

NORSK FORENING FOR FARTØYVERN

Protokoll fra årsmøtet 15. – 17. oktober 2021 i Fredrikstad

Fredag 15.10.2021

Styreleder Arne Harry Andreassen introduserte varaordfører Siri Martinsen som ønsket velkommen til årsmøtet i Fredrikstad og fortalte litt om sin maritime by. Hun avsluttet med å ønske oss lykke til med 36-årsjubileet.

Styreleder Arne Harry Andreassen introduserte deretter riksantikvar Hanna Geiran som fortalte litt om utviklingen og status for fartøyvernet og ønsket foreningen til lykke med fjorårets 35-årsjubileum.

Styreleder Arne Harry Andreassen åpnet årsmøtet med å fortelle om erfaringer fra koronaåret.

Konstituering av årsmøtet og fastsetting av stemmetall:

Innkallingen og dagsorden ble godkjent.

Til sammen 109 stemmer var registrert kl. 17.00.

Det ble henvist til forretningsorden på side 7 i årsmøtepapirene.

Årsmøtet godkjente forretningsorden.

Valg av møteledere, bisitter, referenter og tellekorps.

Styreleder Arne Harry Andreassen presenterte forslag til møteleder og bisitter:

Møteleder: Tom Bart Hansen, «Hvaler»
Bisitter: Cato Jensen, «Jøsenfjord»

Møteleder Tom Bart Hansen presenterte seg selv og deretter forslag til referenter og tellekorps:

Referenter: Kari Anne Flaa, sekretariatet
Hedda Lombardo, sekretariatet

Tellekorps: Sarah Sjøgreen
Trond Tøften

Sekretariatets forslag ble enstemmig vedtatt.

Valg av protokollunderskrivere.

Møteleder Tom Bart Hansen presenterte sekretariatets forslag til protokollunderskrivere:

Protokollunderskrivere:
Tom Berland
Trygve Børresen

Sekretariatets forslag ble enstemmig vedtatt.

Valg av redaksjonskomité.

Møteleder Tom Bart Hansen presenterte forslag til redaksjonskomité:

Redaksjonskomité:

Heidi Thöni Sletten
Idar Henriksen
Sigurd Jansen

Sekretariatets forslag ble enstemmig vedtatt.

Godkjenning av innkalling og dagsorden ved møteleder Tom Bart Hansen.

Godkjenning av innkalling og dagsorden ble enstemmig vedtatt

ÅRSMØTESAKER

Sak 1 Godkjenning av årsmelding og revidert regnskap for 2020.

Møteleder Tom Bart Hansen hadde en gjennomgang av årsmelding for 2020.

Årsmelding for 2020 ble enstemmig godkjent

Generalsekretær Hedda Lombardo orienterte om regnskapet for 2020.

Regnskap for 2020 ble enstemmig godkjent.

Sak 2 Innkomne saker

Sak 2 a: Dampskibsposten - NVSK

Leder av Norsk veteranskibsklub (heretter NVSK) Laila Andresen hadde en gjennomgang av sitt forslag om et samarbeid mellom Norsk Forening for Fartøyvern (heretter NFF) og NVSK om utgivelsen av Dampskibsposten. Andresen fortalte at NVSK ikke lenger har mulighet og kapasitet til å ha ansvaret for utgivelsen av tidsskriftet og ønsker at Dampskibsposten skal være et felles ansvar mellom NVSK og NFF. Andresen mener tidsskriftet er midt i blinken som et organ for NFF. Man kan bruke tidsskriftet til medlemspleie og markedsføring for fartøyvernet. Andresen refererte her til visjonen til NFF. Tidsskriftet har ikke underskudd og Morten Hesthammer fra Hardanger Fartøyvernsenter skaffer per dags dato annonser. NVSK ønsker at tidsskriftet skal være et medlemsblad for NFF. NVSK ønsker videre at redaksjonsutvalget i tidsskriftet ikke skal være med i noen av styrene i hverken NVSK eller NFF, men at man velger noen som har lyst til å drive tidsskriftet. Andresen henstiller årsmøtet til å støtte sitt forslag til vedtak for fortsatt utgivelse av Dampskibsposten.

