

M/S «GULØY»

Kj.boks. LM3314

**PROSJEKTBEKRIVELSE
og plan for restaurering**



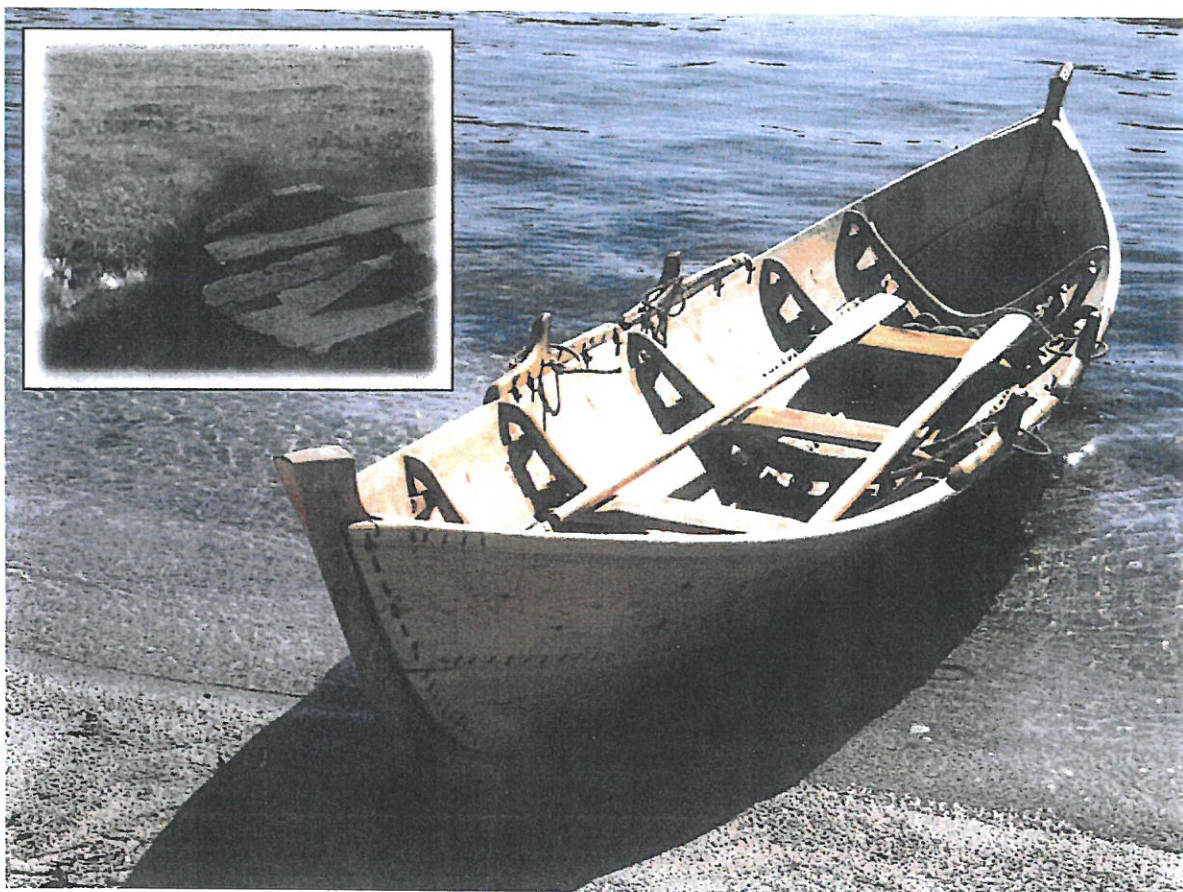
**Av Johannes G. Eide
Halsnøy Historiske Senter SA
Februar 2015**

Innhold

Halsnøybåten.....	2
Innhold.....	3
Forord.....	4
Båt- og skipsbygging på Halsnøy frå år 1900 og oppover.....	5
Båten sin historie.....	13
Trebåtbygging, eit utdøande fag.....	14
Georg Eide i Høylandsbygd.....	15
Historikk M/S Guløy.....	16
Overslag.....	17

Halsnøybåten

Funnet av «Halsnøybåten» er tidfesta til 100 til 300 år e. Kr. og er såleis nær like gammal som tidsrekninga vår. Måla på båten er: Lengde 5,35 m og bredda 1,06 m. Båten er sua, bygd av furubord, der borda, kjølen, banda og stevnane er sydde saman med surringsrop laga av lindebast. Tettestoffet mellom borda er av voven saueull. Årane er runde med keipar av einer som er surra til ripa med rotteger og lindebast. Eldste båtfunnet i Europa som er rekonstruert der båten var rodd med årar.



