

Nytt om fartøyvern

november 2009



Styreleder har ordet

Utkast til Nasjonal verneplan har nå vært ute til høring hos referansegruppa. Norsk Forening For Fartøyvern har i den sammenheng sendt inn en høringsuttalelse til planen.

Hovedformålet med planen er å lage en strategi for hvordan man skal kunne sikre et representativt utvalg fartøyer et varig vern. I dette *varig* perspektivet står man overfor noen utfordringer som det landbaserte kulturminnevernet ikke står overfor. En stor utfordring er at de aller fleste fartøyene ligger i vann og er derved mer utsatt for nedbrytning av det originale materiale. En annen stor utfordring er at fartøyene er helt avhengige av havnefasiliteter i dette langsiktige perspektivet som varig vern er. Det er registrert en omfattende bruksendring av havneanlegg langs hele kysten. Større ut- og innskipningsterminaler blir flyttet, og de gamle havnene blir ombygd til boligformål. Dersom det ikke gjøres noe med dette vil fartøyvernet lide ved at vi ikke vil ha plass for fartøyene i fremtiden.

Fartøyvernet er også i fremtiden helt avhengig av frivillige personer som kan drive og forvalte de verneverdige fartøyene. Planen må ta høyde for dette. Samarbeidet mellom de frivillige og forvaltningen må styrkes.

Fartøyvernet må tilføres ytterligere ressurser, både i den offentlige forvaltningen og hos fartøyforvalterne. Kompetansen i alle ledd i fartøyvernet må styrkes. Skal fartøyvernet fortsatt ha troverdighet i samfunnet må man komme noen skritt videre hva gjelder å forvalte objektene. Den betydelige innsatsen som de frivillige fartøyvernerne til daglig utfører må verdsettes. Det må legges til rette for at fartøyene kan tas vare på gjennom bruk. Rammevilkårene for å kunne seile, la folket ta del i vernet gjennom å oppleve objektene i sitt rette element må bedres. Regelverket slik det er i dag er for konfliktfylt i forhold til vernetanken. Sjøfartsmyndighetene må i større grad forstå hvor viktig det er at fartøyene tas vare på i en så original stand som mulig. Derfor må det arbeides for å gi fartøyene mulighet til å ha personer om bord uten at de må gjennomgå store ombygginger for at sikkerheten skal ivaretas. Dette er fullt ut mulig gjennom samarbeid og gjensidig forståelse mellom de ulike etater og organisasjoner som arbeider med vern og sikkerhet.

De frivillige og deres organisasjoner må få bedre arbeidsvilkår i form av mindre byråkrati, enklere

regelverk, mer opplæring og ikke minst større anerkjennelse for sitt betydelige samfunnsengasjement. Denne planen bør derfor være en mulighet for å bedre grunnen for et godt fremtidig fartøyvern og for at det representative utvalget spiller nasjonens maritime historie.

Til alle, lykke til med planen og ha en fredfull vintersesong.

- Kai Jensen, styreleder

Nasjonal verneplan for fartøy

Utkast til Nasjonal verneplan for fartøy ble sendt referansegruppen i oktober for at de skulle komme med innspill til planen fram til 1. november 2009. Deretter vil planen være ute på høring fra 1. desember med høringsfrist 1. januar 2010. Planen er forventet sluttført i mars da planen oversendes Miljøverndepartementet. <http://www.ra.no/?module=Articles;action=Article.publicShow;ID=109818>

Statsbudsjettet

Statsbudsjettet for 2010 ble lagt fram tirsdag 13. oktober. Post 74 Fartøyvern er som i fjor på 42 millioner kroner. Disse midlene skal nyttes til restaurerings- og istandsettingsarbeid på fredete fartøy, eller fartøy der det er inngått avtaler med eier om vern. Midlene blir i hovedsak fordelt etter søknad til eiere eller forvaltere av slike fartøy.

Foreningens grunnstøtte er økt med 50 000,- kr og er en økning på nesten 3,2 % som er en prisjustering. Denne økningen gjelder for alle organisasjonene som får grunnstøtte fra Miljøverndepartementet.

Høring i Energi- og miljøkomiteen

Forening var på budsjett høring i Energi- og miljøkomiteen på Stortinget 3. november. Styreleder Kai Jensen møtte fra foreningen. Han tok opp med komiteen at Nasjonal verneplan for fartøy fordrer økte ressurser på Riksantikvarens budsjett for driftsutgifter bl.a. for å lage et register over hvilke verneverdige fartøy som eksisterer i dag og forskning og kompetanseheving innenfor fagfeltet. Han ba også om at post 74 fartøyvern økes til 52 millioner kroner slik at fartøyvern i tråd med Stortingets ønsker kommer opp på et stabilt og forutsigbart nivå.

