

NORSK FORENING FOR FARTØYVERN

Protokoll fra årsmøtet 18. – 20. oktober 2019 i Kristiansand

Fredag 18.10.2019

Styreleder Morten Hesthammer introduserte ordfører Harald Furre som ønsket velkommen til årsmøtet i Kristiansand og fortalte litt om sin maritime by.

Styreleder Morten Hesthammer introduserte Erik Småland fra Riksantikvaren som fortalte litt om status for fartøyvernet og revidert nasjonal verneplan for fartøy.

Styreleder Morten Hesthammer åpnet årsmøtet.

Konstituering av årsmøtet og fastsetting av stemmetall:

66 delegater og til sammen 121 stemmer var registrert.

Morten Hesthammer presenterte forretningsorden.

Årsmøtet godkjente forretningsorden.

Valg av møteledere, bisitter, referenter og tellekorps.

Styreleder Morten Hesthammer presenterte forslag til møteleder og bisitter:

Møteleder: Tore Berntsen, «Dagmar» /»Nesebuen»

Bisitter: Stig Tore Lunde, «Southern Actor»

Møteleder Tore Berntsen presenterte forslag til referenter og tellekorps:

Referenter: Kari Anne Flaa, sekretariatet
Hedda Lombardo, sekretariatet

Tellekorps: Tommy Leikanrud, «Storegut»
Laila Andresen, "Børøysund"

Sekretariatets forslag ble enstemmig vedtatt.

Valg av protokollunderskrivere.

Møteleder Tore Berntsen presenterte sekretariatets forslag til protokollunderskrivere:

Protokollunderskrivere: Anne K. Larssen, "Storebrand"
Tom Berland, "Pauline"

Sekretariatets forslag ble enstemmig vedtatt.

Valg av redaksjonskomité.

Møteleder Tore Berntsen presenterte forslag til redaksjonskomité:

Redaksjonskomité: Sverre Kallevik, styret NFF
Christian Fr Wyller, "Jøsenfjord"
Åsmund Kirstiansen, "Vikingen"

Sekretariatets forslag ble enstemmig vedtatt.

Godkjenning av innkalling og dagsorden ved møteleder Tore Berntsen.

Innkallingen og dagsorden ble godkjent.

ÅRSMØTESAKER

Sak 1 Godkjenning av årsmelding og revidert regnskap for 2018.

Styreleder Morten Hesthammer hadde en gjennomgang av årsmelding for 2018.

Generalsekretær Hedda Lombardo orienterte om regnskapet for 2018.

Årsmelding og regnskap for 2018 ble enstemmig godkjent.

Sak 2 Fastsettelse av kontingent for 2020.

Styreleder Morten Hesthammer orienterte om styrets forslag om å øke kontingenten: For å justere kontingenten etter prisveksten i resten av samfunnet og opprettholde aktivitetsnivået ønsker styret å øke medlemskontingenten for 2020.

Kr 1500 for fartøy mindre enn 50 bruttotonnasje

Kr 3000 for fartøy mellom 50 og 100 bruttotonnasje

Kr 4500 for fartøy større enn 100 bruttotonnasje

Saksinnspill fra salen:

Kontingenten økes sterkt, det bes derfor om at kontingenten ikke økes på en stund. Styret tar med seg innspillet videre. Forskjell i medlemspris forklares av styret med at større fartøy gir merarbeid. Eksempel: Møter med Sjøfartsdirektoratet i forbindelse med sertifikater.

Styrets forslag ble enstemmig vedtatt.

Sak 3 Søknader om medlemskap.

Forslag fra salen: Medlemssøkernes hjemmehavn bør være med. Styret tar med seg dette videre til neste års søknadsbehandlinger.

Styreleder Morten Hesthammer presenterte §1 formålsparagrafen §2 Medlemskap og deretter årets søkere og styrets anbefaling:

ARNAFJORD

«Arnafjord» er en 57 fots kravellbygget motorkutter i furu fra 1937. Fartøyet ble bygget i Arnafjord i Sogn. Konstruktør var Olav Vedvik og kontrahent Markus Nese. Fartøyet ble brukt til handelsreiser og fikk kallenavnet «Agenten». «Arnafjord» gikk også i fiskerioppsyn, samt ble brukt som taxibåt i Sogn. I 1980 ble fartøyet solgt til Tyskland, men kjøpt hjem igjen i 2005 og gikk igjennom en omfattende istandsetting fram til sjøsetting i 2010. «Arnafjord» er et spesialfartøy det er få igjen av i Norge og brukes i dag som kulturformidler, charterbåt og til skoleundervisning.

Opprinnelig framdriftsmiddel står fortsatt i fartøyet i dag og er en Wickmann 50 hk semidiesel fra Rubbestadneset. Innredningen er så godt som intakt fra 1937. Skroget fremstår som nytt ved at det aller meste av spant og planker er skiftet ut etter restaureringen, men av samme type og kvalitet som tidligere. Overflatebehandling er som originalt med linoljeprodukter og tjære. Tekniske installasjoner er som originalt. Riggen er laget ny etter modell av den gamle. «Arnafjord» fremstår som den var i sin originalutgave og ble vernet av Riksantikvaren i 2006.