*På gamal leist blei båten bygd av tre frå desse grender.
Blant desse berg der budd menn, men mandoms mot
og marg.*

Her deira liv fekk verd

Jimmy Øverdal

Forord

Det kan vanskeleg finnast ein meir sentral plass for eit båt- og skipsbyggingscenter enn på Halsnøy i Sunnhordland. Øya har gamal busetnad, og dette finst det mange prov på. Det var her Magnus Erlingsson hadde kongsgarden sin, og her var det Augustinarmunkane bygde klosteret i høg mellomalderen. Leidangskipet – som høyrde til i kongens sjøforsvar gjennom skipreiderordninga – stod i naust ved Skarvasteinane, like utanfor klostergarden. På denne øya finn me bautaer og vikinggraver, og funnet av «Halsnøybåten» frå yngre jernalder set dette øysamfunnet inn i den europeiske kultursoga.

I nyare tid finn me her den eldste sjukestova i landet, den eldste folkeboksamlinga, den eldste sparebanken på Vestlandet, den eldste folkehøgskulen og søndagsakademiet som starta opp av Jens Fredrik Undahl. Han var leiar og underviste sjølv. Alt dette er prov på at det har vore eit mangfald av verksemder på Halsnøy, med dugande menn og kvinner.

Vil du lære å kjenna historia om båtbygginga og skipsbygginga i Sunnhordland, kan du setja passarspissen på Halsnøy og dreia rundt. Då vil du fort oppdaga at her har der vore eit senter for båt- og skipsbygging opp gjennom tidene. Det kan synast lett å forstå etter som dette er ei øy med sjø på alle sider, og båten har vore det einaste framkomstmiddelet. Og Halsnøy hadde rikeleg tilgang til naturressursane; til skog og materialer for bygging av båtar og fartøy.

Utviklinga av «Sunnhordlandseverten», som er forløparen til jaktene, fortel om dette. Dette fartøyet vart rigga med bomsegl og hadde såleis heilt andre eigenskapar til kryssing av fjordane enn jektene med tverrstilt råsegl. Everten, som var ei gruntgåande, klinkbygd jakt med akterspegel, vart etterkvart utvikla til den fartøytypen som i dag går under namnet «jakt». Men historia stoggar ikkje her, og båtane eller skipa utviklar seg vidare og blir stadig større. Overgangen frå segl til motor og båtar med rorhus gjer at ein kan vera innomhus både med navigering og styring.

Halsnøymeistrane reiste også rundt som ambulerande skipsbyggingsmeistrar og bygde er høve baud seg og der oppdragsgjevaren heldt materialar, like frå Hoggansvik i sør til Romsdalen i nord. Ein del av skutene vart ikkje berre bygde på Halsnøy, men også drivne herfrå, og øya utvikla slik sin eigen sjømannsstand. Nemninga «fiskarbonden» er velkjend langs kysten. For å skaffa seg ein leveveg reiste mannen ut anten på fiske eller i fraktfart, mens kona stelte heime, dreiv garden og oppseda ungane.

Også i vår tid har skipsbygginga halde fram, rett nok med stål som byggematerialer. Desse bygdene har teke steget inn i oljealderen og båtar har sin base her med heile verda som arbeidsfelt. Viktigare enn nokon gong er det derfor å kjenna og ta vare på historia i farne tider. La dei unge få del i det forfedrane dreiv med, og få innsikt i det som har vore levevegen for mange på Halsnøy opp gjennom tidene.

Høylandsbygd, den 16. februar 2015

Johs. G. Eide



Halsnøy

historiske senter

- et senter for norsk båtbyggingstradisjon, kystkultur og kystnæring

«Eit «annleis museum»

med engasjerende kulturopplevingar og ein kulturhistorisjon som går akkurat inn i si eiga samtid.

Det kan vanskeleg finnast ein meir sentral plass for eit båt- og skipsbyggingssenter enn på Halsnøy i Sunnhordland. Øya har gamal busetnad, og dette finst det mange prov på. Det var her Magnus Erlingsson hadde kongsgarden sin, og her var det Augustinarmunkane bygde klosteret i høg mellomalderen. Leidangskipet – som hørte til i kongens sjøforsvar gjennom skipreideordninga – stod i naust ved Skarvasteinane, like utanfor klostergarden. På denne øya finn me bautaer og vikinggraver, og funnet av "Halsnøybåten" på yngre jernalder set dette øysamfunnet inn i den europeiske kultursoga..

