

SKIBSBEVARINGSFONDEN
Årsberetning 2013-2014



Forsidefoto: Skonnerten MARTHA. Foto: John Ottesen

Side 6: S/S BJØRN. Foto: Peter Brodin

Øvrige fotos: Skibsbevaringsfondens arkiv

Indledning

Fonden har i driftsåret 2013-14 påbegyndt en udviklingsproces med henblik på en mere effektiv organisation, med klare rammer for bestyrelsens og medarbejdernes opgaver og ansvar.

Fondens direktør Jes Kroman har i driftsårets sidste måneder været langtidssygemeldt. Skibshistorisk konsulent Tom Rasmussen har i denne periode varetaget de administrative opgaver, samtidig med den ordinære sagsbehandling.

Driftsåret 2013-14 har takket været den igennem finansloven forøgede bevilling givet mulighed for engagement i flere og større projekter.

Det er vigtigt, at der er en sejlede kulturarv. For at dette skal kunne lade sig gøre, skal der både findes skibe, havne og ikke mindst sømænd og -kvinder der vil og kan bemane, vedligeholde og sejle med fartøjerne.

Ved stævner og sejlads landt over ser vi heldigvis en gruppe unge kvinder og mænd, der lader sig engagere i den sejlede kulturarv, både som besætning, men også i stigende grad som ansvarsfulde ejere af bevaringsværdige fartøjer.

Det er Fondens ønske, at vi igennem en effektiv organisation og faglig, solid vejledning kan være med til at støtte nye og gamle redere i deres indsats for at vedligeholde og restaurere bevaringsværdige fartøjer, således at vi i mange år vil kunne se stolte skibe i vores farvande.

Skive den 14. oktober 2014

Sven Irgens-Møller

Skibsbevaringsfondens formand

Fondens virke

Støtteform

Skibsbevaringsfonden skal ifølge fundatsens § 3:

- bidrage til bevaring og restaurering af karakteristiske danske fartøjer
- søge, herunder undtagelsesvis også ved køb, at bevare ejendomsretten til sådanne skibe i Danmark
- øge såvel skibsejernes som den øvrige befolknings forståelse for de kulturhistoriske værdier, som skibe og maritime miljøer repræsenterer.

Den vigtigste direkte støtteform er rente- og afdragsfrie lån til ejere af bevaringsværdige fartøjer, der som modydelse accepterer en påtegning i skibets skøde. Ifølge påtegningen forfalder lånet ved et salg af skibet til udlandet eller hvis lånet i øvrigt misligholdes. Hermed opnås i overensstemmelse med Fondens fundats, at det bliver attraktivt for de udvalgte skibe at forblive i dansk eje.

For at modtage støtte i form af lån fra Skibsbevaringsfonden, er det en betingelse, at skibet restaureres troværdigt og i overensstemmelse med dets oprindelige eller senere udseende og karakter som brugsfartøj. Fartøjet behøver således ikke nødvendigvis efter endt restaurering at fremtræde som da det blev bygget. En senere epoke i skibets aktive liv (f.eks. med styrehus, motor og reduceret rigning) kan udmærket danne grundlag for et godkendelsesværdigt projekt.

Skibenes ejere ansøger på et ansøgningsskema. Hvilke oplysninger der i øvrigt ønskes vedlagt fremgår af en ansøgningsvejledning.

Ansøgningen vedlægges detaljerede planer for skibets restaurering. Såfremt vi ikke kender skibet fra tidligere, bliver de ansøgende fartøjer, inden der træffes beslutning om årets tildeling, besøgt for en uddybende orientering.

Hvad kan der gives lån til?

Skibsbevaringsfonden giver lån til restaurering af bevaringsværdige fartøjer bygget til erhvervsformål. Desuden kan Fonden yde hjælp til at beholde eller tilbageføre sådanne skibe under dansk flag.

For at et fartøj skal komme i betragtning ved tildeling af lån, skal følgende betingelser almindeligvis kunne opfyldes:

- Fartøjet er mellem 2 og 300 BRT stort
- Fartøjet er under dansk flag
- Fartøjet er mindst 30 år gammelt
- Fartøjet er danskbygget. Eller udenlandsk bygget, og tilsvarende findes ikke bevaret i udlandet
- Fartøjet har en veldokumenteret lang tjeneste (dvs. min. 10 år) under dansk flag
- Fartøjet er bevaret i en autentisk form, eller er ikke ændret mere, end at en retablering af de oprindelige forhold er mulig
- Fartøjet har en høj kulturhistorisk fortælleverdi
- Fartøjet sejler, og det giver i så høj grad som muligt andre end ejeren adgang til at opleve sejladser.

Da midlerne er yderst begrænsede, yder Fonden som hovedregel kun støtte til skrog, rig og eventuelt maskine, og ikke til aptering eller lignende under dæk.

Almindelig vedligeholdelse og drift støttes ikke af Skibsbevaringsfonden. Støtte fra Skibsbevaringsfonden ydes i alle henseender, også økonomisk, som hjælp til selvhjælp, idet det

er en forudsætning, at også ejeren selv bidrager aktivt økonomisk og praktisk til fartøjets restaurering og vedligehold. Hvis det mod forventning viser sig, at en støttemodtager ikke udfører noget reelt arbejde på fartøjet, således at det pant Skibsbevaringsfonden har i fartøjet forringes, kan Fonden kræve sit pant indløst ved tilbagebetaling af lånet.

Bevaringsværdighedserklæringer (B-status)

Skibsbevaringsfonden har siden 1991 været den institution, der har haft den kulturhistoriske ekspertise til at vurdere traditionelle fartøjers bevaringsværdighed og efterfølgende udstede bevaringsværdighedserklæringer. En sådan erklæring er et signal til omverdenen om, at fartøjet er en vigtig repræsentant for den sejlene kulturarv. Erklæringen er som en hovedregel gyldig i ti år, hvorefter den skal fornyes.

Siden 2010 har Skibsbevaringsfonden fulgt princippet i den såkaldte ABO-strategi. Denne tager afset i en tredeling af det udvalg af skibe, der er optaget i Dansk Historisk Skibsregister (DHS), som er Fondens centrale register over kulturhistorisk interessante eller betydningsfulde fartøjer.

A-skibene er de umistelige fartøjer, som er sat i stand med færrest muligt kompromisser og således fremtræder som fyrstårne for skibsbevaringsarbejdet, der rendyrker sikringen af de etnologiske og kulturhistoriske kompetencer og bevaringsværdier.

B-skibene er den flåde af bevaringsværdige skibe, der af Skibsbevaringsfonden har fået støtte til restaureringsopgaver af forskelligt omfang og dermed er anerkendt som bevaringsværdige og derfor støtteberettigede.

O-skibene er den flåde af skibe, der er under observation, fordi de har potentiale til at blive erklæret bevaringsværdige. Dette er de endnu ikke sikrede skibe, hvoraf en del er i erhvervsmæssig anvendelse eller på vej ud af deres oprindelige erhverv.

En bevaringsværdighedserklæring udstedes af Skibsbevaringsfonden på grundlag af et fartøjs kulturhistoriske fortællerværdi, aktuelle udseende og tilstand, sammenholdt med eventuelle foreliggende restaureringsplaner.

Erklæringen giver skibet status i det maritim-historiske kulturbillede, og det er ved flere lejligheder bevist, at en bevaringsværdighedsstatus er et godt redskab til at sikre, at skibets værdi som kulturhistorisk genstand ikke forringes. Denne status er gældende i ti år fra udstedelsen eller til første ejerskifte, hvorefter skibets ejer skal søge om fornyelse af skibets bevaringsstatus.

Skibsbevaringsfondens register omfatter ved udgangen af marts 2014 i alt 203 skibe med gyldig bevaringsstatus. Antallet har over de seneste år været lidt svingende, idet nogle falder fra og andre kommer til.

Den aktuelle liste over de skibe, der p.t. har bevaringsstatus, kan til enhver tid ses på Fondens hjemmeside.

