

Dokumentet er signert digitalt av følgende undertegnere:

- Svendsen, Asgeir Kaare (10.10.1962), signert 01.12.2025 med Signicat Sign BANKID
- Andresen, Laila Kariin Lea (24.07.1951), signert 02.12.2025 med Signicat Sign BANKID



Det signerte dokumentet inneholder

En forside med informasjon om signaturene, alle originaldokumenter og digitale signaturer.



Dokumentet er forseglet av Posten Bring

Signeringen er gjort med digital signering levert av Posten Bring AS. Posten garanterer for autenticiteten og forseglingen av dette dokumentet.



Slik ser du at signaturene er gyldig

En digital signatur er kun gyldig digitalt. Hvis du åpner dette dokumentet i Adobe Reader, skal det stå øverst at dokumentet er signert av Posten Bring AS. Dette garanterer at innholdet i dokumentet ikke er endret etter signering.

NORSK FORENING FOR FARTØYVERN

Protokoll fra årsmøtet 24. – 26. oktober 2025

Fredag 24. oktober 25

Ordfører i Trondheim, Kent Ranum ønsket velkomment til byen. Styreleder Kjetil Skogdalen åpnet deretter årsmøtet.

Konstituering av årsmøtet og fastsetting av stemmetall

Til sammen **112** stemmer ble registrert fordelt på 67 fartøyer + fullmakter.

Årsmøtet godkjente deretter forretningsorden og dagsorden ved akklamasjon.

Valg av møteleder, bisitter. Referenter og tellekorps

Styreleder Kjetil Skogdalen presenterte styrets forslag til møteleder og bisitter:

Møteleder Asgeir K. Svendsen «Børøysund»

Bisitter Egil Sunde «Vulcanus»

Valg av referenter

Silje Økland rådgiver Norsk Forening for Fartøyvern

B. Kjartan Fønstelien generalsekretær Norsk Forening for Fartøyvern

Valg av tellekorpsellekorps.

Møteleder Asgeir K. Svendsen presenterte seg selv og deretter forslag til referenter og tellekorps:





Sven Åge Myrvang «Mette Meng»

Vidar Øvregård «Hovedøya»

Styrets forslag ble vedtatt ved akklamasjon.

Valg av protokollunderskrivere.

Møteleder Asgeir K. Svendsen presenterte styrets forslag til protokollunderskrivere:

Laila Andresen «Børøysund»

Asgeir K. Svendsen, møteleder

Styrets forslag ble vedtatt ved akklamasjon.

Valg av redaksjonskomité

Møteleder Asgeir K. Svendsen presenterte styrets forslag til redaksjonskomite:

Kjell Magne Tysnes «Gamle Helgeland»

Bjørn Abrahamsen «Boy Leslie»

- Svendsen, Asgeir Kaare (10.10.1962), 01.12.2025
- Andresen, Laila Kariin Lea (24.07.1951), 02.12.2025



Årsmøtesaker

Sak 1 Godkjenning av årsmelding og regnskap for 2024

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

Årsberetningen ble lest opp av Asgeir K. Svendsen

Vedtatt med endring av første setning av punkt 2.3 Administrasjonen tredje ledd fra Atle Vie, «Stangfjord» til:

«Arbeidsmiljøet har vært svært krevende. Dette gjelder både i administrasjonen og i styret»

Endringen ble vedtatt, og årsmelding og regnskap for 2024 ble godkjent.

Sak 2 Medlemskap

Styremedlem Jakob Skarning Andersen presenterer foreningens vedtekter om medlemsopptak og presenterer deretter årets søkere med styrets anbefaling. Det ble opplyst om at slepefartøyet «Axel» ikke blir behandlet på årsmøtet på grunn av feilaktige opplysninger og at administrasjonene ikke har greid å komme i kontakt med eieren.

Generell kommentar: Ønsker begrunnelse for avslag, dette skal innføres til behandlingen av sakene til neste år.

«Nordstjernen» (Oslo)

Hurtigruteskipet «Nordstjernen» ble levert fra Blohm & Voss A.G. i Hamburg til Det Bergenske Dampskipsselskap (BDS) i 1956. «Nordstjernen» er 265 fot lang og ble brukt i all hovedsak som Svalbardekspressen for Hurtigruten. Dette med unntak av et par år i hurtigrutetrafikk mellom Bergen og Shetland. «Nordstjernen» var en pioner da Bjørnøya og Svalbard ble inkludert i Hurtigrutens seilingsplan i 1968. Skipet seilte i hurtigruten til og med 2024, altså i 68 år, og var dermed i flåten i over halvparten av Hurtigrutens til

da, 131 år lange historie. «Nordstjernen» fikk ny maskin i 1982, men fremstår ellers som svært uendret siden byggeår. «Nordstjernen» var det siste av hurtigrutens skip som ble bygget med klar kontinuitet tilbake til mellomkrigstidens materialbruk, estetikk, byggemåte og arrangement med bl.a. midtstilt maskinrom. Det originale likestrøms anlegget er også i drift, noe som er unikt for et skip av denne størrelsen. Som representant for Hurtigruten er «Nordstjernen» følgelig det skipet som kan gi den bredeste representasjon av Hurtigrutens historiske flåte, og ble fredet av Riksantikvaren i 2012.

Styret anbefaler for årsmøtet at MS «Nordstjernen» tas opp som medlem i Norsk Forening for Fartøyvern fra årsskiftet 2026.

Styrets anbefaling ble vedtatt ved akklamasjon og fartøyet tas opp som medlem fra 01.01.2026.

Brødrene Af Sand (Rogaland):

Ryfylkejakta «Brødrene af Sand» ble bygget i 1866 ved Dokkskar i Yrkesfjorden i Vindafjord som lastefartøy. «Brødrene af Sand» er kravellbygd med hud og spant i furu. Hovedfremdriftsmiddelet er seil, galelrigget og en dieselmotor av typen Perkins N130C med 130hk. All løpende rigg på fartøyet er av tjæra naturhamp og segla er av bomull.

«Brødrene af Sand» er en Ryfylkejekt, og ble bygget i Sagvika på gården Dokkskar i Yrkesfjorden i 1866. Allerede året etter gikk Elling Trulsen Bru med jekta til Østersjøen med 269 tønner sild. Fartøyet var opprinnelig klinkerbygd, men ble ombygd til kravell i 1896. I 1905 kom jekta til Sand, der brødrene Sven og Nils Eide drev fraktefart i fjordene med «Brødrene af Sand» og «Anna af Sand» fram til 1967. Første motoren kom om bord i 1917 og var en 22 hk semidiesel. Tryggen Larsen overtok jekta i 1969 og starta arbeidet med tilbakeføring til slik hun var tidlig på 1900-talet. I 1997 overtok Ryfylkemuseet jekta med mål om totalrestaurering tilbake til 1905. 28. august 1999 kom hun fra Hardanger Fartøyvernssenter til Sand og var ferdig restaurert. «Brødrene af Sand» er vernet av Riksantikvaren.

En ivrig dugnadsgjeng i Venneforeninga til «Brødrene af Sand» står for driften av fartøyet og bruker seilingssesongen til kulturformidling med jekta. Det er rundt 10-15 personer som aktivt er deltakende på arrangementer, dugnader og seilinger i venneforeningen.



Venneforeningen Brødrene af Sand ønsker å søke medlemskap i Norsk Forening for Fartøyvern for å bygge sterkere nettverk, og gjennom erfaringsutveksling og samarbeid håper de også å dra nytte av og bidra til den kunnskapen og fellesskapet som vår forening tilbyr.

Styret anbefaler for årsmøtet at «Brødrene af Sand» tas opp som medlem i Norsk Forening for Fartøyvern fra årsskiftet 2026.

Styrets anbefaling ble vedtatt ved akklamasjon og fartøyet tas opp som medlem fra 01.01.2026.

