjelder arbeidsprogrammet til NFF de neste årene.

1 Handlingsprogram for NFF 2023 og årene framover.

Det må være NFFs førsteprioritet å jobbe aktivt og målrettet med å øke rammetilskuddet til Fartøyvernet i Norge. NFF må samordne og koordinere aksjoner mot det politiske flertallet ved å synliggjøre behovet for mye større statlige tilskudd. Det første mål må være å passere 100 millioner over statsbudsjettet til fartøyvernet. Det er først gjennom aktiv politisk lobbying og koordinerte aksjoner over hele landet at vi kan synliggjøre at fartøyvernet har behov for kanskje 150 millioner over statsbudsjettet om vi skal ha et fartøyvern i Norge som kan tilfredsstille fartøy eierne.

Erik Holand

Stiftelsen D/S Pelle

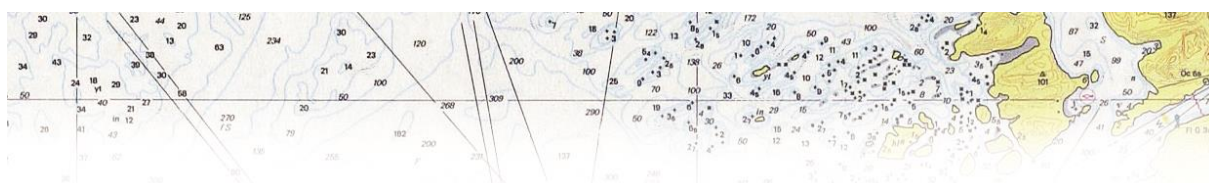
2 NFF bør også utfordre alle som nå sitter i fylkene som skal gi tilskudd til fartøyene i respektive fylker til å gå i felles front på Stortinget. Si klart i fra til politikerne at det ikke er samsvar mellom tilskudd og søker behovet.

En lengre begrunnelse for forslaget ligger vedlagt og vil fungere som innlegg til mitt forslag

Forslag til årsmøtevedtak:

NFF må ha som førsteprioritet i handlingsprogrammet de neste årene. Arbeide aktivt og målrettet (politisk) mot å øke de statlige bevilgningene til Fartøyvernet. Koordinere aksjoner over hele landet som synliggjør at det er et enormt gap mellom hva som blir bevilget og hva som er behovet om vi skal ha et fartøyvern i Norge som kan tilfredsstille fartøyeierne.

Erik Holand D/S Pelle



Vedlegg:

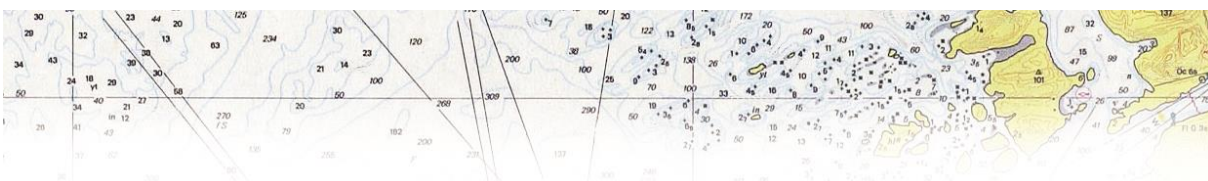
Hvor er pengene ??????

Det underfinansierte fartøyvernet

Av Erik Holand (frivillig fartøyverner)

Fartøyvernet i Norge er sterkt underfinansiert. Det betyr at det ikke kommer nok penger over statsbudsjettet til å ta godt vare på de fredede eller vernede fartøyene.