Følgende 16 skibe har i perioden 1. april 2013 til 31. marts 2014 fået bevaringsværdighedsstatus:

- HANNAH MARIE, fiskefartøj (pennalhus), Struer 1938
- ELEPHANTEN, rundgattet fiskefartøj, senere stationsfartøj, Skagen 1940
- PLAGEN, limfjordsfærge, Nykøbing Mors 1958
- KNASTEN, hækbygget fiskefartøj, senere hjemmeværnskutter, Sæby 1937
- KIRSTINE, jagtbygget kvase, Troense 1887
- RIGMOR, rundgattet ålekvase/fiskefartøj, Langø i 1935

- ANNE-LISE, rundgattet, kravelbygget bundgarnsjolle, Faxe Ladeplads 1957
- DITTE, rundgattet, klinkbygget bundgarnsjolle, Middelfart 1974
- LINEA, rundgattet snurrevods-, senere hjemmeværnsskutter, Gilleleje 1940
- BETTA DAN, spidsgattet, opr. øvelsesbåd for Koktved søfartsskole, Nyborg 1952
- GASEN, spidsgattet jagt, opr. spejder-kursusfartøj, Struer 1970
- WOLLE JUUL, rundgattet fiskefartøj, Hadsund 1949
- CARLA, rundgattet motor-paketbåd, Ærøskøbing 1922
- FIONIA, jagtbygget fragtskonnert, Faxe Ladeplads 1904
- FORTUNA, hækbygget snurrevodskutter, Nordby 1933

Sagsbehandlingstiden for bevaringsværdighedsansøgninger er almindeligvis ca. 4 uger. Som følge af reduceret kapacitet i sekretariatet har der i 2014 bygget sig op en venteliste for nye ansøgere. Ti ansøgninger var ved beretningsperiodens udløb endnu ikke blevet behandlet.

Historisk monument (A-status)

Ud over at kunne erklære særlige fartøjer bevaringsværdige, kan udvalgte fartøjer, der allerede er erklæret bevaringsværdige, opnå en ganske særlig udmærkelse som "Historisk monument". Dette er en udmærkelse, som tildeles et fartøj, der på forbilledligt vis fremtræder i autentisk eller særlig godt restaureret stand, og som derfor er en entydig kilde til kundskab om den danske søfarts og skibsbygnings historie.

Ansøgning om status som Historisk Monument sker på eget ansøgningskema, der findes på Fondens hjemmeside.

To fartøjer har i året 2013–2014 fået tildelt status som Historisk Monument. Disse er:

BJØRN

BJØRN blev bestilt af Randers Havn til brug som slæbebåd og isbryder. Byens industrielle aktivitet og store opland gav havnen meget trafik, og sejladsen op til byen ad det snævre løb var vanskelig, især for sejlskibe. Derfor var der god brug for en slæbebåd som BJØRN. Om vinteren lagde fjorden også hurtigt til med is, og isbrydning var tit nødvendig for at nå ud i frit farvand i Kattegat.



BJØRN udførte desuden vagertjeneste på fjorden. Båden blev nærmest en del af livet på fjorden i mange, mange år. Takket være skibets lange tjeneste har det overlevet den skrotning, som ellers er overgået alle de andre dampskibe.

I erkendelse af skibets sjældenhed blev det af Randers by solgt til Dansk Veteranskibsklub, da det var 72 år gammelt. Medlemmerne har i en lang årrække arbejdet på restaureringen af dampskibet, først ved kaj på Holmen i København og de seneste år ved kaj på det tidligere Helsingør Skibsværfts område.

Skibet er udstyret med Danmarks eneste bevarede tregangsmaskine – en dampmaskine, der tidligere var den almindeligste maskintype i danske dampskibe. Maskinen er af byggeværftets eget fabrikat, mens kedlen er en marinekedel (skotsk type) fra Aalborg Skibsværft 1923, kulfyret, med to korrugerede fyrgange.

I dansk sammenhæng er BJØRN enestående. Skibet er fra en anden tid. Der findes ikke andre af samme type og alder i Danmark. Andre, oprindeligt dansk-ejede bugserbåde er enten ophugget eller solgt ud af landet.

Typologisk set repræsenterer BJØRN de specialfartøjer, der servicerede de store europæiske industri/havnebyer. Således knytter skibet fortid og nutid sammen.

BJØRNs restaurering har i princippet været kompromisløs. Men da der i Danmark ikke længere findes værfter, der behersker nitning af store, dobbeltkrumme skibsskrog af stål, er istandsættelsen af skibets bund gennemført ved moderne teknikker (svejsning). Dette valg har været nødvendigt for, at det skulle lade sig gøre at bevare skibet. Mindre opgaver over vandlinjen, på dæk og i overbygningen er nittet, udført af ejerforeningen selv.

BJØRN fremstår med meget høj autenticitet i alle aspekter (lyden af skibets dampfløjte bør bestemt også accepteres som kulturarv), og skibet blev derfor givet status som "Historisk monument". Dette skete inder sejladserne "Fyn Rundt" i juli.

LILLA DAN

LILLA DAN er en jagtbygget, 2-mastet topsejlskonnert, bygget til regning af Rederiet J. Lauritzen. Skibet er bygget ved J. Ring-Andersens værft i Svendborg i 1951 og igennem mange år anvendt som regulært skoleskib for J. Lauritzens søfartsskole i Kogtved. Skibet blev i 1973-74 bygget om og herefter anvendt/udlejet som lejrskole- og charterskib med plads til 16 passagerer.

De første år var skibet sortmalet med guldstaffering i

skanseklædningen, men efter ca. ti år fik skibet Rederiet Lauritzens velkendte, røde farve.

LILLA DAN har ikke gennemgået ombygninger af betydning.

LILLA DAN blev bygget til skoleskibssejlads og er derfor udstyret med en mere beskedne rigning end den traditionelle topsejlskonnert. De dominerende dækshuse har skibet haft siden det blev bygget.

LILLA DAN fremstår i dag i det store og hele som i 1951 og repræsenterer en tid, hvor Lauritzen-rederiets sømandsuddannelse omfattede kendskab til, og øvelse i både ældre og nyere former for sømandskab. Skibet blev udnævnt til "Historisk Monument" under "Fyn Rundt"-sejladserne i juli.



Rådgivning og tilsyn

Skibsbevaringsfonden har siden etableringen i 1986 erhvervet en både bred og dyb viden om restaurering af traditionelle fartøjer og betragtes som landets førende kompetenceinstitution indenfor bevaring af traditionelle fartøjer.

De daglige opgaver består af generel information og rådgivning til det maritime miljø. Desuden arbejdes der specielt på dokumentation og rekonstruktion i de sager, der er støttet økonomisk af Fonden, således at der opnås den maksimale effekt af de begrænsede midler, der er stillet til

Skibsbevaringsfondens rådighed.

Rådgivningen ydes hovedsageligt til ejere af skibe, der har modtaget lån i Fonden og til ejere af bevaringsværdige skibe i øvrigt. Desuden ydes der rådgivning, i det omfang tiden tillader det, til ejere af skibe, der senere kan erklæres bevaringsværdige.

Rådgivningstjenesten omfatter – i uprioriteret rækkefølge – eksempelvis vidensdeling omkring

- traditionel vedligeholdelse
- udarbejdelse af restaureringsplaner
- opmåling og dokumentation
- arkitektopgaver ved rekonstruktion (f.eks. dækshuse, rigning og sejl)
- traditionelle håndværksteknikker
- materialevalg til skibsbygning og istandsættelser
- etablering af skibsprojekter
- ansøgninger til fonde

Desuden ydes den nødvendige bistand til landets museer og i et vist omfang til myndighederne, f.eks. Søfartsstyrelsen, Kulturstyrelsen, Miljøstyrelsen, Fiskeridirektoratet.

Skibsbevaringsfondens kompetencer og erfaringer kommer i udgangspunkt hele det maritim-historiske miljø til gode. Men på grund af Fondens beskedne organisation foregår der en løbende vurdering af hvilke projekter, vi har kapacitet til at gå ind i.

Også i regnskabsperioden 2013 – 14 er der ydet konsulenttjenester overfor en række bevaringsværdige skibe. Både skibe med og uden lån hos Fonden har været omfattet af konsulenttjenesterne. Større rådgivningsarbejde er primært tilbudt de fartøjer, der har været direkte involveret med Fonden i form af låntagning, eller som står foran en større istandsættelse.

Eksempler på konsulentopgaver

AVENTURA

AVENTURA, oprindeligt "P. Christensen", er bygget som rundgattet, sejlførende ålekvase i 1914 på Chr. Christensens værft i Kolding til P. C. Christensens Åleeksport i Kolding. Det var dengang flagskibet i firmaet. Skibets længde er 19,5 m, bredden 6,25 m og dybgangen 2,5 m. Bruttotonnagen er 48,67 BRT.

Ålekvase er specielt konstrueret til at have stor lasteevne og var bygget til opkøb og hjemtransport af ål fra Norge, Danmark og de baltiske lande, samt transport af levende ål til England, Holland og Belgien.

Kvasen havde oprindeligt en 2-cylindret Lysekilde-motor. Maskinen blev i 1946 udskiftet med en Alpha type 402, en 2-cylindret totakts-diesel på 116 HK og 2-bladet vendbar skrue.

