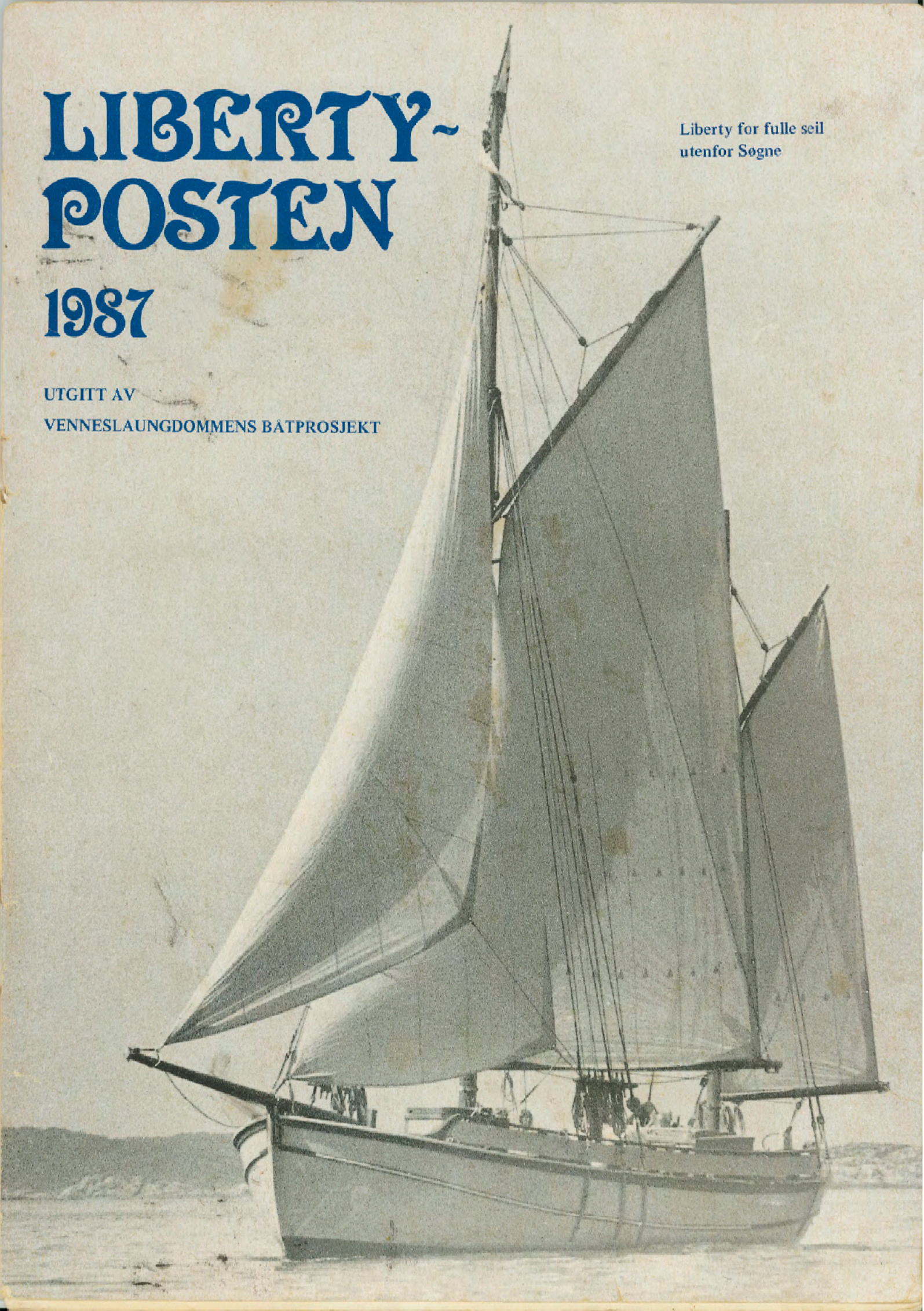
LIBERTY-POSTEN

1987

UTGITT AV

VENNESLAUNGDOMMENS BÅTPROSJEKT



Liberty for fulle seil utenfor Søgne


NORDENS
BÅTEN
87
FORHANDLER
A·S KULØR
4700 VENNESLA
TLF. (042) 55 605
HUSK Å HOLDE SKJÆRGÅRDEN REN
Jotun A/S sponser båtprosjektet
med NORDEN produkter.



LIBERTY-POSTEN

UTGITT AV

VENNESLAUNGDOMMENS BÅTPROSJEKT

Redaktør: Arne Krogstad

Venneslaungdommens båtprosjekt,
Styringsgruppe:
Arne Krogstad, formann
Jon Lilletun, sekretær
Øyvind Bakken, Tore Jernæs,
Øystein Lie

Trykt hos Sørtrykk A/S
på 100 gr Hunsblade fra
Hunsfos Fabrikker

ENDELIG

Endelig har vi kommet i mål. Liberty er ferdig restaurert. Det synlige resultatet til Venneslaungdommens båtprosjekt ligger på vannet. Et prektig skoleskip som Vennesla har all grunn til å være stolt av. Et gjennomført kvalitetsprodukt og en funksjonell båt har vi fått.

Det har vært en lang seilas fra de første planene tok form høsten 1982 og fram til i dag. Mange var skeptiske da vi tok fatt. Vi hadde et synkeferdig skrog. Slep det ut til Oksøy og gi det en dynamittgubbe sa noen på Høyvold da Liberty ble tatt opp på slipp der.

Skipskontrollør Per Andersen som skulle gi en sakkyndig uttalelse, konkluderte med å skrive at andre prosjekter burde vurderes.

Men vi hadde tross alt, nesten gratis, fått en stor båt. Den burde kunne bli et velegnet skoleskip. Og med stor, men kanskje noe blåøydd optimisme, satte vi i gang planleggingen.

Kommunen hadde ingen penger å legge i prosjektet. Det ble sysselsettingsmidler og offentlige bidrag mot rusmisbruk som gjorde framdriften mulig.

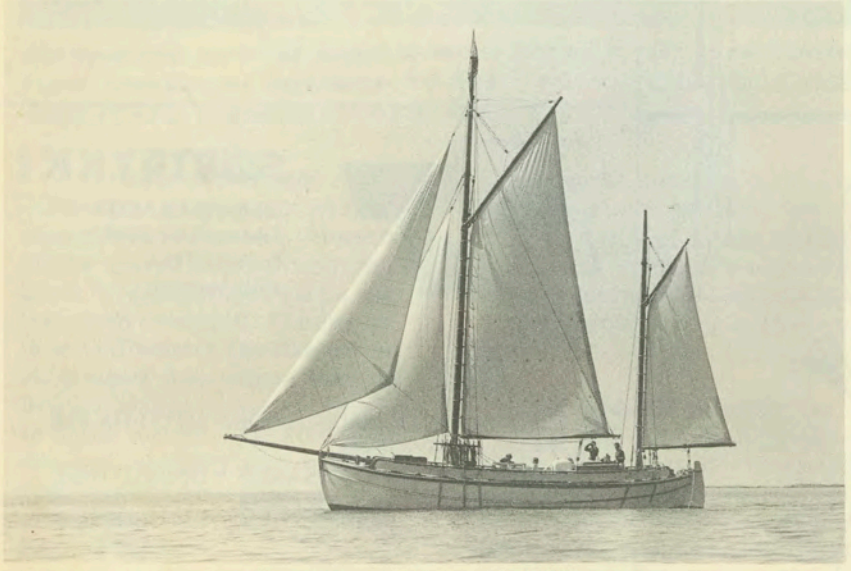
Men det må likevel understrekes at kommunen hele tiden har stilt seg positiv og hjulpet oss når vi har bedt om hjelp til praktiske oppgaver.

Også mange andre har hjulpet oss med å gjennomføre arbeidet. Vi har nesten bare møtt velvilje.

Gjenoppbyggingen av Liberty har tatt lang tid. Men i og med at arbeidet ble et sysselsettingsprosjekt for arbeidsledig ungdom, var det ikke så farlig at framdriftsplanene måtte revideres noen ganger. Flere ungdommer fikk arbeid, og vi har fått en båt av en helt annen klasse enn den vi i utgangspunktet planla.

Nå er båten klar til bruk. Vi tror at Liberty vil bli et positivt tilbud til ungdommen i Vennesla.

Arne Krogstad



Langt til havs og nesten havblikk

En hilsen til Liberty

"Liberty" navnet passer så godt. Det betyr jo frihet, og det ordet rommer jo i seg selv så meget. Å ha frihet er noe av det største et menneske kan ha. Frihetsfølelsen må allikevel korrigeres med ansvarsfølelse.

Båten vår har blitt flott, virkelig nydelig. Det er ikke mye som minner om det vraket som kom her for noen år siden. Her er virkelig utført en innsats og ikke minst et fagarbeid det står respekt av.

Båten i seg selv, og det arbeidet som er utført her, kan stå som et eksempel på at det nytter å ha tro på ungdommen. Vi har så mye fin ungdom, og det er jo vår framtid, men ikke alle er like. Ressurser vi får med oss i livet er ulikt fordelt, og samfunnet er foreløpig ikke i stand til å gi hver enkelt det tilbud han/hun burde ha krav på.

Derfor er det at båtprosjektet etter mitt skjønn har vært så viktig, for her har vi hatt et slikt alternativt tilbud. Det må vi også i framtiden forsøke å legge forholdene til rette for.

En varm og inderlig takk fra meg til alle som har vært med på å gjøre dette båtprosjektet mulig. Her er lagt ned et stort og oppofrende arbeid.

En spesiell takk til Arne Bang. Det er nok på grunn av hans innsats at det virkelig har blitt så bra resultat. Takk skal du ha.

Nå skal "Liberty" på vannet, ut i sitt rette element og jeg håper båten blir et like godt alternativ som den var det på beddingen ved Hallandsfossen.

Lykke til videre.

Tore Robstad, ordfører.

S-MARKED
VIKELAND SAMVIRKELAG
Spør oss om mat
Telefon 55506 - 55797

Sommerfylling av
Parafin og olje.

Prisgaranti – laveste
pris på bestilling til
1/9 87. –15 øre.

Betaling 1/9 87
Bestilling innen 15/7 87

BILLIG TAU
Kveiler á 55 m

4" ____ kr. 36,-
5" ____ kr. 42,-
7" ____ kr. 74,-
8" ____ kr. 89,-
10" ____ kr. 135,-
12" ____ kr. 195,-

HUSK!
Vi fyller propan.
Bytter 5 - 11 kg. beh.

Vennesla Jernvare & Farvehandel A.s
Verktøy - Jernvarer - Skruer - Maling
Tlf. 55 519

Vennesla
trevarefabrikk as
Boks 33 - 4701 Vennesla - Tlf. 042/55722



CS
CREDIT-SERVICE A-S
LEASING/LÅN
042/23 820
– 26 210
Credit-Service A/s
VESTRE TORV

SØRTRYKK as
Telefon (042) 55128
Telefax (042) 58495
Postboks 115
4701 Vennesla

ET TRYKKERI DU SAMARBEIDER MED FRA IDÉ . . .
TIL FERDIG TRYKKSAK
• FORRETNINGS-TRYKKSAKER • BROSJYRER
• TIDSSKRIFTER • KOPIERING

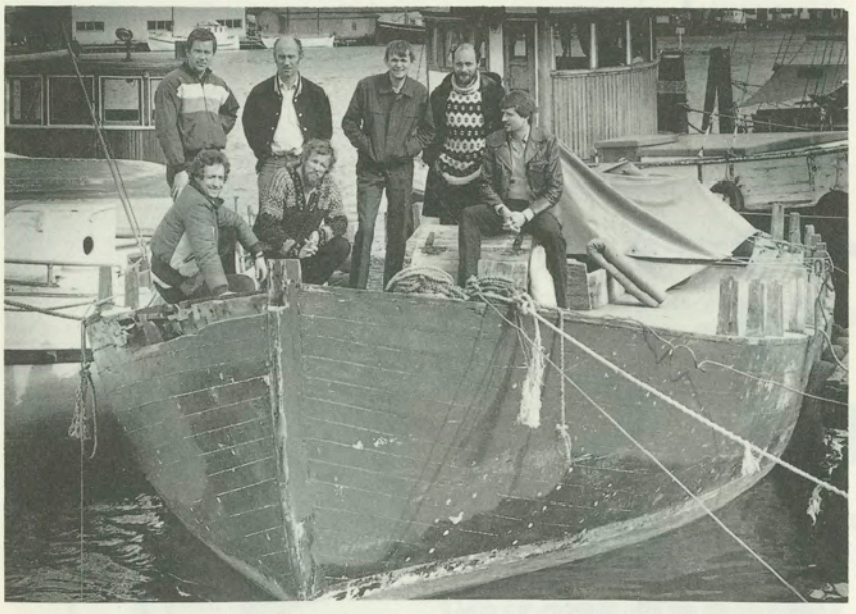
Historien om Venneslaungdommens båtprosjekt

Venneslaungdommen eksploderer

I Dagbladet Sørlandet mandag 2. august 1982 står det med store overskrifter på 1. side:

—Venneslaungdommen eksploderte to netter på rad i helgen, og måtte natt til søndag drives vekk av en stor politistyrke med tåregass. Dette var idioti, men vi har ingen tilbud her på Vennesla hvor vi kan møtes og trives, sier en gjeng av ungdommene som var med — enkelte av dem bøtelagt for medvirkning...

Det var ikke bare avisene som laget sensasjonsstoff om ungdomsopptøyene i Vennesla. Også radioen, både riksnettet og lokalt sendte utførlige rapporter om det som hendte.



Styringsgruppa samlet på baugen av vraket som nå er blitt en ny Liberty. Foran: Arne Bang og Jon Lilletun. Bak fra v.: Tore Jernæs, Øystein Lie, Arne Krogstad, Knut Johnsen og Øyvind Bakken.

Båtideen blir født

En av dem som hørte på radioens omtale av uroen i Vennesla denne varme augustdagen var lærer Arne Bang. Han var på båtferie med skøyta si. Akkurat da lå han i Blindleia. Der fikk han se ei gammel fiskeskøyte som lå delvis nedsunket. Han undersøkte båten nærmere og kom til at det var mulighet for restaurering. Senere undersøkelser har vist at båten ble bygget i Høllen i Søgne i 1933.

Da slo tanken han: Hvorfor ikke la dette bli en oppgave for Venneslaungdom? Det kunne være et alternativ til de opptøyer radioen nettopp hadde referert til.