Eiers formål er å bevare «Arnafjord» fordi den har allmenn interesse som en del av kystkulturen. Videre ønsker eier å ta vare på fartøyet slik det framsto i perioden 1937 - 1940, samt dokumentere fartøyets historie og sikre drift og vedlikehold. Eier ønsker medlemskap i foreningen fordi de jobber aktivt opp mot myndighetene for å ivareta fartøyenes interesser, samt ønsker å være del av fellesskapet med liknende fartøy. Eier har antikvarisk vern som hovedfokus.

Styret vil anbefale for årsmøtet at «Arnafjord» tas opp som medlem i Norsk Forening for Fartøyvern fra årsskiftet 2020.

Styrets anbefaling ble enstemmig vedtatt.

BJØRN-WEST

«Bjørn-West» er et 31,8 meters klinket og sveiset kanonfartøy av 2. klasse fra 1887. Fartøyet ble bygget ved Carljohansværns Værft i Horten og sjøsatt som «KNM Tyr» tilhørende den Kgl. Norske Marine. Hun ble i 1905 mobilisert i forbindelse med unionsoppløsningen, fungerte fra 1910 som tender for ubåter, ble i 1914 ombygd til minelegger og mobilisert til nøytralitetsvernet under 1. verdenskrig. I 1918 gikk fartøyet inn i Vestlandsavdelingens mineavdeling i Bergen. Kanonbåten ble i 1939 satt inn i Nøytralitetsvakta i Bergen, men ble tatt som tysk bytte i Uskedalen. Fartøyet kom i 1945 tilbake til den norske marinen. «Tyr» ble i 1946 solgt til PR Tyr og ombygd til tungløftskip. Fartøyet havarerte i 1949 og ble deretter solgt til Br. Wilhelmsen AS, ombygd til bilferge i 1951 og døpt om til «Bjørn-West».

Ulike eiere opp igjennom årene brukte henne i fergetrafikk på Vestlandet, og moderniserte og ominnredet fartøyet. I 1980 ble hun solgt og ombygd til transportskip. Fra 1995 fungerte fartøyet som oppdrettsbase til hun ble solgt til Opsanger Veteranbåtlag i Sunde i 2009. Det finnes flere fysiske bevis fra de ulike periodene helt fra 1887. «Bjørn-West» er det eneste bevarte av marinens skip bygget før 1940. «Bjørn-West» ble vernet av Riksantikvaren i 2011. Opprinnelig framkomstmiddel var to 2-sylindrete vertikale compound dampmaskiner, mens nåværende motor er en Wichmann 4 ACA 400 hk fra Rubbestadneset satt inn i 1969. Skroget er originalt og i brukbar stand. Både interiøret, eksteriør og instrumenter er fra 1951 og for det meste intakt. Båten står nå i opplag, men skal restaureres tilbake til 1951. Eiers formål er å fremme forståelse for kystkulturens historiske betydning for Norge. De vil bruke «Bjørn-West» til kystkulturformidling, undervisning og som museum og ønsker medlemskap i foreningen for å ta del i miljøet.

Styret vil anbefale for årsmøtet at «Bjørn-West» tas opp som medlem i Norsk Forening for Fartøyvern fra årsskiftet 2020.

Styrets anbefaling ble enstemmig vedtatt.

DOKKEN

«Dokken» er et 30 fots kravellbygget passasjerfartøy i furu og mahogni fra 1937 bygget ved Gravidal Skipsbyggeri og Trelastforening i Opsanger i Kvinnherad for Damgårdsferge AS i Laksevåg. Fartøyet gikk i rute mellom Fokken og Frydenbø på Laksevåg. Driftsgrunnlaget for «Dokken» falt bort da Puddefjordsbroen åpnet i 1956 og fartøyet ble derfor solgt til et andelsselskap og brukt til arbeidsreiser i forbindelse med anlegg i lokalområdet. Ruta ble lagt ned på 90-tallet og i 1992 ble «Dokken» kjøpt opp av Lakesvåg Kulturhistoriske Forening Dokken som fikk fartøyet i drift igjen med et passasjersertifikat for 25 personer. Foreningen brukte fartøyet til turer. Etter å ha stått noen år på land i påvente av restaurering overtok Opsangervågen Kystlag fartøyet. «Dokken» ble fredet i 2013 og etter eierskifte har kystlaget søkt om fornyet vernestatus og vil følge Riksantikvarens retningslinjer for istandsettelse. Målet er å få fartøyet restaurert til sin opprinnelige stand fra 1937. Kystlaget vil bruke fartøyet som passasjerbåt. «Dokken» ble ombygd med spiss baug på 90-tallet. Opprinnelig motor var en 7,5 HK Union med propell i begge ender. Nåværende motor er en Sab diesel 2 G 22 hk fra 1980. Skroget er delvis originalt, men mye forfalt. Det er behov for mye utskiftning på grunn av råte. Innredningen er for det meste intakt. Fartøyet fremstår stort sett slik det var i 1937.

Opsangervågen Kystlags formål er å fremme forståelse blant folk for kystkulturens historiske betydning for Norge ved å eie og bevare fartøyer, båter og brygger og gjennomføre aktiviteter for skoleklasser, lag og foreninger. De ønsker medlemskap for å ta del i miljøet.

Styret vil anbefale for årsmøtet at «Dokken» tas opp som medlem i Norsk Forening for Fartøyvern fra årsskiftet 2020.