Det er nesten tre hundre vernede eller fredede fartøyer i Norge. Det er titusen frivillige som jobber dugnad for å ta vare på alle disse kystrelaterte kulturminnene Fiskebåter, seilskøyter, større seilfartøyer, mindre og større passasjerbåter er tatt hånd om av det frivillige fartøyvernet. Takket være midler fra fra post 74 fartøyvern på statsbudsjettet har mange fartøyer fått en start og en hjelpende hånd i prosessen med å få restaurert eller drevet vedlikehold. Men og det er et stort men. I år er det 70 millioner til rådighet hvor 15 millioner er forhåndsprioritert. Det betyr at det er 55 millioner igjen i «potten» til fordeling: For 2023 har 141 fartøyer søkt om 250 millioner kroner til blant annet restaurering og vedlikehold. Det forteller jo bare en ting. Fartøyvernet er til de grader underfinansiert over statsbudsjettet og det er med stor uro vi ser at det stadig blir mindre penger å fordele til en stadig voksende flåte av fartøyer det er viktig å ta vare på. Fartøyvernet over hele landet lider. Mange steder må de kanskje gi opp gode prosjekter om de ikke klarer å skaffe finansiering andre steder. Vi blir hele tiden oppfordret til å søke midler i stiftelser og andre relaterte steder hvor det er mulig å få tak i eksterne penger. Veldig mye tid og krefter går med til å prøve å være kreative så andre enn staten må betale for at vi i Norge skal ha en flott og fin flåte av vernede eller fredede fartøyer. Stortinget har ved ulike anledninger bekreftet at fartøyvern er et viktig satsningsområde innenfor Norsk kultur. De sier også at landets maritime historie fra seilskutetiden og fram til i dag er viktig å ta vare på og at den frivillige innsatsen er betydelig og helt avgjørende for å ta hånd om de vernede og fredede fartøyene langs vår langstrakte kyst. MEN HVOR ER PENGENE som gjør at det frivillige fartøyvernet kan håndtere alle de utfordringene og kostnadene som løper hele tiden. Det koster å restaurere og holde disse fartøyene i god stand. For de som er operative og seiler er det til dels store kostnader med vedlikehold, slippsetting og sertifikater. Fartøyvern koster og nå er det på tide at kulturpolitikere på stortinget våkner og forstår at det er et altfor stort gap mellom bevilgede penger og det reelle behovet. Skal fartøyvernet i Norge få levelige forhold og ikke bruke masse tid på å skaffe alternative finansieringsløsninger må staten bidra med mye mer. Landet renner over av penger og hvor lite skal det til for at «potten» heves slik at staten tar hovedansvaret for at landet kan ha en oppgående flåte med mange flotte representanter fra den maritime kulturarven som representerer mangfoldet i vår maritime historie. Hundre og femti millioner ekstra til fartøyvernet er en bagatell på statsbudsjettet men ville kunne værere det som skal til for at Fartøyvernet kan overleve på en anstendig måte tatt i betraktning det ansvaret det frivillige fartøyvernet har påtatt seg og som møysommelig gjennom lang tid har klart å gi landet en meget god og representativ flåte som vi alle kan være stolte av .



Styrets begrunnelse for årsmøte:

Norsk Forening for Fartøyvern har økning av statsbudsjettet post 74 fartøyvern som en strategi i sitt arbeidsprogram og en del av sin arbeidsplan. Foreningen vil arbeide aktivt for at bevilgning til fartøyvernet økes. Dette gjøres gjennom:

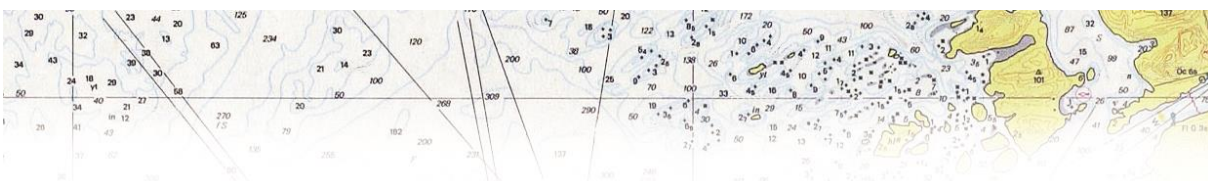
- regelmessige skriftlige innspill til statsbudsjettet i forkant av hver budsjettkonferanse i Regjering
- muntlig og skriftlig innspill i budsjetthøring på Stortinget når forslag til statsbudsjett blir lagt fram
- innspill og møter med politiske partier i forhandlingsposisjon i forbindelse med forhandlinger om endelig budsjett
- møter og annen dialog med politikere i Regjering og Storting gjennom året
- innspill til de politiske partienes partiprogram og innspill i andre høringer som er aktuelle

Aksjoner:

- Fartøyvernets dag: Foreningen koordinerer «Fartøyvernets dag» - en landsdekkende aksjon for lokal og sentral politisk påvirkning der foreningens medlemsfartøy deltar.

Styrets innstilling:

Sak fra Erik Holand, Stiftelsen DS Pelle oversendes styret til behandling.



4 innkomne saker til årsmøte fra Kjell Magne Tysnes, «Gamle Helgeland»

Sak 1:

Forening bør arbeide for avgiftsfritak på diesel for vernede fartøy.

Dieselskostnader er forholdsvis betydelig for våre fartøy, spesielt for de store stålåtene. Det vil ikke være urimelig at vi fikk fritak for denne avgiften.