Dermed var ideen født. Bang henvendte seg til ungdomssekretæren i Vennesla Jon Lilletun, og la fram sine planer. Det burde bli et prosjekt hvor både ungdomskontoret og Vennesla ungdomsskole være involvert.

Ungdomssekretæren ble straks interessert i planene. Her kunne det åpne seg muligheter både for arbeidsledig ungdom i restaureringsperioden og fritidstilbud for ungdom senere.

Deretter tok Arne Bang som er lærer ved Vennesla ungdomsskole, kontakt med undertegnede. Jeg syntes også det var en ide som det burde arbeides videre med. For skolen kunne det bli snakk om valgfagtilbud i oppbyggingsperioden samt en rekke mulige bruksområder med en seilklar båt.

Fra ide til prosjekt

Før vi gikk videre med planene måtte vi få avgjort om båten var verdt å satse på. Ungdoms- og idrettsutvalget i Vennesla bevilget 5000 kroner som eieren skulle ha for skroget. Deretter ble båten tauet fra Justøya ved Lillesand til Kristiansand. Dette ble gjort like før jul 1982 under tildels dramatiske omstendigheter. P.g.a. is i Blindleia måtte skøyta slepes rundt Justøya. På utsiden var det høy sjø. Slepetauet røyk, og det ble skader på begge båtene.

I Kristiansand ble båten tatt opp på slipp på Høyvolds mekaniske verksted. Der ble den grundig undersøkt av skipskontrollør Per Andersen i Sjøfartsdirektoratet. Hans rapport var ikke bare oppløftende — men tross alt ikke helt negativ. Initiativtagerne bestemte derfor at det måtte bli denne båten hvis det skulle satses på et båtprosjekt.

Skolesjef og skolestyreformann ble så kontaktet. Begge var positive til planen og den ble lagt fram for skolestyret. Et enstemming skolestyre gikk i møtet 16. februar 1983 inn for prosjektet. Det ble omtalt som et godt, forebyggende tiltak mot arbeidsledighet og narkotikamisbruk.

I møtet ble det valgt en styringsgruppe for båtprosjektet.

Denne har bestått av: Arne Krogstad, formann, rektor ved Vennesla ungdomsskole. Jon Lilletun, sekretær, sekretær ved Vennesla ungdoms- og kulturkontor. Øyvind Bakken, styremedlem, valgt av skolestyret. Øystein Lie, styremedlem, valgt av ungdoms- og kulturutvalget. Tore Jernæs, styremedlem, valgt av lærerrådet ved Vennesla Ungdomsskole. I tillegg har arbeidsformidlingen vært representert i styret.

Arbeidet starter opp

I og med det positive skolestyrevedtaket av 16. februar 1983, var båtprosjektet kommet gjennom innledningsfasen. Nå hadde en oppnådd kommunal godkjenning og det var valgt en styringsgruppe som skulle ha ansvaret for det videre arbeid.

Styringsgruppa hadde konstituerende møte 24. mars 1983. Det første som måtte gjøres var å planlegge transporten av båten opp til Vennesla, samt å finne et sted hvor den kunne være under gjenoppbyggingsperioden. Begge disse ting ble løst på en måte

SCHINDLER 1874

Reber Schindler Heis A/S

Telf.: (042) 55311 - 4701 Vennesla

Schindler

BANG & FOLKESTAD a.s

RIGETJØNNVEIEN 3 - 4620 VÅGSBYGD
TELEFON 042/10 950 - 10 830

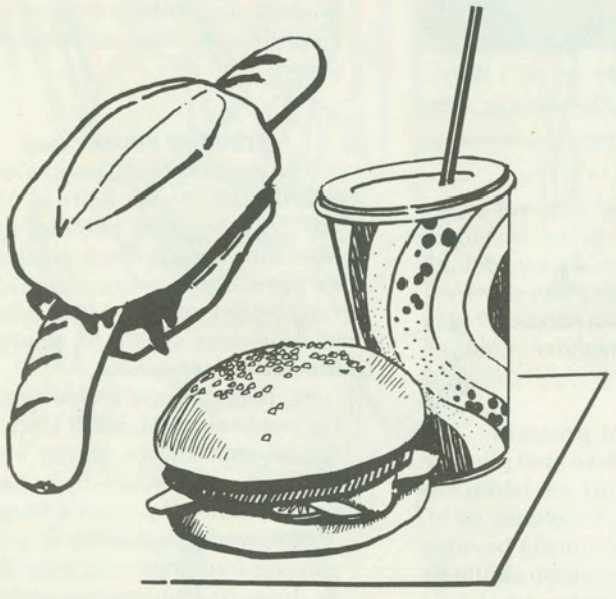
Pymo

SPESIALFIRMA FOR

BIL OG INDUSTRI

Vennesla Kiosk og gatekjøkken

TLF. (042) 56 555 4700 VENNESLA

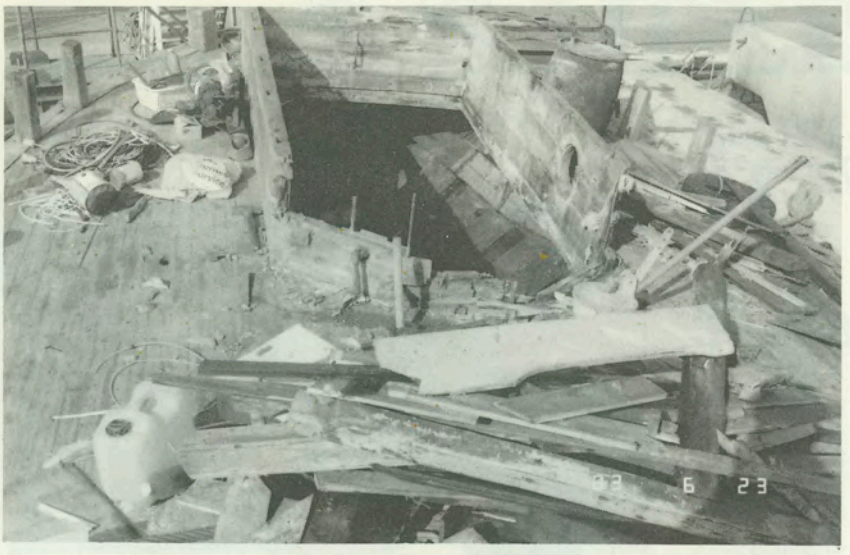




Robstad Gull & Sølv

Butikkhuset, 4700 Vennesla. Telefon 042/55971

MEDLEM AV DIAMANTRINGEN



"Vi har et vrak – som skal bli en båt". Liberty lå et par dager ved Kristiansand mek. Verksted juni 1983 før hun ble fraktet opp til Vennesla. Det skulle stor optimisme til for å tro at vraket kunne bli båt igjen.

som kan være eksempler på den velvilje båtprosjektet har blitt vist på alle hold.

Disponent Odd Nygaard hos Brødrene Nygaard lovet å stille bil og kraner uten å beregne seg betaling for det. Prosjektet skulle bare betale lønnsutgiftene. Kristiansand Mek. Verksted heiste båten på land, høytrykkspylte den og heiste den videre over på Nygaards bil ved Statsarkivet helt vederlagsfritt. Direktør Engenev ved Vigeland Bruk stilte velvillig en grei tomt til disposisjon.

27. juni ble det store skrittet tatt. Det 19 tonn tunge skroget ble heist opp på en kjempestor tilhenger og fraktet med politieskorte KMV Kristiansand opp til Vennesla.

Vel framme i Vennesla ble båten plassert på tomta der restaureringsarbeidet strakt skulle ta til.

Framdrift

Da vi startet opp restaureringen Av Liberty, håpet vi på å være ferdig med arbeidet våren 1985.

Men vi innså snart at det ikke var mulig å holde en slik framdriftsplan. Prosjektet kom til å ta dobbelt så lang tid som opprinnelig tenkt. Grunnene til dette har vært mange. Her skal trekkes fram noen av dem.

1. Da vi fikk båten opp til Vennesla og skulle gå den nærmere etter i sømmene, viste det seg at bl.a. hele kjølen måtte byttes. Dette var et kostbart og tidkrevende arbeid.

2. Båtens påtenkte bruksområder stiller spesielle krav til utformingen. Det har blitt bygget som flush-dekker med full ståhøyde under dekk. Dette ble gjort for å tilfredsstille skipskontrollens krav til vårt bruksområde – forøvrig de samme krav som til passasjerbåter. Dette har medført betydelig merarbeid i forhold til de opprinnelige planer.

3. Venneslaungdommens båtprosjekt har hatt en tosidig målsetting.

A: Arbeids- og sosial trening for de ungdommer som har vært med.

B: Å bygge en skøyte med en spesiell funksjon, og med spesielle krav, innenfor en bestemt tidsramme. Disse målsettinger har nok kommet en del i konflikt med hverandre. Vi har måttet prioritere a. foran b. I utgangspunktet ble nok ungdommenes arbeidsevne noe overvurdert.



VENNESLA EKSPLODERTE

Vennes-laungdommen eksploderte to netter på rad i helgen, og maffe natt til søndag drives vekk av en stor politistyrke med tåregass.

– Dette var idiotl, men vi har ingen tilbud her på Vennesla hvor vi kan møtes og trives, sier en gjeng av ungdommene som var med – enkelte av dem bøtelagt for medvirkning.

– Vi er lyv redde, tør ikke si ett ord, sier en av de som bor i nærheten av sentrum. Og han er ikke alene om å være redd: Vi er mange her på Vennesla som føler oss terrorisert. Tør ikke gå ut om kveldene.

– Myndighetenes manglende vilje til å prioritere ordensoppgaver som dette, får ta en del av skylda for at det gikk så galt denne gangen., sier lensmann O.A. Vatnestrøm til Sørlandet.

– Vi må spinke og spare på alle banger og kanter! **Se sidene 12 og 13**

Utklipp fra "Sørlandet" mandag 2. august 1982.

Det tar sin tid å bli en utlært båtbygger.

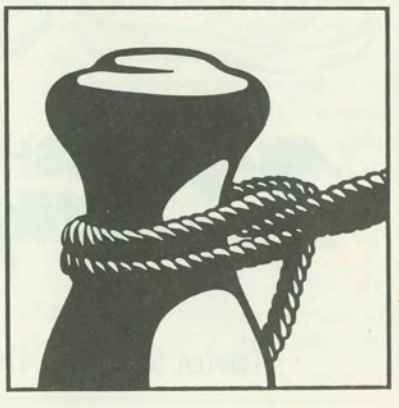
4. God økonomi har også forlenget prosjektet. I starten mente vi det ville by på store problemer å skaffe nok penger til en begrenset oppussing av Liberty. Men uforutsette tiltak kom oss til hjelp. Fordi arbeidsledigheten i Norge vinteren 1982-83 økte til over 80000, ble det satt i gang ekstraordinære sysselsettingstiltak over hele landet. Vi fikk den såkalte Rettedalspakken i februar 1983.

Også i Vennesla var det på den tiden mange arbeidsledige ungdommer og vi søkte å få båtprosjektet godkjent som sysselsettingsprosjekt. Dette ble godkjent, og vi fikk anledning til å gi 8 ungdommer + 2 arbeidsledere arbeid. Dermed ble vi i stand til å sette i gang et mye mer omfattende restaureringsarbeid enn det som opprinnelig var planlagt. I stedet for vanlig oppussing gikk vi nå i gang med et grundig restaureringsarbeid der vi tok sikte på å bygge opp en helt ny båt. Og dette ble i høy grad et meningsfylt sysselsettingsarbeid for de ca. 25 ledige ungdommene som fikk arbeid hos oss de følgende 3-4 år.

5. Det må understrekes at arbeidslederne har satt sin ære i at alt arbeid skal kunne stå for faglig kritikk. Med så mye komplisert pirkarbeid måtte det ta lang tid å bygge opp båten. Alle disse ting forklarer at det har vært vanskelig å lage en pålitelig framdriftsplan.

I dag er båten ferdig. Det har vært et teamarbeid med mange aktører. Et slit har det vært å komme så langt, men det glemmer vi fort. Nå gleder vi oss til å ta båten i bruk.

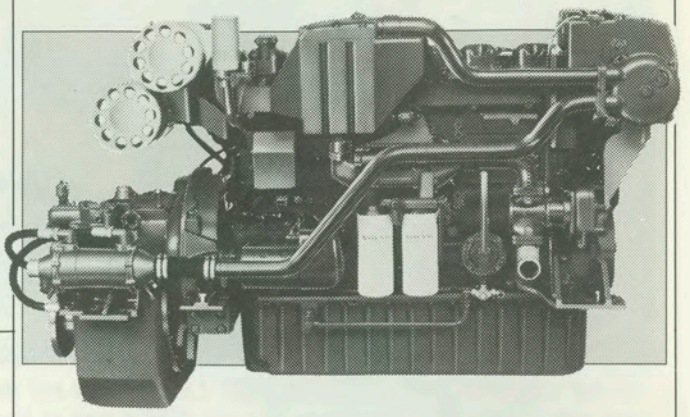
Arne Krogstad



Alt i bakverk

Hans Liebermann
4700 VENNESLA

VI HAR LEVERT MOTOR



VOLVO PENTA
KJENT FOR KVALITET

SØRLANDETS
SYLINDER
SERVICE A·S

Tangen 9 Tlf. (042) 21 100

Vennesla blomsterforretning støtter Vennesla-ungdommens båt-prosjekt





Bygdas store utvalg i makeup, smykker og ørepynt

SOLVEIGs parfymeri

Tlf. 55 886 Vennesla Sentrum

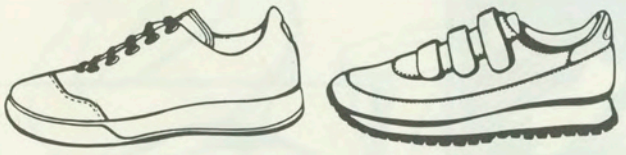
Benytt faghandelen!

Tlf. 57 886

Vivis PORSELEN

Spesialforretning til porselensmaling.

Brenning av porselen mottas



FOSSHEIM SKO
Butikkhuset
PÅ VENNESLA

Telefon 55694 4700 Vennesla

Knut Moseid

BAKERI & KONDITORI

Mosby **042 - 18 552**
Meierigården, Vennesla **042 - 56 722**

S/S LIBERTY
Fra båtvrak til moderne skoleskip

Av båtbygger Knut Johnsen

Knut Johnsen ble tilsatt som båtbygger ved Venneslaungdommens båtprosjekt i juni 1983. Han har vært med på oppbyggingen av Liberty helt fram til 31. desember 1986. I den følgende artikkel gir han sin framstilling av arbeidet som er gjort.

