

**SKIBSBEVARINGSFONDEN**  
*Årsberetning 2014-2015*



Forsidefoto: ALVILDE, klar til bugsering 2015 fra værftet i Albæk. Foto: Carl Erik Pedersen

Bagsidefoto: ARNAQ, søsat 2015 efter tre års restaurering. Foto: Ove Sørensen

Øvrige fotos: Skibsbevaringsfondens arkiv, hvis ikke andet er opgivet

## Indledning

Skibsbevaringsfonden har i driftsåret 2014–15 fået samlet kontor, arkiv og bibliotek i nye lokaler centralt i Danmark, nemlig Horsens.

I forbindelse med fondens organisatoriske udviklingsproces er den tidligere direktør fratrådt, og skibshistorisk konsulent Tom Rasmussen har overtaget den daglige ledelse af fondens sekretariat og rådgivning. Fartøjskonsulent og bådebygger John Walsted er blevet ansat som skibshistorisk konsulent, således at den samlede medarbejderstab er på to fuldtids medarbejdere. Det er min opfattelse, at fonden nu har et stærkt team af medarbejdere, der er i stand til at løse de krævende opgaver fonden vil blive stillet overfor i fremtiden.

Skibsbevaringsfondens rådgivning og udlån er finansieret af tips- og lottomidlerne, samt en bevilling på finansloven. Denne kombination af midler har gjort det muligt i driftsåret 2014–15 at støtte en række projekter, hvilket fremgår af de følgende sider.

Bevaringen af den sejlede kulturarv er en stor opgave, der sammen med fonden løftes af privatpersoner, foreninger, museer og private firmaer. Uden en stor gruppe menneskers personlige arbejde og finansiering ville den bevarede sejlede kulturarv være væsentlig mindre end den er i dag.

Skibsbevaringsfondens mulighed for at give rådgivning og lån er tænkt som en håndsrækning til alle de mennesker, der i dagligdagen ofrer tid og arbejde på bevaringsopgaverne.

Det danske samfund er nød til at prioritere sine ressourcer, herunder ressourcer anvendt på kulturarv. Det er min opfattelse, at Danmark som en søfartsnation, bør være ekstra opmærksom på, at der sikres de nødvendige midler til den sejlede kulturarv.

Skibsbevaringsfonden, vil sammen med ejere, værfter, museerne og søfolkene kvittere for statens støtte ved fortsat at bidrage til, at der findes smukke og velbevarede fartøjer sejlede i de danske farvande.

Skive den 13. november 2015

Sven Irgens-Møller  
*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 skibe med lån i Fonden forbliver 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 tildelinger, 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 fortællerværdi
- Fartøjet sejler, og det giver i så høj grad som muligt andre end ejeren adgang til at opleve sejladserne.

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.

Der gives ikke lån til almindelig vedligeholdelse og drift. Lån fra Skibsbevaringsfonden ydes 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

modtager af lån ikke udfører noget reelt arbejde på fartøjet, således at det pant Skibsbevaringsfonden har i fartøjet forringes, kan Fonden kræve sit pant indløst ved at lånet bliver opsagt og følgelig tilbagebetalt.

## **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 fyrtårne 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, alder mv., sammenholdt med eventuelle foreliggende restaureringsplaner. Erklæringen giver skibet status i det maritim-historiske kulturbillede. 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.

ABO-ordningen har i beretningsåret været under revision. Målet er at sikre en endnu bedre kvalitet i både vurderinger og beslutninger.

Skibsbevaringsfondens B-register omfatter ved udgangen af marts 2015 i alt 203 skibe med gyldig B-status. Antallet har over de seneste år været lidt svingende, men stabilt omkring de 200.

En oversigt over de bevaringsværdige skibe kan ses på Fondens hjemmeside.

Følgende skibe har i perioden 1. april 2014 til 31. marts 2015 fået bevaringsværdighedsstatus:

- JOHANNE DAN, evert (kopibygning), bygget Esbjerg 1972
- HELENE, motor-bæltbåd bygget i Kerteminde 1919

Sagsbehandlingstiden for bevaringsværdighedsansøgninger er almindeligvis ca. 4 uger. Som følge af reduceret kapacitet i sekretariatet var der ved regnskabsårets afslutning en venteliste på otte førstegangs ansøgere og et mindre antal ansøgninger om fornyelse af B-status.

## **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, som findes på Fondens hjemmeside. Kun ét fartøj har i året 2014–2015 søgt om status som Historisk Monument, nemlig hjuldampskibet HJEJLEN. Ansøgningen behandles først næste år.



JOHANNE DAN (t.v.) og HELENE (foto. John Sørensen), modtagere af B-status i 2014 – 2015.

## 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 det bedst mulige resultat i relation til 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 og Kulturstyrelsen.

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 2014 – 15 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**

### **ALVILDE**

Skibsbygmester Nicolaj Olsen i Frederikshavn byggede i 1897 kutteren ALVILDE til fiskehandler N. Larsen i Sæby. På det tidspunkt lå det ikke i kortene, at kutteren skulle komme til at overleve både ham og skipperen. Faktisk overlevede ALVILDE også store dele af det snurrevodsfiskeri, kutteren var bygget til og som en gang var rygraden i det havfiskeri, der blev drevet ud fra Frederikshavn.



**ALVILDE klargøres inden bugsering fra Aalbæk til Strandby.  
Foto: Carl Erik Pedersen**

fiskeri med snurrevod, hovedsageligt efter rødspætter, i Nordsøen og Skagerrak.

Men fiskeriet er et omskifteligt erhverv, og allerede i 1903 blev kutteren solgt til Grenaa, hvor fiskeskipper Christian Jensen fik den registreret som A. 26 ALVILDE. Her blev lagt en lille motor i skibet, og fisker Jensen, som var fra Venø, sejlede med kutteren frem til 1913, da han solgte den til fiskeskipper S. A. Jensen i Esbjerg.

I de næste mange år var ALVILDE hjemskrevet i Esbjerg under forskellige navne, men altid med havnekendingsbogstaverne E. 48. Fiskeskipper Andreas Jensen var stærkt religiøs og aktiv i Indre Mission, og derfor fiskede ALVILDE aldrig om søndagen.