Styrets begrunnelse for årsmøte:

Norsk Forening for Fartøyvern har som punkt i sin arbeidsplan å arbeide for driftstøtte til vernede og fredete fartøy. I dette ligger det blant annet at økte kostnader til diesel gjør det vanskeligere for vernede og fredete fartøy å holdes i drift der vern gjennom bruk er viktige for å formidle vår kulturarv. Det ble fremmet forslag om dette på forrige årsmøte, og forslaget ble enstemmig vedtatt av årsmøte. Foreningen vil fortsette å jobbe aktivt for avgiftsfritak på diesel for vernede fartøy og tar det opp i møter og som innspill i høringer og strategier med det offentlige og politikere på regionalt og statlig nivå.

Styrets innstilling til årsmøte:

Sak 1 fra Kjell Magne Tysnes, «Gamle Helgeland» oversendes styret til behandling.

Sak 2:

Sertifikatproblematikken

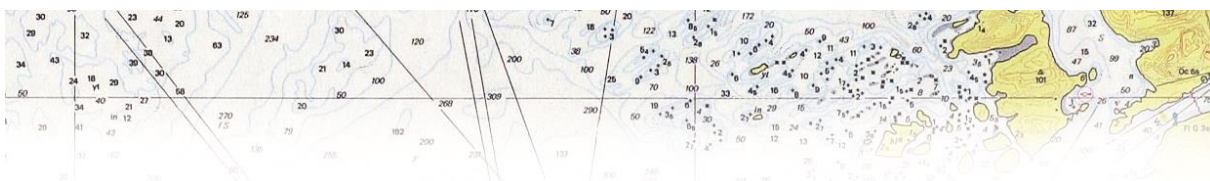
For å drifte våre fartøy er vi avhengig av pensjonister. De utgjør ryggraden blant våre navigatører og maskinister. For å kunne drifte våre fartøy er vi avhengig av mange frivillige. Å få re sertifisert alle koster mye, både i kursavgift, men også reise og opphold på kurssted. Det bør kunne være mulig å gjennomføre kurs og avlegge eksamen på internett. Videre så burde disse fartøyene få en lettelse i kravet til sertifisering av mannskaper.

Styrets begrunnelse for årsmøte:

Foreningen har tidligere fått henvendelse fra Salten veteranbåtlag vedrørende at det er kostbart å få sertifikater for de som bor i nord. Foreningen tok kontakt med både Jan Welde og Eilif Gabrielsen som begge sa det kunne være mulig for dem å lage et kurs i Nord-Norge. Jan Welde driver båtskolen Poseidon og har erfaring med kurs både på internett og ved å reise til stedet å holde et komprimert kurs. Eilif Gabrielsen har også erfaring med kurs og bor i Harstad. Det er også mulig å ta sertifikater ved en videregående skole i Bodø kommune.

Styrets innstilling til årsmøte:

Styret vil ikke gå inn for lettelse i kravet til sertifisering som går utover sikkerhet. Foreningen formidler informasjon om sertifisering i Nord-Norge.



Sak 3:**Bistand i forbindelse med søknader om midler fra offentlige og private stiftelser**

Mange opplever at det er vanskelig å skrive gode søknader. Foreningen burde ha tilgjengelig personell som kan bistå den enkelte stiftelsen i denne prosessen.

Styrets begrunnelse for årsmøte:

Norsk Forening for Fartøyvern har to ansatte. Begge er tilgjengelige for å bistå medlemmer som ønsker hjelp til søknader. På foreningens nettsider er det en egen side med tips til søknadsskriving. I tillegg holder foreningen hvert år kurset «Fartøyvernets ABC» der søknadsskriving inngår som tema.

Styrets innstilling til årsmøte:

Foreningen bistår med hjelp til søknadsskriving på hjemmesider, kurs og ved at medlemmer kan ta direkte kontakt med sekretariatet.

Sak 4:**Årsmøter og andre møter bør holdes i enten Trondheim og Bodø**

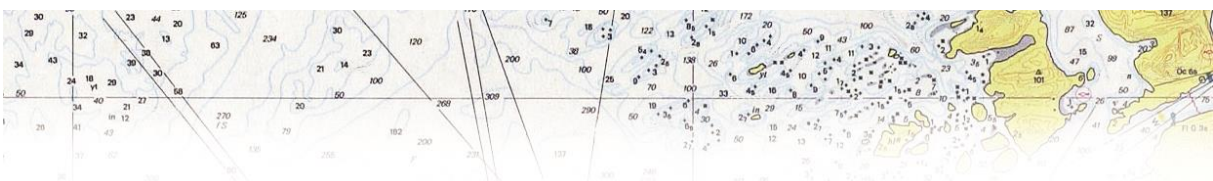
Vi foreslår at møter og samlinger blir «komprimert» og legges til enten Bodø eller Trondheim, slik at flere får muligheten til å delta. Det er dyrt for de enkelte foreninger å sende delegater til møter og samlinger, når disse går over flere dager, og når de legges til steder der vi må foreta flere flybytter for å komme frem.