Årsmøte på Selje

Helgen 16. – 18. oktober hadde foreningen årsmøte på Selje. Møtet var godt besøkt med 83 deltakere, samt at noen av delegatene hadde tatt med seg følge. Tolv nye fartøyer ble tatt opp som medlemmer, og foreningen teller fra nyttår 143 medlemsfartøyer fra hele landet. Fagseminaret inneholdt innlegg om dokumentasjon og en orientering om Nasjonal verneplan. Helgen ble avsluttet med båttur ut til øya Selja for å se på Selje kloster med to av foreningens medlemsfartøyer "Atløy" og "Svanhild".



"På tur med Svanhild, årsmøte 2009" Foto: Hedda Lombardo

Foreningen får ny adresse

Norsk Forening for Fartøyvern vil flytte inn i nye kontorlokaler fra nyåret 2010. Den nye adressen er Øvre Slottsgate 2b i Oslo sentrum. Foreningen vil dele lokaler med Norges kulturvernforbund, Kulturminnedagen, Kulturminneåret og Norsk Husflidslag.

Landskonferanse 2010

Norsk Forening for Fartøyverns årlige landskonferanse vil i 2010 bli avholdt mandag 15. mars i området Gardermoen. Tema for konferansen vil være vedlikehold av fartøy. Konferansen vil være gratis, men reisekostnader må hver enkelt dekke selv. Egen invitasjon vil bli sendt ut til foreningens medlemmer etter nyttår.

Grasrotandelen og registrering i Frivillighetsregisteret

Grasrotandelen innebærer at de som deltar i spill fra Norsk Tipping selv kan bestemme at 5 % av innsatsen skal fordeles direkte til et lokalt eller regionalt lag eller forening. Grasrotandelsordningen er ment å være en støtte til frivillig aktivitet på grasrotnivå, men spilleren kan bare velge blant de lag og foreninger som er

registrert i Frivillighetsregisteret. Det har ingen betydning for størrelsen på beløpet som ev. spilleren vinner eller ikke, siden andelen beregnes fra innsats ikke fra gevinst. Grasrotandelen vil bli overført fra Norsk Tipping til organisasjonens bankkonto som er registrert i Frivillighetsregisteret. Overføringen vil skje tre ganger i året. Grasrotandelen gis direkte fra spilleren og vil ikke bli regnet som statlig tilskudd til organisasjonene. Den skal ikke rapporteres inn til statlige organ som andre slike tilskudd. Norsk Tipping vil offentliggjøre oversikter over hvilke organisasjoner som har mottatt grasrotandel og hvilket beløp. Norsk Forening for Fartøyvern oppfordrer alle medlemmer om å melde seg inn i Frivillighetsregisteret og delta i grasrotandelen.

Innrapportering av gaver til frivillige organisasjoner

Medlemmer av Norsk Forening for Fartøyvern kan motta pengegaver som medfører skattefritak for giver. Gaven må utgjøre minst 500,- kr i det året gaven er gitt. Maksimalt beløp som det gis skattefradrag for er 12 000,- kr i året. For at dette skal komme som fradrag på givers selvangivelse, må gaven innrapporteres til Norsk Forening for Fartøyvern sentralt. Foreningen vil igjen innrapportere navn, adresse, fødselsnummer og samlet pengebeløp til Skattedirektoratet. Innberetningen til sekretariatet må skje innen 15. desember i år. Ta kontakt med sekretariatet for nærmere informasjon.

Søknadsfrist til Riksantikvaren

Riksantikvarens søknadsfrist for støtte til fartøyvern i 2010 er 31. desember 2009. Alle som skal søke bør lese rundskriv om tilskuddsordninger som kan lastes ned: <http://www.regjeringen.no/nb/dep/md/dok/rundskriv/2009/tilskotsordningar-2010.html?id=582252>

Les også mer om søknad til Riksantikvaren på foreningen hjemmeside: http://www.norsk-fartoyvern.no/nfff/pages/show/public/st_tteordninger/r_iksantikvaren/

SAVOS

Riksantikvaren har hatt en overføringsordning med fartøyvernmidler til enkelte fylkeskommuner (SAVOS-ordningen). Denne ordningen er nå evaluert i forbindelse med Nasjonal verneplan. Link til evalueringen: <http://www.hordaland.no/templates/page.aspx?id=13684>

SAVOS-ordningen har gjeldt for Sogn og Fjordane, Hordaland, Rogaland og Vest-Agder. Fartøy som hører til disse regionene, bør undersøke hos sine respektive fylkeskommuner om søknadsmuligheter hos SAVOS.