Kutteren fik et langt liv i Esbjerg, faktisk fiskede den helt frem til 1964, da den som E. 48 "Paw" blev solgt til udlandet. Dermed skulle man tro, at kutterens danske historie havde nået sin slutning, men i 1970 vendte "Paw" tilbage til Danmark, indført fra Tyskland. Fra og med dette år optrådte kutteren i Skibsregistret som lystfartøj og under forskellige navne, før den i 1972 fik sit

I dag er ALVILDE en af kun fem tilbageværende af den fartøjstype, der blev udviklet i byen og som, sammen med den hækbyggede hajkutter, udgjorde den nordjyske havfiskeflåde.

I 2015 vil kutteren, takket være fondsmidler samt en god portion nordjysk vilje og gå-på-mod, fremstå som 100 pct. gennemrestaureret og den mest autentiske af de fem.

FN. 26 ALVILDE var en af værftet Nicolaj Olsens populære 30-tons rundgattede damkuttere og kostede som ny godt og vel 13.000 kroner. Med fiskehandler N. Larsen i Sæby som korresponderende reder skulle kutteren, som de første fem – seks år var et rent sejlskib – drive

oprindelige navn tilbage. ALVILDE kom herefter til Aarhus, hvor kutteren blev udsat for en omfattende ombygning og genopstod som sejlskib med stort ruf og ditto rigning.

Det gik kutteren godt i mange år, men omkring årtusindskiftet stod det klart, at ALVILDE havde behov for en gennemgribende istandsættelse. Det var svært at engagere foreningens medlemmer til dåd. Skibet blev liggende under sin presenning, og årene gik.

Men i 2006 skete det, der vel må siges at være fartøjets redning. Et lille, men entusiastisk hold i Frederikshavn kunne ikke udstå den tanke, at en af de efterhånden sjældne "frederikshavnere" bare skulle ligge dernede i Aarhus og gå til.

Et ejerskifte blev aftalt, formedelst kr. 1, og i løbet af de ni år, der siden er gået, har ALVILDE fået ny forstævn, mange nye spanter og ny klædning. Der er nye dæksbjælker og dæk, nye lønningsstøtter og nye ruf efter de oprindelige dimensioner. Palstøtten og mesanmasten er flyttet til sine oprindelige positioner. Det historisk ukorrekte rat er smidt i land, og når kutteren kommer under sejl igen, sidder rorsmanden på en tofte og styrer med en robust rorpind.

ALVILDE vil til den tid, sammen med "søstrene" BONA GRATIA, opr. "Gratia" (1903), BENTE IRENE, opr. "Dagmar" (1902), DANISH BETTY, opr. "Betty" (1902) og den hollandsk-registrerede REXONA, opr. "Nevada" (1899) repræsentere den rundgattede snurrevodskutter, som Nicolaj Olsens værft i Frederikshavn blev så anerkendt for. ALVILDE vil være den, som ligger tættest på sit oprindelige udseende, og med den rekonstruerede rigning vil den igen fremstå som en galease, eller "halvandenmaster", som kuttere med en beskeden mesanrigning blev kaldt.

Fonden har udarbejdet restaureringsplan og tegnet rigning og sejlplan til ALVILDE. Arbejdet har været fulgt op igennem en række byggemøder og korrespondance. Samarbejdet med både ejerne og det udførende værft har været meget godt.

## H. V. RAVN

H. V. RAVN blev bygget som inspektionsskib til Fyrvæsenet og er opkaldt efter fyrdirektør Hans Viggo Ravn. Skibet var næsten klart ved anden verdenskrigs udbrud, men blev oplagt i værftshavnen og bevidst forsømt for at undgå at falde i besættelsesmagtens hænder.

Efter befrielsen blev skibet gjort færdigt og sat i drift som opsynsskib for blandt andet afmærkningen af den sydlige del af Nordsøen. H. V. RAVN, som var hjemskrevet i Esbjerg, foretog også bugsering af fyrskibe, når de skulle til eller fra deres stationer.

Skibet var meget moderne for sin tid.

I de sidste år før skibet blev udrangeret, sejlede det i de indre danske farvande. Skibet blev solgt i 1980'erne til ophugning, men blev i stedet købt op af private med tanke på bevaring. Efter en længere oplægningsperiode i Hobro havn blev H. V. RAVN i 2002 solgt til istandsættelse, og en ny epoke i skibets tilværelse begyndte. Skibet blev bugseret til



H. V. RAVN har henligget i mange år i Hundested med minimalt vedligehold. Skibet har i 2015 fået ny ejer og er forflyttet til Københavns sydhavn.



København, hvor det meget omfattende arbejde med istandsættelse af skib og maskineri startede.

H. V. RAVNs maskine er af de meget sjældne: Frichs 6 cylindret enkeltvirkende, 4 takts dieselmotor af trunktype, 664 HK ved 194 omdr./min.

Istandsættelsen viste sig, ikke overraskende, at blive meget kostbar, og skibet lå i en årrække oplagt i Hundested, med minimalt vedligehold. Arbejdet blev igennem perioder forsøgt genoptaget. Der blev udarbejdet flere kreative projekter med skibet som væsentligt element, men de strandede. Med Fondens medvirkning blev der forsøgt at reducere bankgælden, men også dette uden held.

Medio 2014 modtog vi signaler om, at skibet muligvis ville blive solgt til Holland. Vi blev bedt om at give tilladelse til et eventuelt salg. Med rådgivning fra Søfartsstyrelsen forberedte sekretariatet et notat omkring salg til andet EU-land og muligheden for at bibeholde lån og pant, dersom skibet overgik til Dansk Internationalt Skibsregister.

Hen imod jul – i 12. time – meldte der sig en dansk interessent, som gjorde salg til udlandet uaktuelt. I samarbejde med sælgers advokat – et større advokatfirma i København – blev dokumenter for et ejerskifte udarbejdet, afklaret, forelagt Skibsregistret, justeret og fremsendt på ny. Vor formand og næstformand godkendte en acceptskrivelse for rykning af prioritet, og sekretariatet udarbejdede en kravspecifikation for skibets fremtidige istandsættelse.