Hydrofoilbåten «Ekspressen» (Rogaland)

Hydrofoilbåten «Ekspressen» stod ferdig i 1961, og ble bygget ved Leopold Rodriguez Shipyard i Messina, Italia. «Ekspressen» er klinket i aluminium. «Ekspressen» gikk i passasjertrafikk fra 1961 til 1975 i Ryfylke i Rogaland. Hovedfremdriftsmiddel i dag er den opprinnelige Daimler Benz MTU dieselmotor med 1350hk.

Med 35 knops fart revolusjonerte Ekspressen passasjertrafikken i Ryfylke, og fartøyet tok 61 passasjerer. «Ekspressen» ble tatt ut av tjeneste i 1975 og solgt til en privatperson som bygde den om til husbåt. «Ekspressen» er en av få bevarte hydrofoiler og Riksantikvaren var pådriver for å sikre skroget. Det Stavangerske Dampskipsselskap kjøpte skroget og fraktet det til Stavanger i 2016. Skroget ble fraktet til Oma Slipp på Stord i 2017 hvor det lå i opplag fem til 2022. Stiftelsen DSD Ekspressen ble etablert i 2022 og de overtok eierskap og startet restaureringen. Samme type hydrofoil som «Ekspressen» ble lokalisert i Napoli, Italia. Denne ble kjøpt og fraktet til Norge på trailer og brukt som delebåt. Restaureringen forventes ferdig i 2026

Stiftelsens formål er å eie, restaurere, vedlikeholde og drive hydrofoilbåten DSD Ekspressen i overensstemmelse med antikvariske prinsipper og ta vare på fartøyet som et maritimt kulturminne. Stiftelsen DSD Ekspressen har 50 medlemmer som aktivt er med på dugnad.

Stiftelsen DSD Ekspressen søker medlemskap i Norsk Forening for Fartøyvern for «Ekspressen» fordi denne båttypen er sjelden, og det er viktig med representasjon blant medlemmene, for å kunne dra nytte av og påvirke Norsk Forening for Fartøyverns arbeid spesielt innenfor bevilgninger, regelverk og forsikring. «Ekspressen» er vernet av Riksantikvaren.



Styret anbefaler for årsmøtet at Hydrofoilbåten «Ekspressen» tas opp som medlem i Norsk Forening for Fartøyvern fra årsskiftet 2026.

Styrets anbefaling ble vedtatt ved akklamasjon og fartøyet tas opp som medlem fra 01.01.2026.

LS «Ryvingen» (Østfold)

«Ryvingen» ble levert av Elingaardsskilen i 1918, og er en kravellbygd losskøyte i furu og eik. Hovedfremdriftsmiddel er seil, med gaffelrigg. I tillegg har «Ryvingen» en dieselmotor av typen Nanni N4. 100 med 100hk.

Losskøyta Ryvingen ble bygd i 1918 i Elingaardsskilen og gikk som los fra Slevik fra 1919 under navnet Fram. Hun kom opprinnelig med en Rap (12 hk) og fikk etterhvert en større modell (24 hk) Hun var losskøyte nr. 4 i Slevik og ble i folkemunne kalt for Firer'n. Under krigen transporterte hun flyktninger til Sverige. I 1953 ble hun solgt videre til Kleven hvor hun gikk videre som los fram til 1953. Det var der hun fikk navnet Ryvingen. I 1966 avsluttet hun sin tjeneste som los. Da hadde hun bare vært reservebåt i noen år.

Sjøspeiderne fra 1. Sinsen sjø i Oslo får henne i gave og rigger opp båten til sitt bruk. De setter blant annet inn en 90 hk Bedford-motor. For speiderne var hun moderfartøy på tokter der speiderne seilte i små slupper og de eldre speiderne seilte Ryvingen. I 1996 ble sjøspeideren nedlagt, og en gruppe tidligere speidere kjøpte skøyta og dannet Stiftelsen og venneforeningen Ryvingens venner. Siden da har skøyta blitt vedlikeholdt og brukt av medlemmene i venneforeningen.

Medlemmene i venneforeningen vedlikeholder og bruker skøyta. Det er dugnad på våren før sesongen starter og flere dugnader ved behov og når det gjennomføres større prosjekter. Foreningen er opptatt av å formidle både bruken og vedlikehold av en gaffelrigget skøyte til kommende generasjoner og har mye fokus på ungdomsarbeid. «LS Ryvingen» er vernet av Riksantikvaren.

Eierne av «Ryvingen» søker medlemskap i Norsk Forening for Fartøyvern fordi de ønsker å være del av et større miljø, og at det er viktig å samle vernede, fredete og verneverdige fartøy for å få mer tyngde.

Styret anbefaler for årsmøtet at LS «Ryvingen» tas opp som medlem i Norsk Forening for Fartøyvern fra årsskiftet 2026.



Styrets anbefaling ble vedtatt ved akklamasjon og fartøyet tas opp som medlem fra 01.01.2026.

MS «Drammen» (Buskerud)

«Drammen» er et skyssfartøy som gikk i rute i blant annet Sognefjorden, og senere som charterbåt. «Drammen» er kravellbygd i furu på eik, med en 1991 GM V8-92 forbrenningsmotor på 380hk som hovedfremdriftsmiddel i dag. «Drammen» er bygd ved Brødrene Aa på Hyen i Gloppen kommune og stod ferdig i 1967. Konstruktør er Furuholmen.

Etter mange år som skyss- og passasjerbåt på Vestlandet og Sørlandskysten, sist i Drangedal på Tokevannet, kom det til Drammen i juni 2024. Her skal «Drammen» brukes til arrangementer, som charterbåt, og samarbeid med ung invest om barne- og ungdomsarbeid for å skape interesse om fartøyvern. Eier av båten er M/S Drammen AS, et aksjeselskap som ikke vil ta ut utbytte, men utvikle prosjektet for å gi et godt og permanent tilbud til Drammen sine innbyggere. Det drives både betalt arbeid og dugnadsarbeid. M/S «Drammen» ble vernet av Riksantikvaren i 2025.

Eier ønsker å søke medlemskap for «Drammen» Norsk Forening for Fartøyvern for å fremme historien til Drammen som et viktig sted for innlandsflåten, spesielt for Buskerud. Ettersom de tar vare på fartøy fra en tidsperiode som ofte blir hugget vil et medlemskap i vår forening være med på å sikre et varig vern. Gjennom erfaringsutveksling og samarbeid håper de også å dra nytte av og bidra til den kunnskapen og fellesskapet som vår forening tilbyr.

Styret anbefaler for årsmøtet at M/S «Drammen» tas opp som medlem i Norsk Forening for Fartøyvern fra årsskiftet 2026.

Styrets anbefaling ble vedtatt ved akklamasjon og fartøyet tas opp som medlem fra 01.01.2026.

«M314 Alta» (Oslo)

Minesveiperen «M314 Alta» er bygd av Hodgdon Bros. & Goudy & Stevens i Maine, USA. Kravellbygd i tre, og tilhører en stor klasse minesveipere som ble tegnet av Sparkman & Stephens, et båddesignerfirma i New York, USA på slutten av 1940-tallet.



Hovedfremdriftsmiddelet er to stykk to-takts, 8-sylindret rekkemotor fra General Motors på 440hk per stykk.

Under The Mutual Defence Act, som er våpenhjelp-programmet for NATO ble "M314 Alta" overført til den Belgiske Marine og i 1966 videre til den Norske Marinen sammen med to søsterskip. "M314 Alta" (også KNM Alta) har tjenestegjort flere ganger i NATOs internasjonale MCM styrke, og etter 30 år under Norsk kommando ble "M314 Alta" overført fra Sjøforsvaret til Forsvarets museum i 1996.

