

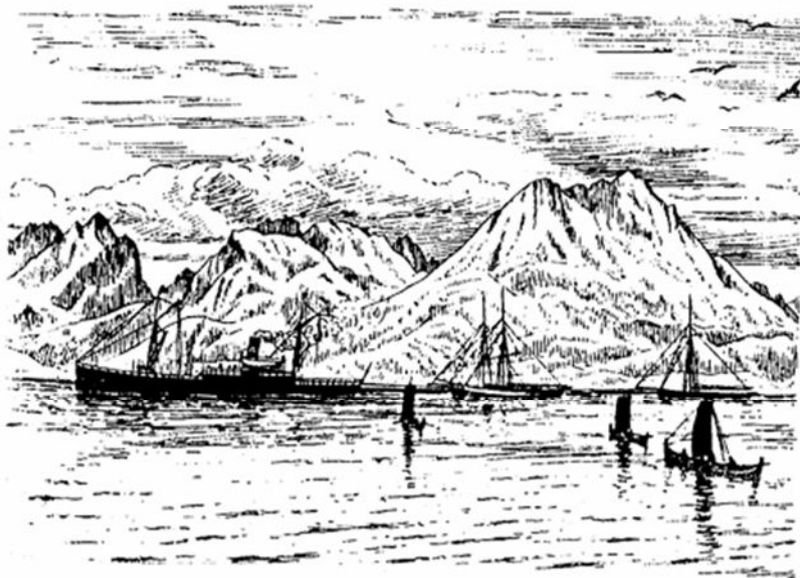
F o r o r d :

Fartøyvernet i Norge har snart 20 års jubileum. At denne begivenhet faller sammen med avslutningen på prøveperioden med ansvarsdeling mellom Norsk Kulturråd og Miljøverndepartementet er nok en tilfældighet.

Manges iherdige innsats tiltross, representerer fartøyvernet fremdeles en meget lavt prioritert side av kulturminnevernet. Det har ennå ikke lyktes å etablere et restaureringsfond. Avsetningene til fartøyvern på neste års budsjetter er samlet sett reduserte. Det finnes fortsatt ingen annen lovhjemmel for fartøyvern enn Kulturminnelovens regelverk om utførsel av fartøyer som er eldre enn 100 år.

Hvor i forvaltningen og under hvilke vilkår det fremtidige fartøyvern vil havne, vet man idag lite om. Med sikkerhet kan det derimot fastslås at fartøyvernet også i kommende år, fortsatt vil være helt avhengig av et helhjertet, frivillig engasjement fra privatpersoner og grupper i lokalmiljøene.

Det blir på den annen side myndighetenes ansvar å stimulere, til fortsatt og helst økt engasjement innen fartøyvernet. Idet myndighetene nå ønsker et samarbeidsorgan i kontakten med det "private" fartøyvern burde tiden være inne for en organisering av representantene for de verneverdige fartøyene.



Norske fartøyvernere består av en svært mangfoldig sammensatt gruppe, både hva selve fartøyene angår, i størrelse og form, samt geografisk og kulturell plassering langs vår langstrakte kyst. Det enkelte tiltaks organisering, fra museum-, stiftelse- eller venneforenings form til den enkeltes initiativ, omfatter mange motiver, fra det museale til det sosiale.

Meget kan vi være uenige om og det finnes utvilsomt svært mange særinteresser.

Også i arbeidsgruppen, med kun seks medlemmer har det vært uenighet. Det skal derfor her sies at vi på fredelig vis har forsøkt å komme frem til et "minste felles multiplum".

Resultatet som her legges fram er ment som et forslag som vi håper skal kunne være grunnlaget for det videre arbeidet med dannelsen av en organisasjon som kan samle fartøyvernerene om gjennomgående felles interesser.

I alle sammenslutninger vil det være et spørsmål om "to give- and take".

Felles for oss alle er utvilsomt at vi ønsker et styrket fartøyvern, både faglig og økonomisk.

Oslo den 7. mai 1985.

Sjur Fredriksen
Sjur Fredriksen.

Jon Schrøder
Jon Schrøder.

Freddy Larsen
Freddy Larsen.

Knut v. Trepka
Knut von Trepka.

Tryggen Larsen
Tryggen Larsen.

Brit Aarseth
Brit Aarseth.

INNHALDSFORTEGNELSE:

	side.
Forord.	2
Innholdsfortegnelse.	4
Fartøyvern - kulturminnevern, v/ Halvard Bjørkvik.	5
NOU 1982: 36 Kulturminnevernet, utdrag.	8
Fartøyvernet, status og fremtid, utdrag fra Isegranrapp.	9
Kriterier for innkalling til møtet.	11
Utgangspunktet for en fartøyvernorganisasjon.	13
Målsetning for konstitueringsmøtet.	14
Forslag til vedtekter.	15
Om organisering av fartøyvernet.	18
Møteprogram.	21
Adresseliste.	23
Fartøystatistikk.	28

vedlegg:

1. "Fartøyvernet; status og fremtid."
Rapport fra Isegranseminaret, 12.- 14. sept. -84
2. Invitasjon, SVARSKJEMA og opplysninger om
den praktiske gjennomføringen av møtet.





FARTØYVERN — KULTURMINNEVERN

Av Halvard Bjørkvik

I barndomsheimen min hadde vi eit gammalt eksemplar av Snorre Sturlassons kongesagaer, eller *Snorre* som vi sa. Det var ei velbrukt bok, og når eg tenkjer tilbake, har eg inntrykk av at Snorre har høyrte med heile tida. Til å börja med var det nok først og fremst illustrasjonane som fengsla, og det var særleg eitt bilete som gjorde eit veldig inntrykk: Erik Werenkiolds kraftfulle teikning av skipa til sigerherrane som vende heim etter slaget ved Svolder. Skip i lange rekkjer som pleyer sjøen, skip med hogreiste stamnar og fælslege drakehovud. Det er eit bilete som må gjera inntrykk, som må setja fantasien i sving.

Noreg er ein sjøfartsnasjon og har vore det frå gammalt attende. Landet ligg og vaskar seg mot sjøkanten, sjøen og ferdslar på sjøen har vore livsviktig for land og folk så langt tilbake som vår historie går. Sjøen bann saman og vart vår viktigaste ferdselsveg, sjøen vart eit viktig næringsområde med stimar av fisk som «leikade nedi kavet», sjøen skapte kontakt med uteverda og skapte grunnlag for kulturformidling. Og det var *båt* som gjorde det mogeleg å meistra sjøen og havet. Frå vikingetida og framover har nordmennene vore nokre av føregangsmennene på havet. Båten har vore ein del av Kyst-Noregs liv og, kan ein seia, ein del av Noregs livsnerve.

Når vi tenkjer på Noreg som sjøfartsnasjon, er det ei eventyrleg utvikling som har skjedd berre i dei to - tre siste mannsaldrane: Frå seglfartøya, over dei første typane av mekanisk drivne fartøy og fram til supertankarar og ulike typar av spesialfartøy i dag. Og jamvel om vi har vore gjennom krisetider både i nær og fjern fortid, så har vi vist at vi kan overleva, og at sjøfartsnasjonen Noreg seglar vidare.

Eg har sjølv opplevd ein viktig del av denne utviklinga når det gjeld kysttrafikken. Som barn hugsar eg frakteskutene — jekt, galeas, skonnert — under segl



ute på fjorden. Eg har reist med gamle-dampen frå heimstaden min Finnøy inne i Ryfylkefjorden ut til Stavanger eller by'n, ei reis som ikkje nett var så behagelig alltid, og som kunne ta opp mot tre timar når dampen skulle kryssa innom alle stoppestadene under vegs. Det var ei ny verd som åpna seg, eit eventyr rett og slett, då dei første sjøbussane kom like før siste krigen, først den smekre Expressen og så mot slutten av 1930-åra den kombinerte passasjerbåten og bilferja Fjorddrott. Det var reine draumen å kunne setja seg i dei gode stolane og gjera turen til by'n unna på ikkje så mykje over timen. Og utviklinga har halde fram. No går det moderne bilferjer i pendeltrafikk på Ryfylkefjorden, westamaranar og ein og annan hydrofoil har kome til, så no kan turen frå Finnøy til Stavanger gjerast unna på under halvtimen.

Her har vore utvikling, ei utvikling som vi må gleder oss over. Men vi må ikkje gløyma at det har verdi å ta med seg noko av den arven vi byggjer på. Det er ikkje tale om å skru utviklinga tilbake, men ei klår vedkjennning av at dei gamle fartøya er ein viktig del av vår kulturarv, det grunnlaget sjøfartsnasjonen Noreg med sine spesialfartøy, moderne kyst- og

fjordgåande båtar og med sin flåte av fritids- og hobbybåtar har vakse fram av.