—Vannet spruter jo inn! Det var første replikken til vedkommende som tittet ned ruffåpningen hin fredags formiddag i september 1986.

Liberty var nettopp sjøsatt fra Silokaia, 6-7 timer forsinket p.g.a. den tragiske storbrannen på hotell Caledonien, — og jeg hadde akkurat selv konstatert at skroget ikke engang tok inn halvparten av den vannmengden jeg hadde forventet.

Etter én uke i vannet ville hun være tett, — trutnet, antok jeg. Og ganske riktig — etter en ukes tid var hun tett, og en uke deretter var hun fullstendig tørr innvendig.

Det var rart å tenke på at for ca. 4 år siden lå hun delvis nedsunket i nærheten av Lillesand.

Ferden til Vennesla

For å frakte henne opp til Vennesla måtte hun være så lett som mulig. Det første som måtte gjøres var derfor å få hugget ut mesteparten av den gamle, innvendige ballasten som besto av sement og rullestein.

K.M.V. var oss behjelpelig med å få henne på land og videre over på tilhengeren til Brødrene Nygaard som transporterte henne de 16-17 km. opp til fyllingen ved Hallandsbrua. Vigelands Brug hadde latt oss få låne denne tomten.

Da det 17 tonn tunge vraket — som mange betegnet henne som — ble transportert opp til Vennesla, var det ikke mange som hadde tro på at det var mulig å få båt ut av det igjen. Som eksempel mottok styringsgruppa et bilde av Liberty med påskriften: — Burde denne meldes til jordstyret?

Bua ved Hallandsbrua

Den første oppgaven i forbindelse med istandsettelsen og fornyingen av skøyta besto i å sette opp en midlertidig bu som kunne holde det meste av været på utsiden.

Liberty er jo ikke akkurat noen småbåt. Med sine gode 14 meters lengde og godt og vel 5 meters bredde, i tillegg til ca. 5 meters høyde i fra kjølen til toppen av forstevnen, trengte vi et skur av dryge dimensjoner for å kunne jobbe på båten.

Resultatet ble det som villige tunger kalte for Vennesla sjøfartsmuseum. Hele 18 meter lang, 8 meter bred og 8,5 meter i fra bakken til møneåsen målte teltet som ble bygget rundt båten.

Skøyta ble fraktet opp i slutten av juni 1983, og da skolen begynte, startet en gruppe på 7 ungdommer å jobbe på bua og båten.

Etter at bua var kledd - på taket med plater fra Wallboardfabrikken + plastpresenning, og på veggene tykk filtduk fra Hunsfos fabrikker, — begynte selve arbeidet på båten.

Lang påbudsliste

Skipskontrollen hadde inspisert skøyta like etter at den var slept til Kristiansand, romjulen 1982 og slippsatt på Høyvold mek. verksted for grovrengjøring, bunnskraping, inspeksjon etc. Resultatet var en liste med påbud om utskiftninger og reparasjoner som kunne ta motet fra de fleste. Men den evig optimistiske styringsgruppa mistet ikke motet av den grunn.

Nei da — de ristet litt på hodene mens de regnet og summerte. I stedet for å gi opp, begynte de å se på alternative prosjektmodeller. Men det ble til slutt bestemt å satse på vraket Liberty selv om en var klar over at mye måtte gjøres.

I skipskontrollørens påleggsliste var det bl.a. følgende påbud: Kjøl må fornyes — øvre stevn fornyes — vaterbord fornyes — bjelkevegger fornyes — dekksbjelker og stikkbjelker må fornyes — hudplank øverste gang må fornyes — rekkestøtter må fornyes - spanter må fornyes etc. Slik fortsatte det.

Båtbygger tilsettes

Båtbyggeren var ikke den enkleste å få fatt på — de henger jo ikke på trær. Men omsider,

Forts. neste side



Båtbygger Knut Johnsen følger nøye med under limingen av dekksbjelker i kjelleren på Vennesla ungdomsskole.

KJEMPETILBUD!

22,0 x 95 mm Terrassebord imp.	kr. 6,40 pr. m.
12,5 x 120 mm Furupanel	kr. 60,- pr. m^2
14,0 x 170 mm Furupanel	kr. 65,- pr. m^2

GROVANE SAGBRUK A/S

Vennesla Byggsenter
Tlf. (042) 55 733

Har du sett vår fotokatalog med sommerens Gode Tilbud!

Velkommen til en God Handel i Butikkhuset!

Elite FOTO

WINTERSBORG

Rådhusgt. 5, 4601 Kristiansand. Tlf. (042) 21 409

Vennesla Sportssenter

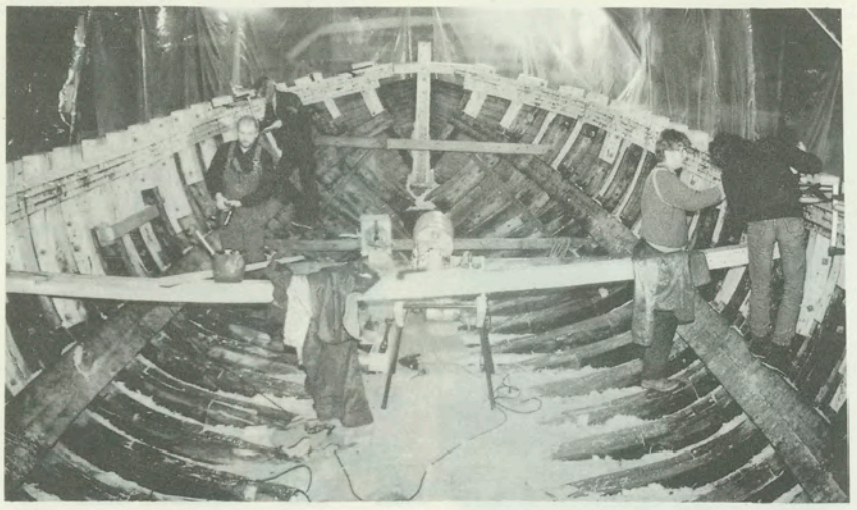
MÅNEGLYTT

- BOWLINGBANER
- BILJERDSALONG
- HELSESTUDIO/BADSTUE
- KAFETERIA/MIDDAG
- UTLEIEROM
- SPILLEAUTOMATER E.T.C.

Åpner medio november 1987

MØBLER
AV HØY KVALITET
FOR ENHVER SMAK

VENNESLA MØBLER A/S



Alle spantetoppene ble fornyet og forlenget. Disse ble limet i kjelleren på ungdomsskolen – et arbeid som tok en hel vinter. Her er de montert på plass.

etter en del: – Jeg kjenner en, som kjenner en, som vet om en, som visstnok er ledig – ble jeg kontaktet.

Jeg tenkte meg lenge og vel om før jeg aksepterte endelig. – Hvordan ville jeg fikse det å jobbe sammen med en gjeng tenåringer? – Kunne jeg stå for det jeg tok på meg med henhold til ungdommene? – Kunne jeg klare å få dem til å føle at det de gjorde betydde noe? – Kunne jeg klare å få dem til å yte et resultat som holdt for fagmessige vurderinger?

Framdriften

Jeg aksepterte oppdraget. Etter at bygningen rundt Liberty var satt opp, begynte arbeidet med en total rengjøring - innvendig og utvendig.

Deretter omplasserte vi skøyta som først hvilte på kjølen, til hun hvilte på et slags fundament på hver side av bunnen, slik at kjølen hang fritt og kunne tas ned.

Siden stort sett alle spantetoppene likevel måtte skiftes ut, og dekket og dekksbjelkene var for dårlige til å beholdes, fant vi ut at ved å heve dekket en god fot (ca. 35 cm) over midten og ca. 20 cm på stevnene, ville vi oppnå et langt mer romslig og funksjonelt fartøy.

Som tenkt – så gjort. Nye dekksbjelker og spantetopper ble laget (limt) opp i løpet av vinteren. Den påfølgende våren og sommeren ble benyttet til tilpassing og innfesting av de nye – forhøyde spantetoppene.

Ett av kravene til laminerte (sammenlimte) trekonstruksjoner er at materialene skal høvles umiddelbart før liming.

Høvel hadde vi ikke selv på det stadiet, men Rolf Reinhardtsen på Vennesla trevarefabrikk var enestående. Foruten å skaffe oss tørre materialer svært rimelig, lot han oss også komme inn på bedriften og benytte deres høvel. En uvurderlig tjeneste.

Det viste seg etterhvert at det var behov for enda en leder med faglig bakgrunn, og høsten 1984 ble Øystein Tønnessen ansatt.

Samarbeidet med ungdommene hadde etter min oppfatning gått overraskende bra. Største avstanden mellom oss var alderen regnet i år.

Etter at den nye kjølen var kommet på plass, ble den boltet til spantene. Det ble lagt inn kjølsvin – en slags innvendig kjøl – og det ble boret gjennom kjølsvinspantene og den ytre trekjølen for bæreboltene til den utvendige ballastkjølen. Den skulle senere støpes i uvanlig tung, armert betong.

Nye stevntopper ble laget og satt på plass. De ble forsterket på innsiden.

Alle forboltningene som har kontakt med sjøen, er utført i syrefast stål og håndlaget på mål.

Jeg vet ikke nøyaktig hvor mange bolter som er gått med, men det dreier seg om mer enn 1000, alle stort sett forskjellige.

Vinteren kom og ettersom termometeret falt, ble det behov for oppvarming. Å varme opp hele den uisolerte bua var umulig. Derfor ble det hengt opp et innertelt av klar plast som såvidt ga plass til Liberty.

Inne i dette "drivhuset" pøste vi på med varme og fikk temparaturen opp på et levelig nivå – selv på de kaldeste dagene.

Vinteren 85 ble den nye bjelkeveien (den langsgående bjelken som dekksbjelkene hviler på) limt på plass, og dekksbjelkene – som var laget ett år tidligere – ble etterhvert tilpasset og kom på plass.

De tre øverste gamle eikebordgangene ble revet vekk og ny bordlegging i furu ble satt opp igjen.

Utover våren ble dekksbjelkene avrettet og 18 mm x-finer ble limt og spikret til disse med 2 1/2" skipsspiker.

Etter at den nye bordleggingen oppe var på plass, gjøv guttene og jentene løs på den nye bordleggingen like over kjølen. Vi måtte nemlig fjerne de to nederste plankene i bunnen for å få ut den gamle kjølen da denne ble skiftet.

En del andre planker i bunnen var og dårlige (oppgnagd etter å ha lagt delvis nedsunket i mange år) og måtte derfor byttes.

Eikeplanker kryper ganske



Knut instruerer Mariann og Hanne i legging av dekksbjelker.



Old fashion sail



SEILMAKER JOHAN LARSEN

Kontor og verksted: Høllen Vest Industriområde tlf.042 50855



SPAR

VENNESLA

ÅPENT

MAND–FRED 9.00-19.00
LØRDAG 8.30-14.00

Varme hjemmelagede komper hver dag.

Eikeland Kjøtt

Vennesla sentrum

Telefon: (042) 55 524

Vi støtter Vennesla-ungdommens båt-prosjekt

T.O. SLETTEBØE A/S
MASKINFORRETNING

TELEFON (042) 262 15

mye og ujevnt når de får tørke inn. Og åpningene som danne seg etterhvert, ble enkelte stede så store at man kunne stikke fingerspissene inn mellom dem

Dette var for mye til at båter med letthet kunne gjøres tett på tradisjonell måte – med drev. Her måtte nye og alternative teknikker tas i bruk.

"Lusingsmetoden" med Epoxy-lim ble løsningen. Først lager man et jevntykt og jevndypt spor imellom plankene – halve bredden av hver plank. Deretter limer man med denne spesielle limtypen en list inn i sporet.

Forutsetningen for å benytte denne metoden er at hudplankene sitter godt fast til spantene. Det gjorde ikke de gamle plankene. De var nemlig festet med trenagler, og disse var og skrumpet under inntørkning. Derfor måtte vi spikre plankene fast på nytt med 5" skipsspiker, og deretter ettertrekke kilene på de gamle trenaglene.

Samtidig som denne operasjonen pågikk, holdt noen av de andre på med å legge teakdekket oppå x-finéren i en slags gummimasse.

Ny motor

Det skulle ny motor i Liberty. En splitter ny Volvo Penta på 100 solide hestekrefter med spesialpris fra Sylinderservice A/S skulle monteres i det gamle maskinrommet. Den veide ett tonn.

Det å montere en motor i en



Skroget pusses.



Vennesla mek. Verksted og Skipsbyggeri. Her ved Hallandsbrua bygde vi båtbua hvor Liberty ble omskapt. Den var noe trekkfull om vinteren, men fungerte ellers bra. Vi kunne gjerne ha bygget flere båter der.

båt er et relativt tidkrevende og nøyaktig arbeid. Til denne jobben fikk vi hjelp av et par av lærerne ved Vennesla Videregående Skole, Einar K. Olsen og Bjørgulv Bjørgum. Her var det om å gjøre å treffe nøyaktig punktet hvor motoren hadde nøyaktig samme grads helling som propellakselen, og at høyden var nøyaktig lik. Vinkelen sideveis skal og være nøyaktig lik for aksel og motor. Jo-jo!

De gjorde jobben med en nøyaktighet på 2/100 mm. En kjempejobb! De laget også fundamentet til motoren.

Arbeidet nærmer seg slutten

På den tiden (våren 86) gikk det mot slutten for Venneslaungdommens båtprosjekt som sysselsettingsprosjekt. Båten var ennå ikke ferdig, og det ble en ganske spredt type arbeid som foregikk "rundtomkring" under oppløpssiden.

Bommene og gaflene + baugspydet var laget og oljet allerede året før. Men masteemnene – et par stolte, rette, høyvokste grantrær hogd bak Ungdomsskolen – var nå under høvling for å bli riktig utformede master. Stormasten er over 17 meter lang, mesanmasten 13 meter.

Det ble laget havnevimpel. Losrekken (den lave trerekken) var under arbeid. Den ble montert på losbåt- og redningsskøytemanér oppå dekket i spesiallagde "sko".

De aluminiumsbronse rekkestøtteskoene som Vennesla Metallstøperi hadde støpt for oss – nærmest som good-will – skinte som smykker, nypusset og fantastisk fine.

De 4 vann- og 2 dieseltankene, på henholdsvis 4x175 liter og 2x250 liter hadde vi fått lov til å stå og lage på Wallboard fabrikken.

Klar for sjøsetting

Den utvendige ballastkjølen på 2 tonn ble laget, og omsider var Liberty klar til å fraktes til byen for sjøsetting.