I nyare tid finn me her den eldste sjukestova i landet, den eldste folkeboksamlinga, den eldste sparebanken på Vestlandet, den eldste folkehøgskulen og søndagsakademiet som starta opp av Jens Fredrik Undahl. Han var lærar og underviste sjølv. Alt dette er prov på at det har vore eit mangfald av verksemder på Halsnøy, med dugande menn og kvinner.

Vil du læra å kjenna historia om båtbygginga og skipsbygginga i Sunnhordland, kan du setja passarspissen på Halsnøy og dreia rundt. Då vil du fort oppdaga at her har det vore eit senter for båt- og skipsbygging opp gjennom

tidene. Det kan synast lett å forstå etter som dette er ei øy med sjø på alle sider, og båten har vore det einaste framkomstmiddelet. Og Halsnøy hadde rikeleg tilgang til naturressursane; til skog og materialer for bygging av båtar og fartøy.

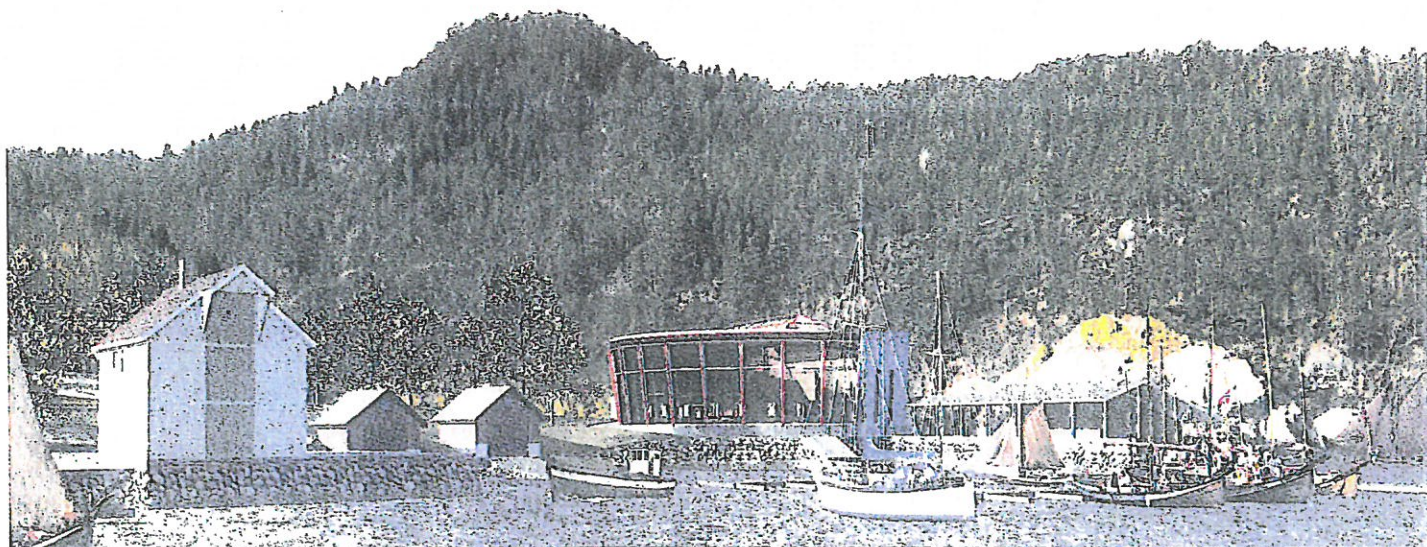
Utviklinga av "Sunnhordlandseverten", som er forløparen til jaktene, fortel om dette. Dette farføyet vart rigga med bomsegl og hadde såleis heilt andre eigenskapar til kryssing av fjordane enn jektene med tverrstilt råsegl. Everten, som var ei gruntgåande, klinkbygd jakt med akterspegel, vart etterkvart utvikla til den fartøytypen som i dag går under namnet "jakt". Men historia stoggar ikkje her, og båtane eller skipa utviklar seg vidare og blir stadig større. Overgangen frå segl til motor og båtar med rorhus gjer at ein kan vera innomhus både med navigering og styring.