Styrets anbefaling ble enstemmig vedtatt.

FORLANDET

«Forlandet» er et 113 fots hval- og taubåt i stål fra 1921. Skroget er av klinket jern. Kontrahent var Compania Argentina de Pesca i Buenos Aires hos Bokerøens Skibsbyggeri i Svelvik. Fartøyet fikk først navnet «Foca» og opererte ut fra hvalstasjonen Gryteviken i Sør-Georgia. I 1929 ble «Foca» solgt til Hvalfangerselskapet Atlas og fartøyet ble omdøpt til «Femern». «Femeren» fanget for kokeriskipet «Solglimt» som bøyebåt. Fartøyet returnerte fra fangst i 1931 til Sandefjord og ble overtatt av AS Framnæs mek. Værksted, senere av A/S Ishavet som døpte om fartøyet til «Forlandet». I 1935 ble «Forlandet» bygget om til slepebåt og brukt som både slepebåt, isbryter og hjelpefartøy fram til 1983. Fartøyet ble så overtatt av Jon Scrøder med formål om bevaring, deretter av Stiftelsen Norsk Fartøyvern. I 2016 kom hun tilbake til Sandefjord da Stiftelsen Sandefjord Kystkultursenter kjøpte fartøyet. «Forlandet» ble vernet i 2016 og Forlandets venner ble etablert i 2017. Fartøyet er i god stand. Opprinnelig framkomstmiddel var en trippel ekspansjon dampmaskin på 650 IHK og en kullfyrt røykrørskjele. I 1927 ble fartøyet ombygget til oljefyring, men har fortsatt beholdt sin originale dampmaskin den dag i dag. Motoren er per dags dato ikke i drift, men dampkjelen er i god teknisk stand. Skroget fremstår slik fartøyet så ut etter ombyggingen i 1935. Både interiør og eksteriør er autentisk. Det arbeides med å få hele fartøyet i stand i samarbeid med Riksantikvaren, Bredalsholmen, Hardanger Fartøyvernssenter og en faggruppe bestående av folk fra hvalfangertiden. Eiers formål er å beholde og vedlikeholde fartøyet som slepebåt slik den fremsto i perioden 1935 til 1938. Målet er å få «Forlandet» i drift. Fartøyet har tidligere vært medlem i foreningen og eier ønsker på nytt å være en del av fellesskapet og erfaringsutvekslingen.

Styret vil anbefale for årsmøtet at «Forlandet» tas opp som medlem i Norsk Forening for Fartøyvern fra årsskiftet 2020.

Styrets anbefaling ble enstemmig vedtatt.

GAMLE HAVSTEIN

«Gamle Havstein» er et 19,45 meter stålfartøy fra 1959 bygget ved Skaalurens Verft i Rosendal. Fartøyet ble fram til 1982 brukt som arbeidsbåt for Kystverket og Fyrvesenet under navnet «Havstein». «Havstein» drev tilsyn og reparasjoner av merker, lykter og fyr på strekningen Nord-Rogaland til Møre og Romsdal. Fra 1982 ble fartøyet brukt som opplæringsbåt for Borre Havarivernsskole i Horten under navnet «Langgrunn», samt av Bastøy landsfengsel til transport av fanger. Fra 2001 lå fartøyet i opplag hos Hjorteseth Shipping fram til 2003. «Havstein» ble så overtatt av Hallgeir Barkved og Tore Næss og brukt som fritidsfartøy fram til 2013. Fra 2013 har fartøyet hatt ulike eiere. I 2018 overtok Trude Sletteland og Arve Asheim «Gamle Havstein». Opprinnelig framdriftsmiddel var en Nordmo 140 hk som ble byttet ut med en 400 HK Detroit 12V71 2 takst diesel forbrenningsmotor i 1974. Ny overhaldt Detroit i 1998. Fartøyet er ombygd flere ganger, men det er ikke planer om tilbakeføring. I 1969 fikk fartøyet nytt og større styrhus, og i 2004 ble tredekk og lasterom erstattet med ståldekk og 6 lugarer. Skroget er originalt og i god stand. Rigg forut er original, rigg akterut er ny. Det er byttet til nytt hydraulisk system for vinsj og bygget ny kappe på fordekket for nedgang til lugar og lasterom. Interiør er bygget om og fornyet, men bestikklugar og toalett akterut er opprinnelige. Tekniske installasjoner er valgt ut i fra nåværende bruk og blir ikke tilbakeført. Eiers formål er å bevare fartøyet slik det er i dag. Eier ønsker å ta vare på fartøyet ved å delta på kystkulturarrangementer og stevner og å bruke fartøyet. Eier ønsker medlemskap for å være sammen med andre eldre fartøy, samt få tips til bevaring.

Styret vil ikke anbefale for årsmøtet at «Gamle Havstein» tas opp som medlem i Norsk Forening for Fartøyvern fra årsskiftet 2020. Fartøyet tilfredstiller ikke krav om bevaring etter antikvariske retningslinjer og eiers formål om varig vern av fartøyet som kulturminne.

Styrets anbefaling ble enstemmig vedtatt.