Pusset og nymalt, oljet og stolt! Det var nesten ikke samme båten som den som kom opp tre år tidligere.

Da omsider tilhengeren som skulle frakte Liberty nedover til Kristiansand var ledig, var vi kommet ut i slutten av august 1986. Dagen før transporten tok vi vekk den ene endeveggen og litt av den ene sideveggen + et par av taksperrene på arbeidsbua. Alle maskiner og alt verktøy var da fraktet bort og lagret.

Det stridregnet den dagen hun skulle transporteres ned til Silokaia hvor vi regnet med omtrent en ukes arbeid med montering av ballastkjølen, avsetting av vannlinjen, stoffing, montering av diverse utstyr i bunnen etc.

NRK Sørlandet/Norge Rundt stilte med TV-team for å lage program om sjøsettingen. Det regnet vekk!

Vi fikk da omsider plasser den 5,35 meter brede Liberty på den 2,5 meter brede tilhengeren. Deretter bygget vi en krybbe

SENTRALBOKHANDELEN

Din leverandør av:

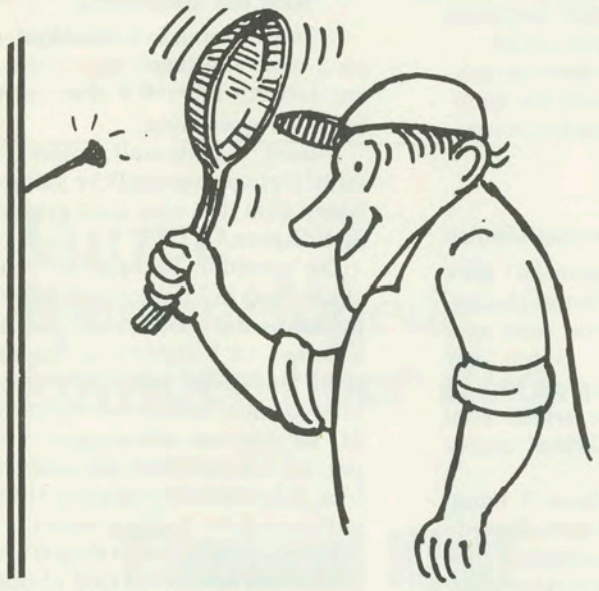
— bøker/skolebøker
— skolemateriell
— kontorrekvisita
— papirvarer

Vennesla Bokhandel

Graslia, 4700 Vennesla. Tlf. 55 927

en Sentralbokhandel

Sentralbokhandelen



Vi har verktøy til de fleste formål

Einar Torjesen
JERNVAREHANDEL A/S

Vi gratulerer Vennesla ungdomsskole med båtprosjektet.

Det er vi som har levert flytende brensel for oppvarming til båtprosjektet

Ønsker du oppfylling av parafin eller fyringsolje?

Vi ordner gjerne med varmekonto

Kontakt oss da på telefon 55 362

Ludvig Lie

Hunsfosveg 21 — VENNESLA

Husk: Vi har feiekoster for pipa på hytta

Hvordan vi fikk råd til å restaurere Liberty

Det må med en gang bekjennes at da vi startet opp Venneslaungdommens båtprosjekt, opererte vi med økonomiske kalkyler som var lite realistiske. Egentlig var det ingen dengang som hadde noen virkelig peiling på hvor vil ville havne til slutt. Det eneste vi visste var at kommunen ikke hadde penger å legge i prosjektet. Det ble laget en utstyrsliste og en oversikt over det som måtte gjøres for å få båten i seilbar stand. Begge deler sviktet. Det har blitt et mye mer omfattende og ressurskrevende arbeid enn hva som først ble planlagt.

Men at det har gått med så mye mer tid og penger enn først antatt, skyldes ikke bare manglende vurderingsevne hos oss som planla prosjektet. Årsaken er først og fremst at vi fikk arbeidet godkjent som et sysselsettingsprosjekt for arbeidsledig ungdom. I tillegg ble prosjektet sett på som et forebyggende middel mot stoffmisbruk.

Av disse grunner fikk vi god økonomisk støtte både fra kommunaldepartementet, sosialdepartementet, forbruker- og administrasjonsdepartementet samt kirke- og undervisningsdepartementet.

Denne solide støtten fra statlig hold satte oss i stand til mer enn bare å pusse opp gamle Liberty. Vi har bygget en helt ny og større båt som helt sikkert vil fylle de oppgaver den er tiltenkt.

---

under henne med transportstropper. Det var et underlig syn. Båten – 5 ganger så høy som, og mer enn dobbelt så bred som tilhengeren.

Først kl. 4 om morgenen kunne hun transporteres nedover. P.g.a. den spesielle transporten måtte kjøringen foregå med minst mulig trafikk på veien.

Vel nede på Silokaia ble Liberty plassert for montering av ballastkjølen og diverse andre detaljer.

Fredag 5. september var Liberty omsider klar til å møte det våte element, og kl. 14.00 ble hun sjøsatt.

Utpå ettermiddagen ble hun slept til utstyrskaien ved Høyvold Mek. Verksted for videre arbeider innvendig og utvendig.

Knut Johnsen

Hvorfor er det blitt så dyrt?

I dag er Liberty taksert til ca. 2 millioner kroner. Vi har brukt noe mer. Forklaringen på at det har gått med så mange penger er bl.a. følgende:

–De fleste ungdommene som jobbet på prosjektet var ikke snekkerkyndige. Derfor måtte de læres opp fra grunnen i alt de skulle gjøre. Dette gjorde at de to båtbyggerne som har vært på prosjektet, har brukt mye tid til instruksjon og veiledning.

–Vi måtte bygge båtverksted slik at arbeidet kunne skje under tak. For ikke å bruke for mange penger på bygget ble det brukt presenninger til vegger. Det førte til at vi har brukt uforholdsmessig mye strøm og parafin til oppvarming.

–Alt utstyr måtte vi kjøpe. Med en så lang byggeperiode kunne vi ikke basere oss på lån. Vi har kjøpt nødvendig verktøy og utstyr for over 200.000 kroner. Det meste er intakt, og vil bli overdradd til kommunen.

Den store båten måtte fraktes tur-retur Kristiansand. Spesielt returen ble en kostbar affære. Dette er omtalt på et annet sted i Liberty-posten.

Til gagn for ungdommen

Staten har gitt Vennesla mange penger til å gjenoppbygge Liberty. Vi som fikk ansvaret for prosjektet har følt det som et stort ansvar å forvalte så store midler. Men vi er overbevist om at de har vært til gagn for mange ungdommer i bygda og at de også i framtiden vil bli det i form av den prektige skuta som nå de unge kan disponere.

God butikk for kommunen

For kommunen har restaureringen av Liberty bare vært økonomisk gunstig. Den har fått dekket alle sysselsettingsutgifter til en rekke ungdommer. I tillegg mange tusen kroner i skatteinntekter. På toppen har den fått en båt til 2 millioner kroner.



Liberty –

Venneslas flaggskip

Vennesla kommune er blitt skipsreder! Endelig er "Liberty" på vannet! Vi gleder oss stort!

I denne sammenheng må det være riktig å i første rekke rette en takk til initiativtakeren, lærer Arne Bang, og til "pådriveren", rektor Arne Krogstad. Uten deres initiativ og pågangsmot hadde vi neppe hatt "Liberty". Samarbeidet mellom skoleverket og ungdoms-/kulturetaten, representert først og fremst ved Jon Lilletun, er et godt bevis på at dersom alle gode krefter settes inn, kan vi sammen nå mål vi ellers neppe hadde nådd hver for oss.

Min takk går også til skoledirektøren og til ordføreren for den velvilje og støtte disse har vist prosjektet!

Jeg håper "Liberty" blir til glede og nytte både for grunnskolens elever og for andre ungdomsgrupper fra vår kommune.

Vi er i dag med rette både stolte og glade – målet er nådd: Vi har fått en god og vakker båt.

Jeg ønsker "Liberty" og dets mannskap lykke til videre!

L. Lorentzen, Skolesjef.



GRATULERER!

Jeg gratulerer dere med sjøsettingen av skøyta «Liberty». Drømmen om egen båt er gått i oppfyllelse. Dere har hatt dyktige og entusiastiske ledere, derfor har dere også fått økonomisk støtte til ombyggingen av skøyta. Det har vært en fornøyelse å følge arbeidet med «Liberty» i disse 4 årene, og jeg har hatt stor glede av å snakke med ivrige jenter og gutter når de har arbeidet på båten.

Jeg gratulerer Vennesla Ungdomsskole, ungdoms- og idrettskontoret og skolemyndighetene med fint samarbeid, og jeg håper og tror at «Liberty» blir til glede og nytte for ungdommen i Vennesla.

Lykke til!

Torleiv Vaksvik
skoledirektør

LIBERTY – opprinnelig ei ekte Søgneskøyte

Av Jostein Andreassen

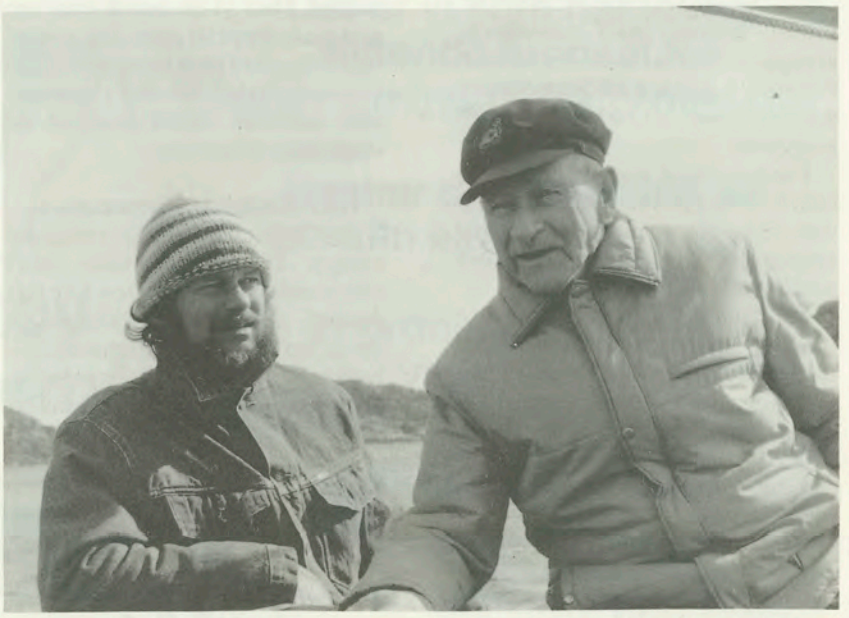


Flagget går til topps på "Lister".

Vi som arbeider på Søgne maritime leirskole og som driver Listerskøyta, fikk en henvendelse om å skrive en hilsen i forbindelse med at Liberty er ferdig. Det gjør vi gjerne.
Ildsjeler i Vennesla har lagt ned et ufattelig stort arbeid for å få Liberty på vannet igjen, og det er all grunn til å gratulere med innsatsen.
Vi som til daglig arbeider på ei seilskøyte, har etterhvert fått en viss forståelse for hvor mye arbeid som ligger bak. Selvsagt har vi også stor sans for at det er ei opprinnelig Søgne-skute som nå er gjenfødt, og som nå ligger klar til bruk, om enn, i en annen skikkelse enn da den ble ferdig første gang.
Vi kjenner jo godt folk i Søgne som ikke bare var med og bygde slike skøyter for ca. 60 år siden, men som også husker Liberty som makrell- og sildeskøyte i Egersund i 30-årene. Vi skjønner imidlertid at det er andre som har tatt seg av Liberty's forhistorie, og vi ser det derfor som vår oppgave å tegne et bilde av det miljø som skuta kom fra opprinnelig.

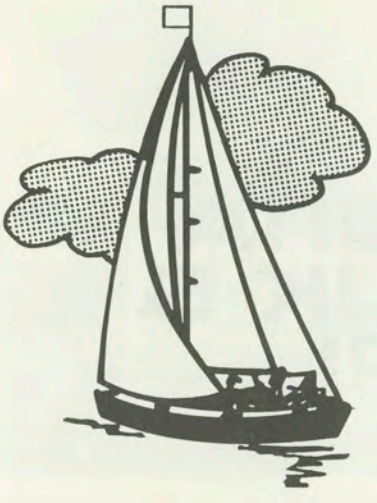
Det var ikke for ingenting at Liberty ble bestilt bygd i Høllen i Søgne, for Søgne-folk hadde etterhvert fått litt av en båtbyggertradisjon som imidlertid gikk mot slutten da Liberty ble bestilt. Den første gang vi hører om båtbygging i Søgne er midt på 1500-tallet. Siden forteller Peder Clauson Friis at det skjønne skip St. Oluf ble bygd i Trysfjorden fra 1570-73. Det var 70 alen langt (43 m).
I søgne var massevis av eikeskog, ellers lå også forholdene greit til rette. Vannsaga - som ble innført i 1520-årene - hadde revolusjonert handelen med trelast. Og Holland, som var den ledende sjøfartsnasjonen på denne tiden, oppdaget dette til gagns. Eilert Sundt (1817-75), farsundsmannen som ble landets foregangsmann på det samfunnsvitenskapelige område, skriver i sin bok "Om husfliden i Norge": - "Dengang kom en mengde hollandske makker herop for at laste med sten og trelast, og til dem avhændede man et ikke ubetydeligt antall både. Disse bestode for endel i skibsjoller, men det var dog fornemmelig spidsbåde af alle størrelser - i det hele taget dog små - som opkjøptes af hollænderne, for, som man antager, atter at sælges i Holland."

I Søgne varte dette fram til ca. 1830.
Det store innsig av makrell omkring 1825 skapte behov for større og bedre båter enn de som allerede var i bruk blant fiskerne her på kysten. Så selv om hollenderfarten nå sluttet helt, var likevel grunnlaget lagt for en ny giv i båtbyggingen.
Etterhvert ble det utviklet en ny båttype som ble kalt "Søgnebåten" - en mellomting mellom "Listerbåden" og "Østlandsbåden". Ei slik rosjekte kan i dag sees på Norsk Sjøfartsmuseum. Den er svært flatbunnet og bred, og er ikke særlig pen, men du verden for en anvendelig båt. Den var god å både ro og seile med (spisseil), og til frakt av sauer og høy. Hele båten var av eik, naglene var av einer. En slik båt varte gjerne i 100 år om den ble vedlikeholdt med koltjære. Bordene ble ikke stimet for å kunne bøyes til og settes på plass, men ble holdt over åpen ild til de ble varme, så ble de smørt inn med sauefett og bøyd over en mal. Når de kjølnet, beholdt de den ønskede formen.
En større type var makrell-båtene på 22-25 fot (storebåtene). Ca. 1860 ble de forsynt med dekk og fikk en mer skøytelignende skikkelse. Da hadde Søgne 42 båtbyggerier, og det var Jens Sørensen Leire som var den største.