Styrets begrunnelse:

Norsk Forening for Fartøyvern holdt i 2022 et regionseminar over 2 dager i Bodø. I 2023 har foreningen holdt et regionmøte i Lofoten. Av landsdekkende møter holder foreningen hvert år en konferanse over en dag på Gardermoen. Stedet er valgt fordi det er sentralt i forhold til tilreisende fra hele landet. Årsmøte til foreningen går på rundgang rundt om i landet.

Styrets innstilling til årsmøte:

Styret avviser forslaget om at årsmøter og andre møter bør holdes i enten Trondheim eller Bodø. Foreningen holder regionale møter og samlinger rundt om i landet. Årsmøtet går på rundgang i landet. Landskonferansen holdes på Gardermoen som er knutepunktet for reisende fra hele landet



Innkommen sak fra Atle Vie, Veteranbåtlaget MS Stangfjord:

Saken gjelder

Sak til behandling årsmøte 2023

Arrangement årsmøte Norsk Forening for Fartøyvern

Tema Årsmøte struktur/ kostnader / nytte. Ny plattform

Fra Veteranbåtlaget M.S Stangfjord v/ leder Atle Vie

Dato 01062023

Fakta:

- **Program.**

Årsmøtet er foreningens høyeste organ. Det er den eneste mulighet for å treffe en samlet beslutning. Det offisielle program varte i 2022 i 17 timer ex middag.

Det var satt av 5 timer til å behandle årsmøtesaker (30 %). Tiden var fordelt på to dager. Dette krevde for mange overnatting. Det er ønskelig med en grundig og god gjennomgang av foreningens drift. Det skal åpnes for gode og konstruktive innspill og drøftelser. 70% av programmet var i 2022 satt av til utenforliggende saker (ikke årsmøtesaker)

- **Deltagelse:**

Av 202 fartøyer var det i 2022 kun 55 som var represneter.27%

- **Kostand**

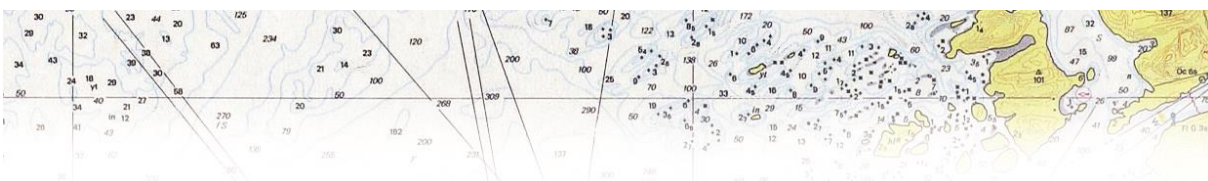
Årsmøter går nå over 3 dager med 2 overnattinger Svært mange organisasjoner prioriterer ikke årsmøtet grunnet svært høye egne kostnader. Dette medfører og stor belastning på likviditet. Andre aktiviteter blir prioritert. Årsmøtet er også en vestlig kostand for Norsk Forening For Fartøyvern, Årsmøte kreve mye administrasjon fra foreningen.

Forslag til endring som legges fram for beslutning på årsmøtet 2023 Ny plattform årsmøte

Årsmøtet kjøres over 1 dag med start kl 09.00 og avslutting kl 18.00. Konsekvens 9 timer sammenhengende mot nå 5 timer over 2 dager . Det innebærer en økning i årsmøtetid . + 80 % Lunch og minglepauser er inkludert. Relasjonsbygging fra 09.00 til 10.00

Årsmøtet er kostnadsfritt for medlemmene. De kan stille med inntil 2 reprenstanter. Sparte kostnader NFF ved 100 deltagere =ca 40.000. Deltagende medlemsorganisasjoner betaler egne reiseomkostninger.