GUSTAV HENRIKSEN

«Gustav Henriksen» er en 13,84 meters hurtiggående redningsskøyte i helsveiset aluminium fra 1973. Fartøyet var en gave fra Den Norske Amerikalinje og Gustav Henriksen var den første direktøren i selskapet. Aluminium representerte noe nytt i byggemateriale og fartøyet ble bygget ved Fjellstrand Aluminium Yachts i Hardanger. «Gustav Henriksen» var i Redningsselskapets tjeneste fram til 1991. Hun reddet 37 personer og utførte 838 assistanser, for det meste på Sør- og Østlandet. I 1991 ga ny eier henne navnet «Erling Haug Senior». I 1992 ble fartøyet solgt videre til Værdal Havnevesen og fikk navnet «Parat». Fartøyet ble brukt til tauing, transport og havneoppdrag. I 2009 ble fartøyet solgt til Hammervold Shipping på Frøya og fikk navnet «Frøyvakt». I 2017 kjøpte nåværende eier Oddvar Stølsnes fartøyet og skiftet navnet tilbake til «Gustav Henriksen». Fartøyets opprinnelige framdriftsmiddel var en 2 x 250 hk Volvo Penta dieselmotor som ble skiftet ut i 1985 med en 2 x 360 hk GM diesel. I 2009 ble enda en motor montert: 2 x 400 hk MAN fra Tyskland. Skroget framstår nesten som originalt og den originale masta er på plass, men har fått en ekstra forgreining. Lugarene ble fjernet i sin tid, men ny eier har bygd opp igjen en av dem. Eiers formål er å bevare fartøyet slik det fremsto som redningsskøyte i perioden 1973 – 1991. «Gustav Henriksen» framstår stort sett slik den gjorde i perioden den bevares fra, men det er en del nyere instrumenter om bord fra 2000-tallet. Eier ønsker medlemskap fordi han vil være tilsluttet en organisasjon som driver med fartøyvern og mener vi står sterkere samlet enn hver for oss, samt kan utveksle erfaringer.

Styret vil anbefale for årsmøtet at «Gustav Henriksen» tas opp som medlem i Norsk Forening for Fartøyvern fra årsskiftet 2020.

Styrets anbefaling ble enstemmig vedtatt.

OLAV RINGDAL JR

«Olav Ringdal Jr.» er en 21,7 meters kravellbygget redningsskøyte i tre fra 1952. Fartøyet har et krysserskrog bygget ved Aron Kittilsen Båtbyggeri i Risør. Konstruktør var Furuholmen og kontrahent var Redningsselskapet. Fartøyet ble donert av skipsreder Olav Ringdal og oppkalt etter hans sønn som falt i krigen 4. april 1945. «Olav Ringdal Jr.» gikk som redningsskøyte fram til 1983, deretter som charter i privat eie. I aktiv tjeneste som redningsskøyte reddet hun 44 liv og assisterte 595 fartøy. Det er søkt om fornyet vernestatus etter eierbytte i 2018 da fartøyet ble solgt til Kjell-Morten Ronæs. Perioden som redningskrysser er lagt til grunn. Fartøyet er den siste av de store RS-skøytene som ble bygget med treskrog og er godt bevart. Skrog og rigg er original, interiør for det meste originalt. Tekniske installasjoner er noe oppgradert. Dekkshuset ble fornyet i 1973, byssemesse i 2004 og lugarer i 2009. Salong og enkelte lugarer i original stand. Hovedframkomstmiddel var sannsynligvis 340 HK Wichmann og 300 HK Bergen Mekaniske Verksteder (BMV) 4 sylindret. Nåværende forbrenningsmotor er en General Motor 420 HK 71V12 2 takter fra 1972. Eiers formål er å ivareta «Olav Ringdal Jr.» i den stand hun er i dag og bevare originaliteten i fartøyet. Eier vil delta på kystkultursamlinger, samt drive passasjerturer hvor fartøyets historie står i sentrum. Eier ønsker medlemskap fordi det er viktig å være medlem i en forening for å kunne bevare «Olav Ringdal Jr.» best mulig.

Styret vil anbefale for årsmøtet at «Olav Ringdal Jr.» tas opp som medlem i Norsk Forening for Fartøyvern fra årsskiftet 2020.

Styrets anbefaling ble enstemmig vedtatt.