Halsnøymeistrane reiste også rundt som ambulerande skipsbyggingmeistrar og bygde der høve baud seg og der oppdragsgjevaren heldt materialar, like frå Hoggansvik i sør til Romsdalen i nord. Ein del av skutene vart ikkje berre bygde på Halsnøy, men også drivne herifrå, og øya utvikla slik sin eigen sjømannsstand. Nemninga "fiskarbonden" er velkjend langs kysten. For å skaffa seg ein leveveg reiste mannen ut anten på fiske eller i fraktfart, mens kona stelte heime, dreiv garden og oppseda ungane.

Også i vår tid har skipsbygginga halde fram, rett nok med stål som byggematerialer. Desse bygdene har teke steget inn i oljealderen og båtar har sin base her med heile vera som arbeidsfelt. Viktigare enn nokon gong er det derfor å kjenna og ta vare på historia i farne tider. La dei unge få del i det forfedrane dreiv med, og få innsikt i det som har vore levevegen for mange på Halsnøy opp gjennom tidene.

Johs. G. Eide

Slik er det Historiske senteret tenkt



Båten sin historie

Den norske trebåten gjev eit spennande innblikk i noko av det mest særprega ved kysthistorien. Båten har vore ein av kystfolket sine viktigaste hjelpemiddel, like viktig som tak over hovudet. Mangfoldet av båtar har vore og er stort i Norge. Båten er ein del av fiskebruket, eit transportmiddel for varer og anne, skyssmiddel for folk og gardsprodukt, fritidsaktivitetar på sjø og vann og mange andre funksjonar. Foteljningane om båtane er også forteljing om norskekysten. Den er lang og varierar mykje, men dei fleste plassane beskytta av øyar. Dei ulike farkostane har ulike eigenskapar, ulike sterke og svake sider tilpassa lokale forhold. Båtane er som regel bygde i fjordane med god tilgang på skog og materialar. Men dei fleste av båtbrukarane levde ute på den skoglause delen av kysten. Båtane har endra seg opp gjennom historien, men dei små bruksbåtane er i prinsippet dei same og dette bil bi bisa gjennom det billedespelet som de nå skal få sjå. Nordmenn er fortsatt eit båtfolk, men det er langt ferre som nå nyttar båten i sitt daglige virke.

Trebåtbygging, eit udøande fag

Båtbygging har vore vanlig stort sett langs heile kysten, men i nokre områder blei denne verksemda meir omfattande. Det hadde gjerne med tilgang på materialar å gjere, men også levekåre ellers var viktig. Ofte dreiv dyktige båtbyggerar og lærte opp andre som etter kvart starta for seg sjølv. Slip knoppskyting førte til at det voks opp større miljø med mange verft, nesten side om side. Som ein følgje av dette fekk meir spesialiserte verksemder også brukbare levekår. Det kunne vera smedar og seglmakarar, eller noko så spesielt som rattmakarar.

Også bøndene som leverte materialar levde bra på båtbyggerverksemda. Eit spesielt produkt frå skogen var rotkrokar. I overgangen mellom stamme og rot på større tre dannar det seg krokar med heil ved som blir svært sterke. På stader med grunn mold veks røtene utover frå stammen og danna krokar på opptil nitti graders vinkel. Slik skog kunne gje grunnlaget for ny båtbyggerverksemd.

Emna blei hogd til o nytta til kne i skøytane mellom dekkssjelkane og spanta, til å binde saman kjøl og stemn og ellers i mange andre delar i større fartøy, der det var behov for sterke samanføyningar.

Hardanger var eit av dei store båtbyggerområda, - Romsdalen og Saltdalen likeså.

Trebåtbygginga i desse områda blomstra heilt til stål og sveising tok over som byggemateriale og metode. Nokre stadar klarte ein å omstille seg til nye materialar og der er båt- og skipsbygging ein svært viktig næringsveg også i dag. Slik er det mellom anna i Vestnes i Romsdal som har ein ubråten tradisjon frå tida då ein bygde store trefartøy, til i dag, då nokre av dei mest avanserte offshorefartøy og fiskefartøy i verda blir til her.

Trebåtbygging her i landet er det nesten slutt på, med unntak av eit og anna båtbyggeri som framleis lagar tradisjonelle småbåtar. Det finst endå nokre som restaurerer gamle båtar. Framleis blir det inngått kontrakt på nybygg, men det blir lenger og lenger mellom dei.

Georg Eide i Høylandsbygd

Georg Eide var ein av dei velrenommerte båtbyggerane i Hardanger. Han var kjend for å bygge fartøy som kunne måle seg med dei beste.