Sammen med de nye ejere og hans rådgiver (en skibsbygger) besøgte vi en af de første dage i 2015 skibet i Hundested. Kort tid derefter blev skibet landsat i Gilleleje for bundsyn og efterfølgende bugseret til Københavns sydhavn.

Det har været en langvarig, og for sælger kostbar erfaring, at eje og istandsætte det 229 brt store skib. Projektplanen var for så vidt god nok, men lykkedes ikke. Skibets nye ejer er ikke skibskyndig, men har overbevist sin bank om sit projekt. Vi har fortsat vort pant i skibet, men som tidligere med prioritet efter hovedkreditor.

Ejer havde ved regnskabsårets afslutning endnu ikke fremsendt sin projektbeskrivelse. Denne skal efter aftale indeholde en restaureringsplan, der tager udgangspunkt i Skibsbevaringsfondens kulturhistoriske retningslinjer.

### ***Eksterne konsulentopgaver***

Der har i regnskabsåret ikke været udført konsulentopgaver for eksterne opdragsgivere.

## Ansøgninger og tilsagn i 2014 – 2015

Skibsbevaringsfonden havde ved ansøgningsfristens udløb den 1. marts 2014 modtaget 27 ansøgninger for til sammen 9.795.246 kroner. Nedenstående oversigt viser de skibe, der fik tilsagn om lån:

Skibets navn	Ansøgt beløb	Bevilget
AKSEL af Sletten	35.000	31.000
ALVILDE af Frederikshavn (1)	221.900	221.900
ALVILDE af Frederikshavn (2)	257.910	257.910
ANNE MARIE af København	200.000	200.000*
ANNA NYBORG af Aarhus	250.000	150.000
BRØDRENE af Voerså	180.000	145.000
CARLA af Svendborg	419.200	115.000
DITTE af Fønsskov	217.000	100.000
ELISABETH af Dragør	98.000	98.000
ELLEN af Kalundborg	33.875	33.875
GØL-BÅDEN af Gøll	500.000	250.000
HAVGASSEN af Svendborg	150.000	84.000
KIRSTINE af Løgstør	700.000	700.000
KRYDSJAGT No. 7 af Hobro	800.000	800.000
LIVØ af Stege	300.000	150.000
MARTHA af Vejle	233.000	233.000
NAKSKOV HAVN 1 af Nakskov	84.350	84.350
NORDSØEN af Hirtshals	163.699	100.000
TINNA af Haderslev	70.000	70.000
VENØSUNDA af Struer	434.000	250.000
ØRNEN af Hjarbæk	100.000	100.000
AASE af Lemvig	112.752	112.752
<b>I alt bevilget</b>		<b>4.286.787</b>

\* Lånetilsagnet på 200.000 kroner til ANNE MARIE blev givet ved bestyrelsens møde den 4. december 2014.

På de følgende sider gives en præsentation af de fartøjer, der i regnskabsåret 2014 – 2015 har modtaget tilsagn om lån.

Fondens samlede lån i et fartøj er inklusive det givne tilsagn og kan indeholde donationer fra andre fonde, men som er administreret af Fonden, samt mulige ekstrabevillinger ydet i løbet af året.

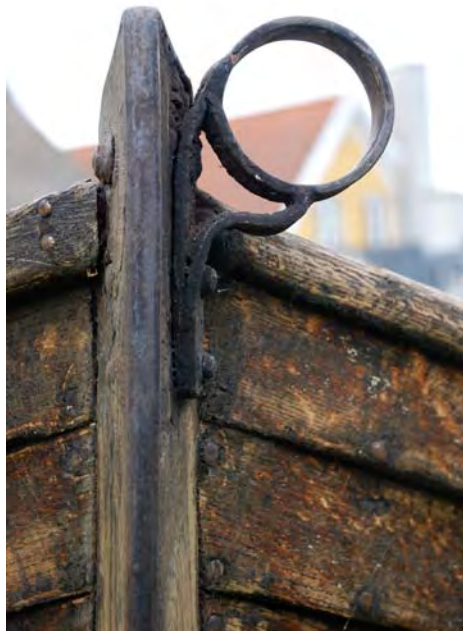
## AKSEL, kadrejerjolle bygget i 1908



AKSEL er bygget af Laurits Svendsen i Snekkersten til fisker Bøge Hansen til småfiskeri og måske kadrejeri på Sundet. Den 19 fod store jolle er bygget helt i eg og er rigget med sprydstagerigning.

Jollen skiftede ejer først i 1974 og har altid været hjemmehørende på "kysten". Den har sin faste plads i Sletten, hvor dens traditionelle fremtoning med sit tjærede skrog og sprydstagerigning er en fin repræsentant for Sundets kystkultur.

**Lånetilsagn:** Kr. 31.000 til istandsættelse af båden.  
**Fondens samlede engagement er herefter:** kr. 31.000



## ALVILDE, fiskefartøj bygget i Frederikshavn 1897



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 ror) 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.

ALVILDE er en af de meget få eksisterende, rundgattede kuttere af frederikshavnertypen. Så vidt vides er der kun en lille håndfuld 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. 497.810 til fremstilling af stående rigning, samt fremstilling af nye sejle  
**Fondens samlede engagement er herefter:** kr. 1.938.810.

## ANNA NYBORG, kvase bygget i Nyborg 1929



ANNA NYBORG blev bygget i Nyborg af skibstømrer "Lille Pind" Petersen i 1929 til Valdemar Pedersen, Bønnerup. Den 11 m lange og 13,77 brt store båd blev bygget til kvasefart og var udstyret med en stor dam. Under dæk ses fortsat de meget svære damskotter. Senere blev kutteren rigget om til fiskeri i Kattegat, linefiskeri i Vesterhavet og ved Jan Mayen (!), og ca. 1960 rigget til trawlfiskeri. Dammen er proppet.

Det oprindelige styrehus og maskinruf er intakt med alle sine brugsspor. Nedgangskappe for er af nyere dato, ligesom ruffet over den oprindelige dam.

Fartøjet fremstår som en autentisk, mindre fiskekutter. Ikke mindst den 30 hk store Hundested glødhovedmotor understreger oplevelsen af, af dette er en rigtig fiskekutter. Dem findes der i dag kun få af i Fondens portefølje, hvilket giver ANNA NYBORG en betydelig kulturhistorisk værdi.