Ålene blev sejlet direkte fra fiskepladserne til P. C. Christensens Åleeksport fra ca. 1900 indtil 1945, hvor firmaet og skibene blev overtaget af Th. Petersen Åleeksport i Kolding. På Kolding-fjorden blev ålene losset over i hyttefadene, som igen blev bugseret ind af åløbet til "Eksporten" i bunden af havnen.



Kvasen havde flere sejlads igennem Kieler-kanalen med levende ål til London, Antwerpen og Holland. I 1970 blev styrehuset taget af og motoren sendt til Alpha-fabrikken i Frederikshavn for en hovedreovering. Skibet fik ved denne lejlighed påboltet en ny maskincasing af aluminium.

Fartøjet stoppede aktiviteterne i 1974 og blev oplagt i Sønderborg indtil 1977.

Som AVENTURA blev skibet erklæret bevaringsværdig i 1993. Erklæringen blev givet med kort løbetid og med et krav om, at skibets store styrehus blev erstattet af et, der var historisk korrekt. Processen har taget tid, og skibet har i mellemtiden skiftet ejer. I beretningsåret er der taget hul på et omfattende planlægningsarbejde, der skal resultere i en tilbageføring af AVENTURA til sejlede kvase. Fondens konsulenter har haft flere møder med skibets ejer og besigtigelser på skibet med det formål, at skibets tilbageføring sker med størst mulig hensyn til den historiske dokumentation.

AVENTURA blev påført en større skrogskaade ved en vinterstorm, hvilket nødvendiggjorde et længerevarende og kostbart værftsophold. Dette har givet skibet en anstrengt økonomi.

ELISABETH

K 571 ELISABETH er en klinkbygget, rundgattet halvdæksbåd bygget på H. Jensens Baade- og Skibsværft i Køge til Dragør-fiskeren Ejner Larsen. Den blev leveret i slutningen af 1941. Den knap 30 fod lange båd var bygget med dam.

Det er ikke som fiskefartøj, men flugtbåd, ELISABETH er mest kendt. Ved jødeaktionen i oktober 1943 sejlede fisker Larsen sammen med andre Dragør-fiskere mellem 600 og 700 jødiske flygtninge i sikkerhed i Sverige. Den lille kutter er noteret for transporten af godt 70 mennesker.

Efter fredsslutningen i 1945 vendte ELISABETH hjem fra svensk landflygtighed og genoptog fiskeriet. Kutteren var aktiv frem til 2002, da den blev overtaget af daværende Dragør museum. I de følgende år blev kutteren istandsat og tilbageført til oprindeligt udseende.

Museet har haft en række problemer med at holde kutteren tæt, og i 2013 og 2014 blev der med Fonden som tovholder gennemført en total istandsættelse af ELISABETH. Arbejdet blev udført på et værft ved Egersund.

Fonden har deltaget i processen med finansiering, rådgivning og projektstyring.

Eksterne konsulentopgaver

Skibsbevaringsfonden indgik i 2012 en aftale med Fylkeskonservatoren i Aust-



Agder i Norge om yderligere historisk dokumentationsopgaver omkring UGGERBYSKIBET. Projektet var en videreføring af den sikringsopgave af vraget, Fonden udførte for samme opdragsgiver i 2010 og som forberedelse til, at skibet skulle udlånes til udstilling i Norge.

Efter planen skulle opgaven udføres i foråret 2014, men som følge af langtidssygdom i sekretariatet er opgaven blevet udskudt på ubestemt tid.

Ud over nævnte projekt har sekretariatet givet tilbud på tilsynsopgaven ved istandsættelsen af Stavanger Sjøfartsmuseums Colin Archer-skøjte WYVERN, som forliste i Østersøen under Tall Ships Race sommeren 2013. Museet takkede i sidste øjeblik nej til Fondens tilbud, som var udarbejdet efter anmodning fra den norske rigsantikvar.

Oplysning, formidling og dokumentation

Da de traditionelle fartøjer stadig var i kommerciel fart, var brugen og vedligeholdelsen af dem en helt naturlig ting, som tillærtes ved handlingsbåren kundskab. Man mønstrede om bord som yngstemand og arbejdede sig op. Undervejs tillærte man sig de færdigheder, som var nødvendige for at håndtere og vedligeholde et fartøj.

Denne metode er ikke længere gangbar i samme udstrækning. Det foregår i princippet stadig på samme måde i de store charterskibe, der anvender professionelle søfolk, men i de privatejede skibe er der meget ofte behov for hjælp til de traditionelle færdigheder. Og her har Skibsbevaringsfonden en vigtig opgave at løse.

Mange af fragtskibene og fiskeskibene kunne forsørge både rederens og besætningens familie. Det gælder heller ikke længere. Enkelte af de større skibe er enkeltmands ejede og sejler i charterfart med professionel besætning. Men mange af skibene er ejede af private ejere eller foreninger, der ikke har indtægter på skibene, og her er det et stort problem at få økonomien til at række.

I Skibsbevaringsfonden ser vi et stigende behov for vejledning til den almindelige vedligeholdelse. Der er derfor i de senere år arbejdet meget med formidling af de traditionelle færdigheder. Fondens "Pjecer om Bevaring" er blot ét eksempel på sådan oplysning.

Hjemmeside

Skibsbevaringsfondens hjemmeside www.skibsbevaringsfonden.dk fungerer som formidlingssted for fakta-information om støttede fartøjer og historisk dokumentation på disse. Hjemmesiden er desuden kernen i Fondens oplysningsvirksomhed til skibsejerne om vedligeholdelse af fartøjer. Ansøgningsskema for bevaringsstatus og lån ligger ligeledes på hjemmesiden til information og download.

Tiden er efterhånden ved at være løbet fra hjemmesiden i sin nuværende form. Specielt opdateringsdelen har været omstændelig. Arbejdet med at omarbejde og forny den eksisterende hjemmeside blev igangsat i beretningsåret. Den nye hjemmeside vil blive søsat medio 2014 med ændret design og forbedrede funktioner.

Facebook

Fondens Facebook-side blev oprettet i marts 2013. Den skal være et dag til dag-bindeled mellem sekretariatet og skibsejere og andre med interesse for den maritime kultur.

Som følge af sygdom har sekretariatet over en længere periode i beretningsåret haft reduceret arbejdskapacitet. Dette har haft konsekvenser for opdateringstakten for Facebook-siden.

Ud over formidlingsvirksomheden på nettet har Fondens to rådgivere arbejdet på en række områder med formidling af stofområdet:

- Foredrag
- Indsamling af historisk dokumentation
- Publicering af fagartikler
- Udarbejdelse af informationspjecer
- Dokumentation af truede håndværk
- Fagkonferencer

Formidling under sejladsen "Fyn Rundt for bevaringsværdige skibe"

Skibsbevaringsfonden deltog i juli 2013 i den årlige sejlads *Fyn Rundt* med bugserdampbåden BJØRN, som sejlede for første gang efter den lange restaureringsperiode. Fonden havde i et fællesskab med TS og fynske kommuner lejet fartøjet, som sejlede med egen besætning sammen med de øvrige skibe turen rundt om Fyn.

Formålet med at sejle med på " eget " fartøj var at formidle et af Fondens større restaureringsprojekter og samtidig få en dialog med de lokale politikere og almindelige besøgende på havnene. Der var derfor inden sejladsen fremsendt invitationer til anløbsbyernes borgmestre, som blev inviteret til at komme om bord til uformelle samtaler om skibsbevaringssagen.

Skriftlig formidling

Derfor arbejdes der løbende på at informere om den sejlede kulturarv- både til den brede offentlighed, politikere og skibsejere.

Der skrives fast i tidsskriftet "Passagerfart" og i Træskibs Sammenslutningens medlemsblad "TS Magasin". Ligeledes er Fonden fast bidragsyder i det norske fagtidsskrift "Fartøvyvern".

Dansk Historisk Skibsregister (DHS)

Der arbejdes kontinuerligt på Dansk Historisk Skibsregister. Der er fortsat mange fartøjsregistreringer behæftet med fejl, som bliver korrigeret så snart de bliver opdaget.

Der er i løbet af de seneste år indsamlet ca. 200 fotos af registrerede skibe, som i 2014 vil blive lagt ind i registret. DHS vil medio 2014 fremstå i nyt design, som en integreret del af Fondens omarbejdede hjemmeside.

Netværk

Nordisk samarbejde

Det nordiske samarbejdsråd mødtes den 16. og 17. april 2013 i Stockholm. Mødet blev holdt om bord på isbryderen ST. ERIK, som ligger fast ved Wasamuseet. For Skibsbevaringsfonden deltog Ole Vistrup og Jes Kroman.