Venneforeningen M314 Alta er over 25 år og har jevnlig dugnader, løpende vedlikehold og arrangementer. Venneforeningen har et tett samarbeid med Oslo Maritime Kulturvernssenter og med Venneforeningen KNM Narvik i Horten. Venneforeningen M314 Alta ønsker å søke medlemskap i Norsk Forening for Fartøyvern for å styrke sitt arbeid og Norges samlede innsats innen fartøyvern. Gjennom erfaringsutveksling og samarbeid håper de å dra nytte av og bidra til den kunnskapen og fellesskapet som vår forening tilbyr.

Styret anbefaler for årsmøtet at «M314 Alta» tas opp som medlem i Norsk Forening for Fartøyvern fra årsskiftet 2026.

Styrets anbefaling ble vedtatt ved akklamasjon og fartøyet tas opp som medlem fra 01.01.2026.

«Trio» II (Nordland)

Trio II ble bygd som en krysser i 1978 av Mjosundet Båtbyggeri. Trio II har limtkravellskrog med lufting mellom indre og ytre skrog i furu, etter Klaus Ås byggemetoden. Hovedfremdriftsmiddelet er en Volvo 16 580hk 16 liters motor, denne ble satt inn i 1994. Tidligere var det en Caterpillar D353/PB53 motor som ble satt inn i 1978.

Trio II ble opprinnelig bygget som «Norheim Senior» i 1978. Fartøyet var rigget for garn, line og notfiske, og ble senere rigget for å fiske med snurrevad og reketrål i Barentshavet. Fartøyet var fast arbeidsplass for 6-7 mann hele året. «Trio II» er vernet av Riksantikvaren.

Fartøyet eies i dag av Reine Holding AS v/Lars-Åge Larsen og Therese Amalie Holtan Larsen, og driftes i dag av Aqua Lofoten Coast Adventure AS. Trio II brukes i dag til formidling og kulturformidling, og brukes i hovedsak til turer langs norskekysten med formidling av fiskerihistorie. Eierne ønsker å bli medlem av Norsk Forening for Fartøyvern

for å være del av et større nettverk for å bygge opp egen kunnskap og bidra til utviklingen av fartøyvernet i Norge. Det er et ønske om å være del av fellesskapet som foreningen tilbyr.

Styret anbefaler for årsmøtet at «Trio II» tas opp som medlem i Norsk Forening for Fartøyvern fra årsskiftet 2026.

Styrets anbefaling ble vedtatt ved akklamasjon og fartøyet tas opp som medlem fra 01.01.2026.

«Oslo IX» (Oslo)

Passasjerfartøyet "Oslo IX" ble bygget ved Em. Moen & Sønns Båtbyggeri i Risør i 1936. "Oslo IX" fraktet passasjerer fra sjøflyhavna på Heggeholmen og inn til byen. Fartøyet ble flaggskipet for bedriften Oslo-Fergene. "Oslo IX" ble satt i drift i 1936 og fraktet passasjerer til og fra flyplassen frem til flytrafikken ble flyttet til Fornebu. I 1970 ble fartøyet ombygd og pusset opp. Deretter ble den mest brukt ved spesielle anledninger. I 2007 ble fartøyet restaurert tilbake til perioden som "flybuss" og fikk dagens vernestatus i 2023 etter at den første gang ble vernet i 2005. «Oslo IX» er vernet av Riksantikvaren.

Preco AS som eier «Sjøbad II» søker medlemskap i Norsk Forening for Fartøyvern for å styrke sitt arbeid og Norges samlede innsats innen fartøyvern. Gjennom erfaringsutveksling og samarbeid håper de å dra nytte av og bidra til den kunnskapen og fellesskapet som vår forening tilbyr.

Styret anbefaler for årsmøtet at «Oslo IX» tas opp som medlem i Norsk Forening for Fartøyvern fra årsskiftet 2026.

Styrets anbefaling ble vedtatt ved akklamasjon og fartøyet tas opp som medlem fra 01.01.2026.

«Sjøbad II» (Oslo)

Fergen «Sjøbad II» ble levert av C. Løvaas Båtbyggeri i 1923 til Oslo kommune, konstruktør var Ingeniør Rustad. Fartøyet er kravellbygd i tre og har en forbrenningsmotor av typen Deutz 6FL 912 med 75bhk.

«Sjøbad II» var i kontinuerlig drift som badeferge i regi av Oslo kommune fra 1923 til 1980, mellom Oslo havn og Hovedøya bad og senere Langøyene. Sjøbad II» er ett av få bevarte fartøy i indre Oslofjord med driftshistorisk tilknytning til byen og befolkningen. I årene etter at fartøyene ble tatt ut av drift, har den gått i rute mellom Oslo havn og Dyna fyr. Utformingen og linjeføringen, som er tydelig inspirert av funksjonalismen, gjør «Sjøbad II» til en særlig god representant for badefergene. Badefergene har vært en viktig del av Oslos fritidskultur i en årrekke, og «Sjøbad II» er således et viktig kulturminne for indre Oslofjord. Båten er vedtaksfredet i 2024.

Preco AS som eier «Sjøbad II» søker medlemskap i Norsk Forening for Fartøyvern for å styrke sitt arbeid og Norges samlede innsats innen fartøyvern. Gjennom erfaringsutveksling og samarbeid håper de å dra nytte av og bidra til den kunnskapen og fellesskapet som vår forening tilbyr.

Styret anbefaler for årsmøtet at «Sjøbad II» tas opp som medlem i Norsk Forening for Fartøyvern fra årsskiftet 2026.

Styrets anbefaling ble vedtatt ved akklamasjon og fartøyet tas opp som medlem fra 01.01.2026.

«Rigmor» (Oslo)

Fartøyet ble levert i 1930 som M/S «Näset» fra Lindstøl & Søn Baatbyggeri i Risør til Anders Botvid Karlsson i Gravarna (Kungshavn) i Sverige. Fartøyet ble satt inn i melkerute mellom Grevarna og Lysekil, og øysamfunnene mellom. På grunn av oljerasjonering ble fartøyet lagt opp under krigen. Fra 1942 ble fartøyet rekvirert av marinen til bruk i kystvakten. Etter krigen ble ruten overtatt av større fartøy, og «Näset» ble solgt til Rolf Martinsen fra Hvaler i Norge. Martinsen endret fartøyet navn til «Rigmor» og satte det inn i trafikk mellom Fredrikstad og Vesterøya i Hvaler. Fra 1947 ble fartøyet brukt også brukt i andre ruter og arbeidsruter i fredrikstadorrådet.

Fra 1949 ble fartøyet også benyttet til ulike sommerruter i Oslo. I 1950 ble «Rigmor» forlenget og bygget om fra kutterhekk til krysserhekk ved Lindstøl & Sønns Baatbyggeri. Etter dette fortsatte «Rigmor» i ulike sommerruter med utgangspunkt i Oslo, bl.a. til øyene utenfor Asker og Bærum. På 1960-tallet ble den originale 2- sylindrede bolindermaskinen erstattet av en Detroit Diesel. Denne ble skiftet ut med en større Detroit Diesel fra 1978. Trolig samtidig fikk fartøyet nytt styrehus og innkledd salong på dekk i forbindelse med motorskiftet på 1960-tallet. I 1969 ble «Rigmor» solgt til Olav

Håbu som fortsatte i samme fart, men med utgangspunkt i Sandvika. Ca. 1972 gikk Johan Strand og Kjell Salomonsen inn som medeiere. Etter Strands død i 1976 kjøpte de to andre eierne ut Strand sin eierdel. På 1980-tallet ble innkledningen av dekkssalongen endret fra tre til aluminium. Dagens løsning uten glass i overbygget kom i 2015, sammen med ny dør til akterdekket. Det ble lagt aluminiumsplate på fordekket ca. 2002.

«Rigmor» er en fin og sjelden representant for en type mindre passasjerfartøy som det er få igjen av i dag, men som tidligere var vanlig mange steder langs kysten. Riksantikvaren mener at de mange endringene fartøyet har vært gjennom tilsier at verneperioden må spesifiseres ytterligere. Utforming av overbygget, og dermed en vesentlig del av fartøyets profil, ble endret i 2015. «Rigmor» er vernet av Riksantikvaren.