Nåværende skipper på "Lister", Vidar Ertzeid, og Arne Sangvik som var med og laget skøyter i Høllen i 20 årene.

På denne tiden var Søgne blitt Danmarks-fartens sentrum. En mengde slupper gikk ned til Limfjorden med trelast og eikebark til garving av skinn og garn. I bytte fikk de f.eks. husdyr, kjøtt, landbruksprodukter, tresko, murstein etc. Undertegnedes tippoldefar holdt på med dette i 40 år. Oldefar og bestefar kom også inn i Danmarksfarten.
Blant de mange som gikk i lære hos Jens Leire ved Lundeelva var Andreas Kristiansen - senere kalt "Mesteren" i Høllen. Sammen med Martin Langfeldt stiftet han Høllen skipsverft i 1887. Her tok han til å bygge større seilskuter på opp til 3-400 tonn og f.eks tredampbåten Eros på hele 600 tonn.
I 1912 overtok hans sønn Reinert Andreassen skipsverftet. Han bygget særlig skøyter, og det var han som konstruerte og ledet byggingen av Liberty.
Disse Hølle-skøytene hadde meget godt ord på seg. De var ikke de mest elegante i sjøen, men de var svært anvendelige og greie å fiske med. Framfor alt utmerked de seg ved usedvanlig kvalitet rent bygningsmessig. Her var det virkelig båtbyggerkunst på det aller beste. Det er Liberty et bevis på. I dag hadde nok ikke Reinert Andreassen kjent den igjen, så ombygd den er blitt fra ei motor-fiskeskøyte til ei galeas-rigget seilskøyte til leirskole-bruk. Men alt til sin tid.
Vi på "Listerskøyta" ønsker mange gode år for såvel passasjerer, mannskap som skipper på Liberty. En dag hadde det vært gøy om vi kunne kappseile!
Jostein Andreassen



Libertys tilknytning til Flekkerøya 1933 - 1972



Øyvind Sørensen var med på prøveturen 19. mai. Hans far Trygve Sørensen eide Liberty fra 1937 til 1972. Selv var Øyvind fisker på Liberty i 3 år. Det var nok med noe blandede følelser han sto ved roret på nye Liberty.

I 1933 ble Liberty bygd i Høllen i Søgne. Det var på oppdrag av 3 fiskere fra Flekkerøya – brødrene Martin, Hans og John Knutsen. De ble kalt Pauleguttene. 16.000 kroner var kjøpesummen.

Brødrene Knutsen hadde Liberty i 4 år – fram til 1937. Båten ble brukt til makrellfiske, sildefiske og reketråling.

Det var da Martin Knutsen flyttet til Egersund at Liberty ble solgt. Kanskje hadde det også sammenheng med at det i de årene var dårlige økonomiske forhold med lave priser på fangsten.

I 1937 kom Trygve Sørensen fra Flekkerøya hjem etter å ha vært 10 år i Amerika. Da kjøpte han Liberty for 15.000 kroner. Han hadde Liberty helt fram til 1972. I den perioden var det Vrakholmen på Flekkerøya som var kaiplass for Liberty.

Vi har vært en tur på Flekkerøya og hatt en samtale med sønn til Trygve Sørensen – Øyvind Sørensen. Han var 3 år med Liberty på fiske.

Dessuten snakket vi med Arnold Pedersen som også har god kjennskap til båten.

–Liberty var en god sjøbåt, sa Pedersen. Veldig stødig, for hun var så brei. Jeg kan godt huske fra sildefiske i 1938. Da fikk de 4.700 hektoliter, bare på bunnsettfiske. Det var blant det beste resultatet på øya. Da kom silda helt hit ned til Songva. Helt inn til land gikk silda. Ellers fikk de mye sild ved Egersund, Lysegrunn og Kleppegrunn.

–Ble båten godt vedlikeholdt da din far hadde den? spurte vi Øyvind Sørensen.

–Når min far var på slipp med Liberty var han temmelig nøye. Det en ikke kunne se over vann måtte alltid ses godt etter når han hadde båten på slipp en gang om året.

–Gjorde Liberty nytte for seg de 35 år dere hadde den?

–Ja, det vil jeg si. Vi har i hvert fall ikke lidd nød. Nå var vi 6 søsken og Liberty var næringsgrunnlaget. I sommerferien var vi med og fisket. Det var høydepunkter om sommeren.

–Hvordan var innredningen da dere hadde båten?

–Det var innredet til 6 mann forut i ruffen. I begynnelsen var det vedfyring – ved og kull. Vi kjøpte mye Lumberspiler som de

Liten nok til å høre på deg — stor nok til å hjelpe deg

Snakk med oss – du skal se det kan lønne seg

Sparebanken Agder

VENNESLA SPAREBANK

Besøk sørlandets største byggmarked og byggeutstilling.

KJØITA

A.S. KJØITA SAGBRUK & HØVLERI

TLF. 042/26580 - 4601 KRISTIANSAND

kalte det. Det hadde vi til tennved, og så fyrte vi med kull.

—Var det god plass ombord?

—Den var romslig i forhold til mange andre. Men de var 6 mann på sildefiske og måtte sikkert ha den plassen der var.

Hvordan var Liberty som sjøbåt?

I de 3 årene jeg var med som mannskap syntes jeg hun var all right. Hun var stille å være i, men når det ble for mye sjø mot, slo den litt. Men når vinden kom fra siden eller aktenfra, var den helt fin.

—Hva slags motor var det i den?

—Det var en 40 Union.

—Og det var vel nok?

—Det var nok til det fiske som ble drevet da.

—Var det seil på Liberty?

—Ja, der var seil og fokk og mesan.

—Brukte dere de mye?

—Seilet brukte vi nokså mye, og det hjalp på vei ut og inn i fra revet, både for å gå fortere og å støtte båten.

—Ville Liberty hatt noen sjanse som fiskebåt i dag?

Absolutt ikke — den ville ha falt tvers igjennom. Hadde du kommet med en ny fiskebåt lik Liberty i dag, ville de bare ha ledd.

—Ble det bygd flere båter av samme typen?

—Ja, det gjorde det. Og det kom mange til Flekkerøya i 1933, 34, 35 og 36 av den typen. Fordi disse båtene var runde og buttbygde ble det kraftig god dekksplass. De båtene som ble bygd i Risør var mye spedere. Den båten min far hadde var en stor båt i den tida.

—Når ble ekkoloddet montert inn?

— Heter det Atlas?

—Ja.

—Nøyaktig året ved jeg ikke, men jeg kan godt huske det. Det var ett av de første ekkolodd som ble satt inn i en fiskebåt. Det var en kollosal stor nytte, for da kunne de se silda, hvor den sto og hvor dypt den sto.

—Når ble båten solgt fra Flekkerøya?

—Det tror jeg var i 1972. Da hadde min far og tre andre startet et nøteri på Vrakholmen. Da han så at det gikk bra, tok han sjansen på å selge Liberty.

Øyvind Sørensen er i dag medeier i nøteriet som lever i beste velgående. Der lages det tråler i stor stil.

På Flekkerøya fikk vi også kontakt med Palma Knutsen — enke etter Hans Knutsen som sammen med sine to brødre kjøpte Liberty i 1933. Palmas far, Aksel Nilsen, var i sin tid eier av skøyta Prøven som Erik Bye kjøpte.

Palma husket ikke så mye fra Liberty. Hans, mannen hennes, solgte Liberty det året de giftet seg. Men hun fortalte om en tur de hadde til Egersund. Det var da de skulle i bryllup til svogeren Martin. Turen hadde gått bra, men det var stor sjø, og de fleste hadde vært sjøsyke.

Libertys sjebne etter 1972 er det lite å skrive om. Da Arne Bang kom over skøyta ved Justøya i 1982 var den et vrak. Egentlig var det galmannsverk å satse på at det skulle bli båt igjen, men den som intet våger - intet vinner.



Liberty ved Vrakholmen på Flekkerøya. Det var her Liberty hadde sin faste plass da Trygve Sørensen eide båten. Han hadde Liberty fra 1937 til 1972.

Vennesla kommune, helseetaten

Ark. 130.5J..nr.
Vennesla ungdomsskolev/rektor Krogstad
4700 Vennesla
Bruk av Liberty til formål innen helse- og sosialsektoren.

Allerede før båten er klar til bruk er det gjennom samarbeid mellom skole- og helse/sosialetaten klarlagt mange formål. Det kan være kortere turer i ferietiden - helgeturer, eller uketurer, et tilbud til ungdom som ellers har liten anledning til naturopplevelser - på sjø eller land.

Det arbeides også aktivt med planer om bruk av båten til mer "behandlingsrettede" formål. Dette vil være langtokt a 2-3 mnd. varighet.

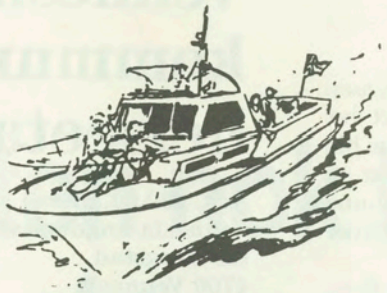
Hensikten er å gi ungdommer positive opplevelser fra det å fungere i et fellesskap - med ansvar.Gjennom det arbeid som allerede har vært, ser en at båten vil være en god ramme for de tiltak det er behov for i forhold til ungdom med spesielle behov.

Det som er det mest interessante og positive i dette prosjektet er at båten kan brukes til formål innen de ulike etater. Dette danner et utgangspunkt for samarbeid om noe konkret og konstruktivt.

Vi har en båt. Det er mange som har bruk for den. Vi har ungdom som et felles ansvar, både skolen, ungdoms- og kulturkontoret og helse- og sosialetaten.

På dette grunnlag kan vi arbeide sammen.

Med vennlig hilsen
VENNESLA HELSE- OG SOSIALETAT, den 7. mai 1987.
Sandra Pedersenfor I.T. Tonstad



Båtgleden trygt forankret i

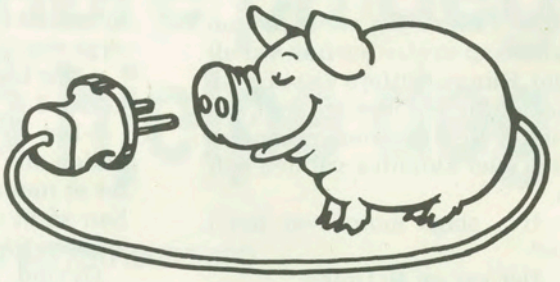
UNI

FORSIKRING
Norske Folk Norges Brannkasse

Best i båtforsikring

Du får brosjyrer og gode båttips hos vår representant.

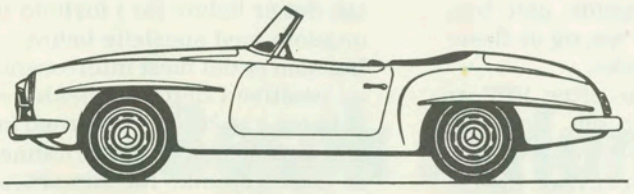
Assurandør:
Svein Erik Bjørkås
4700 Vennesla
Tlf. 56 622 - 56 341



Eivind Eivindson A/S

ELEKTRISK FORRETNING · AUT. ELEKTROINSTALLATØR

Telefon: (042) 55 677



Skal du ha nye dekk ?

PRØV OSS

Esso

CENTRUMSTASJONEN
TELEFON 55 319 — 4700 VENNESLA



BMX Triumph

– en av Norges mest solgte Cross-sykler.

995,-
(samme pris som før)

Leveres med skjermer og brems i baknavet. Tilfredsstiller veitrafikklovens krav.

Ved utsalgssteder levert Grasvig A/S, Askim

SPORT

SPORT SPORT A S
VENNESLA SENTRUM

VENNESLA
SENTRUM
Telefon 56 550

Ungdommene i Vennesla Båtprosjekt



Lars Vidar Løyte var med på prøveturen 19. mai. Han var en av ungdommene som jobbet lengre tid på båten og kan stå som representant for dem. I likhet med de aller fleste andre ungdommene som var med på prosjektet har også Lars Vidar i dag en fast og sikker jobb.

Hva slags ungdom arbeidet i prosjektet? Dette spørsmål har jeg fått mange ganger. Før jeg svarer på det, må vi huske den perioden båten var i Vennesla. Perioden fra -83 til -86 er den svarteste perioden på arbeidsmarkedet siden de harde tredveåra. Hardest rammet ble ungdom som var ferdig med ungdomsskole, og som valgte å ikke ta noen videreutdannelse. For denne gruppen fantes det nesten ikke arbeidstilbud. Når vi så vet hvor belastende det er for voksne mennesker (med all den livserfaring de har) å gå arbeidsledig, så er det ikke vanskelig å forestille seg hvor nedbrytende dette må virke på ungdom. Nettopp denne gruppen fikk nyte godt av det tilbud båtprosjektet var. Vi hadde ca. 25 ungdommer hos oss i byggeperioden. For alle gjelder det at de fikk annet arbeid, opptak på videregående skole eller at de skulle avtjene verneplikten når de sluttet på båten.

Det er viktig å presisere at å skape arbeidsplasser var det viktigste mål for båtprosjektet. Båten i seg selv er et biprodukt, om enn ikke av den type som industrien må søke utslippstillatelse for.

Det er klart at dette ungdomsarbeidet har gitt oss som ledet det erfaringer. Ikke alle vil ha almen interesse. Jeg vil derfor prøve å trekke frem noen av de mest spennende sider av det vi opplevde.

Hva med jenter på en slik mannsarbeidsplass? Det var ofte meget tunge løft, avansert bruk av elektrisk håndverktøy som båndsliper, el-høvel. Samtidig var kravene til nøyaktighet i arbeidet stort. (Produktet skal som kjent godkjennes av skipskontrollen) Jentene klarte seg jevnt over meget godt. Den eneste tydelige forskjell på gutter og jenter, var at jentene trivdes bedre når de fikk arbeide to og to. Vi bestrebet oss derfor etterhvert på at antall ansatte av hunkjønnet var delelig på to.

Dette at jentene klarte snekkerarbeidet så godt, var også med på å bryte ned rollemønsteroppfatningen hos alle som arbeidet på båten.