Mødet behandlede fælles spørgsmål og problemstillinger omkring støtte og lån, forsikring af bevaringsværdige skibe, forholdet til søfartsmyndighederne i de respektive lande, og eksempler på forskellig praksis i forhold til kulturhistoriske retningslinjer.

Danmark vil være værtskab for det fællesnordiske møde, som skal afholdes i efteråret 2014.

European Maritime Heritage

Skibsbevaringsfonden er rådgivende medlem af organisationen European Maritime Heritage (EMH). Fonden har i beretningsåret ikke deltaget i møder eller konferencer i EMH.

Ansøgninger og tilsagn i 2013 - 2014

Skibsbevaringsfonden havde inden ansøgningsfristens udløb den 1. marts 2013 modtaget ansøgninger om støtte fra følgende skibe:

Skibets navn	Ansøgt beløb	Bevilget
ALVILDE		100.000
ANNA ELISE		0
ANGELO		400.000
ANNA NYBORG		0
ANNE MARIE		10.000
AVENTURA		300.000
BJØRN		0
BRITA LETH		100.000
ELISABETH		200.000
ESPINA EHLERS		70.000
GL. TURISTEN		25.000
GØL-BÅDEN		250.000
HJALM		50.000
IDA		300.000
JOHANNE (ansøgning 1)		0
JOHANNE (ansøgning 2)		200.000
KATHRINE PETERSEN		200.000
KIVIOQ		250.000
KRYDSJAGT 7		400.000
LØDSEN (af Struer)		100.000
LOTTE BRINCH		0
MARTHA		200.000
SALLINGSUND		0
VANJA		0
VERITAS		0
ØRNEN		100.000
Nødpulje		140.000
I alt ansøgt	12.646.730	
I alt tildelt		3.395.000

Afgivne lånetilsagn 2013-2014

I det følgende gives en præsentation af de fartøjer, der i regnskabsåret 2013 – 2014 har modtaget tilsagn om lån.

Fondens samlede lån i et fartøj er udtrykt pr. 31. marts 2013 og kan indeholde donationer fra andre fonde, men administreret af Fonden, samt ekstrabevillinger ydet i løbet af året.

ALVILDE, fiskefartøj bygget i Frederikshavn 1897



Beskrivelse:

ALVILDE blev bygget som fiskefartøj ved Nicolai Olsens værft i Frederikshavn i 1897 til et partrederi i byen. Skroget er af den såkaldte frederikshavnertype (svagt faldende, glat stævn, afrundet agterstævn med udvendigt rør) og bygget af eg og bøg på eg. Fartøjets kendingsmål er længde 52,1 og bredde 15,5 danske fod, og en tonnage på 26 brt. Skibet var bestemt for snurrevodsfiskeriet og udstyret med "brønd" – dam – og havde to damluger. Det var rigget som galease og havde i begyndelsen ingen motor.

I 1903 blev ALVILDE hjemskrevet i Grenaa og fik installeret en liggende, 4-takts Brdr. Houmøller petroleumsmotor på 4 hk med tobladet skrue gennem agterstævnen. I 1923 var ALVILDE rigget som jagt og havde fået styrehus.

I slutningen af 1970-erne blev skibet solgt til fritidsformål og gennemgik frem til 1985 en omfattende ombygning, som bl.a. omfattede et langt ruf, nyt dæk og bjælker, samt oprigning som gaffelrigget ketch med stængerigget stormast.

Skibet blev i 2007 overtaget af et nystartet bådelaug i Frederikshavn. Ejerne har udtrykt ønske om at bringe ALVILDE i overensstemmelse med skibets oprindelige udseende, bl.a. ved en mindre omrigning, udskiftning af den delte stormast til pælemast, ombygning fra rat til rorpind og en tilnærmelsesvis genskabelse af det oprindelige dæksplan.

Bevaringskvaliteter:

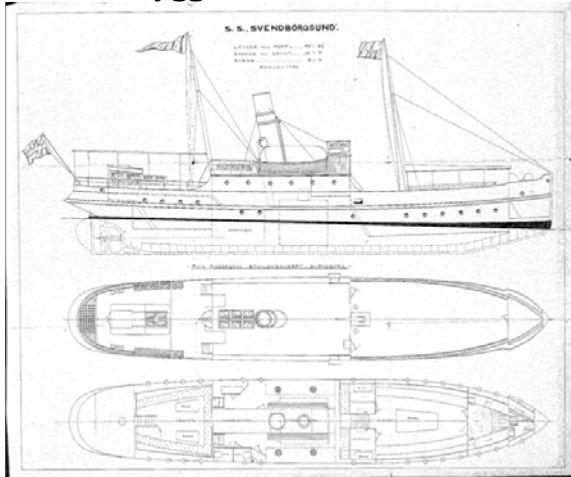
ALVILDE er en af de meget få eksisterende, rundgattede kuttere af frederikshavnertypen. Så vidt vides er der kun tre tilbage. Skibet har stadig flere af sine oprindelige klædningsplanker intakt, bl.a. bundplanker med damhuller. Dæk og dæksbjælker er blevet udskiftet gennem årene, ligesom lønningsstøtter og lønning. Et langt ruf, der står på kraveller af limtræ, har været et svagt element i skibets konstruktion og er i 2011 blevet erstattet af et mindre ruf på heltræs bjælker. Halvruffet forude blev også genetableret i 2011. Bevaringskvaliteten vurderes derfor som rigtig god.

ALVILDE blev reddet så at sige på målstregen. Skibet bliver restaureret med den højest mulige autenticitet som mål. Enkelte, men væsentlige detaljer såsom en ny galeaserigning mangler, før skibet er gennemrestaureret.

Lånetilsagn: kr. 100.000 til ny stormast, nedgangskapper, skylight

Fondens samlede engagement er herefter: kr. 1.441.000

ANGELO, bygget i Holland i 1907



D/S SVENDBORGSUND blev bygget W. H. Jacobs værft i Haarlem, Holland. Færgen var bygget til Svendborg-Rudkøbing ruten, men afløste også på andre ruter som f.eks. Marstal-ruten. SVENDBORGSUND anvendtes desuden i stor udstrækning til bugseropgaver, eksempelvis af seilskibe til og fra oplæggerpladserne og -havnene i området.

I 1910 blev SVENDBORGSUND forlænget fra 23.49 til 27.85 meter. Arbejdet blev udført på Ring-Andersens Staaalskibsværft i Svendborg. Skibet var oprindeligt på 70 BRT og målte efter forlængelsen 85 BRT. Dampfærgen kunne medtage 200 passagerer.

I 1918 blev damperen afhændet til Kristiania (Oslo) i Norge i forbindelse med afmatning af passagermarkedet og et godt købstilbud. Navnet blev ændret til ANGELO. Skibet blev handlet nogle gange i Norge i årene efter. Fra 1942-45 var dampfærgen beslaglagt af den tyske krigsmarine. I 1951 blev den ombygget til motorfragtskib på 130 tdw.

Skibet blev i 2010 bugseret Frederikshavn med tanke på videresalg til Holland. Imidlertid fandt det i 2011 nye ejere i Ærøskøbing, hvor det efter planen vil indgå i aktiviteterne rundt det planlagte restaureringscenter for stålskibe i byen.

Det er ejernes plan at tilbageføre skibet til dampskibsperioden 1910 – 1918.

Lånetilsagn: Kr. 400.000 til landsætning og stabilisering af skibet

Fondens samlede engagement er herefter: Kr. 400.000

ANNE MARIE, kvase bygget i Assens i 1890

Beskrivelse:

ANNE MARIE er bygget i 1890 bygget af S. S. Christensen i Assens til L. Kristoffersen i Thorøhuse. Den er kravelbygget som rundgattet galease med konveks stævn. Den blev beskæftiget som fisker- og opkøberkvase og var bygget med dam.

Fra 1898 stod skibet registreret i Frederikshavn. Skibet blev beskæftiget med fiskeri under nr. FN 119 og havde seks mands besætning. Omkring 1904 blev der installeret en 8 HK Houmøller petroleumsmotor. Den blev senere erstattet af kraftigere maskineri, bl.a. i april 1929 med en 40 HK 1-cylindret Vølund.

I oktober 1957 blev galeasens navn ændret til FORTUNA med registreringsnummer RI 148 i forbindelse med salg til Hvide Sande. Et par år efter videresolgte båden Øster Hurup og fik nr. A 674.

Fiskeriårbøgerne fortæller, at navnet omkring 1963 ændredes til SUSANNE KRODAHL af Sønderborg og kort efter til VERONA af Sønderborg med fiskerinumner AA 60. Fra ca. 1969 var hjemstedet Dyvig.