**Lånetilsagn:** Kr. 150.000 til istandsættelse af skroget.

**Fondens engagement er herefter:** Kr. 150.000



## ANNE MARIE, kvase bygget i Assens i 1890



ANNE MARIE er bygget i 1890 bygget af S. S. Christensen i Assens til L. Kristoffersen i Thorøhuse. Den er kavelbygget som rundgattet galease med glat 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 videresolgtes 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 fiskerinummer AA 60. Fra ca. 1969 var hjemstedet Dyvig.

I 1971 var det slut med fiskeriet, og VERONA overgik til lystfartøj. Dammen blev lukket, 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. Riggeren er meget høj og muligvis i overensstemmelse med dens oprindelige udseende.

Der blev for Fondens regning i foråret 2014 udarbejdet en uvildig tilstandsrapport ved bådebygger Ture Møller. Denne konkluderede, at fartøjet var i bedre stand end man tidligere havde antaget. Fonden gav derfor i december 2014, ekstraordinært, et lånetilsagn til skibet.

**Lånetilsagn:** Kr. 200.000 til udskiftning af agterstævn, og nødvendigt tillægsarbejde

**Fondens samlede engagement i skibet er herefter:** kr. 230.000

## BRØDRENE, postbåd bygget i Frederikshavn 1900



BRØDRENE blev bygget i 1899-1900 på Nicolai Nielsen & Søns værft i Frederikshavn til Julius Andreasen, som sejlede på postruten Frederikshavn – Hirsholmene indtil engang efter 1. verdenskrig. Ruten og båden overtoges af Theofil Nielsen, som omdøbte skibet til *Agne* efter sin datter. Han sejlede på ruten til engang i 40'erne og efterfulgtes af sønnen Børge Nielsen, som sejlede under samme navn til 1970, da han lagde båden op pga. "mange nye regler og skærpede krav om redningsmateriel".

*Agne* solgtes herefter til en pensioneret kaptajn Martinussen, som boede i den i Thurø Bund. *Agne* var nu omdøbt til *Roy* af Strib, hvorfra den hjemførtes til Hals af Frede Nørgaard og Mogens Nielsen, Hou, i 1974.

Den blev solgt i 1977 til Sven Erik og Vagn Thidemann, som gendøbte båden BRØDRENE.

BRØDRENE var bygget som 1-mastet sejlfartøj med en hjælpemotor på 5 hk og cockpit agter. Som noget specielt var skibet bygget med lodslønning, som på de norske lodsskøjter. Senere blev der ilagt større motor på 20 hk, med efterfølgende nedrigning og påbygning af "røvforkøler" (styrehus uden agterskot). Senere blev et styrehus bygget på den gamle cockpitkarm.

I 1952 blev der ilagt en 40-45 hk Gamma glødehovedmotor. Der blev påbygget opstående til erstatning for den åbne lønning, som senere blev forhøjet agter og langs siderne. Masten blev afkortet yderligere og ført på dæk. Skibet var oprindeligt malet sort med "isbrydergule" ruf og øverste skanseklædning, men blev efterhånden malet kutterblå.

Efter 1977 er skibets udseende, på grundlag af historisk dokumentationsmateriale, blevet tilbageført og fremstår i dag omtrent som på byggetidspunktet.

**Lånetilsagn:** Kr. 145.000 til totalrestaurering af skroget

**Fondens samlede engagement er herefter:** Kr. 225.000

## CARLA, dæksbåd bygget i Ærøskøbing 1922



CARLA er en rundgattet dæksbåd bygget til fragtfart i farvandene omkring de sydfynske øer. Den er bygget i Ærøskøbing i 1922 til Anders Hansen Andersen, Søby. Båden blev som ny udrustet med en Vølund glødehovedmotor og styrehus og var derfor rigget kun med gaffelstorsejl og stagfok. Foran lasten var et lille ruf, med adkomst gennem nedgangskappe. I 1935 fik båden installeret et spil med akseltræk fra hovedmotoren.

CARLA sejlede de første år i fast rutefart mellem Søby og Svendborg. Under 2.

verdenskrig sejlede den mange fragter med brænde mellem Valdemarslot og de omkringliggende byer, men også til f.eks. Nakskov. Denne fart fortsatte frem til 1948, da båden blev solgt til Snaptun og anvendt til ral- og stenfiskeri. I 1959 blev båden solgt til Næstved og ændrede navn til "Viking". 1968 solgt igen og ombygget til fritidsformål uden styrehus og med en høj jagtrigning og klyverbom.

Efter et havari i Samsø Bælt 2009, hvor båden kæntrede, har CARLA ligget i Svendborg, afrigget, uden aptering og i langsomt forfald. Fartøjet er i 2013 overgået til en forening, der som udgangspunkt har haft som formål at sætte skibet i samme stand som inden havariet. Dog er der ved tilsagnet stillet som forudsætning, at båden tilbageføres til sit udseende som erhvervsfartøj.

**Lånetilsagn:** Kr. 115.000 til istandsættelse af skrog og dæk

**Fondens samlede engagement er herefter: Kr. 115.000**



## DITTE, bundgarnsjolle bygget i Middelfart i 1974



DITTE er en åben, klinkbygget damjolle på 7,1 m /2,6 brt., bygget af eg på eg. Jollen er bygget i 1974 ved Middelfart Skibs- og Bådebyggeri v/Niels Jørgen Hansen til fisker Hans Korfitz Hansen, som fiskede ud fra Fønsskov. Båden var hjemskrevet i Vejle som VE 224.

DITTE er udstyret med en 16-22 hk Sabb diesel som til fremdrift.

Jollen var i aktiv i brug frem til 1992, da den blev rigget til med ramslag og anvendt til pæleslagning. Den var i aktiv brug indtil 2011.

Båden skiftede ejer i 2013, hvorefter ramslaget blev taget af. DITTE fremstår

herefter som oprindeligt og er en fin repræsentant for de små bundgarnsjoller, som før var så almindelige, men som nu er næsten forsvundet.