Vi var i ferd med å vanskjøtta denne arven. Det eine fartøyet etter det andre av eldre type forsvann. Pengesterke utlendingar lokka med tusenlappene, fiske-skøyter og andre bruksfartøy vart søkte for å få tilskot til kjøp av nye, mang ein båt har rotta bort på ein holme eller i ei vik langs med kysten.

Men så var det entusiastiske einskildpersonar som sa *stopp*. Drivkrafta kunne vera så ymse — noko romantikk, nostalgisk kanskje, men i siste instans ei djupfølt kjensle av at her var det tale om kulturverdiar som var i ferd med å forsvinna. Eldsjelene vende seg til Norsk kulturråd, som innsåg sitt ansvar, og frå slutten av 1960-åra og framover er det ingen uvesentleg del av dei sterkt avgrensa kulturfondsmidlane som har vorte sette inn på fartøybevaring. I stadig sterkare grad har det vorte forstått at gamle fartøy i fart langs med kysten og på innsjøar representerer ein verdi, både som kulturminne og i miljømessig samanheng. Men sidan det er både kostesamt og komplisert å ta vare på dei gamle fartøya og sikra dei mot forfall, vart det følt som stadig meir presserande å få ein samla plan for fartøybevaringa.

Det var dette som låg bak det initiativet som vart teke i 1977, og som munna ut i at Norsk kulturråd oppnemnde eit utval som fekk i oppdrag å arbeida ut framlegg til «en bevarings- og bruksplan for båtar som a) har spilt en rolle i våre utenriks-, kyst- og innlands-kommunikasjoner, herunder også hjelpebåtar for skipsfarten (som slepebåtar, hvalbåtar o.a.), som b) helst bør bevares i flytende stand, og som c) kan brukes til ulike sosiale og kulturelle formål.» Samstundes vart utvalet bedt om å vurdere administrative og finansielle ordningar og dei økonomiske konsekvensane av den verneplanen som vart presentert.

Utvalet, som vart bedt om å arbeida raskt, hadde ei førebels innstilling ferdig i juni 1978. Den vart så sendt ut til høyring til ei rekkje instansar, og med bakgrunn i dei merknadene som kom inn, vart det utarbeidd ei revidert innstilling som låg ferdig i april 1979.

Utvalet konkluderte med at det offentlege — stat, fylkeskommunar og primærkommunar — har eit kombinert ansvar når det gjeld bevaring og sikring av gamle fartøy. I si innstilling avgrensa utvalet seg til det statlege engasjementet. Staten vart føresett å ha ansvar for ei grunnstamme av fartøy, sett saman ut frå eit riksperspektiv med fartøy som i størst mogeleg grad kan seiast å vera representative ut frå type og funksjon. Samstundes vart det føresett at fylkeskommunane og primærkommunane skulle koma inn når det gjaldt fartøy som det i særleg grad knytte seg regional og lokal interesse til. Det vart lagt mykje arbeid i å få slått fast kva kriterier som måtte leggjast til grunn for utval av fartøya i den statlege grunnstammen, like eins for å få slått fast dei krava som må stillast til restaurering og vedlikehald. Eit problem som må overvinnast i restaureringsarbeidet, er at antikvarisk godkjende prinsipp må følgjast, samstundes som det må takast omsyn til dei krava skipskontrollen stiller.

Fortidsvern 2/83

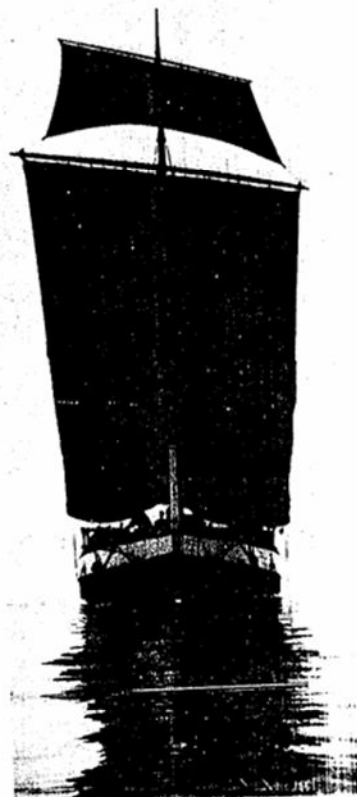
Då utvalet starta arbeidet sitt i 1977, hadde dei to hovudsiktepunkt:

a. Det hasta med å få i stand ein bevaringsplan, så arbeidet måtte skje raskt.

b. Det gjaldt om å sikra det personlege engasjementet, som så langt hadde vore drivkrafta i fartøybevaringa.

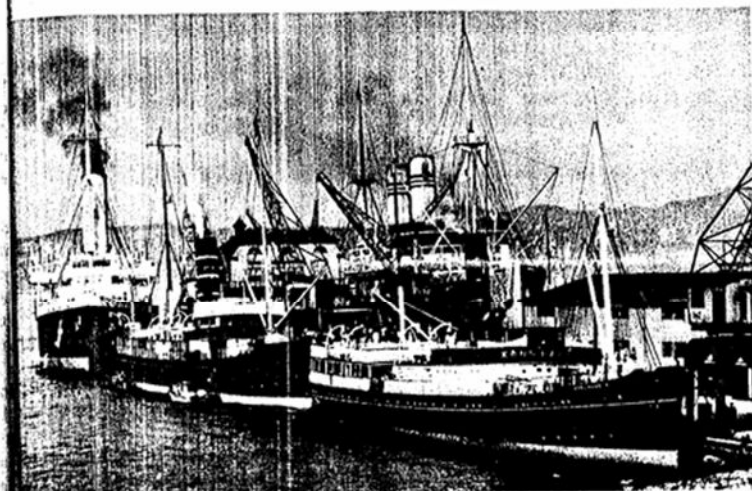
Innstillinga om bevaring og bruk av gamle fartøy har vorte farga av dette. Ved fastlegging av den statlege grunnstammen var det eit problem at utvalet ikkje hadde fullt oversyn kva som fanst av bevaringsverdige fartøy. Utvalet kunne gjera seg god nytte av det materialet Norsk kulturråds komité for fartøyregistrering hadde samla inn, ein komité som hadde sprunge ut av og arbeidd i nær kontakt med Sekretariatet for registrering av faste kulturminner. Kontakten vart sikra ved at registreringsleiaren vart med på møtet og kunne stilla både innsikt og materiale til disposisjon. Men ein innsåg at innstillinga måtte leverast utan at ein hadde fullt oversyn over dei eksisterande fartøya, og difor vart det presisert at den utpeika grunnstammen seinare måtte vurderast på nytt. Det var viktig å få eit opplegg for bevaringspolitikken, og det var viktig å sikra at det personlege engasjementet ikkje vart svekt.

Målet for fartøyutvalet var å få i stand eit finansieringsopplegg med årlege avsetjingar på statsbudsjettet og med høve til å byggja opp eit fond, slik at ein i tillegg til ordinært vedlikehald kunne ta for seg einskildfartøy til meir gjennomgripande restaurering etter ein fastlagd plan. Drifta derimot har det vore føresetnaden at fartøya normalt skulle greia sjølve. Samstundes tenkte ein seg eit utval, samansett om lag på same vis som fartøyutvalet, som kunne tena som konsulentorgan for departementet og Kulturrådet og samstundes fungera som eit kontrollorgan for å sikra at antikvariske prinsipp vart følgde i restaurering og vedlikehald, og at løyvde midlar vart brukte i samsvar med føresetnadene.



Over: «En Jægt med Munkholmen» har Wilse kalt dette bildet, tatt 10. mai 1905. Om jekta «Pauline» kan du lese på s. 14. Motstående side: Bildet av fiskerflaten som tar ut en tidlig morgen i 1908 har historiens sus over seg. Foto: Wilse, Norsk Folkemuseum.

Amerikabåten og kystbåter side om side. For mange av oss var synet av båtene ved Skolgrunnskaia i Bergen en vanlig opplevelse for ikke så mange år tilbake. Idag er det allerede blitt fortid. Fotoet er ikke datert. Foto: Wilse, Norsk Folkemuseum.



Som følge av dei økonomisk vanskelege tidene, som også kultursektoren har måtta leva med, har det vore forbunde med problem å få innarbeidd nye postar på statsbudsjettet. Norsk kulturråd har heile tida strekt seg så langt som det har vore mogeleg, og det har vorte gjort same framstøytar overfor departementet, først overfor Kyrkje- og undervisningsdepartementet og deretter Miljøverndepartementet, som frå og med 1981 tok på seg ansvaret for samordning av det statlege engasjementet når det gjeld fartøybevaring. Og dette arbeidet har gjeve resultat: I fleire tilfelle har det vorte stilt til disposisjon midlar frå kulturminnefondet til større restaureringsprosjekt og bergingstiltak, og frå og med inneverande år har fartøyvernet fått ein eigen post på budsjettet til Miljøverndepartementet (post 79.2). Samstundes har den avsette summen til ordinært vedlikehald vorte vesentleg auka og utgjør i år kr. 1.180.000.