I 1971 var det slut med fiskeriet, og VERONA overgik til lystfartøj. Dammen blev udtaget, og fartøjet fik ved en ombygning en del nye spanter, bundstokke og planker. ANNE MARIE er hjemmehørende i Roskilde.

Der foreligger ingen dokumentation på skibets oprindelige udseende. Maskinruffet er i dag indrettet med et åbent cockpit, hvilket ikke er originalt. Der er bygget ruf over den oprindelige dam. Riggen er meget høj og næppe i overensstemmelse med dens oprindelige udseende.

Da der var nogen usikkerhed omkring skibets tekniske tilstand, blev ansøgningen afslået. I stedet ønskede Fonden i udarbejdet en uvildig tilstandsrapport.

Lånetilsagn: Kr. 10.000 til udarbejdelse af en tilstandsrapport

Fondens samlede engagement i skibet er herefter: kr. 40.000



AVENTURA, ålekvase bygget i Kolding i 1914



Beskrivelse:

AVENTURA, oprindeligt "P. Christensen", er bygget som rundgattet, sejlførende ålekvase i 1914 på Chr. Christensens værft i Kolding til P. C. Christensens Åleeksport i Kolding. Det var dengang flagskibet i firmaet. Skibets længde er 19,5 m, bredden 6,25 m og dybgangen 2,5 m. Bruttotonnagen er 48,67 BRT.

Ålekvasen er specielt konstrueret til at have stor lasteevne og var bygget til opkøb og hjemtransport af ål fra Norge, Danmark og de baltiske lande, samt transport af levende ål til England, Holland og Belgien.

Ålene blev sejlet direkte fra fiskepladserne til P. C. Christensens Åleeksport fra ca. 1900 indtil 1945, hvor firmaet og skibene blev overtaget af Th. Petersen Åleeksport i Kolding.

Kvasen havde flere sejladsere igennem Kieler-kanalen med levende ål til London, Antwerpen og Holland.

I 1970 blev styrehuset taget af og motoren sendt til Alpha-fabrikken i Frederikshavn for en hovedrenovering. Skibet fik ved denne lejlighed påboltet en ny maskincasing af aluminium.

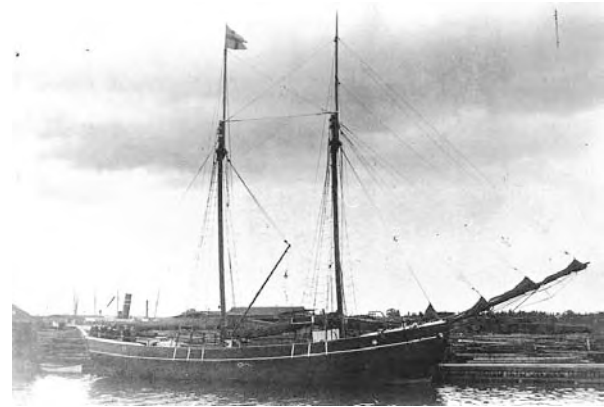
Fartøjet stoppede aktiviteterne i 1974 og blev oplagt i Sønderborg indtil 1977.

Skibets ejer ønsker at tilbageføre AVENTURAS til perioden inden sidste modernisering.

Lånetilsagn: Kr. 300.000 til istandsættelsen. Tilsagnet forudsætter, at der kan skaffes tilsvarende anden finansiering.

Fondens samlede engagement herefter: Kr. 300.000

BRITA LETH, jagtbygget 2-mastet fragtskonnert bygget i Øxenbjerg 1911



BRITA LETH er bygget på Øxenbjerg skibsværft, Svendborg, i 1911 til et partrederi med skibsbygmesteren selv, Anders Jensen, som korresponderende reder. Under navnet "BRITA" sejlede skibet i nordeuropæisk fart, indtil det i 1921 blev solgt til Sverige. Skonnerten sejlede under svensk flag indtil den forliste i Kattegat i 1941. Den ble hævet og repareret, og sejlede under navnet "M. A. Flyvbjerg" frem til 1957, da den blev solgt og nedrigget til jagt. Som "Hilfred" drev skibet sten- og vragsfiskeri frem til 1972, da skonnerten atter blev solgt.

BRITA LETH er en af landets bedst bevarede skonnerter. Den har i en menneskealder været hjemmehørende i Aarhus, hvorfra ejerne har sejlet charter med den. Den har tidligere desuden været beskæftiget med socialt ungdomsarbejde.

BRITA LETH fremtræder næsten som det oprindelige skib. Dækskabysen er blevet en smule større end den originale for at give plads til toiletter. Skibet er et fremragende eksempel på et traditionelt, sejlede fragtskib. Det vedligeholdes helt med traditionelle midler, og den høje autenticitet gør skonnerten til Danmarks måske smukkeste.

Skibet har status som *Historisk Monument*.

Lånetilsagn: kr. 100.000 til slutfinansiering ved lægning af et nyt dæk

Fondens samlede engagement herefter: kr. 880.470

ELISABETH, halvdæksbåd bygget i Køge i 1941



K 571 ELISABETH er en klinkbygget, rundgattet halvdæksbåd bygget på H. Jensens Baade- og Skibsværft i Køge til Dragør-fiskeren Ejner Larsen. Den blev leveret i slutningen af året 1941. Den knap 30 fod lange båd var bygget med dam.

Det er ikke som fiskefartøj, men flugtbåd, ELISABETH er mest kendt. Ved jødeaktionen i oktober 1943 sejlede fisker Larsen sammen med andre Dragør-fiskere mellem 600 og 700 jødiske flygtninge til sikkerheden i Sverige. Den lille kutter var ansvarlig for transporten af godt 70 mennesker.

Efter fredsslutningen i 1945 vendte ELISABETH hjem fra svensk landflygtighed og genoptog fiskeriet. Kutteren var aktiv frem til 2002, da den blev overtaget af daværende Dragør museum. I de følgende år blev kutteren istandsat og tilbageført til oprindeligt udseende.

Museet har efterfølgende haft problemer med at holde kutteren tæt, og i 2013 og 2014 blev den genstand for en total istandsættelse, som omfattede udskiftning af 80 % af klædningen, nye bundstokke, damskot, dæksbjælker og dæk. Desuden genmontering af glødehovedmotoren, nu med gennemgående fundamentbolte, som oprindeligt.

Lånetilsagn: Kr. 200.000 til istandsættelse af skrog

Fondens samlede engagement er herefter: Kr. 370.000

ESPINA EHLERS, post- og passagerbåd bygget i Hou i 1956



Motordæksbåden blev søsat under navnet "Kjeldsen" og er bygget til post- og passagerfart mellem Hou, Tunø og Mårup havn på Samsø. Den blev sat i fart i januar 1952 med registreringsnummer P 811 og sejlede på overfarten indtil den i 1965 blev overflødiggjort af den større motorfærge "Tunø", der (i teorien) kunne medtage køretøjer.

Fartøjet har frembygget styrehus. Der findes et lille passagerruf med nedgangskappe til salonen.

Postbåden blev solgt i 1986 til Aarhus og blev registreret som fiskefartøj med nummer AS 116. I 1990 overgik den til fritidsbrug.

Båden blev i 2008 solgt til I/S Tunø's Postbåd og er blevet nænsomt restaureret. Den fik i 2012 den eftertragtede "Historisk Monument"-status.

Lånetilsagn: Kr. 70.000 til bundplanker, motorrenovering og nye skrueblade

Fondens samlede engagement er herefter: Kr. 421.313.

GL. TURISTEN, turistmotorbåd bygget i Silkeborg / Ry i 1922



"Turisten" blev efter traditionen bygget på en plads i tilknytning til savværket på Siimtoften i Ry. Beddingen var placeret nedenfor Ry mølles fabrikker på søfronten ved Ry havn, formentlig der, hvor båden i dag har kajplads.

Bortset fra "Hjejlen" er de øvrige turistbåde på Himmelbjergsøerne bygget på værfter langt væk fra Søjlandet, for derefter at blive samlet til hele skibe i Silkeborg. Med "Turisten" er det lige omvendt: Skroget blev bygget i Silkeborg, men bygget færdigt i Ry.

R. P. Willumsen, som i 1922 stod for byggeriet sammen med tre lokale håndværkere, var ikke selv bådebygger. Derfor blev bådebygger Marius Kristensen, Silkeborg, hyret til at bygge skroget og er derfor krediteret som bygmester i skibets tilsynsbog.

Båden fremstår i dag som i de sidste erhvervsaktive år. Den sejler i sit hjemlige farvand (Silkeborgsøerne) og har haft den samme hjemmehavn siden 1923. Den er et fint bindeled mellem fortid og nutid mht. turistfarten på søerne og formidler brugen af søerne som rekreativt område.