Georg var født i 1896. Det var små kår som prega barndommen hans rundt århundreskiftet. Berre fem år gammal blei han farlaus og flytta saman med mora og to søstre heim til besteforeldra i Høylandsbygd. Georg voks opp hos besteforeldra. Bestefaren var skipsbyggemeister Gert Anderson Eide. Ein betre læremeister kunne ikkje ein framtidig båtbygger ha. Han lærte fort faget. Etter ein tur til sjøs og ein periode ved eit verft i Gravdal tok han på seg å bygge om ein fraktesbåt til reisandebåt.

I 1922 starta Georg opp med båtbygging og reparasjon av båtar i Hillestadvågen saman med Rudolf Hillestad. Først var det vinterarbeid, men når etterspørselen auka blei det etter kvart fulltidsarbeid for 12-13 mann og mange flotte fartøy segla etter kvart ut frå verftet.

Georg Eide blei berre 55 år, men rakk å sette markante spor etter seg som båtbygger og konstruktør. Han bygde meir enn 40 fartøy i tillegg til reparasjonar og ombyggingar. Han etterlet seg kone og seks barn. Ingen av dei var gamle nok til å ta over verftet og etter at den siste båten var ferdig, blei verksemda stoppa. Berre fire år seinare starta sønene Johannes Malvin, som då var atten år, og Gerhard på fjorten, opp verksemda igjen.

Dei fekk med seg fleire av dei tidlegare arveidarane og begynte først med ombyggingar, men snart blei det levert fleire fiskebåtar på opptil nitti fot, mellom anna til Sverige. Etter knapt ti år bygde dei det første stålfartøyet og med det var det slutt på trebåttida hos Georg Eides Sønner.

Verksemda i Hillestadvågen fortsette i mange år og flytta etter kvart over vågen til Røysaneset der det blei arbeid til fire hundre personar. Etterkommarane har gått vidare og driv i dag med heile verda som arbeidsfelt. Eide-gruppa består i dag av fleire selskap innanfor maritim verksemd. Eide Marine Services AS har mellom anna ein stor flåte av spesialfartøy for vanskelege transportoppdrag, løfteoppdrag og bergingsarbeid. Framleis er Høylandsbygd base for verksemda.

Georg Eide, som dei andre båtbyggerane i Hardanger, var spesielt opptatt av materialval og riktig behandling av materialane. Det er den viktigaste grunnen til at så mange av fartøya som blei bygd i Hardanger er bevart den dag i dag.

M/s «Guløy» - historikk

I 1937 vart skuta bygd på Halsnøy for fire brødre fra Hiskjo: Østen, Karl, Bernhard og Mandius Østensen.

Fiskerinummeret var då H25B og kallesignalet på radio var 3314. Skuta vart oppkalla etter Guløyholmen vest av Hiskjo. Båten vart nytta til sildefiske sommar og vinter frå Hustadvika i nord til Karmøy i sør. Båten vart og nytta på makrellfiske. Redskap var botnagarn, drevgarn og not. Mannskapet var på seks vaksne karar + eit par unge gutar.

Motoren vart skifta ut to gonger:

1937: 16 hk Wichmann

1946: 20 hk Wichmann

1956: 40 hk Wichmann

Opprinneleg lengde var 42-43 fot, men M/S Guløy vart forlenga til 50 fot i 1954. I 1956 fekk båten auka høgde og nytt styrhus på Adnanes Skipsbyggeri på Bømlo. I 1960 vart M/S Guløy seld til Magne Norem på Vibrandsøy, og fekk reg.nr. R 75 H. (H126B frå 1962)

Ved landligge låg båten for det meste til kai i Smedasundet på Risøy v/Norems Sjøhus. Båten vart då nytta til makrelldriving og fraktefart med brisling, makrell og størje mellom Bømlo, Haugesund og Stavanger. Slippstad i Norems eige: Reidar Birkeland, Avaldsnes.

Siste året M/S Guløy var på sildefiske var i 1964. Båten gjekk ut av fiskefartøyregisteret 29.10.1973.

I 1969 vart M/S Guløy seld til Johannes G. Tofte i Toftevågen på Halsnøy, og fekk reg.nr. H44K. Båten vart nytta til sleping av livbåtar i Kvinnherad, ålefiske med teiner, turbåt (m.a. til Arendal). Johannes G. Tofte slippa M/S Guløy ved Eldøy på Stord.