Eier søker medlemskap for «Rigmor» i Norsk Forening for Fartøyvern for å styrke sitt arbeid og Norges samlede innsats innen fartøyvern. Gjennom erfaringsutveksling og samarbeid håper de å dra nytte av og bidra til den kunnskapen og fellesskapet som vår forening tilbyr.

Styret anbefaler for årsmøtet at «Rigmor» tas opp som medlem i Norsk Forening for Fartøyvern fra årsskiftet 2026.

Styrets anbefaling ble vedtatt ved akklamasjon og fartøyet tas opp som medlem fra 01.01.2026.

«Krepsen I» (Buskerud)

Slepebåten «Krepsen I» ble levert fra Glommens Mek. Verksted i Fredrikstad i 1916. Opprinnelig hadde «Krepsen» en liten dampmaskin, men denne ble byttet til en ensylindret motor av ukjent merke på 1930-tallet. I dag er Hovedfremdriftsmiddel en Rapp 22hk forbrenningsmotor. «Krepsen I» er klinket stål. Fartøyet ble brukt til slep av lektere fra Krokstad Sementvarefabrikk i Drammenselva. I 1931 kom «Krepsen» til Tyrifjorden fra Steinberg-hengslet i Drammenselva. På Tyrifjorden ble fartøyet brukt til tømmerseie for Drammensvassdragets Fellesfløtingsforening. «Krepsen» var liten, og ble særlig brukt til å hente «utslag av tømmer», dvs. tømmer som hadde kommet på avveie og som lå langs land. I 1957 ble «Krepsen» erstattet av «Krepsen II», og fra 1960 gikk den som passasjerbåt på Tyrifjorden. Etter at den sank i 1971 ble den aldri satt i trafikk igjen. Den sank på nytt i opplag i 1978, og ble hevet året etter. Siden den ligget 40 år i Åsa, innerst i Steinsfjorden, før den i 2018 ble anskaffet av nåværende eier og fraktet til Katfoss i Geithus.

I dag venter «Krepsen I» på restaurering. Fartøyet skal restaureres og tilbakeføres til versjonen fra 1957 da den hadde siste driftssesong på Tyrifjorden. I dag eies «Krepsen I» av Veteranbåtene Krepsen, og det er et stort dugnadsarbeid for å restaurere fartøyet. «Krepsen I» er vernet av Riskantikvaren.

«Krepsen I» er et viktig kulturminne for Tyrifjorden og regionen, og ved å være medlem i Norsk Forening for Fartøyvern får «Krepsen I» tilgang til ressurser og kompetanse som er viktig for å ivareta dette kulturminnet.

Styret anbefaler for årsmøtet at «Krepsen I» tas opp som medlem i Norsk Forening for Fartøyvern fra årsskiftet 2026.

Styrets anbefaling ble vedtatt ved akklamasjon og fartøyet tas opp som medlem fra 01.01.2026.

MS «Fredrikshald I» (Østfold)

Fraktesfartøyet M/S «Fredrikshald I» ble levert fra Nylands Mek. Verksted i 1890 til Fredrikshald Dampskipsselskap i Halden. Fartøyet var på 87 fot og utstyrt med en compound dampmaskin på 9 Nhk. Hovedfremdriftsmiddel i dag er en Volvo Penta 365hk dieselmotor.

Skipet ble satt inn i fraktesfart mellom Halden og Oslo. I 1912 gikk «Fredrikshald I» ned på grunn av overlast, men ble raskt hevet og satt i fart igjen. Det samme skjedde i 1916, men ble igjen hevet og satt i fart. I 1928 ble skipet omdøpt til «Halden». Under andre verdenskrig kom «Halden» i kryssilden mellom «Blücher» og festningen Oscarsborg. Livbåten og skorsteinen ble truffet av småkalibret skyts, men skipet greide å ta seg tilbake til Drøbak. I 1957 ble fartøyet solgt til Partsrederiet M/S Sundbuen i Sund kommune og ble ombygget til motorskip med en tosylindret Union på 100 Bhk. Under navnet «Sundbuen» gikk fartøyet som frakteskip langs kysten. I 1961 ble skipet solgt videre og omdøpt til «Solvang III», og motoren ble igjen byttet med en tresylindret Wichmann på 115 Bhk. I 1975 sank skipet under lossing i Stavanger og ble kondemnert etter heving. Imidlertid ble skipet kjøpt opp av en privatperson, og fartøyet kom i fart som «Jotor». I tillegg fikk skipet ny bro. I 1984 ble skipet solgt videre, og motoren ble byttet med en Volvo Penta på 365 Bhk. Siden den gang har fartøyet hatt tre andre eiere. «Fredrikshald I» er et av ytterst få norskbygde fraktesfartøy av stål som ennå eksisterer. Fartøyet er det eneste bevarte frakteskip med historie fra Oslofjorden, og et av relativt få



bevarte skip tilhørende dette distriktet. Og er et av få fartøy som har hatt samme funksjon siden det ble bygget. «M/S «Fredrikshald» er vernet av Riksantikvaren.

I dag er det Fredrikshald Sømandsforening som eier «Fredrikshald I», og det er foreningen Fredrikshalds venner som forvalter fartøyet. Foreningen Fredrikshalds venner er en underavdeling til Sømandsforeningen. Fredrikshalds venner har i dag over 70 medlemmer, og har en aktiv dugnadsgjeng.

Fredrikshalds venner ønsker å melde inn «Fredrikshald I» i Norsk Forening for Fartøyvern for å styrke sitt arbeid og Norges samlede innsats innen fartøyvern. Gjennom erfaringsutveksling og samarbeid håper de å dra nytte av og bidra til den kunnskapen og fellesskapet som vår forening tilbyr.

Styret anbefaler for årsmøtet at «Fredrikshald I» tas opp som medlem i Norsk Forening for Fartøyvern fra årsskiftet 2026.

Styrets anbefaling ble vedtatt ved akklamasjon og fartøyet tas opp som medlem fra 01.01.2026.

«Valentine» (Østfold)

«Valentine» ble bygget i 1942 på Vågland båtbyggeri i Kristiansund som en kravellbygd kutter i furu og eik. Hovedfremdriftsmiddel i dag er seil, rigget som en skonnert. «Valentine» har også en installert en Scania D111250hk motor.

Valentine ble original bygget som en fiskekutter i 1942, og på starten av 90-tallet ble Valentine kjøpt av tre menn i Fredrikstad, hvor det ble igangsatt en større rehabilitering og ombygging til slik Valentine fremstår i dag. Etter å ha fungert som dette i noen år ble Valentine solgt til Haugesund rundt 2008 hvor hun ble brukt som fritidsfartøy. I 2014 ble Valentine solgt til Stiftelsen Frøya Stavanger, og båten endret navn til Frøya. Her fungerte Valentine som foreningsfartøy frem til 2020, da dagens eier - Foreningen Valentine av Fredrikstad, kjøpte Frøya, og navnet ble endret tilbake til Valentine.

Foreningen arrangerer ukentlige dugnader for medlemmer i foreningen. På disse dugnadene deltar det jevnlig rundt 10 personer. Foreningen samarbeider også med Rotary ift. rekruttering av ungdommer.





Foreningen Valentine av Fredrikstad ønsker å melde inn «Valentine» i Norsk Forening for Fartøyvern for å være del av et større fartøyvernfellesskap, og gjennom erfaringsutveksling og samarbeid håper de å dra nytte av og bidra til den kunnskapen og fellesskapet som vår forening tilbyr.

Styret mener at «Valentine» ikke oppfyller kravene for medlemskap i Norsk Forening for Fartøyvern og oppfordrer årsmøtet til å stemme mot opptak av fartøyet.

Styrets anbefaling ble vedtatt ved akklamasjon og fartøyet tas ikke opp som medlem fra 01.01.2026.