Guttenes atferd ble også påvirket av jentenes tilstedeværelse. Grisepratet ble redusert, og den positive spenning mellom kjønnene påvirket oppførsel og arbeidsinnsats.

For alles vedkommende har nok prosjektet betydd en myk overgang fra skole til arbeidsliv. De har fått en annen og mer positiv selvoppfatning enn den de hadde i skolesituasjonen.

Flere av ungdommene fungerer i dag i håndverks-sammenheng, og to arbeider faktisk på et båtbyggeri.

Det viktigste vi prøvde å gi ungdommene var arbeidsglede og ansvarsfølelse. At ikke alle klarte å erverve seg dette i like stor grad er opplagt. Likevel vet jeg at det hos alle ungdommene, og også hos oss som ledet arbeidet, innerst inne er en stolthet over at «denne skuta har jeg vært med på å bygge!»

Arne Bang.



Liberty ved kai på Høivolds mek. Verksted. Her har båten ligget siden 5. sept. 1986. Driftsleder Arne Bang og båtbygger Øystein Tønnessen koser seg på dekket i den fine vårsola.

Når det gjelder sko – spør først

EIDET & CO

Godt utvalg i ferie og fritidssko til hele familien.

EIDET & CO

Sentrum, 4700 Vennesla – Telefon 042-55 249

Janicken
KAFETERIA

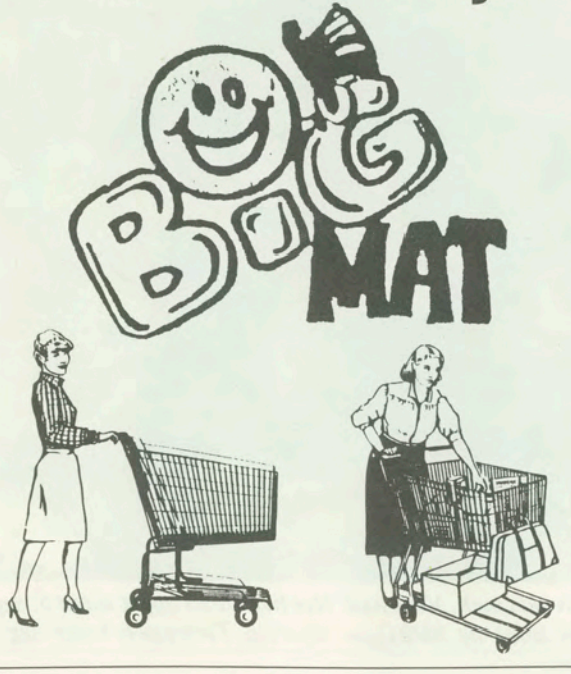
Bygdas møtested

Husk vår utlevering av selskapsmat.

Telefon:

56 252

Big-Mat
støtter nærmiljøet



DU ER I TRYGGE HENDER HOS

STJERNEBYGG

Vikeland, Vennesla – Tlf. 042-56 157



Skal du bygge nytt - modernisere - eller utvide

Kontakt oss for tilbud

Vi har enda noen få tomter igjen på LOMTJØNN

EN KOSTBAR BÅTTRANSPORT

Da beslutningen om å restaurere den gamle skøyta "Liberty" var tatt, sto det klart at denne jobben måtte utføres i Vennesla. Som sysselsettingsprosjekt for Venneslaungdom ville en slik ordning være mest praktisk.

Men å frakte den 48 fot lange skøyta til Vennesla ville bli en vidløftig jobb. Vi tok kontakt med transportfirmaet Brødrene Nygaard som vi visste hadde utstyr for en slik oppgave.

Innehaveren Odd Nygaard viste seg meget imøtekommende og velvillig da han ble forklart hva prosjektet vårt gikk ut på. Det var en form for ungdomsarbeid han gjerne ville støtte. Derfor skulle han utføre jobben gratis. Han skulle bare ha dekket lønningene til mannskapet som måtte være med.



Liberty på vei til Vennesla. Her på Vesterveien. KMV løftet med sin store kran båten fra sjøen og over på tilhengeren til Odd Nygaard. Han ledet spent og ivrig transporten opp til Vennesla – helt gratis. Men returen ble noe dyrere

Nygaard antydet overfor Jon Lilletun en sum på ca. 5.000 kroner. Det skulle dekke de utgiftene han måtte ta betalt for. På bakgrunn av dette syntes vi den endelige regningen på 11.000 kroner var stor. Det ble tatt kontakt med Nygaard. Han opplyste at transporten var blitt noe mer omfattende enn først antatt. Det ble da spurt om vi kunne få de samme vilkår når båten skulle fraktes ned igjen. Svaret var positivt. Ingen tenkte på å be om en skriftlig kontrakt.

Da det så ble aktuelt å tenke på returtransporten, måtte denne utsettes flere ganger for å få den til å passe inn i Nygaards timeplan. Selv om det var uheldig for oss, hadde vi ingen innvendinger. Vi sa at p.g.a. deres velvilje overfor oss, måtte de ta transporten når det var mest gunstig for dem.

På denne bakgrunn reagerte vi kraftig da vi fikk regning på 67.000 kroner. Det ble tatt kontakt med Odd Nygaard. Han ville ikke gå med på at vi hadde en avtale.

Selv om regningen ble redusert med 5.000 kroner, var vi likevel sjokkerte. Hvordan skulle vi makte å skaffe 62.000 kroner? Vi hadde fått god hjelp i oppbygginsperioden i form av sysselsettingsmidler fra staten. Det satte oss i stand til å bygge opp en båt vi håper å få stor nytte og glede av. Men sysselsettingsmidlene ble kraftig redusert. Derfor ville regningen på 62.000 kroner skape store problemer for oss, spesielt fordi vi ikke hadde kalkulert med et så stort beløp til transport.

Som nevnt hadde vi ingen skriftlig avtale med Odd Nygaard om at hans velvilje overfor båtprosjektet skulle gjelde transport begge veier. Man ber ikke om å få slikt skriftlig. Men det er vårt bestemte inntrykk at Nygaard mente det.

Dessuten – Nygaard visste at vi hadde reagert på den første regningen på 11.000 kroner fordi den var mer enn det dobbelte av hva han først antydet. På denne bakgrunn mener vi Nygaard på forhånd burde ha orientert oss om at han for returtransporten ville seksdoble utgiftene for oss.

Vi skrev brev til Odd Nygaard og ba om et nytt møte for å finne en minnelig ordning. Han ville ikke innvilge oss et slikt møte. Istedet sendte han regningen til rettslig inkasse, og det kostet oss 7.000 kroner ekstra.

Båtprosjektet som seminaroppgave for studenter

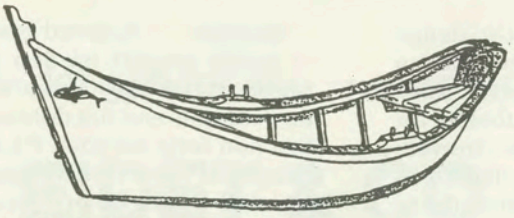
Venneslaungdommens båtprosjekt har vært interessant for studenter som har hatt behov for oppgaveopplegg i sine studier. Både studenter fra Agder distriktshøgskole og Kristiansand lærerhøgskole har brukt båtprosjektet til seminaroppgaver.

Anne Krogstad tok i 1984 eksamen i sosialpedagogikk ved Kristiansand lærerhøgskole. Hun kalte sin seminaroppgave: «Venneslaungdommens båtprosjekt – Et forebyggende middel mot arbeidsledighet, rusmiddelmisbruk og fritidsproblemer blant ungdommen i Vennesla».

Tre lærere ved Vennesla videregående skole: Bjørgulv Bjørgum, Einar K. Olsen og Einar Lande Øen hadde sin praksisperiode på båtprosjektet. De bygget motorfundament, monterte motor og hydraulisk styring. De laget en rapport fra sitt arbeid der de bl. a. gav en generell vurdering av båtprosjektet.

Arne Bernt Haugdal og Øyvind Lyngen Laderud som i 1984/85 studerte offentlig administrasjon ved Agder distriktshøyskole, laget også seminaroppgave om Venneslaungdommens båtprosjekt.

10 " SLEPE-DORY
i plywood



Ta kontakt med

SETESDALSBANEN GROVANE
4700 Vennesla - Tlf. 042/56 482

Lies
Manufaktur
4700 VENNESLA TLF: 55 572

Rullegardiner
÷ 50 %
120 cm.
140 cm.
160 cm.



Bøker og materiell
i stort utvalg
får du hos

BIRTING

TOLLBODGATEN &. TLF. (042) 25 632

NAVIGARE
-båt&fritid-
Vestre Strandgt. 19 — 4611 Kristiansand
Telefon 042/22 892

Baby og Barnetøy
0-16 år

Vi fører kjente merker som:
Fåg - Esprit - Pocolino

Hans og Grete
Tlf. 57 733



BIAS SKO VENNESLA SENTRUM

Sko for
hele
familien

BIKUBEN

Bygdas
største
leketøys-
butikk

LEGG GRUNNLAGET FOR
FERIEN NÅ

OG BLI BRUN PÅ BARE 6 GANGER
(Tilsvarer 12 - 14 ganger i ei vanlig seng)

KUN 250,-

Man-fre. 9.00 - 16.00
Tors..... 9.00 - 20.00
Lør ..... 9.00 - 12.00

ANDRE TIDER KAN AVTALES

VENNESLA VASK & RENS
MEIERIGÅRDEN - TLF. 042-57 939

ANBUDS
MØBLER A.S
Telefon: 042 - 12 071
Innehavere:
Øyvind Bakken og Kjell Ommundsen

Vi leverer møbler fra anerkjente norske og skandinaviske leverandører til

- Hotell
- Restaurant
- Cafe
- Kantiner
- Institusjoner

o.s.v.

Eget utstillingslokale i Kartheia 3, Vågsbygd

Ben Brynhildsen – båtsmann, tømrer, rigger og ungdomsarbeider

Ben Brynhildsen har hatt arbeidet med å rigge Liberty. Å rigge en så stor båt for seilføring krever innsikt og erfaring i faget.

Men Ben har, som en av de få i landet vårt, disse forutsetninger. Han er tilsatt ved stiftelsen Havnøy som omtales på annet sted i Libertyposten.

Den første delen av riggingen gjorde Ben i fjor høst. Da hadde vi følgende samtale med ham:

–Hva mener du om skuta vår?

–Det kan bli et alle tiders fartøy. Det er ikke mange fartøyer på kysten som har hatt den start dere må ha hatt her. Det er bare spennende hvordan dere skal drive nå – om dere kan få ansatt en som kan holde den ved like – som er litt tømmermannskyndig. For det krever sin mann i fast jobb.

–Du har ikke så rent lite erfaring med skøyter og slike prosjekter. Kan du si noen ord om det?

–Ja, det har blitt til at jeg har blitt seilskutemann da, uten at en egentlig la opp til det. Det bare ble sånn. Jeg begynte på skoleskipet Sørlandet i 1959. Sammenlagt har jeg 9 år på Sørlandet, 2 år på Radich og 6 år på Svanen. Så tilbake igjen til Sørlandet. Nå har jeg 3 år på Havnøy.

–Havnøy, hva er det?

–Havnøy, er en galeas på 78 fot. Det er en ishavsskute som kjører med tilbud til sosialkontorene om arbeidstrening. Hensikten er å gi et tilbud til ungdommer som ikke har det så lett – både bakgrunnen med foreldre og hverdagen som de ikke klarer å fikse.

–Er det i Tønsberg dere driver?

–Ja, vi driver i Tønsberg og har skutene Havnøy og Udvaar. I tillegg har vi trebåtbyggeri, et biloppretteri, et sveiseverksted og et riggerverksted som jeg holder til på.

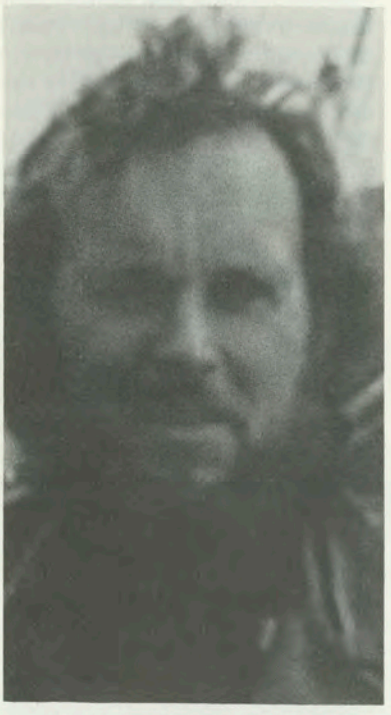
–Hvordan er erfaringene når det gjelder å bruke båt til ungdomsarbeid? Er det gode resultater?

–Ja, gode resultater er det, men du må ha en god porsjon tålmodighet da. Første gang jeg var borte i folk som drev med seilskuteprosjekter med ungdom var da jeg hadde kontakt med dansken Mogens. Han hadde en tremastskonnert og gjorde en kjempejobb.

Det er flere av oss som holder på med båt som mener en skute er verdens beste pedagogiske hjelpemiddel for ungdom – ja mennesker i det hele tatt for å gi dem selvtillit. Det er en grei måte å få vite at du gjør en jobb. Du kan ikke stikke av ved roret, du kan ikke rømme noen plass, du må være ombord og dra i samme tauet som alle de andre for å få det hele til å gå rundt.

–Du mener vi har gjort rett når vi har satt i gang med denne båten for å få et sted som også vår ungdom kan være på?

Ja, så absolutt, i høyeste grad. Og det som er så morsomt er at dere er en innlandskommune som har satset på absolutt det riktige. Det er rart at ikke kystkommunene har gjort det før dere. Det er helt unikt det dere har gjort, synes jeg.



Båtbygger Ben Brynhildsen

–Du mener den skuta vi nå får er egnet til sitt bruk?

–Ja, for det første har dere gjort en fin løsning med at dere har køyer til en hel skoleklasse. Det har vært problem selv med Svanen som er en båt på 94 fot.

Videre er det fint at det er lugar til skipperen og en bestmann akterut og kanskje til skårunger i forpigg. Det kan også være lugar for lærere.

–Og i dag er mastene kommet opp. Hvordan er du fornøyd med det?

–Det er bestandig morsomt å reise en rigg. Jeg må bare beklage at jeg har fått så kort tid her nede. Jeg reiser fra det halvgjort, men vi får gjøre resten til våren. Da skal jeg i hvertfall love at riggen skal stå ferdig før dere skal begynne å bruke båten.