PELLE

«Pelle» er en 45 fots klinket damplystyacht av stål fra 1883 bygget ved Motala Mekaniske Werkstadt i Sverige. Kontrahent var grosserer Herman Eger fra Christiania og fartøyet ble bygget som lystbåt for bruk i Oslofjorden under navnet «Pippi». Men eier døde kort tid etter og i 1884 ble fartøyet solgt til kaptein Strømberg og satt i frakt og passasjertrafikk i Arendal helt fram til 1961 under navnet «Pelle». Fartøyet ble bygget om i 1903 med ny kjele, nytt styrhus og skanseledning, forlenget skorstein, og seildukstaket ble byttet ut med sinkbeslått tretak. I 1910 fikk «Pelle» ny eier i Jacobsen & Thorsen som drev kullforretning, og rutefrekvensen ble utvidet. Men i 1961 tapte «Pelle» kampen mot Tromøybrua og gikk i opplag. Flere miljøer har prøvd å ta vare på fartøyet, som Norsk Veteranskibsklub, Son Veteranskibs Klub og Stiftelsen Norsk Fartøyvern, men ikke lykkes. Fartøyet er i dag i opplag i svært dårlig forfatning. Skroget er intakt, men preget av rustangrep. Overbygg og innredning finnes kun i biter og må bygges opp igjen. Av 63 hudplater og skanseplater må 46 plater skiftes, men restaurering er likevel mulig vurderer Bredalsholmen. «Pelle» ble vernet i 2019. Opprinnelig framkomstmiddel var en 1-sylindret direktevirkende høytrykks dampmaskin med en fyrgang som ble bygget til fartøyet ved Motala Mekaniske Werkstads Aktieselskap i Sverige. 5 nominelle HK/18 indikerte HK v/ 150 o/min. I dag er det ikke fremdriftsmiddel i fartøyet. Den originale dampmaskinen er skadet og kjelen har gått tapt. «Pelle» er tenkt brukt som museumsfartøy og flytende kulturminne i Arendal i et begrenset fartsområde. Det er fartøyets opprinnelse, bruk og veldokumenterte historie som gjør at restaurering er viktig for eier. Eiers formål er å restaurere fartøyet med utgangspunkt i 1960-61 som var siste år «Pelle» var i drift. Eier ønsker medlemskap fordi foreningen er en viktig stemme i bevaring av fartøy i Norge, samt en aktør i forhold til politiske myndigheter og verneaktør. Eier ønsker også å være en del av kontaktnettet og fagkunnskapen i forhold til restaurering.

Styret vil anbefale for årsmøtet at «Pelle» tas opp som medlem i Norsk Forening for Fartøyvern fra årsskiftet 2020.

Styrets anbefaling ble enstemmig vedtatt.

SKUDENES

«Skudenes» er et 37,05 meters sveiset lokalrutebart i stål og aluminium fra 1956 bygget hos Brødrene Lothe A/S Haugesund. Innredning og utrustning ble utført av Det Stavangerske Dampskibsselskap (DSD). «Skudenes» opererte som lokalrutebart for DSD på ruten Stavanger – Skudenes, fra 1970 fikk hun navnet «Ternøy» og ble benyttet til andre av DSDs sine ruter i Rogaland etter at riksvegferjesambandet mellom Stavanger og Skudeneshavn ble opprettet. Fartøyet ble tatt ut av rute i 1984 og solgt til Simon Møkster Shipping og skiftet navn til «Strilfalk». I 1985 ble hun solgt videre til privat eier som ga fartøyet navnet «Hinna», og i 1986 overtok Rødne & Sønner som ga henne navnet «Rygerfjell». Utover 90-tallet hadde fartøyet flere eiere og er blant annet brukt til kulturformidling og som husbåt. I 2019 ble hun overført nye eiere gjennom A/S Rutebåten Skudenes og tilsluttet Haugaland Maritime Kulturminne som ga henne tilbake det opprinnelige navnet «Skudenes». Fartøyet ble vernet av Riksantikvaren i 2018. Bevaringsperioden er satt til 1957-1984. Fartøyet er stort sett i original stand og med original hovedmotor, en Normo diesel 4TEV DM 8 sylindret 450 bkh, sannsynligvis den eldste bevarte etter Bergen Diesel. Skroget er fra bevaringsperioden, mast og bom originale. Lasterom er endret og lasteluke sveiset igjen, men en tilbakeføring vil her være enkel. Salonger for passasjerer og mannskapslugarene er stort sett intakte. Autentisk eksteriør. «Skudenes» er per dags dato ved Skude Verft for dokksetting og skal gjennomgå restaurering etter anvisning fra Riksantikvaren. Eiers formål er å drive kulturformidling og delta på festivaler og firmaturer i området hvor fartøyet gikk som rutebart, samt turer med skoleklasser i undervisningsøyemed. Eier ønsker medlemskap fordi fartøyet er unikt, det er viktig å ta vare på fartøyet og det er viktig å ha en slagkraftig forening i ryggen. Styret vil anbefale for årsmøtet at «Skudenes» tas opp som medlem i Norsk Forening for Fartøyvern fra årsskiftet 2020.

Styrets anbefaling ble enstemmig vedtatt.

SØLVSKJÆR

«Sølvskjær» er en 49,1 fots kravellbygget krysser i furu fra 1954. Fartøyet ble bygget i Flekkefjord for rekefangst. Kontrahent var Gunnar Egeland. «Sølvskjær» har stort sett vært reketråler hele sitt liv og ble overtatt av nåværende eier Erik Schau i 2018. «Sølvskjær» brukes i dag som fritidsfartøy. Fartøyet er relativt godt vedlikeholdt uten vesentlig råte med originalt skrog og overbygg. Dekksplanker er skiftet og riggen er ikke original. Det er også gjort andre store endringer på fartøyet slik som utvidelse av lasteluken og ombygging av lasterommet til salong med toalett og bysse. Motoren er en Detroit diesel 8V71 300 hk fra 1969 som erstattet en 120 hk Grenaa fra 1965. Opprinnelig motor var en to-sylindret Union 100-140 hk. Fra hvilken periode fartøyet skal bevares ønsker eier å avtale senere med Riksantikvaren. Det foreligger foreløpig derfor ingen planer om tilbakeføring av lasteluke, lasterom og lugar. Ved eventuelle restaureringer senere og tilbakeføring til fiskefartøy skal dette gjøres i samarbeid med Riksantikvaren etter antikvariske prinsipper. «Sølvskjær» vil søke om status som vernet. Eiers formål er å bevare «Sølvskjær» som flytende kulturminne og formidle historien, men samtidig drive passasjerdrift for å dekke vedlikehold. Fartøyet skal bidra til å hevde kystkultur og være tilstede under kulturelle arrangementer. Eier ønsker medlemskap fordi han ønsker å være en god ambassadør for fartøyvernet og vil at «Sølvskjær» skal være en del av kystkulturen. Eier ønsker å være med på å øke interessen for verneverdige fartøy.