Styreleder Arne Harry Andreassen orienterte om den treårige prosessen rundt arbeidet med å få på plass et uformelt samarbeid på tvers av organisasjonene NVSK og NFF. NVSK ønsker en formell avtale med likeverdige oppgaver og økonomi, men NFF har ikke mulighet til å innfri avtalen slik NVSK forventer. Hverken styret eller sekretariatet i NFF har mulighet eller kapasitet til et medlemsblad. NVSK kom med et forslag til en avtale. NFF modererte dette forslaget til en avtale som NFF kunne ha kapasitet til, men NVSK aksepterte ikke dette og trakk seg derfor fra samarbeidet. NFF kan fortsatt ikke innfri en slik avtale som NVSK ønsker til forventning og ønsker derfor ikke en formell avtale. Derimot vil foreningen fortsette med å markedsføre Dampskibsposten til medlemsfartøy og politikere og oppfordre miljøet til videre engasjement. Styreleder henstiller årsmøtet om å støtte styrets innstilling til vedtak.

Replik fra Laila Andresen: Dette er ingen stor sak for sekretariatet. Det meste gjøres av frivillige av NVSK. I enhver organisasjon kan arbeid prioriteres om. Dette er opp til styret. Andresen mener også nestleder i NFF Sverre Kallevik har fått all informasjon NFF har bedt om. Ønsker ikke årsmøtet Dampskibsposten som et felles talerør, vil Dampskibsposten fortsette med kun å være et medlemsblad for NVSK, avslutter Andresen.

Georg Jensen: Dampskibsposten er et blad for og av de frivillige. Andre foreninger prioriterer et medlemsblad.

Øyvin Konglevoll: Forbundet KYSTEN har et blad utgitt sentralt. Vi kan ikke forvente at NVSK, en lokal forening, skal drive et blad for fartøyvernet helt alene. Vi må finne en løsning på dette.

Alte Tornes: Dette er et kjempeflott blad som står i fare for å gå ut. Tornes forutsetter omforente løsninger om redaksjon og markedsføring for å få dette på plass, altså et forslag til nytt vedtak:

«NFF og NVSK viderefører 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, økonomi og forutsetter løsninger for redaksjon og markedsføring.»

Styremedlem i NFF Sigurd Jansen: NFF kan ikke påta seg å drive et blad basert på frivillighet. Når vi ser på andre kulturminneorganisasjoner har disse et budsjett på 1-2 millioner kroner fordi det er krevende å utgi et medlemsblad som en organisasjon. Da kan man ikke basere seg på frivillighet. Jansen går ut i fra 1 million i kostnader for å ta et utgangspunkt. Personell må ansettes, noe vi ser er nødvendig for medlemsbladene for både Forbundet KYSTEN og Norges Husflidslag. Et felles ansvar er heller ingen god løsning, spesielt hvis det dreier seg om to parter som er så uenige om ansvarsfordeling som her. Jansen henstiller årsmøtet om å støtte styrets forslag til vedtak.

Atle Tornes valgte deretter å trekke sitt forslag til vedtak fordi forslaget kunne komplisere saken.

Til avstemming stod da forslag til vedtak A (NVSK) og forslag til vedtak B (NFF)

A NVSK: Norsk Veteransklubs forslag til vedtak: NVSK og Norsk Forening for Fartøyvern slutfører forhandlingen 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.

B NFF: Styrets forslag til vedtak: Norsk Forening for Fartøyvern ønsker ikke en formell samarbeidsavtale med NVSK og Dampskibsposten, men vil fortsette å markedsføre tidsskriftet til medlemsfartøy og politikere og oppfordre miljøet til videre engasjement.

Forslag B fikk 50 mot 48 stemmer. I tillegg var det 10 blanke stemmer, samt 1 stemme som valgte å ikke stemme i det hele tatt.

NFF-Styrets forslag B ble derfor vedtatt med 50 mot 48 stemmer.