–Da kanskje du kan være med oss litt og gi oss noen gode råd på de første turene?

–Ja, det vil jeg mer enn gjerne. Jeg er så heldig å seile skipper på Udvaar – en Risørskøyte på 44 fot. Vi skal kjøre med fire elever, to voksne og en skårunge. Da skal vi være borte i to måneder om gangen. Da har vi anledning til å gjøre hva vi vil. Da er det ingenting som er bedre enn å komme her og hjelpe dere å bli ferdig. Så det gleder vi oss til.

Ben kom som planlagt til Kristiansand med Udvaar til påske i år. Nå er han ferdig med riggingen av Liberty. Vi vil takke ham for dyktig og faglig utført arbeid.

Hvorfor skuta vår har et engelsk navn

Det er en del som lurer på hvorfor vi har et engelsk navn på båten vår. Noen har f.eks. foreslått at den bør hete Venndølen. De synes ikke Liberty er et rett navn på en båt som hører hjemme i Vennesla.

Vi i styringsgruppa var også av den mening da vi planla restaureringen. Det var forslag om å skrive ut en navnkonkurranse.

Men det varte ikke lenge før vi kom på andre tanker. Det var Odd Nygaard som var årsaken til det. Da han ble spurt om å frakte båten opp til Vennesla på ett av sine store kjøretøyer, viste han seg uhyre positiv og interessert i arbeidet vårt. Han så det som et svært verdifullt ungdomsprosjekt og skulle derfor ikke ha fortjeneste på frakten.

Vi spurte Nygaard om han mente vi burde få et nytt navn på båten. Men det syntes han slett ikke vi skulle tenke på.

Liberty betyr jo frihet, sa han.

–Og såvidt jeg har forstått skal denne båten være en hjelp for ungdom til å komme fri fra mindreverdige ting som kan friste dem. Derfor synes jeg absolutt den skal beholde navnet Liberty.

Vi syntes det var et vesentlig argument for å beholde båtens opprinnelige navn. Og senere har det aldri vært tvil om at Liberty har vært og fortsatt skal være navnet på skuta vår.

Libertys ferd fra Justøya til Kristiansand

I desember 1982 dro tre lærere og fem båtførerelever fra Vennesla ungdomsskole avsted for å slepe hjem Liberty som da lå fortøyd ved Justøy broa utenfor Lillesand. Arne Bang hadde dagen i forveien kjørt bort sin skøyte som for anledningen skulle være slepebåt. Været var nydelig og stemningen deretter.

Skjebnesvanger isbrytning

Det som ingen hadde tatt med i beregningen var at nattens frost hadde forårsaket et par cm blank stålis. Slepebåten måtte derfor drive noe isbrytervirksomhet før slepingen kunne starte. Dette ble for mye for den fine skuta. Sylspisse isnåler virket som sagblad langs skutesiden. Virkningen uteble ikke. I løpet av noen få minutter hadde den tatt inn så mye vann at det ikke var annet å gjøre enn å kjøre båten på grunn. Brannvesenet i Lillesand ble kontaktet, og de rykket raskt ut med lenseutstyr. Vår slepebåt ble senere på dagen slept til Lillesand for reparasjon. Det ble en annen slepetur enn den vi hadde tenkt denne dagen. Liberty lå fortsatt fortøyd under Justøybroa.

Nytt slepeforsøk

Etter et par uker var skadene på Bang´s skøyte midlertidig utbedret slik at et nytt forsøk på å få hjem Liberty kunne ta til. En tidlig lørdag morgen tørnet fem av skolens lærere av sted. Det var fortsatt kaldt, men mindre is. Etter en kort rådslagning, ble vi enige om å slepe gjennom Blindleia. Disse planene viste det seg raskt at vi måtte forandre, for vi hadde ikke slept lenge før isen meldte seg, og den fienden tok vi ikke opp kampen med en gang til.

Vi hadde da ingen andre muligheter enn å sette kursen utenom Justøya, dvs. helt utenskjærs. Været var fint, men gammel sjø og strøm satte i kombinasjon opp noen voldsomme dønninger. Utenfor Justøya stod vi og stampet i en time uten at vi så og si hadde noe fremdrift. Liberty fikk allerede da vist sine gode sjøegenskaper. De to lærerne som var ombord på Liberty danset fugledansen for å holde varmen, mens mannskapet på slepebåten kjempet med kombinasjonen sjøsyke og å klamre seg fast. Liberty stampet tungt men likevel stødig i den grove sjøen. Det knaket i tauverk og pullere. Påkjenningen ble etterhvert så stor at deler av skansekledningen og en puller på Bang´s skøyte ble revet bort. Liberty var like hel.

Etter en lang dag kom vi sent lørdag kveld frem til Ulvøysund, og fikk lov å fortøye begge båtene på Havglimt som etter alles mening hadde en god havn. Allerede neste natt blåste det opp til full storm. Bare de som har sett og opplevd havet i storm, vet hva det betyr. Bang´s skøyte var i ferd med å slite seg. Heldigvis ble dete oppdaget av en av de fastboende som igjen varslet oss slik at båten kunne komme i sikkerhet lenger inne i Ulvøysund. Det var imidlertid umulig å flytte Liberty i nattemørket under de rådende værforhold. Den ble derfor liggende til neste dag og klarte seg relativt bra. Da vi i grålysningen kom slepende med Liberty til en bedre egnet havn i Ulvøysund, må en fisker ha oppdaget oss fra sitt vindu for han kom senere bort og spurte: Si meg en ting, dere har vel ikke kommet langveis fra i dette været?

En tur som i utgangspunktet skulle være en grei og enkel operasjon, ble noe mer strabasiøs enn noen av oss hadde tenkt. Havet er ikke noe å spøke med.

Siste etappe fra Ulvøysund til Høivolds mek. verksted gikk imidlertid etter planen, og middagstider lille-julaften var denne delen av jobben utført.



Hvordan Liberty skal brukes

Vennesla ungdommens båtprosjekt har vært og skal være et samarbeidsprosjekt mellom Vennesla ungdomsskole og Vennesla ungdomskontor. De disponerer båten sammen.
Det er oppnådd enighet om å fordele bruken av båten på følgende måte:

★

VENNESLA UNGDOMSSKOLES BRUK AV LIBERTY

Brukstid: Fra ca. 1. april til sommerferien.
Fra skoleårets start til ca. 1. november.
Bruk: 1. Leirskoleopphold for 7. klassene når skoleåret starter opp. 2 klasser på en uke, ca. 3 uker tilsammen.
2. Valgfaggrupper:
a. Friluftsgruppe
b. Båtførergruppe
c. Båt- og sjøliv
3. Avslutningsturer for 9. klassene om våren
4. Dagsturer (ekskursjoner, emner: marinbiologi, kysthistorie osv).
5. Kurs for lærere

★

UNGDOMS- OG KULTURKONTORETS BRUK AV LIBERTY.

Ifølge samarbeidsavtalen vedr. fremtidig bruk av Liberty, skal ungdoms- og kulturkontoret disponere båten i skoleferiene.
En tenker seg da følgende bruksområde:
1. Turer for miljøtruet ungdom i samarbeid med Utekontakten.
2. Ferie/turtilbud til ungdom som mangler opplevelsestilbud sommerstid.
3. Turer for de kommunale fritidsklubber.
4. Utlån til lag og foreninger som vil arrangere båtturer for sine medlemmer.

Utredning vedr. bruk av Venneslaungdommens båtprosjekt «Liberty» til ungdom med spesielle behov

1. Innledning.
Venneslaungdommens båtprosjekt "Liberty" er seilklar i juni 1987. Båten innebærer en stor mulighet til bruk overfor ungdom med spesielle behov. Nærværende utredning om et opplegg for bruk av båten er utarbeidet av en gruppe sammensatt slik:
Ungdomsskolen v/rektor Arne Krogstad, lærer Arne Bang.
Ungdoms- og kulturkontoret v/kultursekretær Jon Lilletun.
Helse- og sosialetaten v/sosialsjef Øivind Hamre, helse- og sosialsjef Inger Turid Tonstad.

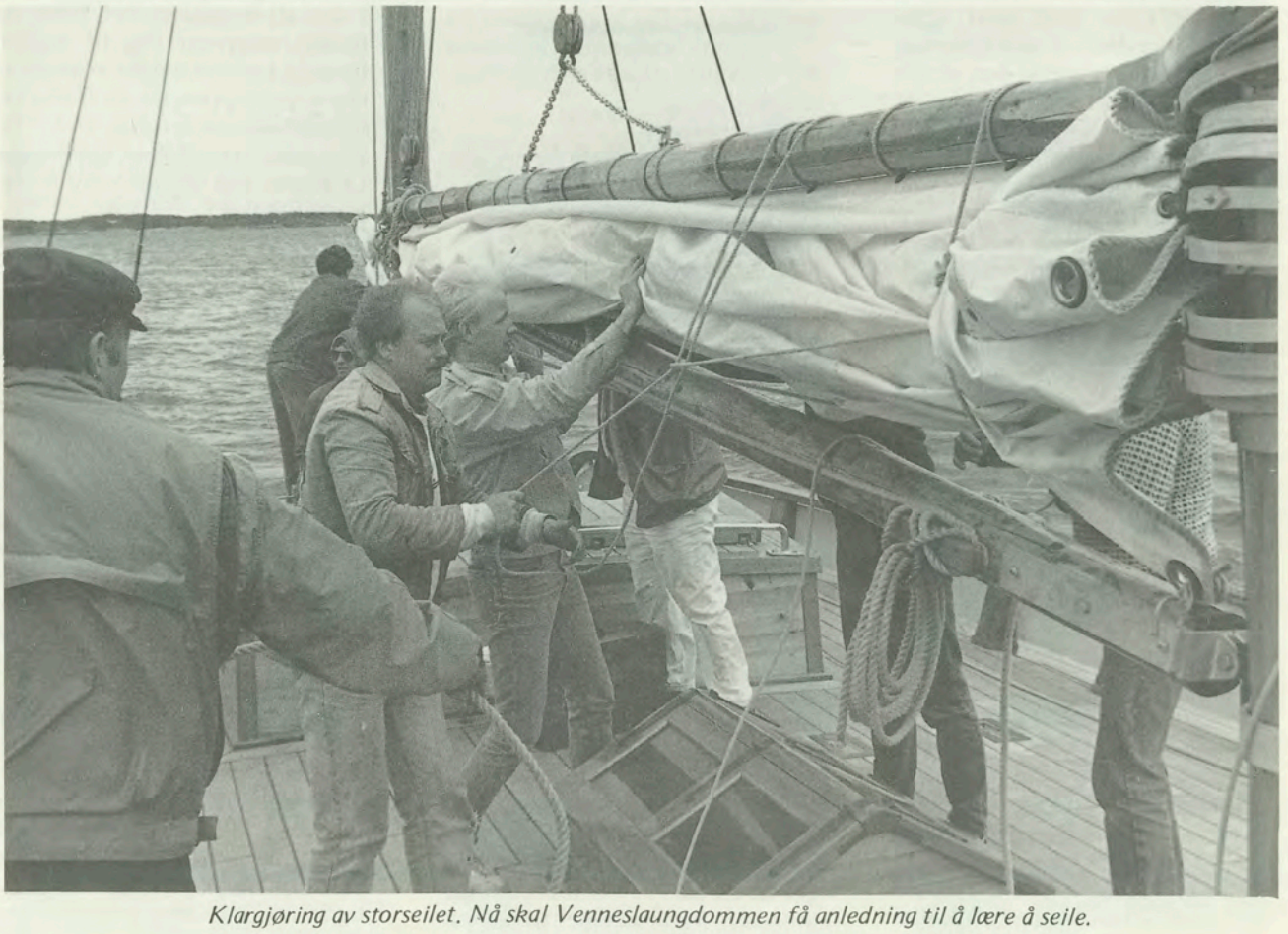
2. Nærmere vedr. båten - Liberty.
Båten er opprinnelig en gammel fiskeskøyte som etter nærmest total ombygging er satt i stand til å bli et solid havgående fartøy.Ombyggingen startet opp sommeren 1983 og arbeidet har vært et ledd i å sysselsette arbeidsledig ungdom. Midler har i hovedsak kommet dels fra Sentralrådet for narkotikaproblemer, dels fra "Rettedals midler"

Tekniske data:
Båten er 47 fot, eik på furuspant, 125 m^2 seilføring på 2 master, 106 hk Volvo Penta diesel.

Antatt kapasitet:
Kapasitet avhenger av hvor lenge en skal være på tokt. For mindre turer over 2-3 dagers varighet, kan båten ta totalt ca 20 personer. For lengre turer på noen uker eller mer, er det totalt plass for ca. 10 personer.
Vennesla kommune står som eier av båten. Det er nedsatt en styringsgruppe som har det driftsmessige ansvar. Denne styringsgruppen er sammensatt av følgende representanter:
Skoleetaten v/ 1 rep. fra skolestyret, rektor ved ungdomsskolen og 1 fra lærerrådet ved ungdomsskolen.Ungdoms- og kulturetaten v/1 rep. fra ungsdoms- og idrettsutvalget og sekretæren ved ungdoms- og kulturutvalget.
Videre er det midlertidig med 1 rep. fra arbeidskontoret. Prosjektleder/daglig leder møter med forslag- og uttalerett.

3. Planlagt bruk.
Foreliggende planer for bruk av båten i kommunal regi er at den i månedene før og etter skolestart/skoleslutt skal brukes til ulike formål for skoleelever. Som et mottiltak til sentrumsbråk og hærverk er den i sommerferien tenkt brukt til kortere eller lengre ferieturer for ungdom. Dette kan være kommunens egne, eller en kan leie den ut til andre kommuner for tilsvarende formål.
Foranstående innebærer at det ikke er konkrete planer for bruk av båten fra ca. begynnelsen av oktober til ca. begynnelsen av april, dvs. 6 måneder i vinterhalvåret.Nærværende utredning har som formål å klarlegge et hensiktsmessig opplegg for bruk av båten også i denne periode.

4. Rammer for opplegget.
Stiftelsen Havnøy, Tønsberg startet sin virksomhet i 1979 med ishavsskuta Havnøy. Virksomheten er senere utvidet med Ri-



Klargjøring av storseilet. Nå skal Venneslaungdommen få anledning til å lære å seile.

sørskuten Udvaar, båtbyggeri, biloppretterverksted, mekanisk avdeling, skjærgårdstilsyn og riggerverksted. Begge båtene brukes bl.a. til langtokt med ungdom som har spesielle behov.
Nærværende forslag til opplegg er utarbeidet med bakgrunn i informasjon derfra. En må skille mellom den virksomhet som foregår når båten brukes direkte til et mer behandlingsrettet opplegg. Av hensyn til dette gis den behandlingsrettede bruk betegnelsen "Liberty langtokt".
I vinterperioden på ca. 6 måneder vil en ha to langtokter på ca 2-3 måneder hver. Selve toktet, målet for dette, fastsettes av en styringsgruppe, utfra hensynet til egnede vind- og værforhold.