Digitalt fortalt

Digitalt fortalt er ABM-utvikling sin satsning i Kulturminneåret 2009, men vil leve videre også etter at

året er over. *Digitalt fortalt* er personlige fortellinger knyttet til kulturminner. Fortellingene er ofte satt sammen med lyd og bilde og innsendt fra hele landet. *Digitalt fortalt* ble presentert under seminar om dokumentasjon på foreningens årsmøte. Fortellingen om foreningens medlemsfartøy "Holvikjekta" ligger allerede ute på *Digitalt fortalt*. For å lære mer og se digitale fortellinger: www.digitaltfortalt.no

"Hamen" i nyhetene

Foreningens medlemsfartøy "Hamen", som også står på foreningens arbeidsprogram, har vært i nyhetene. Grunnen er at fartøyet ligger i opplag i Iddefjorden på svensk side, og Strömstad kommune er redd fartøyet kan føre til miljøskader.
<http://www.nrk.no/nyheter/distrikt/ostfold/1.6853232>

Bredalsholmen dokk- og fartøyvernssenter

Grove feilkalkulasjoner i restaureringen av "Hestmanden" har ført Bredalsholmen dokk- og fartøyvernssenter inn i krise. Fædrelandsvennen melder at styret i Bredalsholmen har trukket seg. Kulturvernleder ved Bredalsholmen, Bjarne Sørensen, har i et innlegg i Fædrelandsvennen redegjort for funksjonen Bredalsholmen er ment å skulle ha innenfor kulturminnevern:

<http://www.fvn.no/mening/debatt/article713524.ece>

<http://www.fvn.no/lokalt/kristiansand/article709349.ece>

Fartøyvern på museum

Nordmøre museum, Kystmuseet i Sogn og Fjordane og Hardanger fartøyvernssenter samarbeider i ABM-utvikling sitt fiskeri- og kystkulturnettverk med prosjektet "Fartøyvern på museum". – Et treårig prosjekt med nasjonale perspektiver for å dokumentere og formidle fartøyhistorie. Gjennom etablerte fartøyvernprosjekter vil man sette fartøyer og fartøyrelaterte kulturminner på dagsorden. Det skal tas i bruk ulike metoder for dokumentasjon og formidling av fartøyene og den sammenhengen de stod i. Prosjektet skal bidra til å stimulere og styrke folks forståelse for ivaretagelse av fartøy og kulturminner knyttet til kysten. Les mer:

<http://www.hardanger-folkeblad.no/hfkultur/article4683149.ece>

Norsk Sjøfartsmuseum

Norsk Sjøfartsmuseum er inne i et omfattende fornyelsesprogram frem mot museets 100-årsjubileum i 2014. Visjonen er at Norsk Sjøfartsmuseum da skal være veletablert og anerkjent som nasjonalt opplevelsesmuseum og kunnskapscenter med solid vitenskapelig og museumsfaglig forankring. Norsk Sjøfartsmuseums oppgave er å skape "kunnskap om

norsk sjøfart og virksomhet knyttet til kyst, sjø og vassdrag i historiske og samtidige perspektiver" og "belyse hvordan dette har hatt og har betydning for kulturell, sosial og økonomisk utvikling i Norge". Etter planen skal Norsk Sjøfartsmuseum etter rehabiliteringen fremstå med nye utstillinger og med en vesentlig oppgradering av formidlingen gjennom bibliotek og internett. Et mål er at museet skal ha 150 000 besøkende årlig mot nåværende ca 60 000. Prioritet skal gis til arbeid rettet mot barn, unge og familier.