Styret vil ikke anbefale for årsmøte at «Sølvskjær» tas opp som medlem ved årsskiftet 2020 fordi eier ikke har gjort endringer fra i fjor da søknaden ble avvist. Styrets vurdering av medlemskap for 2019 var som følger: Styret vil ikke anbefale for årsmøtet at «Sølvskjær» tas opp som medlem i Norsk Forening for Fartøyvern fra årsskiftet 2019 da det ikke planlegges antikvarisk tilbakeføring til fiskefartøy.

Forslag fra salen:

Jan Welde, POSEIDON II: SØLVSKJÆR tas opp fra 2020.

Begrunnelse: Foreningen gjør en feil ved å avvise medlemskap. Welde mener det er gjort nok arbeid om bord fra i fjor til å godta medlemskap i år og ser på SØLVSKJÆR som et flytende kulturminne det er verdt å ta vare på.

Saksopplysninger fra salen:

- Riksantikvaren har ikke hatt kommunikasjon med dette fartøyet.
- SØLVSKJÆR er eneste Flekkefjordbåt i medlemsmassen.
- «Planlegges ingen antikvarisk *tilbakeføring*» er saksbehandlingsfeil, man verner oftest fra siste periode.

Årsmøtet utsetter behandlingen av denne søknaden nå til årsmøtet åpner igjen lørdag 19.10 kl. 16.30 og ber styret behandle søknaden på nytt og eventuelt komme med ny innstilling.

TORUNGEN

«Torungen» er en 17,1 meters sveiset redningsskøyte i stål fra 1960 bygget for Redningsselskapet. Allerede i 1943 begynte man innsamling av penger for at Arendal skulle ha sin egen redningsskøyte. Krysseren ble levert av Stord Verft A/S og oppkalt etter Torungen fyr ved Arendal. «Torungen» var i Redningsselskapets tjeneste helt fram til 1986. I denne perioden reddet hun 26 personer, berget 7 fartøy fra totalforlis og assisterte 455 fartøy. I 1986 ble fartøyet solgt til Svenska Sellskap för Redding af Skeppsbrutne og fikk navnet «Østergarn», og etter hvert «Siv-Britt S». Hun var i svensk redningstjeneste fram til 1997. Fartøyet ble solgt til Dr. og Mrs. White fra Storbritannia og «Torungen» fikk tilbake sitt opprinnelige navn. I 1998 ble fartøyet solgt til Michael Pieschewski i Stockholm, men kom tilbake til Norge i 2005 da Svein-Rune Børslid overtok fartøyet og brakte henne til Bergen. Fartøyets tilstand er god og fremstår som originalt. I 1987 ble «Torungen» rigget om og gitt nytt styrhus. I 1998 ble radiohytta utvidet. Opprinnelig framkomstmiddel var en Klemdal-motor. I 1965 ble «Torungen» utsatt for motorhavari og fikk satt inn en General Motors diesel 242 HK. Denne ble skiftet ut i 1986 med en 367 HK Volvo Penta TMD 121 D. Skroget, interiør og materialer fremstår som originalt. Noen nye instrumenter.

Eiers formål er å bevare fartøyet slik det er i dag og drive kulturformidling ved å delta på stevner. Eier ønsker medlemskap i foreningen for å ta del i miljøet rundt fartøyvern og ta vare på fartøy for fremtidige generasjoner. Eier har søkt om vernestatus for fartøyet.

Styret vil anbefale for årsmøtet at «Torungen» tas opp som medlem i Norsk Forening for Fartøyvern fra årsskiftet 2020.

Styrets anbefaling ble enstemmig vedtatt.