Båden ejes af en selvstændig forening under Skanderborg museum. Den har egen økonomi og bliver drevet uden støtte fra museet. Driften akkumulerer kun i beskeden grad midler til større istandsættelser. Båden har god opbakning fra det lokale erhvervsliv i form af faste, årlige sponsorater til driften. Den har en fast, stabil stab på vedligehold og sejlads.

GL. TURISTEN er indtil videre det eneste B-skib på Silkeborgsøerne og blev i 2012 tillige udpeget som "Historisk Monument".

Lånetilsagn: Kr. 25.000 til slutfinansiering af istandsættelse af skrog.

Fondens samlede engagement er herefter: kr. 550.000

GØL, motorpaketbåd bygget i Aalborg i 1908



Beskrivelse:

GØL, i dagligtale kaldt Gøl-båden, blev bygget af skibsbygger K. J. Rasmussen i Aalborg til kroer Poulsen på Gjøl til pakETFart mellem øen og Aalborg. Den rundgattede pakETF var udstyret med en simpel losserrigning med bom og en 16-20 hk Houmøller-motor. Den havde ingen sejl.

Motoren tjente sit formål helt frem til 1943, da den blev udskiftet med en 40 hk brugt Alpha-motor. Yderligere to motorer fik sidde i fartøjet inden det blev lagt op for godt i begyndelsen af 1990-erne.

GØL sejlede som pakETF indtil 1938 og som udflugtsbåd frem til 1943, da den blev solgt til Arne Flyvbjerg m.fl. og anvendt til fragtsejlad på Limfjorden. I 1944 blev den ombygget til stenfiskeri og fik en stor stålkasse i lastrummet. Som Stf. 1801 "Svend", en kort periode hjemskrevet i Nyborg, sejlede båden i de indre danske farvande frem til en gang i 1980-erne. Over en periode var den rigget som motorgalease med et lille bovspryd. Et foto fra den gang viser båden med stagfok og gaffelstorsejl - og styrehus.

Efter en periode som oplægger blev båden i 1994 overdraget til Aalborg Marinemuseum med tanke på bevaring. Her henstod båden i en årrække indtil den i foråret 2012 blev overdraget til et nystartet bådelaug på Gjøl. Det er laugets plan at restaurere båden til oprindeligt udseende og anvende den til kulturhistorisk formidling og foreningssejlad på Limfjorden.

Lånetilsagn: Kr. 250.000 til totalrestaurering af skibet.

Fondens samlede engagement er herefter: Kr. 250.000

HJALM, jagtgalease bygget i Assens i 1901



Galeasen "Hulda" blev bygget i 1901 af J. Christoffersen, Assens til C. E. Nielsen i Varberg. I 1907 kom skibet under dansk flag og fik navnet "Chr. Jensen" af Faxe.

Galeasen blev i 1924 solgt til Brandholm og omdøbtes til HJALM. Det følgende år blev den 31 HK motor udskiftet med en kraftigere på 52 HK. I 1929 blev skibet hjemskrevet i Aalborg som "Magda" og blev beskæftiget som pakat mellem Ålborg og Fur.

I 1935 blev skibet solgt og omdøbt til "Dykkeren" af Grenaa. Skroget blev "bygget op" til stenfiskeri og rigget ned til jagt med en motor på 90 HK samt et højt styrehus. Skibet beskæftigede sig med dette arbejde i 40 år.

I 1978 blev "Dykkeren" solgt til Holbæk kommune og blev i de kommende år delvis ført tilbage til sin oprindelige skikkelse. Ombygningen blev i øvrigt udført som ungdomsarbejdsløshedsprojekt. I foråret 1979 fik galeasen navnet HJALM og blev beskæftiget som lejrskoleskib.

I dag ejes skibet af en selvstændig institution og sejler i charterfart. Det bliver istandsat løbende og er efterhånden i god teknisk stand.

Lånetilsagn: Kr. 50.000 til istandsættelse af fribordsklædning

Fondens samlede engagement er herefter: Kr. 957.000

IDA, bilfærgen bygget i Stege i 1959



Beskrivelse:

IDA er en dobbeltendet bilfærgen bygget i Stege i 1959. Færgen sejlede i en årrække uden det store vedligehold, men i forbindelse med nedlæggelse af amterne blev færgen overtaget af to kommuner, der nu har prioriteret at bevare færgen i så autentisk stand som muligt.

IDA fremstår næsten, som da den blev bygget, og for hvert år der går, kommer dette mål nærmere. Der gøres en stor indsats for at alt kan blive så originalt som muligt.

Der er i de senere år gennemført en voldsom udfasning af de små træfærger, der næsten alle ombygges til husbåde eller andet. IDA er en færgen i original stand, der oven i købet er i drift.

Lånetilsagn: kr. 300.000 til restaurering/nybygning af redningsbåde af oprindelig type

Fondens samlede engagement er herefter: kr. 1.940.000

JOHANNE, jagtskonnert bygget i Øxenbjerg ved Svendborg i 1895



JOHANNE blev bygget til gårdejer P. Christensen og hans svigersøn Skibsfører R. V. Illemann i Faxe. Den lastede omkring 80 tons.

Skonnerten skulle formentlig sejle med kalk og gik sandsynligvis i denne fart de første otte år, indtil den i 1903 blev hjemskrevet i Marstal.

Efter udflagning til Sverige i 1913 var lasterne almindeligvis for den type fartøjer stykgods, cement, tømmer, kul, korn m.m., altså den tids bulkcarriere. Det var i svensk eje, at skibet fik installeret den første maskine.

De sidste år JOHANNE var hjemskrevet i Sverige var den ejet af den dykkerinteresserede C. Lund, der sejlede JOHANNE til Middelhavet og opholdt sig der i et par år.

I 1966 blev skibet købt hjem til Danmark igen af Per Thuesen, der omdøbte den til "Nieren", da der var ni partshavere i rederiet. Skibet blev brugt som lystfiskerfartøj på Øresund.

Den blev derpå handlet til Hals, hvor et partrederi foretog en større istandsættelse med henblik på at sejle med unge som ville gå søvejen. I 1980-erne kom skibet til Rudkøbing, hvor ejeren i 1986 startede et større restaureringsarbejde, som resulterede i, at den igen blev rigget som skonnert.

Siden 1988 har JOHANNE sejlet charter- og fisketure.

Lånetilsagn: kr. 200.000 til istandsættelser af spant og klædning.

Fondens samlede engagement er herefter: kr. 782.500

KATHRINE PETERSEN, ålekvase bygget i Svendborg i 1945



Beskrivelse:

KATHRINE PETERSEN er bygget som motorkvase til åletransport. Den er den største kvase, der er bygget i Danmark og kunne laste 25 tons ål. Som supplement til Tuxham-motoren førte skibet en beskeden sejlføring bestående af storsejl, fok, klyver og mesan. Som noget nyt var kvasen udstyret med radiotelefoni. Besætningen var på tre mand.

Det var åleeksportfirmaet Th. Petersen i Kolding, som havde bestilt kvasen bl.a. med henblik på opkøb af levende ål i Irland. Østersøen blev dog kvasens vvgtigste arbejdsområde. Senere foregik opsamlingerne især i Syd Norge og vest-Sverige. Th. Petersen havde på et tidspunkt hele 12 ålekvaser i fart, efter at selskabet i 1945 havde opkøbt konkurrenten P. C. Christensens Åleeksport.

KATHRINE PETERSEN, der i mange år havde hjemsted i Kerteminde, blev ved salget af firmaet Th. Petersen Åleeksport solgt til Claus Sørensen-gruppen i Esbjerg og senere til Frederiksværk Åleeksport, Glyngøre. Efter nogle år i reduceret fart og under navnet "Gitte Priess" blev skibet til sidst lagt op i Sæby, hvor der blev taget initiativ til at indrette skibet til lejrskolesejls. Projektet lykkedes ikke, og skibet blev overtaget af en selvejende institution i Hobro. Der var planen at indrette skibet til sejlads med handicappede, men pga. manglende finansiering strandede også dette projekt. Skibet har siden 2009 været ejet af Skibsbevaringsfonden og været oplagt i Hobro. Fonden har siden overtagelsen gentagne gange forsøgt at få skibet afhændet. En anmodning fra bestyrelsen om at udarbejde en tilstandsrapport og tilhørende bevarende plan er på grund af sygdom i sekretariatet endnu ikke blevet til noget. Det hensatte beløb er ment at skulle finansiere en opstart af opgraderingsarbejdet med tanke på et salg.