Bådens ejer ønsker at lægge båden over i en forening, der skal have som formål at drive aktivt fiskeri og formidling af fjordkulturen omkring Lillebæltet og Gamborg fjord.

**Lånetilsagn:** Kr. 100.000 til restaurering af skroget.

**Fondens samlede engagement er herefter:** Kr. 100.000



## 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 som flugtbåd, ELISABETH er mest kendt. Under jødeaktionen i oktober 1943 sejlede fisker Larsen sammen med andre Dragør-fiskere mellem 600 og 700 jødiske flygtninge til sikkerheden i Sverige. Kutteren 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 fartøjet 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. 98.000 til istandsættelse af skrog

**Fondens samlede engagement er herefter:** Kr. 468.000

## ELLEN, åledrivkvase bygget på Fejø 1922



Den 26 fod store drivkvase blev bygget af bådebygger Jørgen K. Mortensen på Fejø til fisker H. P. Rasmussen i Hundested til ålevodsfiskeri i Isefjord og Roskilde Fjord. Drivkvasen var dog kun to år i Hundested inden blev den solgt til Fejø. Her blev den stadig benyttet som fiskefartøj, og da den overgik til anden form for fiskeri end åledrivvod, blev den forsynet med motor og rigget ned.

Den videre historie er ubeskrevet, men ELLEN kom til København som fritidsfartøj, blev rigget op, og dammen blev fjernet. Siden 1990 har ELLEN været hjemmehørende i Kalundborg, hvor den i årene efter har gennemgået en omfattende restaurering.

ELLEN fremstår i 2014 i det store og hele som en autentisk åledrivkvase.

Båden er, med undtagelse af den lukkede dam, trykimprægneret dæk med gumminådder og installationen af motor, ført tilbage til sit oprindelige udseende.

**Lånetilsagn:** Kr. 33.875 til udskiftning af agterstævn

**Fondens samlede engagement er herefter:** Kr. 83.875

## GØL, motorpaketbåd bygget i Aalborg i 1908



GØL, i dagligtale "Gøl-båden", blev bygget af skibsbygger K. J. Rasmussen i Aalborg til kroejler Poulsen på Gjøl til pakETFart mellem Gjøl og Aalborg. Den rundgattede pakETFart var udstyret med en simpel losseregning 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 1990-erne.



GØL sejlede som pakETFart 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, nødtørftigt tildækket, indtil den i foråret 2012 blev overdraget til et nystartet bådelaug på Gjøl.

Lauget har startet en omfattende proces med at restaurere båden til oprindeligt udseende og anvende den til kulturhistorisk formidling og foreningssejlad på Limfjorden. Planen omfatter også et ambitiøst projekt, der skal frembringe en maskine af oprindelig type.

**Lånetilsagn:** Kr. 250.000 til totalrestaurering af skibet.

**Fondens samlede engagement er herefter:** Kr. 500.000

## HAVGASSEN, jagtgalease bygget i Faaborg i 1898

HAVGASSEN blev bygget i 1898 af Rasmus Møller i Faaborg. Den første ejer H. Rasmussen, Bøjden, gav hende navnet "Haabet". Ved hans død i 1916 blev galeasen solgt til Kerteminde, og her fik fartøjet installeret en motor på 24 HK. Her blev galeasen ofte beskæftiget i fart på Norge med torsk.

I 1956 blev fartøjet solgt til en eksportør i Kerteminde. Han lod i 1961 installere en større motor på 75 HK.

I 1964 blev fartøjet solgt til København og registreret som lystfartøj, hjemmehørende i Skovshoved. Imidlertid lå det i de følgende år i Christianshavns Kanal og blev forsømt.

I 1966 blev den lille galease solgt igen. Den blev nu registreret som fiskefartøj nr. K 210 med hjemsted i København.

Året efter blev den registreret som lystfartøj "Nanorssuak" med hjemsted i Svendborg, hvor den nye ejer planlagde en langtur til Grønland. Ekspeditionen til blev dog aldrig en realitet.

I 1970 blev fartøjet solgt igen. I 1974 fik galeasen en regulær ansigtsløftning, hvor bl.a. masterne blev fornyet, og agterdækket blev hævet. Ved samme lejlighed fik fartøjet ny motor.

I 1976 erhvervede et partrederi i Humlebæk galeasen og navngav skibet HAVGASSEN. Efter mange års sejlads fik skibet ny ejer, og i mange år var galeasen hjemmehørende i Svendborg. Skibet har nu behov for en omfattende istandsættelse.

**Lånetilsagn:** Kr. 84.000 til istandsættelse af styrbord skandæk.

**Fondens samlede engagement er herefter:** kr. 484.000



## KIRSTINE af Løgstør, jagt bygget i Troense 1887



KIRSTINE er bygget af skibsbygmester Rasmus Vilhelm Møller som jagt "Kirstine" til R. Mortensen, Svendborg. Det jagtbyggede fartøj var bygget som opkøberkvas og var udrustet med en stor dam.

Fra ca. 1910 var kvasen registreret som A 230 "Kirstine" af Løgstør, skipper Andreas Larsen. Fra ca. 1934 var den hjemmehørende i Hals.



I 1949 AS 115 "Mary" af Vejle, rigget som galease med spidsmesan. Dammen blev udtaget ca. 1950.

I 1957 købt til København og ombygget til fritidsformål. Omdøbt "Valoia", blev malet hvid og tilrigget med bermudarigging.

I 1972 solgt og omrigget til gaffelrigget galease, navngivet "Emanuel". Gennemgik efterfølgende en omfattende istandsættelse og fremstod med ny klædning, støtter og teakdæk, forberedt til stort ruf, og med et lille "halvdæk" helt agter.

Solgt i juni 2013 til Limfjordsmuseet, som efter en dokumentationsfase påbegyndte arbejdet med at tilbageføre skibet til noget nær oprindeligt udseende.

**Tilsagn:** kr. 700.000 til tømmer og frikøb af bådebygger.

**Fondens samlede engagement er herefter:** Kr. 700.000

## KRYDSJAGT VII, toldkrydsjagt bygget i Odense i 1890



KRYDSJAGT VII som ny (Kgl. Bibliotek) , og som skrog trukket i cent, 2015. (Foto: Asger Nørlund)

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 Danmark og Hobro værft, hvor en totalrestaurering blev sat i gang.