VB51

«VB51» er en 42 fots varpebåt i klinket stål fra 1914. Fartøyet ble bygget ved Glommens Mekaniske Verksted for Christiania, Fredrikstad og Frederikshalds Tømmerdireksjoner. «VB51» ble bygget for varping av tømmer i grunt farvann, derfor er hun lite dyptgående. VB 51 står for Varpebåt i 5. distrikt av Glommens Fellesfløteforening og båt nr. 1. Fartøyet gjorde tjeneste som første motoriserte varpebåt på Storsjøen i Odalen fram til 1969 og representerer et tidsskille i fløtingen: Fra robåt til den moderne varpebåt. «VB51» ble sendt til Fetsund i 1970 etter at fløtingen tok slutt. Fartøyet ble i 1974 solgt til privat eier, Øyvind Berg, som brukte den som fritidsbåt på Øyeren fram til 2011. Nåværende eiere overtok i 2011 og fikk «VB51» tilbake til opprinnelig hjemmehavn ved Storsjøen. Fartøyet eies og drives i dag av Partsrederiet VB51. Fartøyet er blitt bygget om to ganger, først i 1952 på Fellesfløtingens Verksted på Fetsund, deretter av ny eier i 1974. Ved siste ombygging ble den store vinsjen fjernet og overbygget noe endret, men fartøyet er lett gjenkjennelig fra 1952-utseende. Det gamle klinkbygde skroget er uendret. Opprinnelig framkomstmiddel var en råolje/glødehodemotor 12 HK Avance. Denne ble byttet ut under en ombygging i 1952 med en Säfte 2-takts råoljemotor på 15 HK. Men denne ble for svak og ble byttet ut etter tre år med en større Säfte 2-takts råoljemotor, type S 110 BFV 25 HK, som fortsatt står i fartøyet i dag. Nåværende eieres formål er kulturvern og å bevare fartøyet slik det framstår ved siste ombygging. Eierne ønsker å vise framtidige generasjoner hvordan folk arbeidet og hadde det før. Fartøyet skal brukes som museumsfartøy. Eierne ønsker medlemskap i foreningen for inspirasjon og faglig påfyll og kontakt med miljøet for vern og drift av eldre fartøy.

Styret vil anbefale for årsmøtet at «VB51» tas opp som medlem i Norsk Forening for Fartøyvern fra årsskiftet 2020.

Styrets anbefaling ble enstemmig vedtatt.

Lørdag 14.10.2017

Sak 3 fortsetter: medlemssøker SØLVSKJÆR

Styrets anbefaling: Styret anbefaler for årsmøtet å utsette behandlingen av søknaden til det foreligger mer dokumentasjon.

Jan Weldes anbefaling, POSEIDON II: SØLVSKJÆR taes opp fra 2020

Welde ønsket skriftlig votering over sitt forslag, dette ble gjennomført. Weldes forslag fikk 43 stemmer, mens 65 stemmer stemte i mot dette forslaget. 2 stemmer forkastet. Weldes forslag ble derfor nedstemt.

Styrets forslag ble vedtatt ved håndsopprekning og behandlingen av SØLVSKJÆR utsettes til det foreligger mer dokumentasjon.

Sak 4 Godkjenning av arbeidsprogram for 2020.

Styremedlem Sverre Kallevik orienterte om arbeidsprogram for 2020.

Forslag fra salen til arbeidsprogrammet:

Norsk Veteransklubb v/Laila Andresen:

- Skal arbeide for å øke fokuset på det politiske arbeidet sentralt, regionalt og lokalt for å skape større bevissthet for fartøyvernet som en viktig integrert del av kulturminnevernet.
- Skal arbeide for økt fokus på markedsføring og formidling av fartøyvernet for å øke forståelsen for å kunnskap om det store bidraget fartøyvernet er for verdiskapning i kulturminnevernet.

Idar Henriksen, FAXSEN:

- Samarbeide med andre i arbeidet for å ta vare på en levende kystkultur.

Bjørn Abrahamsen, BOY LESLIE:

- Hvordan skal foreningen og medlemsfartøyene møte det grønne skiftet?

Redaksjonskomiteen bearbeidet forslagene og kom med følgende reviderte forslag:

- Arbeide politisk nasjonalt, regional og lokalt for å skape en større bevissthet og forståelse for fartøyvern som en integrert del av kulturminnevernet.

Redaksjonskomiteens forslag ble enstemmig vedtatt.

- Gjennom markedsføring og formidling arbeide for økt forståelse og kunnskap om det store bidraget fartøyvernet er for verdiskapning.

Redaksjonskomiteens forslag ble enstemmig vedtatt.

Idar Henriksen trekker forslaget, da redaksjonskomiteen etter gjennomgåelse av de ulike forslagene påpekte at kulturminnevern også handler om immatriell kulturarv.

Bjørn Abrahamsens forslag ble vedtatt ved håndsopprekning.

Sak 5 Godkjenning av budsjett for 2020.

Styreleder Morten Hesthammer orienterte kort om styrets budsjettforslag.

Styrets forslag til budsjett ble enstemmig vedtatt.

Sak 6 Valg av revisor for regnskapsåret 2020.

Styremedlem Atle Vie orienterte om styrets forslag til gjenvalg av revisor Trond Syversen hos Revisjon 1 Nor AS.

Styrets forslag til valg av revisor ble enstemmig vedtatt.

Sak 7 Valg av styre for 2020.

Styret for 2019 består av :

Leder:	Morten Hesthammer	"Faun"	på valg
Nestleder:	Kjetil Skogdalen	"Engebret Soot"	på valg
Styremedlem:	Per Inge Høiberg	"Helgøya"	ikke på valg
	Cecilie Juell	"Skudenes"	på valg
	Sverre Kallevik	"Skogøy"	på valg
	Atle Vie	"Stord I"	på valg
Varamedlem:	Aleksander Ytteborg	"Ammonia"	ikke på valg
	Torstein Halvorsen	"Boy Leslie"	ikke på valg

Valgkomiteens leder Viggo Kristensen la fram innstillingen fra valgkomiteen:

Leder:	Arne Andreassen	«Faxsen»	ny, 1 år
Nestleder:	Sverre Kallevik	«Skogøy»	ny funksjon, 1 år
Styremedlem:	Per Inge Høyberg	«Helgøya»	ikke på valg
	Cecilie Juell	«Skudenes»	gjenvalg 2 år
Varamedlem:	Sigurd Jansen	«Rogaland»	ny, 2 år
	Alexander Ytteborg	«Ammonia»	ikke på valg
	Sander Ødelien	«Atløy»	ny, 2 år
	Torstein Halvorsen	«Boy Leslie»	ikke på valg

Benkeforslag til styremedlem fra «Stord I» med begrunnelse i at Hordaland/Vestland bør være representert i styret, samt vedkommedes lange erfaring og kompetanse:

Styremedlem: Atle Vie, «Stord I»

Valgkomiteens forslag til leder ble enstemmig vedtatt.