Lånetilsagn: kr. 200.000 til opgradering af fribord

Fondens samlede engagement er herefter: kr. 1.238.000

KIVIOQ, ekspeditionsskib bygget i Frederikssund 1933



Beskrivelse:

Ekspeditionsfartøjet KIVIOQ blev bygget til polarforsker Knud Rasmussen i 1932-33. Det er bygget som en traditionel kutter med lodret stævn og udfaldende hæk med rundt spejl og var indrettet for 8 mand. Skibets største længde er 47 fod.

KIVIOQ var Knud Rasmussen base ved den 7. Thuleekspedition sommeren 1933. Efter hans uventede død i efteråret 1933 blev KIVIOQ solgt til Geodætisk Institut og var flagskib i flåden af lyseblå geodæt-både frem til 1972, da fartøjet blev solgt til Grønlands Geologiske Undersøgelser.

Fra 1980 var KIVIOQ privat ejet, med hjemmehavn i Nuuk. Det sank ved kaj i 1989 efter mange års forfald, men blev hævet, sat i stand og sejlet til Danmark, hvor det i 2005 blev solgt til de nuværende ejere. Skibet fik bevaringsstatus i 2008.

KIVIOQ fremstår i dag som i tiden som geodæt-skib.

KIVIOQ er et fartøj, der gennem Knud Rasmussens forskergerning har fået en plads i dansk polarhistorie. Skibsteknisk repræsenterer kutteren det bedste i dansk småskibsbygning. Den er konstrueret til sejlads i polaregne og bygget af de bedste materialer. Ud over almindeligt vedligehold og teknisk opgradering fremstår kutteren i store træk som på byggetidspunktet. Det er bare den støvede blå geodæt-farve, der mangler.

Skibets ejere lægger en stor indsats i KIVIOQS bevaring og vedligehold. De er meget opmærksomme på skibets værdi som polarhistorisk klenodie og samarbejder med Knud Rasmussen Selskabet omkring formidlingen af Rasmussens liv og gerning. Dette indebærer, at kutteren sandsynligvis vil få hjemmehavn i Hundested.

Der foreligger planer for en gradvis overflytning af ejerskabet fra privat til fonds-eje. Knud Rasmussen Selskabet på sigt ønsker at overtage kutteren.

Lånetilsagn: kr. 150.000 til istandsættelse af skroget.

Fondens samlede engagement er herefter: kr. 700.000

KRYDSJAGT VII, toldkrydsjagt bygget i Odense i 1890



Beskrivelse:

KRYDSJAGT VII blev bygget til det sejlede toldopsyn og blev som ny udstationeret til at varetage "Storebælts Østlige Del" med hjemsted i Korsør.

Efter Krydstoldvæsnets ophævelse i april 1904 overgik fartøjet til søværnet som øvelsesbåd og fik navnet "Thyra", der sammen med en anden krydsjagt, den tidligere "Krydsjagt No. 22", døbt "Svanen", sejlede som øvelsesfartøjer for henholdsvis officerer og kadetter.

Efter 54 år i marinen blev jagten solgt til private og anvendtes herefter som lystbåd. Den blev siden solgt til Tyskland, hvor et kunstnerægtepar i 30 år ejede "Antigone" og sejlede rundt i Middelhavet. Efter nogle års sejlads bosatte de sig i Bodrum i Tyrkiet, hvor skibet blev brugt som atelier. I 1999 kom "Antigone" på land, hvorefter ejerne forgæves forsøgte at sælge fartøjet.

I 2005 blev skibet tilbagekøbt af nuværende ejer, sat på vandet efter en omfattende gang kalfatring, sejlet til Istanbul og derfra transporteret til Esbjerg som dækslast på et fragtskib. Derfra blev skibet fragtet på en blokvogn til Mariager, sat i vandet og bugseret til Hobro værft, hvor det efterhånden blev sat på land for en total restaurering.

KRYDSJAGT VII er siden landsætningen blevet skilt ad, og en genopbygning i en kombination af oprindeligt og nyt træ er kommet så langt, at skibet ved beretningsårets udgang er blevet spanterejst og har fået ny køl og stævner.

Lånetilsagn: kr. 400.000 til videreførelse af istandsættelsen (forstævn, spanter, bundstokke)

Fondens samlede engagement er herefter: kr. 1.352.000

LODSEN, lodskutter bygget i Nykøbing Mors i 1926



Beskrivelse:

I 1926 indgav Staten ved Thyborøn lodseri ordre på en nybygning til lodsdrift i Limfjorden. Fartøjet blev bygget samme år. Det var kravelbygget i eg, rigget som lodskutter med kort pælemast og med motor og styrehus agter. Masten havde tillige løftegrej til bøjer og sømærker.

Skibet var lodsfartøj nr. 114 og fik navnet LODSEN, et navn som har fulgt skibet siden. I 1937 blev der foretaget en delvis fornyelse af kutterens agterende.

Den oprindelige Tuxham-motor blev på et tidspunkt udskiftet med en Bukh diesel.

I 1945 blev kutteren væsentligt ombygget. Det oprindelige styrehus agterude blev erstattet af et moderne, frembygget styrehus med skrå front, placeret foran maskinruffet. Bukh-motoren blev erstattet af en 2-cyl. Hundested-motor på 60/72 HK. Fartøjet sejlede frem til 1979, hvorefter LODSEN blev solgt til dykker Gert Normann i Holstebro. Med LODSEN bjergede Normann de følgende år store mængder vraggods fra de to engelske fregatter HMS "St. George" og HMS "Defence", som forliste juleaftensdag 1811 ud for Thorsminde, med tab af 1400 menneskeliv. Materialet udgør i dag hovedelementet i de faste samlinger på Strandingsmuseum St. George i Thorsminde.

I 2002 var skibet blevet uhensigtsmæssigt til dykkerdrift og blev overdraget til en forening i Struer med tanke på bevaring og restaurering. Foreningen har efterfølgende renoveret motoren og gennemført en omfattende istandsættelse af skroget.

Lånetilsagn: kr. 100.000 til istandsættelse af dæk og opstående.

Fondens samlede engagement er herefter: kr. 190.330

MARTHA, 2-mastet jagtbygget skonnert bygget i Vejle 1899



Beskrivelse:

MARTHA, hvis første navn var "Helge", var bygget til skipper Møller i Kolding, men kom allerede 1901 til Vejle og blev navngivet "Andreas". Skonnerten sejlede i indenrigsfart.

Skibet blev i 1915 solgt til Marstal og fik navnet "K. Hay". Skibet fik motor i 1923. Da skipper Fabricius i 1936 overtog skibet, ændrede han navnet til MARTHA og fik anskaffet en kraftigere motor, sat styrehus på, ligesom sejlføringen blev reduceret. Fra 1947 til 1951 var MARTHA hjemmehørende i Grenaa, og senere i Faaborg som stenfisker med nummer Stf. 1209.

I 1971 købte lærer Christian Blak i Fredericia skibet. Da han indså omfanget af restaureringsarbejdet, forærede han skibet til en nystiftet forening. Foreningen, der tæller i nærheden af 100 medlemmer, har til formål at bevare, restaurere og sejle skibet på ikke-kommercielle betingelser.

MARTHA forliste sommeren 2004 under en storm i Læsø Rende, og to besætningsmedlemmer omkom. Vraget blev hurtigt hævet og istandsat, og MARTHA er atter sejlede.

Efter det sørgelige forlis i 2004 har foreningen i langt større grad end tidligere fokuseret målrettet på at bringe skibets udseende i overensstemmelse med den historiske dokumentation. I samarbejde med Skibsbevaringsfonden er der blevet skiftet dæk og skanseklædning, bygget nedgangskapper mv. Det sidste store arbejde henstår fortsat, nemlig en opretning af agterskibet, udskiftning af agterspejlet og tilbageføring af agterruffet. Når dette arbejde er overstået, vil MARTHA i det store og hele fremstå som ca. 1915.

Foreningen har længe været inde i en positiv udvikling. Den består stadig af medlemmer, der har været med siden starten, og den megen bistand fra både Skibsbevaringsfonden og det lokale erhvervsliv har været inspirerende for foreningen. Foreningen har haft succes med at indsamle sponsormidler og har desuden selv igennem årene bidraget med betydelige midler indsamlet fra medlemmerne.

Lånetilsagn: kr. 200.000 til udskiftning af dæk, smedearbejder m.m.

Fondens samlede engagement: kr. 1.393.000

ØRNEN, halvdæksbåd bygget i Grenaa i 1959



Beskrivelse:

ØRNEN er en hækbygget halvdæksbåd bygget til de to bundgarns-fiskerbrødre Ragner Nielsen, Grenaa, og Hemming Nielsen, Fjellerup. Båden blev fra starten udrustet med et spil til nedramning af bundgarnspæle.