**Lånetilsagn:** kr. 800.000 til videreførelse af istandsættelsen (vægere, sætgang, kimingsrange, skandæk, bovbånd, dæksfiske, rufkarme)

**Fondens samlede engagement er herefter:** kr. 2.377.000

## LIVØ, passager- og godsfragtfartøj bygget i Svendborg i 1925



LIVØ blev bygget på Ring-Andersens Skibsværft i Svendborg i 1925 til sejlads med passagerer og gods til Den Kellerske Aandsvageanstalts afdeling på Livø i Limfjorden, grundlagt i 1911.

Skroget er hækbygget med indfaldende, halvrundt agterspejl. LIVØ havde oprindeligt et styrehus af teak og var rigget med mast og lossebom og kunne føre fok og storsejl. Masten stod fremme i skibet af hensyn til lastrummet.

Efter en lang årrække som last- og passagerbåd, blev LIVØ i 1980 solgt til Statsskovvæsenet i Fjerritslev og anvendt

som lastfartøj. Den oprindelige glødehovedmotor er blevet erstattet af en moderne motor.

LIVØ har i en årrække været oplægger ved Stege værft og er i 2013 under fortsat restaurering.

**Lånetilsagn:** Kr. 150.000 til retablering af lastluge, lønning, skanseklædning mv.

**Fondens samlede engagement er herefter:** Kr. 300.000



## MARTHA, 2-mastet jagtskonnert bygget i Vejle 1899



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.

**Lånetilsagn:** kr. 233.000 til restaurering af agterskibet.

**Fondens samlede engagement er herefter:** kr. 1.626.000

## NAKSKOV HAVN 1, bugserbåd bygget i Nakskov 1914



Bugserbåden NAKSKOV HAVN 1 er bygget på Nakskov Træskibsværft, grundlagt 1913 ved skibsbygmester Rich. Rasmussen. Den blev bygget som motorbugserbåd til havnevæsenet i 1914 som bygning nr. 4.

Grunden til nybygningen var at havnevæsenet stod for at skulle opmudre havnen, opfyldning af havnens areal på Færgelandet, spadserestien langs færgelandet og Træholm samt grave det lige løb, i takt med udbygningen af Nakskov Træskibsværft og forbindelsen til Spodsbjerg. Hidtil havde sejladsen foregået gennem det gamle løb, forbi Slotø, Vejlø og ud gennem Nørredyb eller syd om Enehøje.

Havnen havde derfor brug for en bugserbåd til at slæbe mudderprammene.

Efter at have tjent Nakskov Havn kontinuerligt siden 1914, sluttede NAKSKOV HAVN 1 i sommeren 2001 som aktiv for Nakskov Havn, og i begyndelsen af 2002 blev der dannet en forening til bevarelse af den snart 90 år gamle bugserbåd.

Båden blev derefter overdraget til "Foreningen til bevarelse af bugserbåden Nakskov Havn 1" af Nakskov Havn A/S, mod at foreningen foretager udsætning af afmærkninger i Nørredyb samt Albuen.

**Lånetilsagn:** Kr. 84.350 til udbedring af rådskade i skroget

**Fonden samlede engagement er herefter:** Kr. 658.950



## NORDSØEN, kystbåd bygget i Stenbjerg 1939



Modsat andre vestkystbåde blev NORDSØEN ikke bygget til at lande på stranden. Motorkutteren var fra starten beregnet til at ligge i havn. Båden stod fra 1939 - 1941 i Stenbjerg uden at blive søsat, idet bygherren ikke havde råd til at indløse den. Fra 1941 - 1991 har HG 2, hjemmehørende i Hirtshals, været aktiv inden for stort set al slags fiskeri med snurrevod, garn og linefiskeri.

Ud over almindelige udskiftninger har båden aldrig været udsat for større ombygninger, men fremstår i det alt

væsentlige som da den blev bygget. Der er skiftet motor tre gange.

Efter at båden var taget ud af fiskeriet blev den i mange år været anvendt som fritidsbåd. En storm i 2010 påførte båden alvorlige skader, som daværende ejer ikke så sig i stand til at udbedre, og den blev solgt til nuværende ejer.

Båden er stadig hjemmehørende i Hirtshals. Ejeren ønsker at anvende den til bl.a. fiskeri og vil på denne måde holde en tradition levende, idet den meget karakteristiske bådtype nu næsten er helt forsvundet fra de nordjyske havne.

**Lånetilsagn:** Kr. 100.000 til fortsat restaurering av skroget

**Fondens samlede engagement er herefter:** Kr. 520.000

## TINNA, post- og passagerbåde bygget i Middelfart i 1924



Denne lille kravelbyggede motorkutter blev bygget til sætteskipper Niels Rasmussen i Middelfart og fik navnet "Emil". Den blev brugt til post- og passagerfart over Lillebælt mellem Snoghøj og Kongebroen. Den havde fra starten dam og blev også brugt til fiskeri, men var registreret med P-nummer.

I 1930-erne fandt den beskæftigelse ved byggeriet af Lillebæltsbroen. Den blev efter krigen fiskefartøj, og som VE 94 "Ella" var den hjemmehørende i Kolding. Den fortsatte med at være i brug som fiskefartøj i 1960'erne og 70'erne og blev derpå i 1980 solgt til fritidsbrug. TINNA blev dens nye navn, med hjemmehavn i Haderslev.



Der er foretaget omfattende istandsættelser af TINNA. Dokumentation og rekonstruktion er udført af Fonden. Båden fremstår i dag i store træk som i 1930-erne.

**Lånetilsagn:** Kr. 70.000 til udskiftning af forstævn og tilstødende klædning.

**Fondens engagement er herefter:** Kr. 230.000

## VENØSUND, bilfærgen bygget i Nykøbing Mors i 1931

VENØSUND er oprindelig bygget til færgefart på Fur sund mellem Salling og Fur. Den første ejer var Fuur Sogneråd. Færgen kunne tage 3 biler.

Efterhånden var færgen blevet for lille, og i 1956 blev den solgt til Venø Færgeselskab, som var oprettet af en gruppe initiativrige folk på Venø.