Samstundes har også sjølv fartøyvernet vorte fastare organisert. I 1982 vart det inngått ein avtale mellom Norsk kulturråd og Miljøverndepartementet, og

det vart forma reglar for ein prøveperiode på 3 år som føresette at departementet skulle ta på seg ansvaret for fartøya under verneplanen, medan Kulturrådet fekk seg tildelt ansvaret for fartøy utanom verneplanen (avsette midlar i 1983 kr. 300.000). Det tidlegare fartøyutvalet vart utvida og vart formelt oppnemnt av Kulturrådet som eit rådgjevande organ for rådet og departementet i saker som gjeld fartøyvern. Utvalet har fått som oppgåve å vurdere søknader om tilskot og vart dessutan pålagt å vurdere den ordninga som har vore etablert i prøveperioden og ta stilling til følgjande einskildproblem:

- Fartøya under verneplanen, utviding/avgrensing av grunnstammen og prinsippa for slike justeringar.
- Bruksformer for dei verneverdige fartøya både innanfor og utanfor verneplanen.
- Problema med å sameina antikvariske prinsipp for gjenstandsbehandling med krava frå skipskontrollen.
- Rutinar for kontroll.

Det har i tillegg vorte føresett at det avsluttande arbeidet med registrering av eldre fartøy skal gå inn som ein del av

samarbeidsordninga. Registreringsleiar Fredrik Denneche har fått status som fagleg konsulent for departementet og Kulturrådet med oppgåve m.a. å ha ansvaret for kontrollarbeidet og gje rapportar til fartøyutvalet. Førstekonsulent Marit Øvrebø i Norsk kulturråd fungerer som sekretær for utvalet.

Endå eit skritt vidare vart arbeidet ført i det siste møtet i fartøyutvalet (24.3.1983), då det vart gjort vedtak om at det skal formast ein avtale mellom fartøyeigaren og Miljøverndepartementet/Kulturrådet «om sikkerhet for penger gitt til fartøybevaring». Denne avtalen må underskrivast før tilskot kan betalast ut. Eit av punkta slår fast at fartøy på 10 tonn eller meir skal vera innførte i Skipsregisteret, og at eigaren skal leggja fram registreringserklæring der det står at forpliktande avtale er inngått med departementet/Kulturrådet.

Det har såleis skjedd gledelege ting som gjer at ein i dag kan sjå relativt optimistisk på framtida til fartøyvernet. Norsk kulturråds innsats i denne samanhengen må poengterast, og det som har skjedd frå sentralt hald, er uttrykk for ekte forståing for det verdet dei eldre fartøya har som kulturminne. Dei som likevel har teke det tyngste taket, og som vil bli heilt avgjerande også i framtida, er dei mange einskildpersonane som har engasjert seg i fartøyvernet og ofra tid og krefter på å få «sitt» fartøy seglført eller driftsklart. For ein ting er sikkert: Di sterkare oppslutning det blir om vernetanken, di større utsikter har vi til å vinna igjennom. For utan eit heilharta engasjement frå einskildpersonar og lokale miljø vil det vera vanskeleg å få vernetanken realisert. Det vi vil fram til, er at eldre fartøy kan få ein meningsfylt bruk, t.d. i kulturell eller sosial samanheng, og operera i sitt rette element saman med nye og meir moderne båtar. På den måten kjem ein ny dimensjon inn i kystmiljøet.

Halvard Bjørkvik er direktør ved Norsk Folkemuseum og formann for Kulturrådets fartøyutvalg.



NOU

NORGES OFFENTLIGE UTREDNINGER

NOU 1982: 36

Side 57 og 58.

Kulturminnevernet

Fartøyer.

Først i løpet av det siste tiår er arbeidet med å sikre en representativ stamme av eldre fartøytyper kommet i gang. I motsetning til kulturminner på land blir fartøyer oftest omgående kondemnert og opphugget når de ikke lenger er økonomiske i drift. Fartøyvernet har derfor vanligvis liten tid på seg til å sikre bevaring av fartøytyper som går av bruk.

Likevel er det fremdeles mulig å sikre enkeltfartøyer som samlet kan gi et representativt bilde av hovedtrekkene i fartøyutviklingen fra midten av forrige århundre og fram til i dag.

Det dreier seg om fartøyer som har ført en stadig mer marginal tilværelse ved tilpassning til nye bruksområder. Enkelte av dem er ombygde sell- eller dampfartøyer, mens noen få fremdeles er bevart i sin opprinnelige skikkelse. Felles for dem alle er at betydelige restaureringer må til dersom de skal holdes flytende. Enda større innsats vil kreves om de skal kunne resertifiseres og settes i drift.

På grunn av de sterke strukturendringene som nå foregår både i kystfarten og i fiskeflåten, er det fare for at fartøyene det gjelder, i løpet av få år enten blir kondemnert eller solgt til utlandet. I denne situasjonen er det nødvendig å få en oversikt over hvilke fartøyer som bør prioriteres.

Det offentlige engasjement i fartøyvernet har vært begrenset. I første rekke har det vært knyttet til sikring av de tre skværriggerne «Serlandet», «Christian Radich» og «Statsraad Lehmkuhl». Videre har det vært

bevilget midler fra ulike statsorganer til visse museale og private tiltak på området.

Bortsett fra den kontroll med utførsel av fartøyer over 100 år som regelverket til kulturminneloven foreskriver, er oppgavene innen fartøyvernet ikke tillagt noen bestemt fagmyndighet. Dette fører til at både den faglige veiledning og kontrollen med bruken av offentlige midler som ytes til restaureringsformål, er tilfeldig og utilstrekkelig.

Det vil være av vesentlig betydning at restaureringen av særskilt bevaringsverdige fartøyer heretter foregår under sakkyndig veiledning. Likeledes at det blir kontrollert at de bevilgede midler blir brukt etter forutsetningene.

Fartøyvernet er i første rekke knyttet til bevaring av fartøyer som holdes flytende og i bruk. Når fartøyer og båter tas på land, skjer dette oftest som ledd i en museal bevaring. Denne løsningen kan bare komme på tale for et begrenset antall særlig bevaringsverdige objekter av begrenset størrelse.

Fartøyvernet omfattes med stor interesse av de mange private veteransklubbforeninger og båtlag som er etablert i løpet av de senere år.

En viktig oppgave innenfor fartøyvernet vil derfor være å stimulere slike private interesser og organisasjoner i deres arbeid med å bevare fartøyer gjennom aktiv bruk. Likeledes å finne nye bruksformål for fartøyene. Dette vil bl.a. innebære betydelige veiledningsoppgaver og forde en ny type antikvarisk sakkunnskap. Dessuten vil det kreve engasjement i form av offentlige bevilgninger.

INNLEDNING side 5.

Arbeidet med å verne gamle fartøyer er en gren av kulturminnevernet som det knytter seg store og spesielle problemer til. Det gjelder i første rekke de fartøyer som bevares i flytende stand. Istandsettelse og vedlikehold er både dyrt og komplisert. Vernet av disse flytende kulturminner bæres oppe av entusiaster. Enkelte museer har riktignok ett eller flere fartøyer i sin varetekt, men bak de aller fleste bevarte fartøyer står det enkeltpersoner eller grupper som bruker det de rår over av fritid og overskudd på istandsettelse, drift og vedlikehold. Ved å bevare disse aktive, flyttbare kulturminner opprettholdes også tradisjonelt håndverk og sjømannskap. Et fartøy blir som regel først verneverdig den dagen det erklæres for kondemnabelt. Selv et istandsatt fartøy er i kontinuerlig forfall. Vernearbeidet krever således store løpende investeringer og økonomien blir et overhengende problem for vernerne.

Myndighetene viser en gledelig stor interesse for fartøyvernet. De store uttellingene er imidlertid et betydelig problem også for dem. Fartøyvernet er nytt og savner tradisjoner og et organisasjonsmønster. Hverken det offentlige eller private engasjement har ennå funnet sin form, det vil si en endelig måte å koordinere innsatsen på. Minst tre bevilgende instanser er inne i bildet og kommunikasjonen foregår med den enkelte fartøyverner og ikke med noen samlet forhandlingspartner.

Myndighetenes engasjement side 7.