I 1989 vart båten seld til Jan M. Leknes på Liareid i Sveio. Leknes bygde båten om til fritidsbåt. Slippstad var Espevær Mek. Verksted v/Knut Kvernenes. Båten vart forsøkt halden i original stand. Ny ruff vart ordna over lasterom. Lasterommet vart ombygd til salong, bysse og toalett.

I 2001 vart M/S Guløy seld til Jarle Haavik, Goddo. Haavik kosta delvis ny hud i baugen hos Birkeland på Avaldsnes i 2003. I 2008 overtok Bømlo Kystlag båten. Reg.nr i dag er R44482. Målet er å restaurere M/S Guløy i original stand, men likevel slik at den høver som turbåt for lagets medlemmer og evt gjester

Det spesifiserte kostnadsoverslaget som er utført av Hardanger Fartøyvernsenter, 5600
Norheimsund, fortel om dei arbeida som er nødvendig å utføra for å få skuta i representativ og
driftsmessig stand.

Høylandsbygd, februar 2015
Johs. G. Eide

Lokalhistoriewiki benytter cookies. Forsett å bruke oss som vanlig om du godtar dette. Les

Guløy (Fiskefartøy 1937)^{Lukk}

Fra lokalhistoriewiki.no

«**Guløy**» ble bygget i 1937 og er en svært typisk representant for de skøytene som det var hundredetalls av langs Vestlandskysten i hele etterkrigstiden.

Fartøyene gikk på sildefiske i sesongene og ofte fraktfart i roligere perioder, men de siste 20-30 årene har de nesten umerkelig forsvunnet.

Eksteriørmessig fremstår fartøyet tilnærmedesvis slik som den var i full drift, med unntak av fiskeriutrusningen. Innvendig er det gjort tilpasninger for å møte behovet hos nye eiere og for nye bruksområder. Fartøyet ble bl.a. forlenget fra 40 til 50 fot i 1952. Motor som er installert er en Wickman Type F 40-70 Hk.

Fartøyet eies i dag av ei stifting på Halsnøy og Bømlo Kystlag

Hentet fra
«[https://lokalhistoriewiki.no/index.php?title=Guløy_\(Fiskefartøy_1937\)&oldid=719210](https://lokalhistoriewiki.no/index.php?title=Guløy_(Fiskefartøy_1937)&oldid=719210)»

Guløy



Registreringsnummer	LM3314
Egennavn:	Guløy
Båttype	Fiskefartøy
Lengde	49,9 fot
Byggeår	1937
Framdriftsmidler:	Motor
Motortype	Wichmann Type F 40-70 Hk
Kommune	Kvinnherad kommune

- Denne siden er vist 560 ganger.
- Denne siden ble sist redigert 17. sep. 2015 kl. 09:04 av Sindre Nilsen.
- Innholdet er tilgjengelig under CC-BY-SA 3.0 med mindre annet er spesifikt angitt.

Rapport om arbeida som er utførte ved senteret.

Vi kan opplysa fyljande vedr. organisering, registrering av stiftelse, valg av styre og revisor i senteret:

- a) Senteret er organisert og registrert som ein stiftelse, med ein grunnkapital på kr. 9.000.000,-. Org.nr. 999332072.
Sjå vedlagte registreringsutskrift fra Enhetsregisteret.
- b) Styre og revisor for selskapet fremgår av registreringsutskriften som er vedlagt.
- c) HHS, har fott bekreftet omregulering av tomtearealet som senteret skal byggjast på i Gravdal.
Sjå vedlagt brev frå Kvinnherad Kommune.
- d) HHS, har inngått avtale om å overta hallen med fryselager etter hermetikkfabrikken på Sæbøvik og nytta denne til båthall i Gravdel.
- e) Jakta «Oline» og fiskebåten «Tonefjell» er ferdig resturerte og klare til å bli flytta frå Hillestadvågen til Gravdal, straks det er klart.
Ein tredje museumsbåt M/s «Lete» ex. «Nordkabel» er lyfta på land i ein av skipsbyggingshallane på Hillestadvågen for reperatur og istandsetting
Riksantikvaren, har erklært denne båten for verneverdig
- f) Kostnadene med omregulering av tomtearealet er opp mot kr. 300.000,-.
.Stiftelsen blei registrert 30.11.2012 og registrert i Enhetsregisteret den 27.02.2013.
- g) Arbeidet med å få reist kapital slik at senteret blir realisert, har tatt meire tid en de vi såg for oss og det kan derfor bli aktuelt å sjå på ein plan der vi realiserer planane i fleire delprosjekt.
- h) Eit historisk sammendrag om båt og skipsbyggingsaktiviteten på Halsnøy, fyljer vedlagt. Logo er utarbeid og vi er i ferd med å etablera eiga heimeside på nettet.
- i) I oktober månad hadde vi besøk frå Senioruniversitetet i Kvinnherad der vi fortalte om planane våre og tilbakemeldingane har vore einseitig positive.