I begyndelsen sejlede VENØSUND til Struer. I løbet af kort tid blev overfarten flyttet til Venø Odde – Kleppen. Den 1. juli 1958 sejlede færgen sin første tur mellem Kleppen og Venø, en overfart, der tager ca. 3 minutter.

Her var VENØSUND hovedfærgen indtil den i 1976 blev suppleret af den noget større VENØSUND II.

Siden da har den lille færgen været en del af kulturhistorien i Struer

Kommune. VENØSUND er Danmarks mindste, aktive bilfærgen, da den stadig skal kunne fungere som nødfærgen på overfarten.

I 2011 blev VENØSUND overdraget til Venøsund Færgelaug, hvis formål er at bevare færgen som et flydende kulturminde og et aktiv for øen Venø.

**Lånetilsagn:** Kr. 250.000 til istandsættelse af fribord, spant og skandæk

**Fondens engagement er herefter:** Kr. 250.000



## ØRNEN, halvdæksbåd bygget i Grenaa i 1959



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 partrederi 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 luge placeret midtskibs. 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

## AASE, ålekvase bygget i Odense i 1904



Denne kravelbyggede kvase blev bestilt hos skibsbygmester N. F. Hansen af skipper Hans Petersen, Teglgård ved Middelfart. Den var udelukkende et sejlfartøj, og som andre af N. F. Hansen skibe var der tale om smukke linjer og godt håndværk. Kvasens navn var AASE.

I 1912 skiftede den ejer, idet den blev købt af skipper J. Petersen i Skærbæk. Som AS 1227 havde den i 1923 fået motor – en 8 hk. Den blev i 1920-erne købt af det nyetablerede åleeksportfirma Th. Petersen og Co. i Kolding. I mere end en menneskealder sejlede AASE som opkøberkvase for Th. Petersen, indtil den i 1963 udgik af aktiv tjeneste.

Herefter overtog Th. Petersens søn kvasen og ombyggede den til lystfartøj. Han havde den et par år og solgte den til Thyra Charter i Aabenraa, hvorefter en privatperson erhvervede den i 1980. Den gennemgik en omfattende istandsættelse i Hundested i 2001-2002.

AASE skiftede i 2005 ejer, og skibets eksteriør er nu, ser vi bort fra det lange ruf, tilbageført til 1920'erne.

**Lånetilsagn:** Kr. 112.752 til udskiftning af agterstævn

**Fondens samlede engagement er herefter:** Kr. 1.617.752

## Oplysning, formidling og dokumentation

Oplysningsarbejdet, herunder rådgivning og vejledning omkring de bevaringsværdige fartøjers vedligehold, er én af Fondens kerneopgaver. Fondens "Pjecer om Bevaring" er et eksempel på sådan oplysning. Sekretariatet modtager jævnligt henvendelse fra fartøjsejere, der ønsker råd eller hjælp til konkrete opgaver omkring fartøjers istandsættelse og vedligehold.

Normalt er konsulenterne ude i miljøet og holder foredrag i løbet af året. På grund af den reducerede bemanning i sekretariatet har der i beretningsåret ikke været holdt foredrag.

### **Hjemmeside**

Skibsbevaringsfondens hjemmeside [www.skibsbevaringsfonden.dk](http://www.skibsbevaringsfonden.dk) fungerer som formidlingssted for fakta-information om støttede fartøjer og historisk dokumentation på disse. Hjemmesiden er desuden kernen i Fondens digitale oplysningsvirksomhed til skibsejerne om vedligeholdelse af fartøjer. Ansøgningskema for bevaringsstatus og lån ligger ligeledes på hjemmesiden til information og download.

Fondens hjemmeside blev i sidste beretningsår erstattet af en ny hjemmeside. Den nye hjemmeside blev søsat medio 2014 med ændret design og forbedrede funktioner. Blandt andet kan konsulenterne selv lægge ind eller redigere i tekster.

Erfaringerne gennem hjemmesidens første år er udelt positive. Det er nemt at finde frem til information, Dansk Historisk Skibsregister er langt på vej blevet opdateret. Men opdateringsarbejdet har haltet en smule i beretningsåret.

### **Facebook**

Fondens Facebook-side er et dag til dag-bindeled mellem sekretariatet og skibsejere og andre med interesse for den maritime kultur.

Sekretariatets reducerede kapacitet igennem hele beretningsåret har medført, at opdateringstakten for Facebook-siden har været noget langsom.

### **Skriftlig formidling**

Der skrives fast i Træskibs Sammenslutningens medlemsblad "TS-bladet".

Fonden har i en lang årrække publiceret artikler i det norske fagtidsskrift "Fartøyvern". Dog ikke i beretningsåret, da vi på grund af en meget kort frist ikke nåede at bidrage.

### **Dansk Historisk Skibsregister (DHS)**

DHS er en integreret del af Fondens hjemmeside. Databasen, som understøtter DHS, har fortsat nogle problemer med at levere sorterede data, som sekretariatet gerne vil bruge i forvaltningssammenhæng. Dette søges udbedret i det kommende år.

## Netværk

### **Nordisk samarbejde**

Sekretariatet var i 2014 værtskab for det nordiske samarbejde *Samarbejdet Nordisk Fartøjsbevaring*, som mødtes den 16. og 17. september på Ærø. Mødet blev holdt på Marstal Søfartsmuseum, mens deltagerne som afslutning af mødet besøgte "Det Gamle Værft" i Ærøskøbing.

Mødet behandlede blandt andet generationsskifteproblematikker, mulig eksport af B-status fra ét nordisk land til et andet ved salg af skib, udfordringer knyttet til leverancer af traditionelt skibsudstyr og materialer, værfternes kvalitet ved restaureringer, og eksempler på forskellig



praksis i forhold til kulturhistoriske retningslinjer.

Norge vil være værtskab for det kommende fællesnordiske møde, som afholdes i efteråret 2015.

### ***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.

## Sekretariatet

Skibsbevaringsfonden havde i beretningsåret to ansatte. Sekretariatet bestod af direktør Jes Kroman og skibshistorisk konsulent Tom Rasmussen.