MS «Dalen» (Telemark)

«Dalen» ble bygget ved Akers Mek. Verksted i 1870/1871 for Lundetangen bryggeri og Hans Cappelens enke. «Dalen» er et klinket/sveiset skip på Telemarkskanalen. Hovedfremdriftsmiddel er en Volvo penta 165hk motor, men opprinnelig var det en dampkjele.

«Dalen» har vært både frakteskip og passasjerskip, og fungerer i dag som arena for formidling, museum og skoleopplegg. Veteranbåten MS Dalens venner er en aktiv forening, med flere arrangementer årlig, og en stor dugnadsgjeng som jobber med restaureringen av MS Dalen.

Veteranbåten MS Dalens venner ønsker å melde inn «Dalen» i Norsk Forening for Fartøyvern for å styrke sitt arbeid og Norges samlede innsats innen fartøyvern. Gjennom erfaringsutveksling og samarbeid håper de å dra nytte av og bidra til den kunnskapen og fellesskapet som vår forening tilbyr.

Styret anbefaler for årsmøtet at «Dalen» tas opp som medlem i Norsk Forening for Fartøyvern fra årsskiftet 2026.

Styrets anbefaling ble vedtatt ved akklamasjon og fartøyet tas opp som medlem fra 01.01.2026.

«Kari» (Oslo)

«Kari» er et fritidsfartøy, bygd i 1935 på Revierhavnas båtforening på Hovedøya i Oslo. Fartøyet har siden 1935 vært brukt som fritidsbåt og fremstår som den gjorde da den ble



bygd, utenom en ny fasong på kalesje. «Kari» er en plattgatter, kravellbygd i tre med furu på eik. Hovedfremdriftsmiddel er en Gray bensinmotor på 36hk.

Nåværende eier reddet båten fra opphugging i 2010, da hadde den stått ute udekket. Båten var i ganske god stand, og restaurering var ikke nødvendig, bortsett fra flere mindre reparasjoner. I dag er båten i svært god stand, og eier er svært opptatt av å gjøre arbeid på båten så antikvarisk riktig som mulig.

Eier av «Kari» ønsker å bli medlem fordi «Kari» er en av få gjenlevende av sin type. Og at den alltid har ligget på hovedøya hvor den er bygd og er uendret gjør den til et godt representativt fartøy av sin type. Medlemskap i Norsk Forening for Fartøyvern vil bidra til å motivere fremtidige eiere til å fortsette å ta vare på den og fortsatt ha den på Hovedøya.

Styret vil anbefale for årsmøtet at «Kari» tas opp som medlem i Norsk Forening for Fartøyvern fra årsskiftet 2026.

Styret vil anbefale for årsmøtet at «Kari» tas opp som medlem i Norsk Forening for Fartøyvern fra årsskiftet 2026.

Kommentar fra salen: Ønsker å utsette behandlingen av denne søknaden for å vurdere om denne typer fartøy skal bli medlem i foreningen, og gjøre en vurdering søknaden etter en eventuell gjennomgang foreningens vedtekter knyttet til opptak av medlemsfartøy.

Forslaget om å utsette behandlingen av søknaden ble vedtatt med håndsopprekning.

RS «Oslokjøpmannen» (Nordland)

Oslokjøpmannen ble bygd i 1953 til Redningsselskapet ved Sigurd Sagens båtbyggeri på Hommersåk i Rogaland av Rich G. Furuholmen. Skrogmateriale i furuhud på eikespant, med aluminium overbygg og kjøll av stål. Hovedfremdriftsmiddel er en GM Detroit 110 hk dieselmotor.

Oslokjøpmannen ble bygd som redningsbåt og tjenestegjorde på Jæren og senere i Hvaler. I dag har Oslokjøpmannen hjemmehavn i Nordland, og er i privat eie. Oslokjøpmannen har vært gjennom omfattende restaurering siden 90-tallet, og er i dag i god stand.



Eier av Oslokjøpmannen ønsker å bli medlem av Norsk Forening for Fartøyvern for å få erfaringsutveksling og kunnskapsdeling om vern og bruk, og ta del i et større fellesskap.

Styret mener at «RS Oslokjøpmannen» ikke oppfyller kravene for medlemskap i Norsk Forening for Fartøyvern og oppfordrer årsmøtet til å stemme mot opptak av fartøyet.

Styrets anbefaling ble vedtatt ved akklamasjon og fartøyet tas ikke opp som medlem fra 01.01.2026.

«Deodar» (Østfold)

«Deodar» ble bygd i 1911 ved Robert Jackmans & Sons shipyard i Brixham, Devon i England. Bygd som en kutter med kravellkonstruksjon i eik, rigget som galeas. I dag har Deodar dieselmotor fra Volvo av typen TMD 100A med 230hk.

«Deodar» ble bygd som seiltråler, og ble omgjort til fraktesfartøy i 1942 til 1959 og er i dag et lystfartøy. I årene 1937-42 ble Deodar bygd om til motorkutter. Fra 1942 hadde Deodar hjemhavn i Hamburgsund. Lastene varierte. Det kunne være is som ble lastet i Friesfjorden nær Oslo. Isen ble saget opp fra innsjøer og lastet om bord i 100-kilos blokker. Reisen gikk deretter til en av de båhuslenske fiskerihavnene, for eksempel Hönö, Öckerö, Smögen eller Åstol. Turene gikk stort sett døgnet rundt, og man rakk litt over to turer per uke. Ombord fikk man plass til 75 tonn is, og da hadde man en én meter høy dekkslast oppå lasteromsluken, dekket med presenninger. Særskilte kjøleanlegg fantes ikke om bord, men isen rakk uansett ikke å smelte nevneverdig i løpet av den daglange reisen. Det gjaldt imidlertid å holde farten oppe, for man fikk kun betalt for det som ble levert, og ikke for de kiloene som smeltet underveis. Andre laster mot slutten av 1940-tallet kunne være salpeter i 50-kilos sekker, som senere ble brukt til å lage gjødsel. Soda kom også i 50-kilos sekker, og syre ble fraktet i glassdamejeanner plassert på dekk. Disse lastene ble tatt inn i Häröya i Friesfjorden og levert til Lantmännen i Landskrona, Helsingborg og Malmö. Som returlast tok man med korn, som deretter gikk til Carnegiebryggeriet i Göteborg. Brostein kunne lastes flere steder i Idefjorden, for eksempel Krokstrand, Pilegården, Boråsgården eller Hälle. Siste år i fraktesfart var 1959.

Nåværende eier har et tett samarbeid med Isegran fartøyvernsenter og er del av et stort kompetansemiljø som vil bidra inn i forvaltningen av «Deodar» som en formidlingsarena for kystkultur og maritim historie, og bidra til rekruttering til fartøyvernet.





Eier av «Deodar» ønsker å være medlem av Norsk Forening for Fartøyvern fordi de ønsker å støtte opp det viktige arbeidet som foreningen gjør for vår felles flytende kulturarv, og bidra til kunnskap- og kompetansedeling med medlemmene.

Styret anbefaler for årsmøtet at «Deodar» tas opp som medlem i Norsk Forening for Fartøyvern fra årsskiftet 2026.

Styrets anbefaling ble vedtatt ved akklamasjon og fartøyet tas opp som medlem fra 01.01.2026.

«Pia Marie» (Troms)

«Pia Marie» er en krysser rigget for reketråling og garnfiske med listelimte nat i hudplank på laminerte spant. Hovedfremdriftsmiddelet er en Cummings motor som ble installert i 1982. I dag blir Pia Marie brukt til kulturformidling, men ligger på vent til reparasjoner på skrog, elektrisk opplegg og navigasjon.