Norsk kulturråds fartøyutvalg har spilt en sentral rolle i arbeidet med å skaffe en oversikt over mengden av verneverdige fartøyer og ut fra denne legge frem en bevaringsplan som omfatter et utvalg av visse båttyper. Dette utvalget av fartøyer betegnes som den nasjonale grunnstammen. Den inkluderer fartøyer som er representative for type og funksjon og som det offentlige burde se som en oppgave å bidra til å få bevart.

Halvard Bjørkvik har vært fartøyutvalgets formann siden det ble oppnevnt i 1977. I sitt innlegg stadfestet han at fartøyvern er kulturminnevern og at de som til daglig arbeider med å bevare fartøyer må betrakte seg som del av en større enhet som har arbeidsoppgaver innen forskjellige grener av kulturminnevernet over hele landet.

I vårt lovverk er det lite som forteller at vi her til lands har et fartøyvern. At vi idag har fartøyer bevart flytende og i bruk, skyldes først og fremst entusiastene som er engasjert i å sette dem i stand. Dette er myndighetene klar over og erkjenner sitt ansvar for å gi den støtte som kreves for at de frivillige skal kunne makte oppgaven. Selv om denne hjelpen stadig er utilstrekkelig, er myndighetenes engasjement i og vilje til å stimulere arbeidet bedre markert i Norge enn i andre land. Det må være et mål for fartøyvernet å ta vare på det personlige engasjement som har vist seg å ha en slik uvurderlig stor verdi.

Det haster med å komme frem til mer varige ordninger som kan sikre fartøyvernets fremtid, med økninger i de årlige avsetninger på statsbudsjettet, konsulent- og sekretariatbistand som fungerer effektivt.

Fartøyvernerne må forenes side 16.

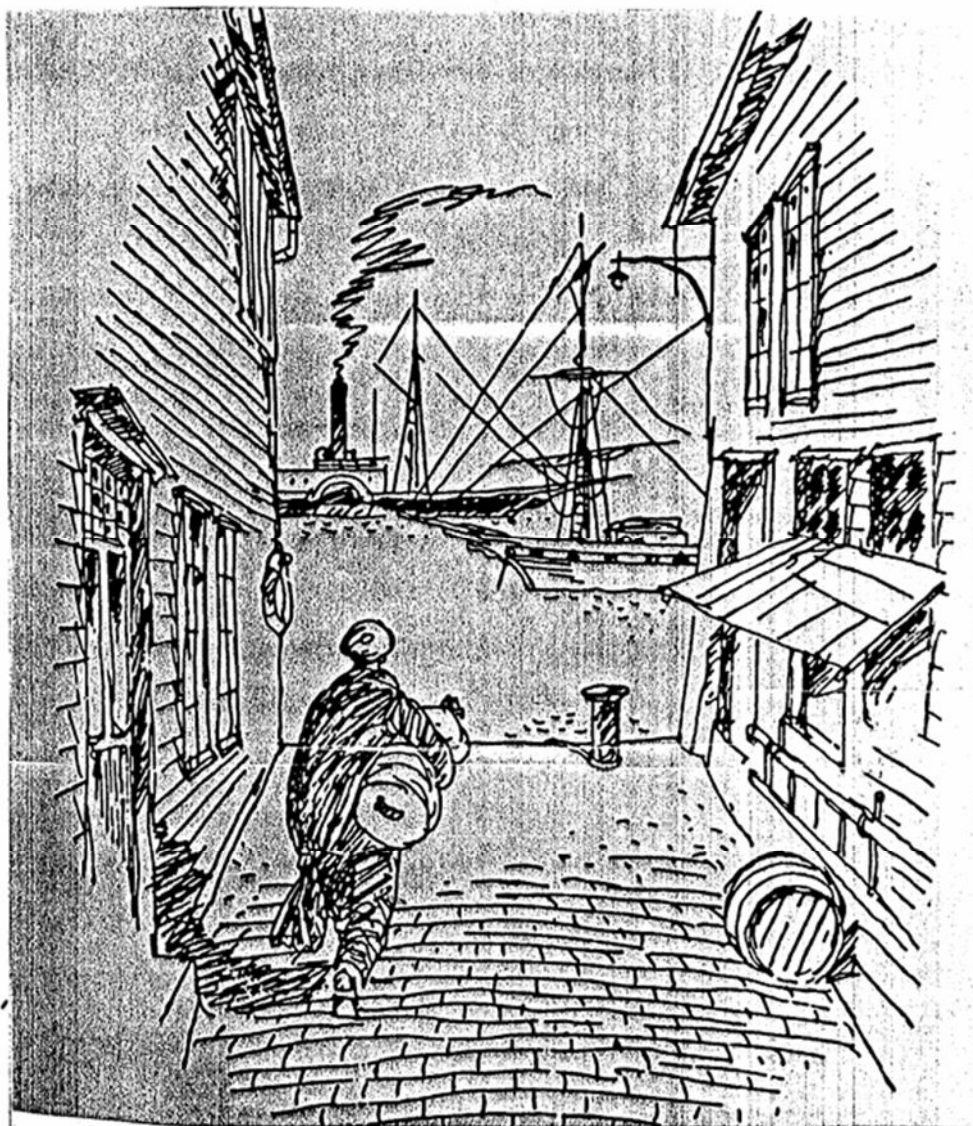
Inntil nå har fartøyvernet i stor grad vært drevet av enkelt-personer og mindre grupper.

For å kunne fremme forslag og tiltak, og for å kunne være for-handlingsdyktige, må de stå samlet. Seminardeltakerne var enige om at fartøyvernerne må slutte seg sammen i en organisasjons-form som er tjenlig for å fremme sine felles interesser. Også myndighetene savner en forhandlingspartner og et organ å samarbeide med om fremtidsplaner. Et slikt organ kan også tjene som pressgruppe.

På seminaret ble de deltakere som representerte fartøyvernerne enige om å ta initiativ til en slik samling. Det ble oppnevnt en gruppe som fikk i oppdrag å fremme forslag til administra-sjonsmønster og legge dette frem på et åpent møte for fartøy-vernerne, der formål, organisasjonsform og tilhørighet blir vedtatt. Gruppen fikk følgende sammensetning:

Sjur Fredriksen, Tryggen Larsen, Jon Schrøder, Knut von Trepka og Brit Aarseth.

Freddy Larsen har deltatt i gruppens arbeider siden den 19. november -84.



Kriterier lagt til grunn ved innkalling til konstitueringsmøtet :

Det har vært uenighet i arbeidsgruppen om dette spørsmål. (nærmere omtalt på neste side.) Etterfølgende kriterier ble i møte 26/3-85 vedtatt med tre mot to stemmer.

R E F E R A T :

fra møtet på Norsk Sjøfartsmuseum, onsdag den 13. februar 1985, kl. 1330, vedrørende kriterier for sammensetning av "fartøyeierenes kontaktutvalg". Tilstede var Fredrik Denneche, Norsk Kulturråd, Kris Endresen, Miljøverndepartementet og Jon Schrøder fra arbeidsgruppen.

Møtet var kommet i stand etter ønske fra arbeidsgruppen. I brev av den 25. januar var det v/Schrøder utsendt følgende forslag til kriterier for sammensetning av "kontaktutvalget":

"Utvalget sammensettes av de til en hver tid juridiske eiere av fartøyer som har mottatt økonomisk støtte, enten fra Norsk Kulturfond, Statens Kulturminnefond eller Miljøverndepartementet til antikvarisk vern av fartøyer, eller av eiere av fartøyer som til en hver tid står oppført på den statlige "grunnstammen" over verneverdige fartøyer".

Denneche uttrykte ønske om at eiere som på kommunalt og fylkeskommunalt nivå hadde mottatt kulturmidler til antikvarisk vern av sine fartøyer også burde med i "kontaktutvalget".

Endresen hadde drøftet det tilsendte forslag internt i Miljøverndepartementet, og man var der opptatt av at kriteriene ikke burde bli for begrensende.

Schrøder begrunnet hvorfor forslaget hadde fått den form det hadde. Denneche og Endresen ga deretter sin tilslutning til det fremlagte forslag under forutsetning av at det legges til grunn ved invitasjon til stiftelsesmøtet. Den nye organisasjonen må selv så bestemme sin videre utvikling og sammensetning i samarbeide med berørte offentlige institusjoner.

Denneche og Endresen understreket at deres synspunkter kun var rådgivende.

Møtet hevet kl. 15.15.