<http://www.norsk-sjofartsmuseum.no/omnsm/index.php?subkat=artikkel&id=146034769>

Slaget om havner

"Slaget om havner" er et dansk prosjekt som kombinerer tv-serie, webside og en museumsutstilling i et formidlingsprosjekt om retten til å definere utseende og aktiviteter i de danske havner. Les mer og ta en titt:

www.slagetomhavnen.dk

Siste nytt fra Borgenes

Etter at Riksantikvaren omdisponerte midlene tiltenkt M/S "Hamen" på budsjettet til fartøyvern i fjor høst, søkte Stiftelsen Steamtråleren Borgenes og fikk det omsøkte beløpet til arbeid på hoveddekket. Til sammen hadde stiftelsen da til rådighet rundt 600 000 kr våren 2009. Midlene ble brukt til slippsetting av "Borgenes" og arbeid på skroget mens den var på slipp. Det ble sveiset på en ny doblingsplate akterut der det tidligere var blåst hull i skroget med høytrykksspyler. Helt nede ved kjølen under maskinrommet ble det funnet en liten lekkasje. Der ble det sveiset på en doblingsplate. Helt forut på "Borgenes" ble det også sveiset på en doblingsplate på grunn av tæringsskade. Det ble deretter påført nye offeranoder og bunnsmøring. I løpet av våren og sommeren ble det kjøpt inn takstoler og begynt å arbeidet med å dekke over arbeidsdekket. På sensommeren og høsten ble det kjøpt inn stålplater til taket. Arbeidet som nå gjenstår før vinteren setter inn er å dekke til sidene.



Foto: Svein Thorsø "Borgenes med tak over arbeidsdekket"

Parallelt med alt arbeidet på "Borgenes" ble det gjort endringer i styret til Stiftelsen Steamtråleren Borgenes. I løpet av vinteren ble det sendt brev til Kristiansund kommune og Nordmøre Museum om deres representasjon i stiftelsesstyret og om mulig fratredelse av disse. Kommunen og museet sendte brev tilbake om at de var positive til dette. De første vedtakene i det nye styret ble gjort 15. mai 2009 med årsberetning og godkjenning av regnskap. Deretter ble det utarbeidet forslag til nye vedtekter slik at det var mulig å overta stiftelsen uten å lage en ny stiftelse for overtagelse av fartøyet. Det ble også fattet vedtak om å utvide styret med et medlem. Det nye styremedlemmet var Guttorm Benjaminsen, og styret besto nå av 5 medlemmer. Brev ble sendt ut til stifterne om aksept for vedtektsendringene slik retningslinjene fra Stiftelsestilsynet krevde. Alle de tilsendte stifterne aksepterte vedtektsendringene. Den 15. september 2009 ble vedtektsendringene godkjent av styret i stiftelsen. Representantene fra kommunen og museet gikk dermed ut av stiftelsens styre. Styret består i dag av 3 personer: Svein Thorsø, Eyvind Nisja og Guttorm Benjaminsen. Vedtektsendringene og sammensetningen ble sendt til Brønnøysundregisteret og derfra til Stiftelsestilsynet for godkjenning. Vi regner med å få svar om godkjenning før årsskiftet 2009/10.

Før vinteren setter inn er det viktig å få på plass tiltak for vær- og nedbørsbeskyttelse, og i løpet av våren vil utskifting og reparasjoner av de prioriterte dekkene begynne. Først skal det legges nytt akterdekk (galgedekk). Dette for å kunne bruke messene og byssa som sosiale møteplasser. Deretter vil riving og legging av nytt arbeidsdekk bli gjort. Det er også tatt kontakt med et verksted som skal se på muligheten for ny skorstein. Mer dekkplank er kjøpt inn, og det finnes nå dekkplank til all dekkarbeidet. Nå mangler det bare kvalifisert arbeidskraft for å utføre dekkrestaureringen. Dette er så langt arbeidet på "Borgenes" er kommet per i dag.

- Svein Thorsø, styreleder i Stiftelsen Steamtråleren Borgenes

Seilskuteprisen 2009

Seilskuteprisen som Christiania Seilskuteklubb gir ut, går i 2009 til hardangerjakta "Mathilde", Hardanger fartøyvernssenter, Norheimsund. Seilskuteprisen er på kr. 50.000,-. Seilskuteprisen er en anerkjennelse for det utmerkede arbeid som er gjennomført for å få "Mathilde" dit den er i dag, og bruken av skute i arbeid med barn og ungdom.

Grunnlaget for fartøy som "Mathilde" var handel med sild og fisk. Dette var virksomhet som handels- og sjøfolk drev med i Hardanger i perioden fra omkring 1840 til 1930. Da reiste de med dekkede fartøy til Møre for å kjøpe sild, og fra 1860-årene til Lofoten og Finnmark for å kjøpe torsk og skrei. Det var selvsagt ingen spøk å reise nordover på et slikt fartøy midt på kaldeste og mørkeste vinteren. De fleste brukte den korte dagen til å komme seg fram, og lå i ro om nettene. Da gikk det om lag tretti døgn før de nådde fram til Lofoten. De djerveste gikk ut ved Holmengrå fyr ved utløpet av Sognefjorden, og inn

Vestfjorden, og kunne dermed klare turen på noen få døgn.