Sak 2 b: Håpløse finansieringsordninger – Øyvin Konglevoll

Øyvin Konglevoll presenterte det han mener er håpløse finansieringsordninger for store prosjekt i fartøyvernet som aldri blir ferdig og er ødeleggende for frivilligheten. Det ene året får man 3 millioner, det andre 0. Styreleder Arne Harry Andreassen presenterte deretter styrets vurdering og forslag til vedtak med støtte til Konglevolls sak.

Presisering fra Alexander Ytteborg, Viken Fylkeskommune: Det er ikke lenger RA (Riksantikvaren) som er adressat for dette problemet, men fylkeskommunene. Det er deres egne fylkeskommuners rammevilkår som er viktige å forholde seg til. Fylkeskommunene har ansvaret, løsrevet fra RA

Thoralf Herlandsen fra salen håper ikke dette blir en kamp mellom kyst og innland.

Forslag til vedtak: Saken oversendes nytt styre for videre behandling.

Styrets forslag ble enstemmig vedtatt.

Sak 2 c: Momsfritak og ulike vilkår – Øyvin Konglevoll

Konglevoll forteller om avslag på søknad om momsfritak og bakgrunn for saken. Nestleder Sverre Kallevik presenterte saken sett fra styret om urettferdighet når det gjelder momsfritak under restaureringsprosessen med eksempel fra SKOGØY.

Presisering fra Tom Berland: Det er ikke eierskapet, men hvem som administrerer restaureringen som er av betydning for momsfritak eller ikke. Derfor må fartøyet betale moms ved restaurering selv om det er eid av et museum hvis det er frivilligheten som administrerer.

Replikk fra Konglevoll: Da registreres det at det ikke er likhet for loven.

- Styretes forslag vedtak:
 1. **Følge med og påvirke hvordan den nye regjeringens signaler om full momskompensasjon blir fulgt opp.**
 2. **Hvis ikke signalene om full momskompensasjon følges opp på en tilfredsstillende måte, starte en utredning med formål å få til endringer.**

Styrets forslag ble enstemmig vedtatt.

Sak 3 Søknader om medlemskap.

Styreleder Arne Harry Andreassen presenterte §1 formålsparagrafen §2 Medlemskap og deretter årets søkere og styrets anbefaling:

Fra 2020:

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 sylindrer 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 styrhus. 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.

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

Styrets anbefaling ble vedtatt og fartøyet tas opp som medlem fra 1.1.2022

HJELM WAAGE (Hjemmehavn Hjemnes)

«Hjelm Waage» ble i 1971 bygget som redningsskøyte ved Smedvik mek. Verksted i Tjørnvåg 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.

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

Styrets anbefaling ble vedtatt og fartøyet tas opp som medlem fra 1.1.2022

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». Riggeren 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 navigasjonshjelpemidler. 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.

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

Styrets anbefaling ble vedtatt og fartøyet tas ikke opp som medlem fra 1.1.2022

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 furuspannt, eik i kjøll og stevner, furudekk samt eik i rekke, hytte og karm. 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 rekekråler 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 akter 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 trebåtbyggeri laget en verneplan.

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

Styrets anbefaling ble vedtatt og fartøyet tas opp som medlem fra 1.1.2022

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 fulgte 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.

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

Styrets anbefaling ble vedtatt og fartøyet tas ikke opp som medlem fra 1.1.2022

NAJADEN (Hjemmehavn Fredrikstad)

Fullriggeren «Najaden» er et 39,15 meters komposittbygget (trehud på stålskant) fartøy, og er sannsynligvis den eneste flytende komposittbygde seilskuta igjen i verden. Fartøyet har stålskanter 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 skanseledningene må derfor fornyes og spantekonstruksjonen repareres, sier tilstandsrapporten fra Hardanger Fartøyvernssenter. 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.

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

Styrets anbefaling ble vedtatt og fartøyet tas opp som medlem fra 1.1.2022

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 hoteldrift 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.

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.

Styrets anbefaling ble vedtatt og fartøyet tas ikke opp som medlem fra 1.1.2022

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.

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

Styrets anbefaling ble vedtatt og fartøyet tas opp som medlem fra 1.1.2022

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 skanseledning 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.

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

Styrets anbefaling ble vedtatt og fartøyet tas opp som medlem fra 1.1.2022

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 Fartøyvernssenter. 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 frednings-varsel. 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.