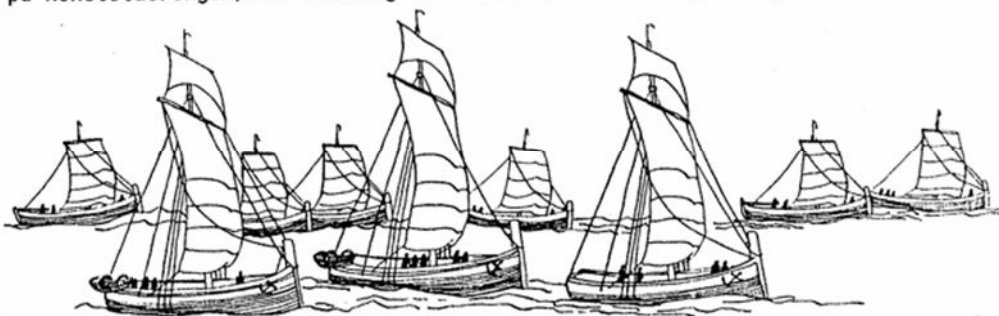
Følgende endring(1) og presisering(2) ble gjort av arbeidsgruppen.

1. Formuleringen "de til enhver tid juridiske eiere av fartøyer" ble endret til : "representanter for de verneverdige fartøyer".

2. Kriterienes begrensninger er ikke uttrykk for at de mange fartøyer som ikke blir representert på møtet er vurdert som ikke-kvalifisert. "Tilskudds kriteriet" er nettopp valgt for at arbeidsgruppen ikke skulle måtte utføre det meget tidkrevende og skjønnsmessige arbeidet med "å plukke ut" deltagerene.

Denne avgrensning er således kun tenkt som grunnlag for konstitueringsmøtet. Det overlates til organisasjonens årsmøte å vedta forslag utarbeidet av styre eller arbeidsutvalg, om en faglig definisjon som grunnlag for fremtidig representasjon.

Arbeidsgruppen er kjent med at en rekke fartøyer som ikke blir representert på konstitueringsmøtet naturlig vil falle inn under organisasjonen.



Alternativt forslag til medlemskriterier, (vedtektenes § 2.1, side 15.)

"Årsmøtet kan, etter innstilling fra styret, oppta som medlemmer i organisasjonen eiere av flytende dekkede fartøyer og andre større åpne båter etter nærmere vurdering.

Fartøyene må ha mottatt offentlig støtte til vern etter antikvariske retningslinjer. Også eiere av verneverdige fartøyer, som vernes og vedlikeholdes etter eller med sikte på samme antikvariske standard som de fartøyer som har fått offentlig støtte, kan opptas som medlemmer.

Medlemskapet følger fartøyet. Det opphører ved skriftlig utmelding."

Noter:

1. Når arbeidsgruppen har brukt begrepet "dekkede fartøyer" er dette gjort i tråd med Norsk Kulturråds Fartøyutval, som konsekvent har brukt denne benevnelse.
2. Det er vanskelig å trekke en nedre grense når det gjelder de store åpne båtene. Dette bl.a. fordi samme betegnelse brukes på båter med ulik størrelse i forskjellige distrikter.
3. Et annet spørsmål er hvorvidt organisasjonen også skal omfatte fartøyer som er satt permanent på land. Om definisjonen "dekkede fartøyer" blir retningsgivende, representerer dette ikke noe problem, da det som kjent finnes få dekkede fartøyer på land. Om derimot også de landsatte store åpne båtene tas med, vil organisasjonen også omfatte en lang rekke museumsbåter som representerer andre verneproblemer enn de flytende og aktive fartøyene.

UTGANGSPUNKTET for en FARTØYORGANISASJON er følgende :

Omkring tre fjerdedeler av Norges befolkning er knyttet til kystens næringer og livsform, gjennom generasjoners deltagelse i fiske, fangst sjøfart og jordbruk. Her i landet har vi nå en våknende og hurtig voksende erkjennelse av verdien av å ta vare på denne kulturarv. Egentlig er vi litt sent ute. I land som Danmark, Sverige, England, Tyskland og USA har man også innsett betydningen av bevaring og er godt i gang med restaurering av fartøyer og havnemiljøer. Samtidig gjenoppdages gamle håndverk, kunnskaper og tradisjoner holdes i hevd, osv.

De maritime museer utvikles i retning av å bli mer levende, virksomheter for ungdom og eldre dras inn med gode resulater. I Norge som utifra kystens lengde og sjøens sentrale plass, tilsvarer samfunnets engasjement ikke sjøens, sjøfartens og kystkulturens nærmest dominerende historiske rolle.

Synliggjøring :

Vi lever i et samfunn med mange og sterke interesseorganisasjoner. Den politiske betydning og påvirkningsmulighet en slik organisasjon har, er bl.a. avhengig av organisasjonens størrelse. Jo flere medlemmer, desto større politisk innflydelse. Men det har også betydning at organisasjonen klarer å gjøre seg gjeldende i mediabildet, det vil si i hvor stor grad den synliggjør sine målsetninger. En interesseorganisasjon bør derfor ha sitt eget organ, (avis eller blad) og ellers gjøre seg gjeldende i nyhetsbildet gjennom pressemeldinger, reportasjer, intervjuer, i dagspressen, kringkasting og fjernsyn, sentralt og lokalt.

En slik synliggjøring påvirker politikere både i kommunene, fylkene, Stortinget og den øvrige forvaltning. Synliggjøringen får derfor direkte betydning for bl.a. størrelsen av de bevilgninger som til enhver tid stilles til rådighet for løsning av aktuelle oppgaver.

"Arbeidsgruppen finner det klart hensiktsmessig at en fartøyvernorganisasjon i både praktisk og holdningsskapende arbeid, har en nær tilknytning til Forbundet Kysten. Dette på bakgrunn av ovenstående og fordi begge organisasjoner vil ha både mange felles medlemmer og interesser. Bladet "Kysten" bør videre meget vel kunne fungere som organisasjonens informasjonsorgan".

Det henstilles om at styret i fartøyvernorganisasjonen, etter konstituering, utarbeider et forslag til formell og praktisk tilknytning til "Kysten", og at dette drøftes med Forbundet Kysten etter at dette er reorganisert.

Målsetning for konstitueringsmøtet :

Å etablere en organisasjon som her foreslått er en mange-sidig prosess. Mulighetene til å lykkes er avhengig av to grunnleggende ting.

A. Det vil være viktig at den enkelte deltager får anledning til å presentere sine synspunkter og problemer med restaureringsarbeidet. Kun ved gjensidig kjennskap til det enkelte fartøyvernprosjekt, kan de forskjellige vernetiltakene nyte godt av andres erfaringer og gode ideer, og stå sammen i arbeidet om felles uløste problemer.

B. At de inviterte fartøyrepresentantene opplever at de kan ha nytte av og helst konkret utbytte av deltagelse i organisasjonsarbeidet.

Det vil være viktig at arbeidet i konstitueringsfasen ikke bremses ved at tiden brukes på detaljer og enkeltes særinteresser.

Målsetningen for møtet det her er invitert til bør derfor være at :

1. Alle som vil får komme til orde , i presentasjon, gruppe-diskusjon og plenum.
2. Organisasjonen vedtas opprettet, konstitueres og at det velges et styre.
3. Det utarbeides et arbeidsprogram for inneværende år.

Målsetningene i arbeidsprogrammet bør ikke være for pretensiøse. Fortrinnsvis bør det legges vekt på grunnleggende felles-interesser. De sterkt reduserte offentlige budsjettene som delvis finansierer dagens fartøyvern, burde f.eks. være et egnet utgangspunkt.



Billeden i bil. Fungensom

U T K A S T .

VEDTEKTER FOR "FARTØYEIERENES ORGANISASJON".

FORMÅL

- § 1. Fartøyeierenes organisasjon skal fremme enhetlig opptreden og interesser overfor myndigheter og allmennhet, og samarbeide i saker som vedrører fartøyvern. I særlig grad skal det legges vekt på saker som vedrører fartøyer vernet etter antikvariske retningslinjer.

MEDLEMSKAP - STEMMERETT

- § 2.1. Årsmøtet kan oppta som medlemmer i organisasjonen, eiere eller forvalter av dekkede fartøyer som har mottatt offentlige midler til vern av fartøyet etter antikvariske retningslinjer, eller eiere av åpenbart verneverdige fartøyer som vedlikeholder og verner disse etter den samme standard som om de hadde fått offentlig tilskudd. Medlemskapet følger fartøyet, og opphører ved skriftlig utmelding, eller ved fartøyets salg eller kondemnering
2. Medlem som ved adferd eller disposisjon virker eller medvirker til å skade Fartøyeierenes organisasjon, eller utnytter denne i kommersiell sammenheng uten samtykke, kan av styret ved skriftlig varsel suspenderes for kortere eller lengre tid, og eventuelt ekskluderes av årsmøtet. Suspensjon kan innankes for årsmøtet for endelig avgjørelse.
3. Det kan delta en representant 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.
4. Styret kan innby observatører. Årsmøtet kan gi observatørene talerett.