«Pia Marie» ble bygget som Heidi-Vibeke ved Bremsnes Båtbyggeri i 1982 med byggenr. 209. Fartøyet med lengde 52 fot var bygget som slettdekket krysser med listelimte nat i hudplank på laminerte spant. Dekk, rekke og overbygg var utført i aluminium. Heidi-Vibeke ble levert til eier Vilmar Ludvigsen i Lyngen, Troms og var rigget for reketrål og garn. Senere overdratt til Kåre Jan Vangen som endret fartøyets navn til Jan Steinar. I denne perioden ble det bygget trålbakk og ny litt større motor satt inn. I 2009 ble fartøyet solgt til Alta og Nils Johansen som ga fartøyet sitt nåværende navn Pia Marie. Fartøyet ble videresolgt i 2013 til Båtsfjord og kvoten overført til annet fartøy. I 2014 ble fartøyet unntatt kondemneringskravet og overført til Troms og ny eier Aursfjord Kystlag. «Pia Maria» er vernet av Riskantikvaren.

Aursfjord Kystlag ble stiftet i 2014 og består av et styre med en leder, nestleder og to styremedlemmer. De har en aktiv medlemsmasse, og har en aktiv rolle i formidlingen av kysthistorie og er tilknyttet Aursfjord kystkultursenter i Malangen i Troms. Aursfjord kystlag søker medlemskap i Norsk Forening for Fartøyvern for å styrke sitt arbeid og Norges samlede innsats innen fartøyvern. Gjennom erfaringsutveksling og samarbeid håper de å dra nytte av og bidra til den kunnskapen og fellesskapet som vår forening tilbyr.

Styret anbefaler for årsmøtet at «Pia Marie» tas opp som medlem i Norsk Forening for Fartøyvern fra årsskiftet 2026.



Styrets anbefaling ble vedtatt ved akklamasjon og fartøyet tas opp som medlem fra 01.01.2026.

Sak 3 Fastsettelse av kontingent for 2026

Generalsekretær B. Kjartan Fønstelien la fram styrets forslag om en uendret medlemskontingent. Medlemskontingenten ble sist økt i 2024 i takt med prisstigningen. Norsk forening for fartøyvern har en trygg økonomi med en god buffersone. Samtidig opplever medlemmene økte kostnader på grunn av prisøkning mv. Styret anbefaler derfor at kontingenten holdes uendret.

Styrets forslag til vedtak:

Medlemskontingenten i Norsk Forening for Fartøyvern

1 750,00 kroner for fartøy inntil 50 br. tonn

3 500,00 kroner for fartøy mellom 50 og 100 br. tonn

5 000,00 kroner for fartøy over 100 br. tonn

Styrets forslag til vedtak ble vedtatt ved akklamasjon.

Sak 4 Innkomne saker

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

1. Innsendte sak fra «RS Aril»

Generalsekretær B. Kjartan Fønstelien presenterte innsendte sak:

Norsk Forening for Fartøyvern skal kartlegge tilgjengelige frihavner og frihavner med gratis tilkobling til landstrøm for verneverdige, vernede og fredede fartøyer og starte en prosess overfor kommuner og havner der det ikke er slike tilbud»

Havner har flere forskjellige eierformer. Alt fra rent private havner til aksjeselskap eiet av flere kommuner. I mange tilfeller har verneverdige, vernede og fredede fartøy gunstige avtaler med sine respektive havner. Det samme gjelder tilbud om gjesteplasser. Imidlertid finnes det en rekke offentlig eide havner som ikke har slike tilbud. I disse havnene oppleves kostnadene ofte som unødvendige og krevende. Mht. dekning av strømutgifter er det mer regelen enn unntaket at fartøyene må dekke dette.

For de kommunene som eier havneanlegg er tilbud om fritak eller redusert havneavgift og strømutgifter en måte å støtte arbeidet med verneverdige, vernede og fredede fartøy. En kartlegging av «frihavner» vil være et gode for alle medlemsfartøyene i Norsk Forening for fartøyvern og andre verneverdige, vernede og fredede fartøy.

Styrets foreslår at følgende tiltak legges inn i arbeidsprogrammet:

«Norsk Forening for Fartøyvern skal kartlegge tilgjengelige frihavner og frihavner for verneverdige, vernede og fredede fartøy og eventuelle gratis tilkobling til landstrøm for å starte en prosess overfor kommuner og havner der det ikke er slike tilbud. Oversikten over havnene skal legges ut på foreningens nettside»

Styrets forslag ble vedtatt ved akklamasjon.

2. Innkommen sak fra Stiftelsen «Gamle Helgeland»

Generalsekretær B. Kjartan Fønsteli presenterte innkommen sak:

Norsk forening for fartøyvern har en viktig oppgave å se til at foreningens ulike oppgaver blir løst til medlemmenes beste. Jevnlig og god informasjon til foreningens medlemmer skaper trygghet og samhold.

Det er spesielt viktig at vedtak som fattes på foreningens årsmøte blir redegjort for fortløpende overfor foreningens medlemmer.

Det skal føres protokoller fra alle møter i foreningens regi og som møteplan og dagsorden skal alltid legges ut på foreningens hjemmeside»

Norsk Forening for fartøyvern er tilhenger av en god åpenhetskultur og jobber kontinuerlig med å få til en god og jevn informasjonsflyt gjennom regionale

medlemsmøter, hjemmesiden, nyhetsbrev, fellespost til alle medlemsfartøyene, sosiale media mv.

Det føres protokoller fra alle styremøtene. Disse legges ut på nettsiden til foreningen når de er godkjent av styret. Fra andre møter i foreningens eller andres regi, lages det referat eller oppsummering avhengig av møtets art.

Administrasjonen strekker seg etter å gi medlemmene jevn informasjonsflyt om foreningens arbeide, møter og aktiviteter.

Styret foreslår at følgende tiltak legges inn i arbeidsprogrammet:

«Styret og administrasjonene i Norsk Forening for Fartøyvern skal arbeide for en god åpenhetskultur hvor protokoller og møteplaner fra styremøter mv. gjøres tilgjengelig for medlemmene. Det samme gjelder referater og oppsummeringer fra andre møter. Foreningen skal legge til rette for regionale medlemsmøter der det gis informasjon om foreningsarbeid og en gjensidig utveksling av informasjon»

Styrets forslag ble vedtatt ved akklamasjon.

3. Innkommen sak fra «Stangfjord»

Generalsekretær B. Kjartan Fønsteli presenterte innkommen sak:

Norsk Forening for Fartøyvern innhenter tilbud om kursing av personell på medlemsfartøy i D4, D5 og D5L mv fra aktuelle tilbydere. Eventuelle tilbud sendes ut som orientering til medlemmene i løpet av våren 2026»

Kostnadene til kurs og opplæring av personell fører til store økonomiske utgifter for medlemsfartøyene og enkeltmedlemmer hos de respektive fartøyene. Det er også en utfordring med å skaffe personell til mange av medlemsfartøyene. Norsk Forening for Fartøyvern har avtale med Redningstjenesten i Horten om sikkerhetskurs, men ikke sertifisering i D4, D5 og D5L mv. I tillegg gir ungdomsprosjektet «Fartøyvern for Fremtiden» tilskudd til alle typer sertifisering av ungdom under 26 år.

Styret ser at det kan ligge muligheter i avtaler om kursing, men mener at en frist for å få til dette i løpet av våren 2026 er for kort i forhold til de tilgjengelige ressursene.

Styret foreslår at følgende tiltak legges inn i arbeidsprogrammet:

«Norsk Forening for Fartøyvern skal jobbe for å inngå gode avtaler med tilbydere av kurs for mannskap. Eventuelle avtaler skal sendes ut til medlemmene til orientering og for tilbakemeldinger før de inngås»

Styrets forslag ble vedtatt ved akklamasjon.

4. Innkommen sak fra «Utvær»

Generalsekretær B. Kjartan Fønsteli presenterte innkommen sak:

Privateide fartøy over 50 bruttotonnasje skal ha en årlig medlemskontingent tilsvarende fartøy under 50 bruttotonnasje»

Styret ser at kontingenter på 3 500 kroner og oppover kan være belastende for enkelte medlemsfartøy, men at det også kan gjelde fartøy som eies av foreninger mv. Derfor har forslår ikke styret en økning av kontingenten for medlemskap i foreningen.