Høylandsbygd, den 27. oktober 2014 - Johs. G. Eide

Veteranlaget Wichmann Wärtsilä

Til den det måtte angå.

VEDRØRANDE VERN AV MS GULØY.

Om Veteranlaget.

Veteranlaget Wichmann Wärtsilä er ein ideelle organisasjon for pensjonerte arbeidarar frå Wichmann og Wärtsilä. Dei har stor fagkunnskap, og mellom de oppgåvene dei har er formidling av industrihistoria på Rubbestadneset. I dette inngår tilsyn og visningar i Wichmannsmia.

Veteranlaget Wichmann-Wärtsilä, har ved fleire høve motteke spørsmål om overhaling av eldre motorar til ulike restaureringsprosjekt. Ein av desse førespurnadane kom frå Hardanger Fartøyversenter.

Det har resultert i at det er inngått avtale mellom Fartøyversenteret og Veteranlaget om eit prosjektarbeid som går ut på overhaling av ein eldre Wichmann dieselmotor som skal nyttast i den freda bilferga Folgefonn II som er under restaurering i Norheimsund. Avtalen er omfattande og femner både fysisk vøling av motoren og dokumentasjon av metodar for produksjon og stell av motoren.

Dette opna for ideen om eit samarbeid med fleire profesjonelle aktørar om å etablera eit kompetansesenter for eldre motorar. Samstundes kunne ein driva kunnskapsformidling til elevar i den vidaregåande skulen og arbeidstrening overfor ulike grupper ungdommar med særskilde behov. Bindande avtalar for slikt samarbeid med Rubbestadneset vidaregåande skule og Bømlo kommune er under drøfting.

Vern av Guløy

Gjennom samarbeid med Bømlo Kystlag har vi blitt kjend med at dei saman med Halsnøy Historiske Senter arbeider med restaurering av MS Guløy. Restaureringa omfattar mellom anna motoren, ein 40 Hk Wichmann oppfyringsmotor.

I samband med visningane i Wichmannsmia som femner alle aldersklassar frå barnehagar til pensjonistgrupper, er det stadig spørsmål om eksempel på bruksområdet for disse motorane. Her vil ei «levande» Guløy utfylla ein «missing link» mellom verksemdshistorikken, Wichmannsmia og brukshistorikken.

Veteranlaget Wichmann Wärtsilä har lokaliteter og kompetanse for overhaling av motoren, og vil i den samanheng kunna overføre kunnskap til nye aldersklassar, noko som er viktig i arbeidet med å halda kontinuitet i vernearbeidet og formidlinga.