ÅRSMØTET

- § 3.1. Årsmøtet er organisasjonens øverste myndighet, og skal avholdes innen utgangen av februar måned hvert år. Ekstraordinært årsmøte kan innkalles dersom styret eller 1/3 av medlemmene krever det. Innkallelsen med saksdokumenter og forslag til dagsorden skal sendes medlemmene minst 4 uker før møte.
2. Årsmøtet skal behandle årsberetning og revidert regnskap, kontingent, valg av styre, valgkomité, revisor, samt kommende års arbeidsprogram. Andre saker som ønskes tatt opp på det ordinære årsmøtet sendes styret senest 6 uker før møtet.
3. Avstemninger avgjøres med vanlig flertall. Saker som skal fremmes for myndighetene avgjøres med 2/3 flertall. Ved stemmelikhet avgjøres utfallet ved loddtrekning. Alle avstemninger foregår skriftlig dersom ett medlem ønsker det. Det kan stemmes ved skriftlig fullmakt.

STYRET

- § 4.1. Årsmøtet velger et styre som består av formann og 6 medlemmer. Formannen velges hvert år, øvrige styremedlemmer for 2 år av gangen, dog slik at halve styret velges hvert år. Styret ivaretar organisasjonens interesser mellom årsmøtene, og representerer organisasjonen utad.
2. I saker som normalt skal behandles av årsmøtet, og årsmøtet ikke kan innkalles pga. tidsfaktoren, kan styret fatte vedtak når alle styrets medlemmer er enige. Styret fattar ellers sine vedtak med vanlig stemmeflertall, hvis ikke annet er bestemt. Stemmeigradering etter brutto tonnasje gjelder ikke i styresaker.
3. Styret kan oppnevne råd og utvalg, og delegere myndighet til disse. Styret kan videre meddele prokura.

4. Styret bør i særlig grad prioritere følgende arbeidsområder: Samarbeid med kulturvernmyndigheter og berørte departementer, og etater som Skipskontrollen, Sjøfartsdirektoratet ol., med sikte på å bedre situasjonen for fartøyvernet. Arbeide for en mer forpliktende holdning til fartøyvern hos allmennhet, forvaltning og politikere gjennom bl.a. informasjons- og opplysningsvirksomhet, med sikte på økte bevilgninger til fartøyvernet. Informasjon og rådgivning m.h.t. konservering og restaurering slik at fartøyer under vern sikres mot forringelse og tap. Bedre forsikringsvilkårene for bevaringsverdige fartøyer. Gjennom påtrykk og anbefaling om mulig lette havne- og verkstedforholdene for verneprosjektene. Det er ellers styrets ansvar, med grunnlag i det arbeidsprogram og de målsetninger som fastsettes av årsmøtet, å tilrettelegge vernearbeidet på beste vis.

KONTINGENT

- § 5. Årsmøtet fastsetter medlemskontingenten pr. stemme.

VEDTEKTSENDRING

- § 6. Endringer i vedtektene kan bare foretas på ordinært eller ekstraordinært årsmøte, etter å ha vært oppført på sakslisten, og krever 2/3 flertall. Endringer i §§ 1 og 7 må vedtas i 2 påfølgende møter med 2/3 flertall for å være gyldig.

OPPLØSNING

- § 7.1. Fartøyeierenes organisasjon kan besluttes oppløst på årsmøte, ordinært eller ekstraordinært, med 3/4 flertall, etter at forslag herom på forhånd er satt opp på sakslisten. Blir oppløsning vedtatt innkalles til nytt ekstraordinært årsmøte innen 2 måneder, og vedtaket må her gjentas med 3/4 flertall for å være gyldig.
2. Ved oppløsning skal organisasjonens midler søkes anvendt slik at organisasjonens formål videreføres. Samme årsmøte som bestemmer oppløsning velger et styre på 3 som disponerer midlene i samråd med kulturvernmyndighetene.



Organisering av fartøyvernet.

Det vil alltid være mange måter å organisere et tiltak på, både internt og eksternt. For hver organisasjonsform finnes det igjen flere vis å illustrere modellen på. Et eksempel følger på side 20. Etterfølgende fire noter som viser til dette eksempel synes å være sentrale.

1. Fartøyeierene trenger et talerør og et arbeidsredskap. Et styre eller kontaktutvalg, valgt av representanter for de verneverdige fartøyene, antas på sikt, best å kunne tjene de forskjellige interessene innen miljøet.
2. Fartøyeierene/vernerene utfører allerede et meget omfattende frivillig arbeide. Organisasjonens aktiviteter vil antagelig bli klart reduserte om de utelukkende skal baseres på frivillig innsats fra fartøyvernerene.
3. Organisasjonen bør i størst mulig grad styrkes gjennom ressurstilførsel utenfra. Det er nærliggende å tenke seg et samarbeide med representanter for sjøfartsmuseene og de antikvariske myndighetene. Disse og andre faglige ressurspersoner bør etter organisasjonens behov kunne inviteres til års- og styremøtene, som observatører med talerett. Det bør også være mulig å trekke veksler på fagpersoner utenfra i arbeidsgrupper/komiteer med målsetning å utrede/løse både teoretiske og praktiske problemer som fartøyvernet strir med.

Ved bruk av arbeidsgrupper kan flere få mulighet til å nyttiggjøre seg de spesialkunnskaper som idag finnes spredt i miljøet. Ved at våre spesialister på forskjellige områder på dette vis, med organisasjonens støtte, får anledning til samarbeide med fagpersoner utenfra vil kunne gi nye kunnskaper og løsninger som ikke foreligger idag. Videre er det klart at saker som fremmes enkeltvis ofte står svakt og får lav prioritet.

4. En fartøyvernorganisasjon bør ikke inneha kontrollfunksjoner. Dette bør fortsatt overlates til de antikvariske myndighetene.

Derimot bør organisasjonen gjennom informasjon og koordinering kunne bidra til løsning av akutt oppståtte kriser for enkeltfartøyer. Både ved å gi prioritet og gjennom samlet støtteerklæring/press overfor myndighetene.

Videre må det legges vekt på innsamling og formidling av kunnskaper og erfaring innen de forskjellige fagområdene.

Et samarbeide med utenforstående fagpersoner vil i denne sammenheng være avgjørende for hvorvidt organisasjonen vil fremstå som seriøs.

5. Organisasjonens fremtidige livskraft og styrke kan som sagt ikke utelukkende baseres på frivillig arbeide.

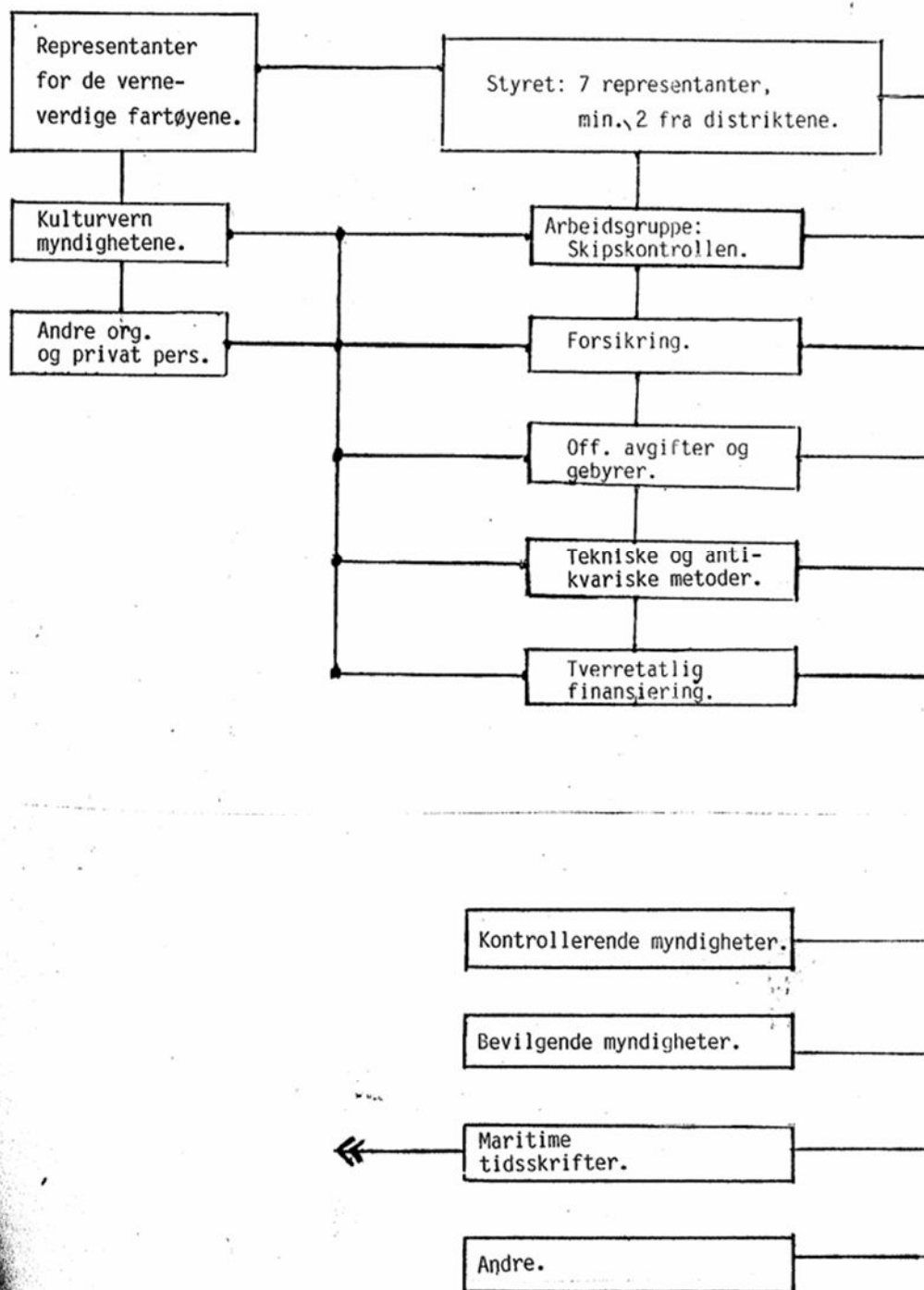
Tanken på et sekretariat vil i denne sammenheng være nærliggende for mange. Det er kommet signaler som antyder muligheter for at en organisasjon som her omtalt vil kunne motta driftsstøtte fra det offentlige.