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

Styrets anbefaling ble vedtatt og fartøyet tas opp som medlem fra 1.1.2022

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 Fartøyvernssenter (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.

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

Styrets anbefaling ble vedtatt og fartøyet tas opp som medlem fra 1.1.2022

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. Baugehuller 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 fartøyvernaglig ekspertise hos Fylkeskommunen og fartøyvernssentrene. 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.

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

Styrets anbefaling ble vedtatt og fartøyet tas opp som medlem fra 1.1.2022

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 stålkjøler ble montert i 1993, mens deler av rekke styrbord og babord ble skiftet i 2018 og 2021. Det ble satt på nye aluminiumslistene 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.

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.

Styrets anbefaling ble vedtatt og fartøyet tas ikke opp som medlem fra 1.1.2022

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 stålfosterkninger. 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 III» 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 III» 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.

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

Styrets anbefaling ble vedtatt og fartøyet tas opp som medlem fra 1.1.2022

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 kullfyrt 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 frakteskute. 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».

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

Styrets anbefaling ble vedtatt og fartøyet tas opp som medlem fra 1.1.2022

Lørdag 16.10.2021

Til sammen 108 stemmer var registrert i salen kl 15.30. Differanse fra fredag kl 17.00 fordi 3 stemmer hadde dratt, mens 2 stemmer hadde kommet til i løpet av lørdag formiddag.

Sak 4 Fastsettelse av kontingent for 2022

Styremedlem Cecilie Juell la fram styrets forslag om uendret kontingent .
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.

Styrets forslag ble enstemmig vedtatt.

Sak 5 Godkjenning av arbeidsprogram for 2022.

Styreleder Arne Andreassen orienterte om arbeidsprogram for 2022.

Styremedlem Sigurd Jansen orienterte om handlingsplan for 2022.

Erik Holand frå PELLE oppfordret styret til å jobbe mer målrettet, blant annet med aksjoner, mer kontakt med politikere både nasjonalt og lokalt for å øke bevilgningene til fartøyvernet til 100 millioner. BERTINE følger opp og støtter PELLEs oppfordring. Styret tar med seg dette i sitt videre arbeid.

Spørsmål og kommentarer fra salen:

- Idar Henriksen om hvor verneflåten hører hjemme
- Heidi Thöni Sletten om prosjekt fra Sparebankstiftelsen DnB
- Styremedlem Sigurd Jansen ber om hjelp fra alle i salen til å påvirke lokalt
- Hedda ber om innspill fra miljøet for å påvirke
- Styreleder Arne Andreassen kan forsikre salen om at det er nettopp 100 millioner foreningen jobber for og vi lobber allerede aktivt mot politikere for å oppnå dette
- Laila Andresen påpeker at det må stå **fredete** og vernede fartøy i hele dokumentet, ikke bare vernede. Styret forsikrer om at dette kun er en skrivefeil og rettes herved opp i hele arbeidsprogrammet.

Styrets forslag til arbeidsprogram ble enstemmig vedtatt.

Sak 6 Godkjenning av budsjett for 2022.

Styreleder Arne Harry Andreassen orienterte kort om styrets budsjettforslag.

Styrets forslag til budsjett ble enstemmig vedtatt.

Sak 7 Valg av revisor for regnskapsåret 2022.

Styremedlem Sten Cato Nordsæther orienterte om styrets forslag til gjenvalg av revisjonsfirma Revisjon 1 Nor AS. Revisor Sølvi Løbø Aaker er foreslått.

Styrets forslag til valg av revisor ble enstemmig vedtatt.

Sak 8 Valg av styre for 2020.