5. Formål med "Liberty langtokt".

Formålet med langtoktene er å gi et alternativt tilbud til ungdom med spesielle behov. En legger til grunn målsettingsformulering som Havnøy har. Den er:"Vårt mål er å presse fram de konstruktive egenskapene hos ungdom gjennom en spennende og meningsfylt tilværelse ombord. Skuta er erfaringsmessig et godt egnet pedagogisk verktøy til å fremme lagfølelse og samarbeidsvilje som gir ungdommen en god selvfølelse og større trygghet."Eller sagt med egne ord, er formålet en sosialisering av ungdommen ved at den settes i stand til å forholde seg til sine omgivelser på en, både for seg selv og de en omgås akseptabel og hensiktsmessig måte. Det er og et formål at langtokt skal føre til en motivasjon for å gå videre med opplæring og utvikling av ferdigheter og anlegg.

6. Innhold av langtoktene.

Også for dette punkt legges til grunn følgende formulering fra Havnøy:
"På toktene legges det vekt på følgende punkter:
OPPLÆRING: Elevene blir delt i vakter med forskjellige oppgaver. Disse blir fordelt til undervisning, dekksarbeid, ror og utkikk, byssetjenester, maskintjeneste og renhold.Arbeidsoppgavene har direkte sammenheng med fremdriften av skuta og miljøet ombord, slik at elevene umiddelbart ser resultatet av utført arbeid. Det blir undervist i praktisk sjømannskap, sikkerhet til sjøs og personlig stell og hygiene.
OPPLEVELSE: Dra i tau, heise seil, seile skuta frem mot nye mål er et felles stykke arbeid som utnytter naturkreftene og gir gleden av raskt å se resultatet av felles anstrengelser. Toktene gir også rike muligheter for et variert friluftliv og fine naturopplevelser i et maritimt miljø. Til avveksling arrangerer vi turer i land med aktiviteter som; fjellklatring, ridning, slalom, fotturer og besøk på skoler og severdigheter. Med dette søker vi å utvide elevenes erfaringsbakgrunn.
OMSORG: Fremdriften av skutene baserer seg på felles innsats som erfaringsmessig skaper et godt samhold og en styrket trygghetsfølelse hos elevene.
Dette skaper et godt miljø ombord og en verdifull nærhet blant elever og mannskap. I dette miljøet søker vi å motivere elevene for mer langsiktig opplegg både i og utenfor Stiftelsens øvrige apparat etter fullført tokt."
En følger opplegget fra Havnøy når det gjelder innhold med de tilpassninger og modifikasjoner som viser seg nødvendig. «Liberty langtokt» er et nytt prosjekt og en må gradvis vinne erfaringer med drift og innhold.
Forøvrig tar en sikte på å legge inn teoriundervisning i ungdomsskolefag for de elever det kan passe for. Dersom noen av mannskapet har kompetanse på diverse områder, er det og åpent for å utnytte dette i et undervisningsopplegg.

7. Målgruppe.

Målgruppe er ungdom og det settes ingen spesiell aldersgrense.
Det kan være følgende problembakgrunn:
- rusproblematikk- kriminalitet (langtokt kan være alternativ til soning.)- adferdsproblematikk.
Det presiseres at det er en vid ramme m.h.t. målgruppe og den omfatter begge kjønn. På grunnlag av erfaringer fra Havnøy legges til grunn at en bør bestrebe seg på å få med iallefall en jente på hvert langtokt.

8. Formelle forhold-styringsform m.v.

Målgruppe for langtoktene er ungdom hvis behov kan være et statlig, fylkeskommunalt, eller kommunalt ansvar. Det er på det rene at Vennesla kommune er det offentlige organ som er formelt ansvarlig for tiltaket. Imidlertid, idet båten forutsettes utnyttet til å dekke behov på tvers av forvaltningsnivåer, er opplegget at en på et rent forretningsmessig grunnlag selger tjenester.
Hvorvidt Vennesla kommune alene har behov nok til å fylle alle plassene, har en ikke oversikt over pr. idag. Imidlertid er dette et spørsmål om både behov og økonomi. Drift av båten vil i seg selv være så vidt kostbar at en vanskelig kan tenke at kommunen har økonomi til å prioritere bruk av båten til eget behov. Derfor vil en være avhengig av også å "selge" plasser.
På grunn av at det forutsettes utvidet bruk på tvers av forvaltningsnivåer, bør det driftsansvarlige organ være en styringsgruppe for "Liberty langtokt" sammensatt av følgende representanter:
2 fra Vennesla kommune oppnevnt av helse- og sosialutvalget.
2 fra Vest-Agder fylkeskommune oppnevnt av helse- og sosialutvalget.
1 fra styringsgruppe for drift av båten, oppnevnt av styringsgruppen selv.
Videre møter daglig leder/skipper, med forslags og uttalerett.
Styringsgruppen for "Libery langtokt" har følgende oppgave/ansvar:
- Utarbeide nærmere detaljer for driftsopplegg.
Ansette mannskap.
Inntak av elever.
Godkjenne budsjett og regnskap.
I det styringsansvaret først og fremst refererer seg til faglige forhold bør det legges vekt på at styringsgruppen får en faglig relevant sammensetning. Det er faglig kompetanse som bør legges til grunn ved oppnevning av representanter.
For å skille mellom styringsgruppen som det driftsmessige ansvar for båten - som båt, og ansvarlig styringsgruppe for "Liberty langtokt", vil en betegne sistnevnte organ med toktutvalget. Heretter brukes denne betegnelse på dette styringsorgan.
Toktutvalget må i samarbeid med mannskapet, fortrinnsvis skipperen, utarbeide nærmere retningslinjer for interne forhold. Som utgangspunkt bør en legge til grunn driftsforhold på Havnøy.

9. Inntak.

Toktutvalget har ansvar for inntak av elever, men dette må skje i nært samråd med mannskapet på båten, fortrinnsvis skipperen.
Inntak bør, hvis det er praktisk mulig, planlegges godt. Erfaringer fra Havnøy tilsier at det er viktig å sette sammen gruppen om-



På langtokt med Liberty?

hyggelig både hva alder, kjønn og bakgrunn angår.
Elevene bør ved inntak besøke båten og hilse på mannskapet om det er mulig. Tanken på livet ombord må få tid til å modnes.
En del av forberedelsen for å bli medtatt på tokt, er at innsøkende instans presenterer et opplegg for videre oppfølging når toktet er avsluttet.

10. Elever - mannskap.

Også for dette punkt legges til grunn erfaringer fra Havnøy. Det er derfor uttalt at det som en norm bør være et mannskap for to elever. En bør ikke ha for store grupper. Når en selv ikke har erfaringer bør en begynne i det små og legge opp til å ha 4-6 ungdommer og 2-3 mannskap.
Til mannskapet stilles følgende krav:
- Skipper - han må ha den nødvendige båtførerkompetanse og i tillegg erfaring fra ungdomsarbeid.
- best mann - av hensyn til sikkerheten må to av mannskapet ha den nødvendige båtførerkompetanse. Også til bestmann må det stilles krav om dette samt at han har erfaring fra ungdomsarbeid.
- Dersom det blir en gruppe på 6 elever, står det fritt til toktutvalget å vurdere hvilke kvalifikasjoner det er hensiktsmessig at det tredje mannskap har.

11. Økonomiske forhold.

Budsjett og regnskap inngår som del av kommunens budsjett og det opprettes følgende u.kap.:U.kap. 1.433 "Liberty langtokt"
Det forutsettes at utgifter dekkes av inntekter ved "salg" av plasser, enten til kommunen selv eller til andre kommuner, fylkeskommuner og stat.
Det må legges til at innsøkende innstans forplikter seg til å betale for plassen hele toktet, selv om eleven avslutter underveis. Når toktet før avreisen ikke er fylt opp med elever, fordeles godkjente driftsutgifter for det aktuelle tokt på antall elever.
Som godkjente utgifter medtas bl.a.:
Lønnsutgifter, leieavgift for båten, fastsatt av styringsgruppe for båten, øvrige driftsutgifter til båt, mannskap og elever. Budsjettet godkjennes av kommunen på linje med øvrige institusjon/organers budsjetter.

12. Sekretæriatet - daglig styring.

Den daglige styring ombord har skipper. For øvrige faglige og administrative forhold har sosialkontoret det koordinerende ansvar. Det er sekretæriatet for "Liberty langtokt" toktutvalget, som har ansvar for fremlegg av saker og etterfølgende effektvurdering.

13. Bruk av plasser for kommunens eget behov.

Plassene fordeles av toktutvalget, jfr. foran. Imidlertid på 50% av plassene være forbeholdt kommunens egen ungdom, dersom det er behov for det.

Vennesla 6. mai 1987

Arne Krogstad, Arne Bang, Jon Lilletun, Øivind Hamre, Inger Turid Tonstad

LIBERTY

Aller først, gratulerer alle ungdommer i Vennesla med ny båt. Dernest takk til alle impliserte personer fra ide´skaper(e) til alle båtbyggerne som har vært ungdommer fra Vennesla.

Utekontakten gleder seg til å ta båten i bruk. I flere år har det vært tradisjon med båt-tur for ungdommer. Før om årene har vi måttet leie skute fra Kristiansand. Mange ungdommer gleder seg derfor ekstra til sommerens tur fordi de enten har vært med å bygge Liberty, eller har hatt venner som har jobbet på båten.

I sommer reiser vi på iallefall to turer, med opptil 7 ungdommer på hver tur som er på 5 dager. Sjøruta er ennå ikke fullt ut bestemt, men vanligvis går turen enten mot Arendal eller Mandal.

Turene blir forberedt gjennom møter der turopplegg, ansvarsfordeling og proviantering blir diskutert. Gruppa blir dermed godt motivert og sammensveiset før turen begynner. Ombord inndeles ungdommen i grupper, og alle må ta sin tørn, både i byssa og på dekk.

Noe tid til avslapning, soling og bading blir det også innimellom øktene, dersom været tillater det. Når kvelden faller på, ankrer vi opp langs holmer, og hviler fortjent ut etter dagens seilas.

Disse turene koster selvfølgelig penger. Ungdommene har betalt en egenandel på ca. kr. 300,-. Resten av turens kostnad har helse og sosialutvalget bevilget oss. Utekontaktens inntrykk er at helse og sosialutvalgets politikere har stilt seg svært positivt til denne type miljøarbeider.

Ungdommene som blir med på turene tilhører kategorien «rotløs ungdom». Av ulike årsaker kan de befinne seg i en livssituasjon preget av frustrasjon eller begynnende negativ atferd. Derfor er båt-turene ett viktig element for å kunne gi ungdommer en positiv sommeropplevelse. Det å reise på denne måten gir oss i utekontakten en unik mulighet til å bli godt kjent. Dette gir ett godt utgangspunkt for det videre forebyggende arbeidet resten av året.

Erfaringene viser at ungdommene opplever disse båt-turene som ett attraktivt ferietilbud.

Tilbake til årets tur med Liberty. Det som har vært særdeles positivt med Liberty prosjektet er at ungdommene har vært med i alle faser av prosjektet, fra ett «håpløst» skrog til ei ferdig, nydelig, seilbar skute.

Lykke til Liberty!

Anne Karine Oksum
Leif Løland

JOMFRUTUREN



Fra prøveturen 19. mai — Arne Bang fører for første gang Liberty fra kai ved Høivold.

19. mai 1987 vil bli en merkedag i Liberty's historie. Da var båten på sin første tur etter gjenoppbyggingen.

Det var en forventningsfull flokk som sto på dekk da Liberty gikk fra kaia til Høyvold kl. 13.20. Ved roret sto en stolt Arne Bang. Dette var oppfyllelsen av en 4 år gammel drøm.

Den nye motoren som ikke hadde vært prøvd tidligere, startet villig og oppførte seg eksemplarisk. Alt fungerte som det skulle.



Storseilet er på plass.

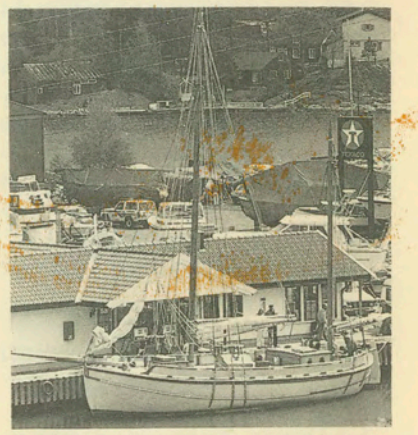
Vi kjørte først ut til Korsvik hvor vi fylte diesel. Der ble det en smule dramatikk da det så ut som den ene dieseltanken var lekk. Heldigvis var det falsk alarm.

Så bar det ut over byfjorden. Alle som var ombord hadde tilknytning til båten, og vi frydet oss over hvor fint det gikk.

Nå var det tid for å heise seil. Både mesan, storseil og fokk kom opp. Det viste seg at Liberty også er en fremragende seilbåt. Hun skjøt stor fart i den friske brisen og var usedvanlig stødig.

Det ble en uforglemmelig jomfrutur, og det er ingen tvil om at vi kan være stolte over den prektige båten vi har fått.

A.K.



Liberty fyller diesel ved Korsvik 19. mai 1987.

TEKSTIL-UTVALGET I VENNESLA

Ole Thomassen
HERRE- OG UNGDOMSKONFEKSJON

NY-NETT
UNGDOM OG DAMEKLÆR

Cubus



"For den motebevisste"
Askepott



KÅRE'S KLÆR
FRITIDSKLÆR · GUTT · UNGDOM · HERRE

KLUZZ
UNGDOMSKLÆR VENNESLA SENTRUM

Venneslas nye motebutikk for de unge



VELKOMMEN
TIL HYGGELIG
OG LØNNSOM
HANDEL I
VÅRE BUTIKKER

Sørlandet S-lag

Moseidmoen og
Vennesla sentrum



KONTORPAPIR
TRYKKPAPIR
EMBALLASJEPAPIR
TAPETPAPIR

HUNSFOS
HUNSFOS FABRIKKER
N - 4700 VENNESLA NORWAY