I år er det 125 år siden hardangerjakta "Mathilde" ble bygd. For 25 år siden ble hun berget fra undergang av entusiaster, som med å starte Stiftelsen Hardangerjakt la grunnlaget for Hardanger fartøyvernssenter.

Dramatisk evakuering av Finnmark

Av Kåre Nordgård

Mange av våre medlemsfartøyer har sikkert vært ute for dramatiske episoder under siste verdenskrig, skip og skipsfart var jo viktige ingredienser i krigføringen. Skandfer - kutteren Hermes II deltok i den dramatiske evakueringen av befolkningen i Finnmark høsten 1944 og vi skal følge beretningen fra en av de som var med på turen.



Det var ikke mye folk fikk med seg som flyktninger. Gjengitt med tillatelse av Lofoten Krigsmuseum, Svolvær

Bakgrunn

Med Hitlers ordre av 28. oktober 1944 var signalet gitt til et av de mørkeste kapitler i Norges historie. Finnmark og Nord-Troms skulle jevnes med jorden og en hel befolkning skulle fordrives. De nakne tall forteller at over 10 000 hus ble brent. Flere tusen småbåter og 350 større fiskefartøyer ble ødelagt. Et landskap nesten en og en halv gang så stort som Danmark ble rasert. Den største menneskeflytningen på norsk jord i moderne tid ble satt i gang. 45 000 til 50 000 mennesker – en armodens arme – ble drevet sørover mens 20 000 til 25 000 klarte å stikke seg vekk. Noen måtte ta landeveien fatt men de fleste ble evakuert med båter. Man anslo at 250 kuttere og 17 lokalbåter i tillegg til noen tyske lasteskip deltok. En av kutterne var Hermes II. Båten ble bygget 1917, den var 70 fot lang og var i 1944 hjemmehørende i Finnmark. For å forhindre at tyskerne skulle bruke båten

under krigen var en viktig maskindel ødelagt slik at maskinen ikke lot seg starte. Da ordren om evakuering kom, måtte imidlertid alle gode krefter settes inn og det ble besluttet at Hermes II skulle slepes sørover med evakuerte fra området. Slepebåt var fiskebåten Kvalfjord som hadde en kraftig motor.

Øyenvitneberetning

En av de som måtte forlate Finnmark var Erling Slotten. Han var 16 år den gangen og ble med på turen sørover. Her er noen utdrag av et brev han skrev i 1995, brevet gjengis med tillatelse av hans familie:

”Etter den oversikten som ble satt opp var det 66 personer med stort og smått som skulle være med Hermes. For å få plass til så mange, måtte lasterommet tas i bruk. Snekkerkyndige menn innredde lasterommet, det ble spikret opp breie hyller på begge sider i hele rommets lengde. Mellom hyllene ble det noe ledig dørplass som folk kunne bevege seg på. Hyllene var selvsagt til å ligge på. På dekk ble det også bygget et provisorisk WC, i tillegg til et slags kjøkken. Når så mange mennesker skulle stues sammen om bord i en 70 fots båt var det selvsagt ikke mulig å ta med mye bagasje. Det folk fikk med seg var sengeklær, klær, noe dekketøy og mat. Alle hadde med tønner med kjøtt, folk hadde slaktet husdyra og saltet kjøttet. Kjøttønnene og reisegods for øvrig ble stuert på dekk.”

Avreisen

”Etter hektiske dager var vi klar for avreise fra Komagfjord den 11. november 1944. Det var et nydelig høstvær, havet lå blikkstilte og det var ikke snø på bakken. Under krigen hadde en sykkel stor verdi. For sparepenger hadde jeg kjøpt sykkel. Jeg fikk lov å ta sykkelen med hvis jeg surret den fast på styrehustaket. Min far hjalp meg med dette. Like før vi skulle kaste loss kom to tyske soldater frem på kaia. De var fullt bevæpnet med hjelm, gevær påmontert bajonett og to håndgranater stukket bak bandolæret. Den ene soldaten, en med fregner og rødlig hår, pekte på sykkelen min og sa han skulle ha den. Min far og en onkel av meg svarte at den fikk han ikke. Soldaten så da på sitt armbandsur og sa overlegent: ”To minutter!” Han fikk sykkelen. Da følte jeg hat i mitt hjerte.”