Styret for 2020 består av :

Leder:	Arne Harry Andreassen	"Faxsen	på valg
Nestleder:	Sverre Kallevik	"Skogøy"	på valg
Styremedlem:	Cecilie Juell	"LS 21 Skudenes"	på valg
	Sigurd Jansen	"Rogaland"	på valg
	Sander Ødelien	"Atløy"	på valg
	Tom Remman	"Kysten"	ikke på valg
	Sten Cato Nordsæther	"Atlanta"	ikke på valg
Varamedlem:	Torstein Halvorsen	"Boy Leslie"	ikke på valg

Valgkomiteens medlem Kjetil Skogdalen la fram innstillingen fra valgkomiteen for nytt styre:

Leder:	Cecilie Juell	«LS 21 Skudenes»	1 år
Nestleder:	Sigurd Jansen	«Rogaland»	1år
Styremedlem:	Tove Torkildsen	«Granvin»	ny 2 år
	Grete Johnsrud	«Brandbu»	ny 2 år
	Knut S. Alnæs	«Hvaler»	ny, 2 år
	Tom Remman	"Kysten"	1 år
	Sten Cato Nordsæther	"Atlanta"	1 år
Varamedlem:	Torstein Halvorsen	"Boy Leslie"	1 år

Valgkomiteens forslag til leder ble enstemmig vedtatt.

Valgkomiteens forslag til nestleder ble enstemmig vedtatt.

Valgkomiteens innstilling til styremedlemmer ble vedtatt.

Sak 9 Valg av valgkomité for 2019.

Møteleder Tom Bart Hansen orienterte om styrets forslag til valgkomité.

Valgkomitéen for 2020 har bestått av:

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

I følge vedtektene skal man tilstrebe utskifting av et medlem hvert år.

Styrets forslag gir følgende sammensetning:

Leder:	Kjetil Skogdalen	«Engebret Soot»	1 år gjenstår
	Heidi Thöni Sletten	«Svanen»	3 år gjenstår
	Arne Andreassen	«Faxsen»	3 år gjenstår

Styrets forslag ble enstemmig vedtatt.

Generalsekretær Hedda Lombardo takket av styreleder Arne H. Andreassen, nestleder Sverre Kallevik og styremedlem Sander Ødelien.

Avtroppende styreleder Arne H. Andreassen takket for følget.

Påtroppende styreleder Cecilie Juell avslutter årsmøtet med å takke for tilliten, takke av det forrige styret og takke sekretariatet for arbeidet med årsmøtet.

Møtet heves av møteleder.

Referenter: Kari Anne Flaa

Hedda Lombardo

Som protokollunderskrivere godkjenner vi årsmøteprotokollen for 2021:

dato:

dato:

Tom Berland

Trygve Børresen

Tom Berland
«Pauline»

Trygve Børresen
«Gamle Kragerø»

Signature: Tom Berland
Tom Berland (Nov 8, 2021 12:54 GMT+1)

Email: tom.e.berland@sintef.no

Signature: Trygve Børresen
Trygve Børresen (Nov 8, 2021 18:43 GMT+1)

Email: trygve.borresen@kebas.no









Årsmøteprotokoll 2021 til utsendelse

Final Audit Report

2021-11-08

Created:	2021-11-08
By:	Kari Anne Flaa (kari.anne.flaa@norsk-fartoyvern.no)
Status:	Signed
Transaction ID:	CBJCHBCAABAAzj06KIPWIBWJldgOFyMoN3p5xU4eVzr

"Årsmøteprotokoll 2021 til utsendelse" History

-  Document created by Kari Anne Flaa (kari.anne.flaa@norsk-fartoyvern.no)
2021-11-08 - 11:25:23 AM GMT
-  Document emailed to Tom Berland (tom.e.berland@sintef.no) for signature
2021-11-08 - 11:27:16 AM GMT
-  Email viewed by Tom Berland (tom.e.berland@sintef.no)
2021-11-08 - 11:50:22 AM GMT
-  Document e-signed by Tom Berland (tom.e.berland@sintef.no)
Signature Date: 2021-11-08 - 11:54:32 AM GMT - Time Source: server
-  Document emailed to Trygve Børresen (trygve.borresen@kebas.no) for signature
2021-11-08 - 11:54:33 AM GMT
-  Email viewed by Trygve Børresen (trygve.borresen@kebas.no)
2021-11-08 - 5:13:14 PM GMT
-  Document e-signed by Trygve Børresen (trygve.borresen@kebas.no)
Signature Date: 2021-11-08 - 5:43:18 PM GMT - Time Source: server
-  Agreement completed.
2021-11-08 - 5:43:18 PM GMT