I 1962 blev Hemming Nielsen enejer af båden, som havde havnekendingsnummer AS. 81.

I 1977 overtog et PR v/Svend Nielsen, Grenaa, båden. To år senere blev han enejer. Han fik i 1980 udskiftet den oprindelige motor med en hovedrepareret Hundested-motor.

I 1993 blev ØRNEN udlejet til Grenaa-Ebeltoft Bundgarnsselskab som ikke-fiskende hjælpefartøj. I 2007 blev båden solgt til Kaj Pedersen, Vinderup, og fik hjemmehavn i Struer. I 2011 solgte han den videre til et nystartet I/S M/S Ørnen i Hjarbæk.

ØRNEN har fra den blev bygget og indtil 2007 været fiske- og hjælpefartøj i forbindelse med bundgarnsfiskeri fra Grenaa til Skagen. Fra 2007 har den været hjælpefartøj i forbindelse med muslingefiskeri fra Struer og bankning af pæle i limfjordshavnene. Fra 2011 alene pæleslagning i fjorden.

ØRNEN har aldrig været udsat for store ombygninger eller istandsættelser. På et tidspunkt blev dækket ændret fra lille dæk med stort, åbent lastrum til et større, fast dæk med en mindre, midtplaceret luge. Efter 2000 blev der monteret aluminiumsforstærkning på agterste del af fartøjet.

Lånetilsagn: kr. 100.000 til dæk, opstående og dækshuse

Fondens samlede engagement er herefter: kr. 100.000

Sekretariatet

Skibsbevaringsfondens sekretariat har i beretningsåret haft to ansatte:

Jes Kroman, arkitekt, direktør

Tom Rasmussen, skibshistorisk konsulent

Mens Fondens sekretariat er beliggende på direktørens privatadresse i Præstø, er konsulentens kontor lagt til et kontorfællesskab i Søvind ved Horsens.

Sekretariatet har som følge af direktørens langtidssygdom fra primo 2014 til beretningsårets udgang ikke været betjent. Fondens drift har i denne periode været varetaget af konsulenten.

Fondens bogholderi varetages af Rossen Regnskab & Bogføring, Præstø.

Fondens revision udføres af Funder & Ostenfeld Revision ApS, Næstved.

Bestyrelsen

Skibsbevaringsfondens bestyrelse havde i beretningsåret følgende sammensætning:

Navn

Sven Irgens-Møller, forstander, formand
Nanna Folke Olsen, museumsinspektør, næstformand
Torkil Adersen, museumsinspektør (t.o.m. sept.)
Benjamin Asmussen museumsinspektør (f.o.m. okt.)
Lene Floris, museumsinspektør
Egon Hansen, konsulent
Thomas Højrup, professor i etnologi
Mikkel Kühl, museumsinspektør
Ole Vistrup, daglig leder

Udpeget af

Træskibs Sammenslutningen
Fiskeripuljen
M/S, Museet for Søfart
M/S, Museet for Søfart
Nationalmuseet
Træskibs Sammenslutningen
Skibsbevaringsfonden
Søfartspuljen
M/S, Museet for Søfart

Bestyrelsesmedlemmernes personprofiler

Svend Irgens-Møller (1955)

Forstander på Produktionshøjskolen Marienlyst i Skive
Tidligere beskæftigelser: Undervisning, rederidrift, værft / bådebyggeri, sejlads, udvikling og produktion af vindmøller
Kompetencer og fagområder:
Virksomheds- og organisationsledelse. Brancheviden til skibs- og bådebyggerbranchen.
Sejlads og formidling af maritim kulturhistorie, især i forbindelse med unge mennesker.
Netværk: Faglige og kollegiale netværk indenfor produktionsskolesektoren og museumsbranchen

Nanna Folke Olsen (1977)

Museumsinspektør, Limfjordsmuseet
Cand. mag. i europæisk etnologi, Københavns universitet 2005
Museumsinspektør ved Svendborg museum 2006 – 2009
Fagområder:
Forskning, formidling, indsamling, registrering, akvarierne, Limfjordsmuseets hjemmeside, skoletjeneste/rundvisninger og diverse

Torkil Adersen (1959)

Museumsinspektør ved Handels- og Søfartsmuseet 2008 – 2013
Cand.phil. i europæisk etnologi, Københavns Universitet 1993
Faglige interesseområder: Skibsfart og skibsbygning siden industrialiseringen, arbejdsliv, dagligdag og forhold ombord.
Museumsinspektør, Arbejdermuseet 1998 – 2001
Projektansat på Handels- og Søfartsmuseet til forskellige dokumentationsopgaver 1996 – 1998 :
Lystsejlads i Limfjorden, Motoriseringens betydning for fiskeriet i Nordsjælland, nød-dokumentation af B&W Skibsværft

Benjamin Asmussen (1976)

Museumsinspektør, M/S Museet for Søfart
Cand.mag. i historie, Københavns Universitet 2005
ph.d. studerende ved Center for Virksomhedshistorie, CBS
Sekretær for Søfartspuljen – netværket af danske museer, der arbejder med søfartshistorie

Medlem af Kontaktudvalget for Dansk Maritim Historie- og Samfundsforskning

Lene Floris (1957)

Museumschef, Nationalmuseet

Mag. art. i europæisk etnologi 1987

Ansæt på Nationalmuseet 1987 – 1997; Museumsinspektør på Frilandsmuseet og leder af Formidlingsenheden, Nationalmuseets afdeling for Nyere Tid

Forsker, Center for Humanistisk Historieformidling 1996

Museumsleder, Holbæk Museum 1997-2008

Formandskab i Organisationen Danske Museer

Medstifter af Holbæk Træskibslaug i egenskab af reder for KDL-lodsbåden

Egon Hansen (1945)

Konsulent (IT, administration, økonomi)

Merkonom: IT, økonomi, ledelse, organisation

Diplomuddannelse i ledelse

Eksamineret mediator og coach

GN Store Nord: Leder af produktions- og salgsadministration 1970 – 1976

Københavns Amt: Økonomichef, Personalechef, Vicecenterinspektør, Sygehusadministrator 1976 – 1986

Kost & Ernæringsforbundet: Økonomi – og Souschef 1986 – 2008

Fondsadministrator 1986 – 2008

Træskibs Sammenslutningen: Bestyrelsesmedlem og kasserer 2000 –

Galeasen HJALM af Holbæk: Medlem af repræsentantskabet 1997 –

Galeasen HJALM af Holbæk: Medlem af fondsbestyrelsen 2005 –

Udvalgsposter (Formand – Medlem) i en række uddannelses- og fagpolitiske udvalg 1990

Copenhagen Business College/Niels Brock: Bestyrelsesmedlem 1994 – 2006

Merkonomerne/Akademimerkonomerne i HK: Formand, Næstformand, Bestyrelsesmedlem 1989 – 2004

Thomas Højrup (1953)

Professor i etnologi ved Københavns Universitet

Dr.phil. i europæisk etnologi 1995

Forskningsområde og publicering omfatter bl.a. maritim etnologi, kystkultur, fiskeriets erhvervskultur og livsformer, statens betydning for den maritime kultur, bådebygning og fartøjstyper

Formand for Thorupstrand Kystfiskerlaug (andelssammenslutning af erhvervsfiskere) og for Han Herred Havbåde (kystkulturcenter med bådebyggeri, videnscenter samt bevaring og brug af historiske havbåde)

Mikkel Kühl (1973)

Museumsinspektør ved Ærø Museum i Ærøskøbing 2003 –

Cand. mag. fra Syddansk Universitet 2002 med speciale i søfartshistorie

Tilknyttet Marstal Søfartsmuseum 2000 – 2002

Koordinator for Øhavsmuseernes samarbejde 2006

Beskæftiger sig primært med kystkultur, søfart og relaterede emner.

Foredrag, udstillinger og forskellige publikationer inden for det maritime område

Ole Vistrup (1959)

BA (Forvaltning) fra Roskilde Universitetscenter

Medlem af repræsentantskabet for Museet for Søfart siden 2010

Sekretariatschef i Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer siden 2009

Indehaver af Sejlskibskompagniet siden 2009

Redaktør af EMH Newsletter siden 1998

Medlem af EMH Safety Council siden 1998

Medlem af styregruppen i European Maritime Heritage (EMH) siden 1996

Bestyrelsesmedlem på Handels- og Søfartsmuseet 2000-2010

Formand for Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer 1991 – 2009

Salgsdirektør i Danish Schooner Charter 1994 – 2008

Bestyrelsesmedlem i Baltic Sea Tourism Commission 1998 – 2003