Organisering og eventuell etablering av et slikt sekretariat vil bli en oppgave for det kommende styre. Mulighetene er mange idet et fremtidig sekretariat enten kan organiseres selvstendig eller i tilknytning til en annen verneorganisasjon eller et museum.



"Kva er det De finn på ? Brukar De min tannkost ? "

"Å, orsak, eg trudde han hørde til Fartøyutvalet ! "

FORSLAG TIL ORGANISASJONSMODELL:

PROGRAM.

KONSTITUERENDE MØTE I FARTØYEIERENES ORGANISASJON,
15. OG 16. JUNI 1985, PÅ NORSK SJØFARTSMUSEUM, OSLO.

Lørdag 15. juni

- kl. 10.00 Fremmøte, registrering og innkvartering.
- " 11.00 Åpning av møtet.
- " 12.00 Kaffepause
- " 12.30 Konstituering av organisasjonen.
1. Godkjenning av dagsorden, møteleder, og referent.
2. Valg av to protokollunderskrivere.
3. Behandling og godkjenning av organisasjonens vedtekter.
- " 14.00 Lunsj.
- " 15.30 Årsmøtesaker. Første del.
1. Valg av valgkomité.
2. Valg av revisor.
3. Fastsettelse av årskontingenten.
4. Valg av formann og styremedlemmer.
- " Forhandlingene avbrytes med kaffepause kl. 16.30.
- " 18.00 Beregnet avslutning.
- " 18.30 Middag og hyggelig samvær.
- Etter middag blir det lysbildepresentasjon av fartøyene v/Tryggen Larsen. Tre min. informasjon om hvert enkelt fartøy v/eierrepresentantene.

Søndag 16. juni.

kl. 08.00 Frokost.

" 09.00 Årsmøtesaker, andre del.
Arbeidsprogram.
Fellesdiskusjon.

" 10.00 Kaffepause.

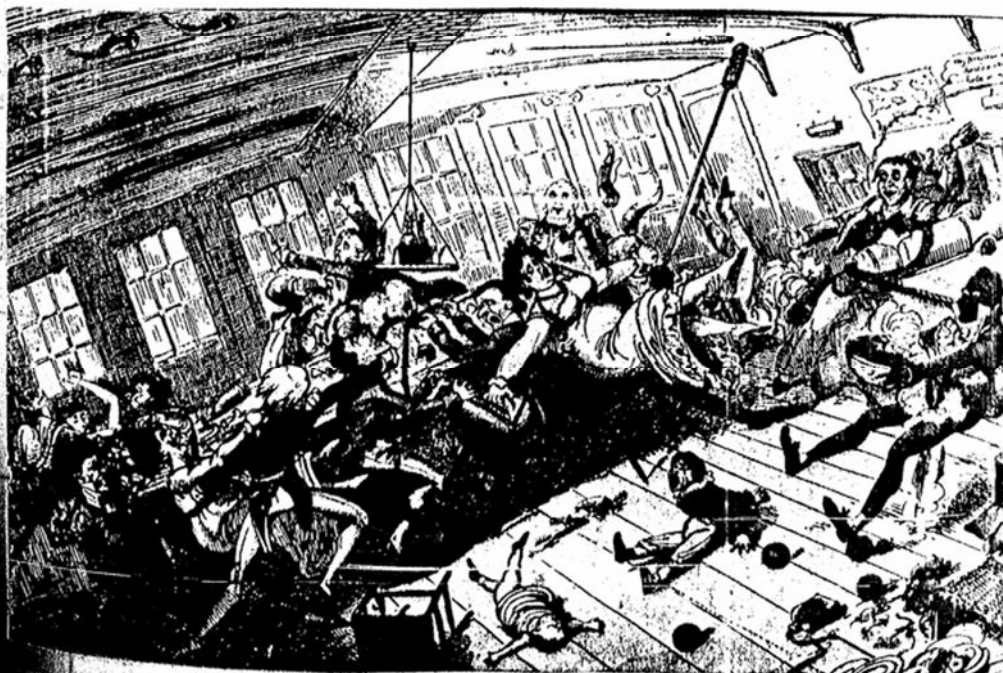
" 10.15 Arbeidsprogram forsetter/gruppediskusjon.

" 11.45 Kaffepause.

" 12.00 Oppsummering av gruppediskusjonen i plenum.
Godkjenning av neste års arbeidsprogram.

" 14.00 Avslutning med lunsj.

VI TAR FORBEHOLD OM ENDRINGER I PROGRAMMET.



Båten navn:	Stier og adresse:	Hjemmehavn:	Bygge år:	Skrogmatr./ hovedfremdr:	L.o.a./ br.tonn:	Type:	Opprinnelig funksjon:	Nåværende funksjon:
ANNA	P/R Anna Rogge c/o Magne Indahl Troilhaugen 11 1370 Asker	Harstad	1868	tre seil	88' 98 t.	skonnert	frakt	leierskole- skip
ANNA AF SAND	Stavanger Museum Museums-gaten 16 4000 Stavanger	Stavanger	ca. 1840	tre seil	50'	jakt	frakt	museumskip
BILPERGEN	Sødeled Veteran- skipsklubb 4990 Søndeled	Risør	1921	tre motor	56,1' 34 t.	bilferge	ferge	charterturer
BJØREN	Bygland Kommune v/ordfører Magnild Rygg 4684 Bygland	Byglandsfjord	1867	jern dampmaskin	68,9' 27 t.	d/s	passasjer	opplagt på land, under restaurering
BRØDRENE	Tryggen Larsen Rute 16 1450 Nesoddangen	Oslo	ca. 1840	tre seil	48'	jakt	frakt	privat lystfartøy
BØRØYSUND	Norsk Veteran- skipsklubb P.b. 1287 - Vikka 0111 Oslo 1	Oslo	1908	stål dampmaskin	108' 179 t.	d/s	passasjer	charterturer
COLIN ARCHER	Norsk Sjøfarts- museum Bygdøyneveien 37 0286 Oslo 2	Oslo	1893	tre seil	45,8'	skøyte	rednings- skøyte	selende museumsfartøy
COURIER	Stiftelsen Courier c/o Freddy Larsen Olaf Bulls vei 23 0765 Oslo 7	Oslo	1877	tre seil	67' 48 t.	slupp	frakt	opplagt, under restaurering
EKSTAND	Foreningen Parts- redet Arendal Postboks 510 4801 Arendal	Arendal	1911	tre seil	69' 49 t.	engelsk kutrer	fiske	leierskole- skip