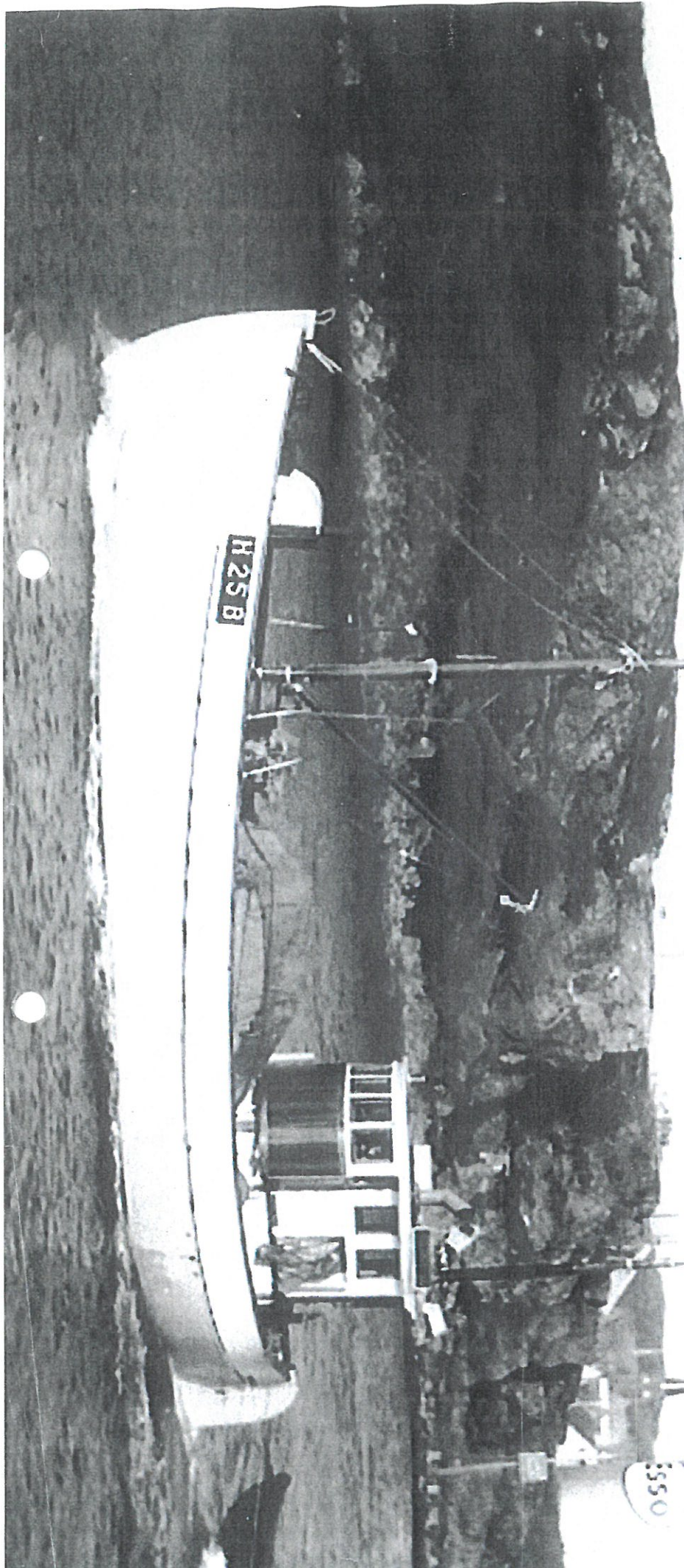
Veteranlaget Wichmann Wärtsilä støttar ideen om å få vernestatus på Guløy.

Rubbestadneset 06.10.2015

Veteranlaget Wichmann Wärtsilä

Jan Willy Folgerø-Holm





H25B

550



Urangsvåg 31.10.2015

Fullmakt

Skipsmuseet i Høylandsbygd v/ Johannes Eide, Høylandsbygd har herved løyve frå Bømlo Kystlag, til å fritt søke økonomiske midlar til finansiering av restaureringsprosjektet GULØY c/s LM3314.

Bømlo Kystlag v/ formann

Sindre Nilsen

Sindre Nilsen



Nøkkelopplysninger fra Enhetsregisteret

Organisasjonsnummer:	999 332 072
Navn/foretaksnavn:	STIFTINGA HALSNØY HISTORISKE SENTER
Organisasjonsform:	Stiftelse
Forretningsadresse:	5457 HØYLANDSBYGD
Kommune:	KVINNHERAD
Postadresse:	c/o Johannes M Eide 5457 HØYLANDSBYGD
Registrert i Enhetsregisteret:	27.02.2013
Stiftelsesdato:	30.11.2012
Daglig leder/ adm.direktør:	Johannes Malvin Eide
Virksomhet/art/bransje:	Skal være ei tverrfagleg stifting for å fremja kystkultur og skipsbygging drive ut fra Halsnøy og Fjelbergøyane. Stiftinga skal arbeida for å gjere historien om båtbygging, skipsbygging og drift av skipa i gamal tid betre kjend. Stiftinga skal eiga, vedlikehalda og bruka fartøy som har verneverdig verdi vurdert ut fra bruksområde og byggeplass. Stiftinga skal drive kurs og undervisning for ungdom som kan føre fram til fagbrev, eller annen yrkesretta utdanning.
Næringskode(r):	94.992 Fond/legater som støtter veldedige og allmenntilgittige formål
Sektorkode:	7000 Ideelle organisasjoner
Særlige opplysninger:	Registrert i Stiftelsesregisteret Sist innsendte årsregnskap 2015
Styre:	
Styrets leder:	Per Ove Kviteberg
Styremedlem:	Rune Eide Johannes Malvin Eide Audun Jørgensen Ivar Hesjedal
Signatur:	Styrets leder og ett styremedlem i fellesskap.
Revisor:	Godkjent revisjonsselskap Organisasjonsnummer 993 606 650 BDO AS Munkedamsveien 45A 0250 OSLO