Dersom ønskelig kan det arrangeres fagdag påfølgende dag 2. Dette er en fritt til å delta på Kostnader for medlemmer for dag 2 bæres av den enkelte. Aktuelle seksjoner kan kjørs i parallelt eller i plenum. Aktuelle seksjoner kan være Sjøfastsdirektorate, Riksantikvar /finansiering / faglig maskin- dekk/ markedsmuligheter/ rekruttering etc. Det kan også legges opp til eksklusjoner for de som ønsker dette. Faglige seksjoner er svært bra for relasjonsbygging. En møter da medlemmer som har fokus på samme tema

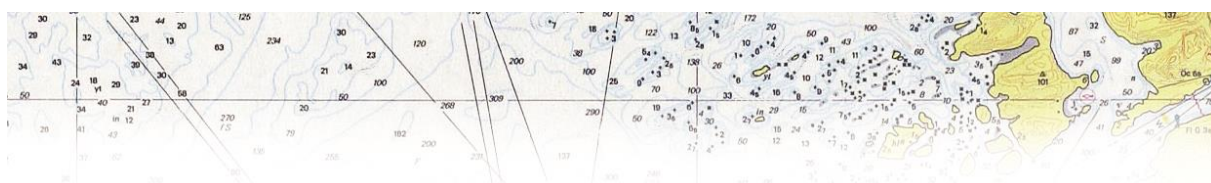


Styrets begrunnelse for årsmøte:

Kostnader til årsmøte er en viktig sak for styret og helt klart en stor utgift for Norsk Forening for Fartøyvern. I tillegg er det ressurskrevende og tar opp mye av styrets og sekretariatets arbeid. De siste 10 årene har kostnadene for årsmøte ligget på rundt kr 100 000, men vi har sett en tendens til at flere og flere stiller og dermed går kostnadene opp. Det samme gjør prisstigningen for konferansehotell. Årsmøte for 2022 kostet foreningen ca. kr 130 000. Andre sammenlignbare foreninger har redusert kostnader til årsmøte ved å holde årsmøte hvert andre år og/eller at programmet for årsmøte kortes ned til en overnatting.

Styrets innstilling til årsmøte:

Styret avviser den innkomne saken fra Atle Vie om at årsmøte skal gå over en dag i stedet for en helg. Styret har stor tro på viktigheten av den modellen som blir brukt i dag med et fysisk møte over en helg med både faglig og sosialt innhold. Styret ønsker imidlertid å utrede mulighet for å arrangere årsmøte annet hvert år. Dette vil i så fall kreve endring i vedtekter.



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

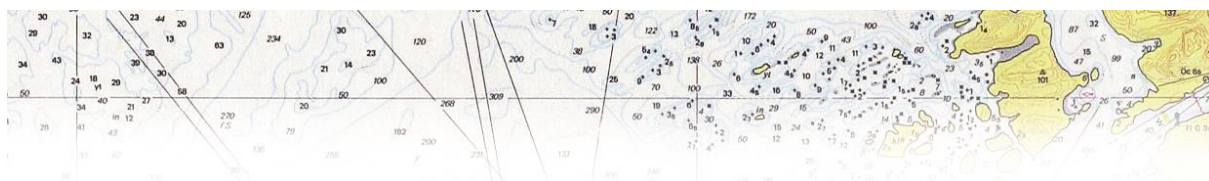
2.1 Årsmøtet kan oppta som medlem i foreningen verneverdige dekkede og større åpne fartøy som bevares etter antikvariske retningslinjer når både eier og forvalter har som formål et varig vern av fartøyet som kulturminne. *Fartøyets alder sammen med sjeldenhet, og andre særlige kulturvern faglige grunner 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. Stemmeigradering etter br. tonnasje gjelder ikke i styresaker.

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

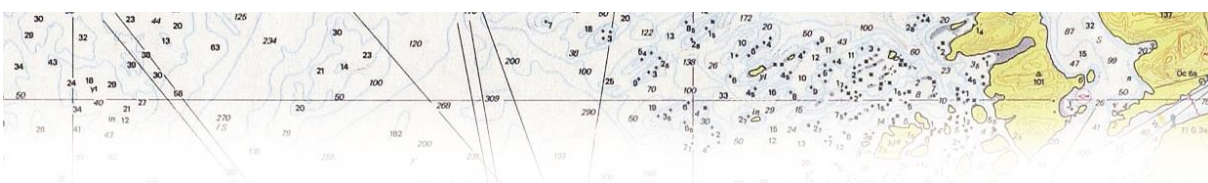
4.4 I tillegg til vedtatt arbeidsprogram kan styret ta opp saker som gjelder foreningens formål.

§ 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 saklisten, 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 saklisten. 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.