Alle husdyr man ikke rakk å slakte ble skutt ned. Mange ble brent levende i fjøsene. Gjengitt med tillatelse av Lofoten krigsmuseum Svolvev

”Vi hadde en hest som hette Kvikk. Den hesten var min gode venn. Dessverre måtte vi forlate den levende, tyskerne rekvirerte den dagen før vi reiste. Da vi kasta loss og seg fra brygga, sto hesten igjen på kaia spent foran ei vogn. Den sto lutende med hodet ned. Jeg trur den forsto at vi reiste fra den. Jeg har mange ganger lurt på hvordan den endte sine dager.”

Turen sørover

Første stoppested var Kvalfjord, deretter Bergsfjord der tyskerne var i gang med å brenne husene: ”Da vi dro fra Bergsfjord var tyskerne i gang med å brenne bebyggelsen. Jeg sto på dekk og så på vanviddet. Flammene slo ut gjennom vinduene i hus etter hus. Tyskerne knuste vinduene før de dynket med bensin og tente på. Jeg festet meg spesielt ved et stort 2-etasjers hus som lå på venstre side av havna. Flammene slikket oppover veggene på hele huset, og etter kort tid var det bare bindingsverket som sto igjen som en kjempestor dekorativ fakkell. Under hele ferden ut av Finnmark og Nord-Troms så vi bebyggelse som ble brent. Branntomter som lå som lysende firkanter i høstmørket, var et vanlig syn.



Finnmark brenner. Gjengitt med tillatelse av Lofoten Krigsmuseum, Svolvev

”Det er naturlig å tro at det var en trist stemning om bord de dagene vi reiste med Hermes II. Slik var det ikke. Folk holdt humøret oppe og levde i håpet. Mennesket er en fantastisk skapning som har en utrolig evne til å overleve. I og med at vi var så mange om bord ble de hygieniske forholdene vanskelige. Vi hadde vann i tønner og vi vasket oss i vaskevannsfat. Det ble selvsagt mye kattedvask, men det gikk bra for noen dager. Det var ikke alle som lå like behagelig om nettene. Min plass var på tvers på en hylle i lasterommet ved fotenden av andre sovende. Jeg var skikkelig støl når jeg sto opp om morgenen og slik var det nok for mange.”

Fra Bergsfjord gikk ferden til Nikkeby og videre til Finnkroken før båtene endelig ankom Tromsø den 21. november 1944.

Ankomst Tromsø

”I Tromsø krydde det av evakuerte, det var fullt over alt. Til og med i Domkirken var det fullt hus. Fra kaia gikk det en buss i skytteltrafikk til et offentlig bad. Vi ble med bussen og fikk oss et bad, det var en deilig opplevelse...”

På havna i Tromsø var det en ubeskrivelig evakueringsflåte. Der var store og små skøyter og sjarker i alle fasonger. Åpne båter var der også, fra ”posebåter” til små nordlandsbåter som ble slept av fiskeskøyter. Med tanke på det store antall lite havgående båter er det et stort under at evakueringen ble avviklet uten stort tap av menneskeliv. Det hele gikk utrolig bra takket være et særdeles stille og fint høstvær.”



*”Hermes II” slik den må ha sett ut under krigen.
Gjengitt med tillatelse av Bernhard Strandvoll*

Hermes II

Båten ble bygget 1917 av den kjente båtbygger Nils Skandfer som bygde båter ved Kulstadsjøen båtbyggeri i Vefsn og er en av meget få gjenværende Skandfer - kuttere. Den ble brukt til fraktefart, fangst og sildefiske og ble i 1962 ombygd for reke - og loddefiske ved Bjørnøya, Svalbard og Barentshavet. Den var under krigen utstyrt med en 40 Hk Bolinder glødehodemotor. Båten gjennomgikk en omfattende restaurering 1990 og fremstår i dag som meget velholdt og autentisk. Hjemmehavn er Mo i Rana. Hermes II ble vernet av Riksantikvaren i 1991 og har vært medlem av Norsk Forening for Fartøyvern fra 1992.

Distribusjon

”Nytt om fartøyvern” blir sendt ut på e-post til alle medlemmer i Norsk Forening for Fartøyvern og andre interesserte. Videre sendt det gjerne til andre i medlemsmiljøet, eller ta en utskrift som kan distribueres på pauserommet, oppslagstavla o.l. Medlemmer som ønsker et trykt eksemplar kan ta kontakt på tlf: 24 14 51 70 eller e-post hl@norsk-fartoyvern.no.