Valgkomiteens forslag til nestleder ble enstemmig vedtatt.

Votering over 3 styremedlemsplasser: 3 styremedlemmer innstilt av valgkomiteen og 1 benkeforslag:

Hver delegat setter 3 navn på sin stemmeseddel for de 3 personer delegaten ønsker å votere inn som styremedlemmer til styret i Norsk Forening for Fartøyvern. De 3 personene med flest stemmer går inn i det nyet styret.

Voteringsresultatet ble som følger:

124 stemmer	Cecilie Juell	«Skudenes»	gjenvalg 2 år
99 stemmer	Sander Ødelien	«Atløy»	ny, 2 år
73 stemmer	Sigurd Jansen	«Rogaland»	ny, 2 år
49 stemmer	Atle Vie	«Stord I»	gjenvalg 2 år

Disse 3 medlemmer ble følgelig vedtatt valgt inn i styret:

Cecilie Juell	«Skudenes»	gjenvalg 2 år
Sigurd Jansen	«Rogaland»	ny, 2 år
Sander Ødelien	«Atløy»	ny, 2 år

Valgkomiteens innstilling ble derfor vedtatt.

Sak 8 Valg av valgkomité for 2019.

Aleksander Ytteborg orienterte om styrets forslag til valgkomité.

Valgkomiteen for 2019 har bestått av:

Leder: Viggo Kristensen	«Skogøy»
Viggo Nonås	«Vestgar»
Georg Jensen	«Mjøsfærgen»

I følge vedtektene skal man tilstrebe utskifting av et medlem hvert år. Styret foreslo Kjetil Skogdalen, «Engbret Soot», som nytt medlem av valgkomiteen for 2019.

Forslaget gir følgende sammensetning:

Leder: Viggo Nonås	«Vestgar»	1 år gjenstår
Georg Jensen	«Mjøsfærgen»	2 år gjenstår
Kjetil Skogdalen	«Engebret Soot»	3 år gjenstår

Styrets forslag ble enstemmig vedtatt.

Sak 9 Forslag til vedtektsendring

Styreleder Morten Hesthammer la fram styrets forslag til endringer av Norsk Forening for Fartøyverns vedtekter § 2.1.

Forslagsendring § 2.1 (endringen i kursiv):

«Styret legger fram medlemsøknadene med en anbefaling for årsmøtet. Årsmøtet kan oppta som medlem i foreningen verneverdige dekkede og større åpne fartøy som bevares etter antikvariske retningslinjer når både eier og forvalter har som formål et varig vern av fartøyet som kulturminne. Fartøyets alder sammen med sjeldenhet, og andre særlige kulturvernfarende grunner skal tillegges spesiell vekt.

Dersom det er uoverensstemmelse mellom styrets anbefaling og årsmøtet om et fartøy skal tas opp som medlem eller ikke, skal en tredjeinstans bestående av en representant for styret og fire personer fra årsmøtet møtes, gå gjennom saken og avgjøre om fartøyet skal tas opp som medlem.

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

Saksopplysning fra salen: § 3 fastsetter at årsmøtet er øverste myndighet, men årsmøtet har mulighet til å gi en tredjeinstans denne fullmakten som forslaget innebærer.

Forslag fra salen:

Idar Henriksen, FAXSEN: Årsmøtet anmoder det nye styret om å utarbeide ny § 2.1 som i større grad samsvarer med Riksantikvarens kriterier for vurdering av vern av fartøy.

Georg jensen, MJØSFÆRGEN: Forslaget sendes tilbake til styret for nærmere vurdering. En mal kan være Retningslinjen fra Skibsbevaringsfonden i Danmark.

Idar Henriksens forslag ble vedtatt ved håndsopprekning. Georg Jensens forslag ble derfor ikke behandlet, men styret tar med seg innspillet i videre arbeid.

Ny styreleder Arne Andreassen avslutter årsmøtet med å takke for tilliten, takke av det forrige styret og takke sekretariatet for arbeidet.

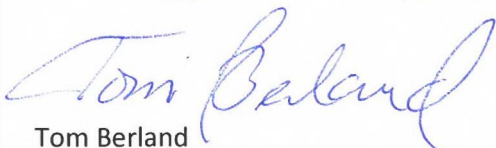
Referenter: Kari Anne Flaa

Hedda Lombardo

Som protokollunderskrivere godkjenner vi årsmøteprotokollen for 2019:

dato: Trondheim sted: 4/11-2019

dato: 4/11-19 sted: Oslo



Tom Berland
PAULINE



Anne K. Larssen
STOREBRAND