Styrets forslag til vedtak

«Det innføres ikke differensiert medlemskontingent basert på eierstruktur»

Styrets forslag ble vedtatt ved akklamasjon.

5. Innkommen sak fra «Skreien»

Generalsekretær B. Kjartan Fønsteli presenterte innkommen sak:

Eiere av flere medlemsfartøy skal kun betale for det fartøyet med høyest bruttotonnasje.

Styret i Norsk Forening for Fartøyvern ser at utgiftene til kontingent for eiere av flere medlemsfartøy kan være en belastning. Gjennom vervearbeidet i år har administrasjonen også erfart at flere kvalifiserte fartøy ikke har søkt medlemskap på grunn av kostnadene. Ifølge vedtektene er det de enkelte fartøyene som er medlem og ikke eierne jf. §2 Medlemskap.

Styret ønsker imidlertid at foreningen styrkes gjennom flere medlemmer, men ikke gjennom endring av vedtektene for eiere av flere fartøy, men gjennom å ikke foreslå øking av medlemskontingenten.

Styrets forslag til vedtak

«Det innføres ikke rabatt på medlemsavgift for eiere av flere fartøy»

Styrets forslag ble vedtatt ved akklamasjon.

Oppfølging av vedtak på årsmøtet i 2024. Digitalt årsmøte - vedtektsendring §3 Årsmøtet.

I samband med gjennomgang av arbeidsprogrammet 2025 fremmet Steffen Tretvoll Althand fra «Brandbu» forslag om at årsmøtet, ved behov, kan avholdes digitalt.

Lærdommen fra pandemien og et generelt frafall i frivillige lag og foreninger i perioden der det ikke var mulig å avholde fysiske møter, har vist at det er behov for digitale løsninger. Styret forslår derfor at vedtektene legges til rette for slike. Imidlertid vil styret understreke at årsmøtene generelt ikke bør være digitale.

Styrets forslag til vedtak

«§3 Årsmøtet får et femte ledd: §3.5 Årsmøtet kan ved behov avholdes digitalt»

Styrets forslag til vedtak ble vedtatt ved akklamasjon.

Forslag fra styret om endring av §2 Medlemskap og opptak av medlemmer i Foreningen

Norsk Forening for Fartøyvern får årlig grunntilskudd fra Riksantikvaren for å styrke arbeidet med verneverdige, vernede og fredede fartøy. Dette gjøre vi i nært samarbeid med Klima- og miljødepartementet, Riksantikvaren og fylkeskommunene.

Definisjonen av «verneverdig» er utfordrende i tillegg til at den speiler strømminger i arbeidet med kulturminner og -miljøer. Samtidig er det store forskjeller i fylkeskommunenes kapasitet og innsats i forhold til å inngå verneavtaler eller starte fredingsprosesser.



Norsk forening for fartøyvern har omtrent 200 medlemsfartøy. Av disse er ca. 170 enten fredet eller vernet. Blant de resterende 30 fartøyene er de fleste i såkalt «fredningsklasse» eller vil kunne få en verneavtale med Riksantikvaren. Imidlertid får Norsk Forening for Fartøyvern inn søknader til opptak i foreningen fra fartøy som ikke oppfyller kravene til medlemskap.

For å styrke forholdet til vernemyndighetene foreslår styret en spesifisering av opptakskriteriene med en endring av §2.1 i vedtektene:

§2.1 Årsmøtet kan oppta som medlem i foreningen verneverdige dekkede og større åpne fartøy som bevares etter antikvariske retningslinjer når både eier og forvalter har som formål et varig vern av fartøyet som kulturminne. Fartøyetets alder sammen med sjeldenhet, og andre særlige kulturvern faglige grunner skal tillegges spesiell vekt. Medlemskapet følger fartøyet og opphører ved skriftlig utmelding eller ved fartøyetets kondemnering.

til:

§2.1 Årsmøtet kan oppta som medlem i foreningen verneverdige dekkede og større åpne fartøy som bevares etter antikvariske retningslinjer når både eier og forvalter har som formål et varig vern av fartøyet som kulturminne. Fartøyetets alder sammen med sjeldenhet, og andre særlige kulturvern faglige grunner skal tillegges spesiell vekt. Styret skal ikke legge fram forslag for årsmøtet om opptak av fartøy som ikke oppfyller kriteriene medlemskap. Medlemskapet følger fartøyet og opphører ved skriftlig utmelding eller ved fartøyetets kondemnering.

Styrets forslag til vedtak:

«§ 2 første ledd endres til:

§2.1 Årsmøtet kan oppta som medlem i foreningen verneverdige dekkede og større åpne fartøy som bevares etter antikvariske retningslinjer når både eier og forvalter har som formål et varig vern av fartøyet som kulturminne. Fartøyetets alder sammen med sjeldenhet, og andre særlige kulturvern faglige grunner skal tillegges spesiell vekt. Styret skal ikke legge fram forslag for årsmøtet om opptak av fartøy som ikke oppfyller kriteriene. Medlemskapet følger fartøyet og opphører ved skriftlig utmelding eller ved fartøyetets kondemnering»



Diskusjon fra salen:

- Utsette behandling av saken til neste år
- Endringen er omfattende, og det må nedsettes en komite for å gjennomarbeide fordeler og konsekvenser ved en slik vedtaksendring («Boy Leslie»).

Vedtak: Styrets forslag til vedtak trekkes og utsettes til neste år.

Forslag fra styret om endring av vedtektene §3 Årsmøtet første ledd og tidspunktet for årsmøtet

Norsk Forening for Fartøyvern har vanligvis hatt årsmøtet sent på høsten. Dette er en utfordring i forhold til rapportering til offentlige myndigheter mv. I tillegg er det lang tid mellom framleggingen av årsmelding og revidert regnskap for årsmøtet og det året det omhandler. Derfor forslår styret at årsmøtet flyttes til før sommeren gjennom en endring av vektene §3 første ledd fra:

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

til:

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

For neste års årsmøte bør det være en fleksibilitet i forhold til kapasiteten i administrasjonen.

Styrets forslag til vedtak

Styret foreslår at endring av vedtektenes §3 først ledd til.

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



For årsmøtet 2026 må styret, i samarbeid med administrasjonen gjøre en vurdering av kapasiteten i forhold til flytting av årsmøtet til vårsemesteret.

Diskusjon fra salen:

- For å tilrettelegge for at flest mulig skal kunne delta må årsmøtet gjennomføres innen utgangen av april.

Vedtak: For årsmøtet 2026 må styret, i samarbeid med administrasjonen gjøre en vurdering av kapasiteten i forhold til flytting av årsmøtet til vårsemesteret.

Sak 5 Arbeidsprogram for 2026

Nestleder Sander Ødelien presenterte arbeidsprogrammet for 2026.

Styringsdokumenter:

Vedtekter, sist vedtatt av Årsmøtet 05.10.2007

Strategi- og handlingsplan (vedtatt på styremøte 07.06.24)

Årsmøtet i Norsk Forening for Fartøyvern 2025

Visjon:

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

Strategier (for å nå vår visjon):

Norsk Forening for Fartøyvern skal være en inkluderende og samlende organisasjon for fartøyvernet.

Norsk Forening for Fartøyvern skal sette dagsorden for bevaring og varig vern av fredede og verneverdige fartøyer.





Norsk Forening for Fartøyvern skal være naturlig høringsinstans for den offentlige forvaltning om fartøyvern og andre saker av betydning for Norsk Forening for Fartøyverns medlemmer.

Norsk Forening for Fartøyvern skal styrke kontakten og samarbeidet med og mellom medlemmene.

Norsk Forening for Fartøyvern skal arbeide aktivt for at statsbudsjettet kap. 1429 post 74 Tilskudd til fartøyvern økes til minimum kr 160 mill. innen 2029.