Fondens sekretariat var indtil medio 2014 beliggende på direktørens hjemmeadresse i Præstø. Sekretariatet var lukket i en længere periode af beretningsåret som følge af direktørens sygdomsfravær. Fondens drift blev i denne periode varetaget af konsulenten fra Fondens afdelingskontor i Søvind ved Horsens.

Fondens direktør fratrådte sin stilling 1. august 2014, og sekretariatet blev efterfølgende flyttet til Søvind. Skibshistorisk konsulent Tom Rasmussen blev ved direktørens fratræden konstitueret som sekretariatsleder og har efter denne dato varetaget Fondens administrative såvel som rådgivende funktioner.

Efter en længere udredningsperiode blev det i efteråret 2014 besluttet at samle Fondens virksomhed på én fælles adresse. Fondens sekretariat flyttede den 1. februar ind på 2. sal på Sundvej 9 i Horsens. Herefter er Fondens sekretariatsfunktioner, konsulentvirksomhed og arkiv samlet på én og samme adresse. Derudover har bestyrelsen henlagt sine møder til sekretariatet, som har gode mødefaciliteter.



Fonden opslog i december 2014 den ledige stilling som skibshistorisk konsulent. Efter samtaler med et udvalg meget kvalificerede ansøgere i januar 2015 faldt valget på John Walsted, som blev ansat med tiltrædelse 1. maj. Han kommer fra en tilsvarende stilling ved Hardanger Fartøverncenter i Norge og er uddannet bådebygger. Han har en fortid som driftsleder ved Fregatten Jylland og har derudover været leder ved Dansk Museum for Lystsejls. Han kender Fondens virksomhed godt efter som han tidligere har haft sæde i Fondens bestyrelse.

Fondens bogholderi varetages af Rossen Regnskab & Bogføring, Præstø.

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



**Sekretariatets nye kontor ligger i "Cortsens Gård", oprindeligt en købmandsgård bygget i 1710. Bygningen, som lå på Søndergade i Horsens, blev ca. 1910 flyttet ud til Sundvej og indrettet som privat villa. I nyere tid er ejendommen blevet ombygget til forretningsformål.**

**Sekretariatet har til huse under skrålofterne på 2. sal i den smukke bygning.**

## Bestyrelsen

Skibsbevaringsfondens bestyrelse havde i beretningsåret følgende sammensætning:

### Navn

*Sven Irgens-Møller*, forstander, formand  
*Nanna Folke Olsen*, museumsinspektør, næstformand  
*Benjamin Asmussen* museumsinspektør  
*Egon Hansen*, konsulent  
*Peter Henningsen*, museumschef  
*Thomas Højrup*, professor i etnologi  
*Mikkel Kühl*, museumsinspektør  
*Ole Vistrup*, daglig leder

### Udpeget af

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



Skibsbevaringsfondens bestyrelse afholdt i oktober 2014 sit møde i Slettestrand, hvor Han Herred Havbåde lagde lokaler til. Der blev også sat tid af til en tur til stranden for at se kystbådene.

Fondsbestyrelsen og sekretariatet var i 2014 – 2015 (fra venstre): Ole Vistrup, Mikkel Kühl, Nanna Folke Olsen, Egon Hansen, Peter Henningsen, Tom Rasmussen, Benjamin Asmussen, Sven Irgens-Møller og Thomas Højrup.

## **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. Branchekendskab 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

### **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

### **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 – 2012

Copenhagen Business College/Niels Brock: Bestyrelsesmedlem 1994 – 2006

Merkonomerne/Akademimerkonomerne i HK: formand, næstformand, bestyrelsesmedlem 1989 – 2004

### **Peter Henningsen (1964)**

Museumschef, Landbokultur & Søfart, Nationalmuseet

Skibsmontør fra Ærøskøbing Skibsværft 1983

Cand. mag i historie og europæisk etnologi 1993

Ph.d. i historie 2002

dr. phil. 2006

Museumsinspektør på Grindsted Vorbasse Museum 1993 – 1995

Arkivar på Landsarkivet i Odense 1995 – 1996  
Projektforsker på Danmarks Tekniske Museum 1996 – 1997  
Ph.d.-stipendiat på Københavns Universitet 1997 – 2001  
Ekstern lektor på Institut for Historie, Københavns Universitet 2001 – 2003  
Arkivar på Københavns Stadsarkiv 2003–10  
Overinspektør på Frilandsmuseet og Brede Værk 2010 – 14  
Fagområder: Håndværksmæssigt kendskab til mindre stålskibe, coastere, stenfiskere, sandsugere etc.  
Leder af Nationalmuseets fartøjssamling (sluppen Ruth, galeasen Anna Møller, skonnerterne Fulton og Bonavista, fyrskibet Gedser Rev og DFDS-prammen i Nyhavn)  
Bestyrelsesmedlem i Fulton Fonden

### **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 (andels sammenslutning 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)**

Sekretariatschef i Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer 2009 –  
BA (Forvaltning) fra Roskilde Universitetscenter  
Medlem af repræsentantskabet for Museet for Søfart 2010 –  
Indehaver af Sejlskibskompagniet 2009 –  
Redaktør af EMH Newsletter 1998 –  
Medlem af EMH Safety Council 1998 –  
Medlem af styregruppen i European Maritime Heritage (EMH) 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



**ARNAQ var patrulje- og depotudlægningsfartøj ved slædepatruljen SIRIUS i Nordøstgrønland fra 1966 til 1997 og hjemmehørende på Ella Ø i Kong Oscars Fjord. Herfra blev båden brugt til afpatruljering og depotudlægning i det sydlige område af den nordøstgrønlandske nationalpark. ARNAQ er bygget i 1965 ved A. Henningsen, Rantzausminde Baadebyggeri og Aarefabrik ved Svendborg.**

**Båden blev i 2013 hjemtaget af Arnaq Laug, som består af en gruppe tidligere SIRIUS-folk. Den blev istandsat 2013 - 2015 og søsat i Juelsminde i foråret 2015.**

**Skibsbevaringsfonden har været rådgiver for istandsættelsen, og båden fremstår 100 procent originalt.**

**Båden er en klar B-skibskandidat, men har endnu ikke fået sådan status. Lauget forbereder en ansøgning om A-status for ARNAQ.**