N	Såteens navn:	Etter og adresse:	Hjemmehavn:	Bygge år:	Skrogmatr./ hovedfremdr:	L.o.a./ br. tonn:	Type:	Opprinnelig funksjon:	Nåværende funksjon:
ELIS		"Læring Ejenom arbeid", Grunnskolen Tromsø Kommune 9000 Tromsø	Tromsø	1914	tre seil	44'	skøyte	fiske	opplagt på land under restaurering
FEIE		Tore Langnes Stibækken 12 7562 Hundhammeren	Skjervøy	1893	tre seil	36'	skøyte	rednings-skøyte	privat lystfart under restaurering
FORLANDET		Stiftelsen Norsk Fartøysvern Postboks 27 1349 Rykkinn	Sandefjord	1921	stål dampmaskin	113' 199 t.	d/s	hvalfangst	under restaurering, delvis opplagt
HANSTEEN		Olaf T. Engvis Bygdynesveien 33 0286 Oslo 2	Groncheim	1866	jern dampmaskin	101' 166 t.	d/s	ekspedisjons fartøy	opplagt, under restaurering
HAVNØY		Stiftelsen Havnøy Postboks 661 3101 Tønsberg	Tønsberg	1890	tre seil	71' 79 t.	galias	fangst/ frakt	skoleskip
HELAND		Sunnørre Museum Nørvasund 6000 Ålesund	Ålesund	1937	tre motor	63' 39 t.	kutter	fiske	selende museumsfartøy
HESTMANDEN		Norsk Veteran-skidsklub P.b. 1287 - Vikka 0111 Oslo 1	Oslo	1911	stål dampmaskin	195' 755 t.	d/s	lastefartøy	opplagt, under konservering
HINDHOLMEN		Hindholmens Venner v/Brit Aarseth 6170 Vartdal	Vartdal	1916	stål motor	109' 150 t.	d/s	havfiske	charterturer, leierskole-fartøy
ILSØY I		Knut Westvik Dronningensgate 65 8000 Bodø	Bodø	1916	tre seil	43,7'	kutter	fiskefartøy	opplagt, under restaurering

Eåtens navn:	Eier og adresse:	Hjemneavn:	Bygge år:	Skrogmatr./ hovedfremdr:	L.o.a./ br. tonn:	Type:	Opprinnelig funksjon:	Nåværende funksjon:
JETSA	Reidar Simonsen Fuglevikåsen 18 1570 Dilling	Ryge	1840- 50	tre seil	41'	Jakt	frakt	under restauring
JOSEFA	Arne Torkhildsen 4432 Hidresund	Hidra	ca. 1890	tre seil	27,5'	hvaler skøyte	losskøyte/ fiske	delvis i bruk under restauring
KALA	Stiftelsen Hugesjø v/John Bjørknes Sundgaten 175 5501 Hugesund	Hugesund		tre seil	42'	hønerew- skøyte	frakt	opplagt, under restauring
KARL-VAGLE	Stiftelsen Hugesjø v/John Bjørknes Sundgaten 175 5501 Hugesund	Hugesund		tre seil	58,4'	Jakt	frakt	opplagt, under restauring
KJELL	Porsgrunn historielag Maritime utvalg 3900 Porsgrunn	Porsgrunn	1917	betong motor		sløpébåt	buksering	opplagt på land under restauring
KRISTIANE II	Christians venner v/Svend Aubert Solsvingen 97 3000 Drammen	Drammen	1879	tre seil	55' 41 t.	galeas	frakt	sjøspeider- fartøy
KYSTEN I	A/S Jubileumskipet 3132 Husøysund	Tønsberg	1909	stål dampmaskin	140' 383 t.	d/s	passasjer	charterbuer
MATHILDE	Stiftelsen Hardangerjakt Kvam herred 5601 Norheimsund	Hugesund	1884	tre seil	73' 77 t.	Jakt	frakt	opplagt, under restauring, arbeidsutrustning prosjekt
MOHAMM II	Oslo KRM's Sjøsørp 1 Møllergaten 1 0179 Oslo 1	Oslo	1904	tre seil	79,11' 40 t.	ketch	lystfartøy	delvis opplagt

Bådens navn:	Eier og adresse:	Hjemmehavn:	Bygge år:	Skrogmater./ hovedfremdr:	L.o.a./ br.tonn:	Type:	Opprinnelig funksjon:	Nåværende funksjon:
NANNA	Fartøforeningen Nanna, v/ Finn Nilsen Kvintunveien 12 9100 Kvaløysletta	Tromsø	1915	tre seil	37'	skøyte	fiske	under restaurering
PASOP	D/S "Pasop av Halden" c/o Pål Ulstein Krykkjeveien 31 4042 Hattfjorden	Halden	1908	stål dampmaskin	42'	d/s	tømmer-sleper	opplagt på land under restaurering
PAULINE	Stiftelsen Pauline Steinkjer Museum 7700 Steinkjer	Tromsø	1897	tre seil	60' 54 t.	jekt	frakt	opplagt, under restaurering
POLSTJERNA	Arktisk Forening Postboks 567 9000 Tromsø	Tromsø	1949	tre motor	90' 129 t.	krysser	fangst	arbeidsutreningsprosjekt, selende museumsfartøy
SKIBLADNER	A/S Oplandske Dampskibsselskap v/ Alf R. Bjørke P.b.323, 1324 Lysaker	Oslo	1856	jern dampmaskin	165' 206 t.	d/s	passasjer/gods	passasjer-fartøy
SKREIEN I	Freddy Larsen Olaf Bull's vei 23 0765 Oslo 7	Oslo	1909	tre seil	60' 44 t.	jakt	frakt	opplagt, under restaurering
SOLLI	Erik Holo Raneseveien 22 6375 Hovdenakken	Nesjestranda		tre seil	ca. 48'	skøyte	rednings-skøyte	privat lystfartøy
STORMER	Roy Forsell Kildalsveien 8 0678 Oslo 6	Oslo	1909	tre seil	24'	listring	fiske	opplagt på land under restaurering
SULDAL	Foreningen Suldalsdammen 4240 Suldalsosen	Suldalsosen	1885	jern motor	68' 39 t.	d/s	passasjer/gods	delvis opplagt under restaurering

N	Bådens navn:	Etter og adresse:	Hjertneavn:	Bygge år:	Skrogmatr./ hovedfremdr:	L.o.a./ br. tonn:	Type:	Opprinnelig funksjon:	Nåværende funksjon:
	SVANEN	Stiftelsen Svanen Norsk Sjøfartsmuseum Bygdøyveien 37 0286 Oslo 2	Kristiansand	1916	tre seil	84' 102 t.	skonnert	frakt	leierskole- fartøy
	SVANHILD	P/R A/L Galeasen Svanhild, Oddbjørn Hovland, Løthavn.3 5500 Haugesund	Fløy	1889	tre seil	75,5' 76 t.	galeas	frakt	privat lystfartøy
	THOROLF	Foreningen til d/s Thorolf's bevarelse v/J. Weiberg Gulliksen Tollbygaten 6 6000 Ålesund	Ålesund	1911	tre dampmaskin	60' 26 t.	d/s	reisende- båt	opplagt
	UNNI	Olav Stadt Wang Vika 8310 Kabelvåg	Kabelvåg	ca. 1925	tre motor	ca. 32'	kutter	skyssbåt	under restaurering
	VALLY	Alta Museum 9500 Alta	Alta	1917	tre motor	42'	kutter	fiske	selende museumsfartøy
	VENUS	Einar Ingram Andersen Perlestedveien 14 1600 Fredrikstad	Fredrikstad	1889	tre seil	ca. 40'	skøyte	lystfartøy	under restaurering, privat lystfartøy
	VÅGHALS	Arnfinn Iversen 8270 Drag	Tysfjord	1935	tre motor	47'	kutter	fiske	underveisnings- formål

STATISTIKK.

Fartøyer som har mottatt økonomisk støtte fra statlig hold.

Vedlegg til adresselisten.

Antall fartøyer totalt: 43 stk.

Fartøyenes geografiske fordeling:

På Østlandet: 20 stk.
På Sørlandet: 4 "
På Vestlandet: 11 "
I Trøndelag og Nord-Norge: 8 " = 43 stk.

Skrogmateriale og fremdriftsmiddel:

Skrogmateriale:	derav med hovedfremdriftsmiddel - seil:	derav med hovedfremdriftsmiddel - motor:
tre: 32 stk.	25 stk.	7 stk.
Jern/ stål: 10 stk.	0 stk.	10 stk.
betong: 1 stk.	0 stk.	1 stk.

Fartøyenes lengde i fot:

Antall fartøyer inntil 50 fot: 17 stk.
Antall fartøyer fra 50 til 75 fot: 16 stk.
Antall fartøyer fra 75 til 100 fot: 3 stk.
Antall fartøyer over 100 fot: 7 stk. = 43 stk.

Fartøyenes størrelse i br.reg.tonn:

Antall fartøyer inntil 50 br.reg.tonn: 30 stk.
Antall fartøyer fra 50 til 100 br.reg.tonn: 4 stk.
Antall fartøyer over 100 br.reg.tonn: 9 stk. = 43 stk.