Handlingsplan (for å nå våre strategier):

VÆRE SYNLIIG OG AKTUELL.

Norsk Forening for Fartøyvern skal arbeide overfor politikere, byråkrater og media for økt fokus på fartøyvernets utfordringer og muligheter.

I 2026 vil vi prioritere følgende:

Profilere NFF på arrangement der det er naturlig å være til stede.

Bruke kommunikasjonsstrategien aktivt i utadrettet virksomhet.

Koordinere Fartøyvernets dag – aksjon for lokal og sentral politisk påvirkning.

Være aktiv i forhold til politiske prosesser lokalt, regionalt og nasjonalt for å styrke fartøyvernet og fartøyene.

Følge opp samarbeidet med Kystkulturkameratene, fartøyvernssentrene og kontakten med kulturvernorganisasjonene for felles politisk og strategisk innsats.

Delta aktivt i European Maritime Heritage.

Synliggjøre fartøyenes betydning for lokalsamfunn, verdiskaping, folkehelse, tilhørighet mv. overfor politikere og storsamfunnet generelt gjennom en analyse av fartøyvernets verdiskaping.





Norsk Forening for Fartøyvern skal kartlegge tilgjengelige frihavner og frihavner for verneverdige, vernede og fredede fartøy og eventuelle gratis tilkobling til landstrøm for å starte en prosess overfor kommuner og havner der det ikke er slike tilbud.

ØKE OG VIDEREFØRE KUNNSKAP

Norsk Forening for Fartøyvern skal arbeide for økt forståelse og kompetanse (hos medlemmene) for restaurering etter antikvariske prinsipper

I 2026 vil vi prioritere følgende:

Planlegge, finansiere og gjennomføre nasjonale arrangementer: Fartøyvernets ABC og Landskonferansen.

Opprettholde en oppdatert hjemmeside.

Utarbeide en oversikt over landbaserte fasiliteter som skal legges ut på foreningens nettside.

Nyhetsbrevet «Nytt om fartøyvern».

For å ruste medlemmene til å styrke foreningen og fartøyvernet, skal styret og administrasjonene i Norsk Forening for Fartøyvern arbeide for en god åpenhetskultur hvor protokoller og møteplaner fra styremøter mv. gjøres tilgjengelig for medlemmene. Det samme gjelder referater og oppsummeringer fra andre møter. Foreningen skal legge til rette for regionale medlemsmøter der det gis informasjon om forenings arbeid og en gjensidig utveksling av informasjon.

Administrere og følge opp rekrutteringsprosjekt og ordningen «Fartøyvern for fremtiden».

Norsk Forening for Fartøyvern skal jobbe for å inngå gode avtaler med tilbydere av kurs mv. for mannskap.

Arrangere årlige regionale medlemsmøter





SIKRE ØKONOMI OG FREMTID

Norsk Forening for Fartøyvern skal arbeide for en god og konstruktiv dialog med Riksantikvaren, Sjøfartsdirektoratet og regionale myndigheter

I 2026 vil vi prioritere følgende:

Følge opp regelmessig kontakt og dialogmøter, og ivareta gode relasjoner til nasjonale og regionale myndigheter.

Arbeide for økonomiske ordninger som kan gi driftsstøtte til vernede og fredede fartøy.

Leverer høringsuttalelser i saker som er relevante for fartøyvernet.

Initiere til møter med de regionale kulturminnemyndighetene, og sammen med medlemsmiljøet arbeide for å inkludere fartøyvernets interesser i regionale strategier og planer.

Arrangere og gjennomføre Årsmøte med seminardel.

Ha en egenkapital ved årsskiftet som tilsvarer minimum seks måneders drift.

Gjennomgå og evt. foreslå justeringer i ordlyd i foreningens vedtekter.

Være i dialog med Sjøfartsdirektoratet og Fiskeri- og næringsdepartementet om en oppmyking i forholdet mellom verneflåten og forskrifter knyttet til fartøy drift av fartøy.

Skriftlige forslag til arbeidsprogrammet:

Øyvind Konglevoll «Sjødampsprøite»:

I forhold til kystverket og sjøfartsdirektoratet skal styret arbeide for at fredete fartøy som er registrert i NIS må behandles på samme måte som fredete og vernede norske skip i NOR - forslaget falt



Vedtak: Styrets forslag til vedtak ble vedtatt ved akklamasjon

Sak 6 Budsjett 2026

Generalsekretær B. Kjartan Fønstelien orienterte om styrets budsjettforslag for 2026.

Styrets budsjettforslag ble vedtatt ved akklamasjon.

Sak 7 Valg av styret for 2026

Styret som ble valgt av årsmøtet i 2024:

Leder:	Kjetil Skogdalen	«Engebret Soot»	1 år
Nestleder:	Sander Ødelien	«Atløy»	1 år
Styremedlem:	Grethe Johnsrud	«Brandbu»	1 år
	Sten Cato Nordsæther	«Atlanta»	2 år
	Jakob Skarning Andersen	«Boy Leslie»	1 år
	Hans Georg Johansen	«Vally»	1 år
	Bent Smørsteen	«Narvik»	2 år
Varamedlem:	Bjørn Blichfeldt	«Skibladner»	2 år

Styret per nå:

Leder:	Kjetil Skogdalen	«Engebret Soot»	1 år
Nestleder:	Sander Ødelien	«Atløy»	1 år
Styremedlem:	Grethe Johnsrud	«Brandbu»	1 år
	Sten Cato Nordsæther	«Atlanta»	2 år (ikke på valg)



Jakob Skarning Andersen	«Boy Leslie»	1 år
Bent Smørsteen	«Narvik»	2 år (ikke på valg)
Bjørn Blichfeldt	«Skibladner»	2 år (ikke på valg)

Valgkomiteens innstilling for 2026:

Leder:	Kjetil Skogdalen	«Engbret Soot»	1 år
Nestleder:	Sander Ødelien	«Atløy»	1 år
Styremedlem:	Sten Cato Nordsæther	«Atlanta»	1 år (ikke på valg)
	Jakob Skarning Andersen	«Boy Leslie»	2 år
	Bent Smørsteen	«Narvik»	1 år (ikke på valg)
	Bjørn Blichfeldt	«Skibladner»	1 år (ikke på valg)
	Katie Payne	«Anna Rogde»	2 år
Vara;	Terje Bersagel	«Hundvaag»	1 år

Valgkomitéen for 2025 har bestått av:

Leder:	Erlend Arntzen Dale	«Skreien»
	Øyvin Konglevoll	«Sjødampsprøite I»
	Geir Bringsli	«Havblikk»

Valgkomiteens forslag ble vedtatt ved akklamasjon.

Sak 8 Valg av valgkomite

Styret foreslår følgende sammensetning av valgkomitéen for 2026:



Leder:	Øyvinn Konglevoll	«Sjødampsprøite I»
	Geir Bringsli	«Havblikk»
	Grethe Johnsrud	«Brandbu»

Styrets forslag ble vedtatt ved akklamasjon.

Sak 9 Valg av revisor

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

Styrets forslag ble vedtatt ved akklamasjon.

Møteleder Asgeir K. Svendsen hevet årsmøtet.

Referenter: Silje Økland B. Kjartan Fønstelien

Som protokollunderskrivere godkjenner vi årsmøteprotokollen for 2025

Dato: 1. desember 2025.

Laila Andresen
«Børøysund»

Asgeir K. Svendsen
Møteleder

- Svendsen, Asgeir Kaare (10.10.1962), 01.12.2025
- Andresen, Laila Kariin Lea (24.07.1951), 02.12.2025





Dokumentet er signert digitalt av:

- Svendsen, Asgeir Kaare (10.10.1962), 01.12.2025
- Andresen, Laila Kariin Lea (24.07.1951), 02.12.2025

Forseglet av



Posten Norge