

SKIBSBEVARINGSFONDEN

Årsberetning 2015-2016



Indledning

Skibsbevaringsfonden har i driftsåret 2015 – 2016 nydt godt af fondens nye lokaler i Horsens, samt fondens to fuldtidsansatte konsulenter.

Fondens rådgivning og udlån er finansieret af tips- og lottomidlerne, samt en bevilling på finansloven. Denne kombination af midler har gjort det muligt i driftsåret 2015 – 2016 at støtte en række projekter, hvilket fremgår af de følgende sider.

Fondens rolle som udsteder af bevaringserklæringer til bevaringsværdige fartøjer har i driftsperioden lagt bånd på en del ressourcer til konkret sagsbehandling. I driftsåret 2014 – 2015 er der påbegyndt et udredningsarbejde for at sikre en mere tidssvarende håndtering af bevaringsværdighedsbegrebet. Dette arbejde fortsatte i driftsåret 2015 – 2016 og er endnu ikke afsluttet.

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.

Fondens 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 nødt 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. I forbindelse med finansloven 2016 blev fonden tildelt yderligere 1 million kroner i midler, der vil indgå i fondens arbejde i driftsåret 2016 – 2017.

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 23. maj 2016



Sven Irgens-Møller
Bestyrelsens formand

Forsidefoto: Limfjordsmuseets lodsbåd LODSEN får ny forstævn.

Bagsidefoto: DANISH BETTY, ANNE MARIE og bagerst ROTA på bedding i Hundested 2015.

Øvrige fotos: Skibsbevaringsfondens arkiv, hvis ikke andet er opgivet

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 rådgivning og rente- og afdragsfrie lån til ejere af bevaringsværdige fartøjer, der som modydelse accepterer en påtegning i skibets registreringsdokumenter. 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, som downloades fra Fondens hjemmeside. 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 lån 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 samlet, veldokumenteret 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 sejladsen.

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

Fonden yder ikke lån til almindelig vedligeholdelse og drift. Ved långivning er det normalt 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, således at lånet skal betales tilbage.

Bevaringsværdighedserklæringer (B-status)

Skibsbevaringsfonden har siden 1991 været den institution, der har haft ansvar for at vurdere traditionelle fartøjers bevaringsværdighed. En bevaringsværdighedserklæring 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 afsæt i en tredeling af det udvalg af skibe, der er optaget i Dansk Historisk Skibsregister (DHS). DHS er fondens register over danske skibe, der skønnes at have en kulturhistorisk værdi.

A-skibene er de uomstøttelige fartøjer, som er sat i stand med færrest muligt kompromisser og således fremtræder som fyrårne 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, idet de har potentiale til at blive erklæret bevaringsværdige. Dette er de endnu ikke sikrede skibe, hvoraf en del fortsat er i erhvervsmæssig anvendelse eller er 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 og er et godt redskab til at sikre, at skibets værdi som kulturhistorisk genstand ikke forringes. Denne status er som nævnt gældende i ti år fra udstedelsen eller til første ejerskifte, hvorefter skibets ejer selv 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.

Af de ca. 650 fartøjer i DHS var der ved udgangen af marts 2015 i alt ca. 200 skibe med gyldig B-status. Antallet har over de seneste år ligget stabilt omkring de 200.

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

Følgende skibe har i perioden 1. april 2015 til 31. marts 2016 fået bevaringsværdighedsstatus:

- HJEJLEN, hjuldampskib bygget i København i 1861
- FÆRGEHANS, passagerfærge bygget i Odense i 1987
- PINGVINEN, spidsgatter bygget i Strandhuse i 1949
- NÆSSUND, bilfærge bygget i Nykøbing Mors i 1964
- KLITTA, jagtbygget spejderskib bygget i Vesterø i 1988

Sagsbehandlingstiden for bevaringsværdighedsansøgninger er almindeligvis ca. 4 uger. Som følge af den meget omfattende gennemgang af procedurer med hensyn på en harmonisering af gældende tildelingskriterier, venter en del ansøgninger på at blive afgjort indtil de reviderede regler træder i kraft i løbet af 2016.



Modtagere af B- status i regnskabsåret 2015 – 2016: Øverst FÆRGEHANS og spidsgatteren PINGVINEN, nederst færgeren NÆSSUND og spejderskibet KLITTA.

Historisk monument (A-status)

Den særlige udmærkelse som "Historisk monument" tildeles fartøj, der på forbilledligt vis fremtræder i autentisk eller særlig godt restaureret stand, og som derfor er en entydig kilde til kundskab om de danske søfarts- og skibsbygningstraditioner.

Ét fartøj er i beretningsåret udnævnt som Historisk Monument, nemlig hjuldampskibet HJEJLEN.



Rådgivning og tilsyn

Skibsbevaringsfonden må betragtes som landets førende kompetenceinstitution indenfor bevaring af traditionelle fartøjer. Fondens 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.

Større rådgivningsarbejde er i beretningsåret primært givet til de fartøjer, der har modtaget lån fra Fonden, eller som har stået foran en større istandsættelse. Derudover er der givet rådgivning til ejere af bevaringsværdige skibe i øvrig så langt kapaciteten har givet mulighed til det. Rådgivning til ejere af skibe, der senere kan erklæres bevaringsværdige, er blevet givet i det omfang tiden har tilladt det.

Eksempler på konsulentopgaver i 2015 – 2016

KIRSTINE

KIRSTINE er bygget i 1887 af skibsbygmester Rasmus V. Møller i Troense til R. Mortensen i Svendborg. Kvasen blev i 1912 solgt til kvaseskipper Andreas Larsen, Løgstør og sejlede i Limfjorden frem til ca. 1940.

KIRSTINE er jagtbygget i kavelteknik og har en største længde på ca. 14 m. Den oprindelige meget store dam blev lukket ca. 1960, og skibet ombygget til fritidsformål. En meget omfattende istandsættelse startede i 2006, hvor skibet fik nye bjælker, støtter, agterspejl, klædning og dæk. Fartøjets oprindelige konfiguration blev ændret for at opfylde den daværende ejers personlige præferencer.

Limfjordsmuseet hjemkøbte KIRSTINE i 2013 og igangsatte en gennemgribende restaurering af jagten. Arbejdet er støttet igennem lån fra SBF og omfatter blandt andet udskiftning af køl og stævn, dele af spant og klædning, lægning af nye dæksbjælker og dæk, nye dækshuse samt genoprigning til jagt. Under restaureringsforløbet er museet og sekretariatet løbende i dialog om forskellige detaljer som opbygning af dæk og halvdæk agter, udformning af dækshuse og brug af materialer.

Tidligere var fartøjet i en periode rigget som galease og blev anvendt som lystfartøj.

Rundholterne fra perioden som galeaserigget fritidsfartøj vil blive genbrugt.

Skibsbevaringsfonden har udarbejdet en ny rigningstegning til formålet. Denne er baseret på fotodokumentation fra skibets erhvervsaktive periode i årene omkring 1910 og sigter på at genskabe rigningen så tæt på det originale som det er muligt.

Museet er langt fremme i arbejdet, og det forventes at KIRSTINE er klar til sejlads i løbet af sommeren 2016.

SKIBET

SKIBET er en klinkbygget bæltbåd, bygget i af bådbygger R. Hansen i Dyrehaugen i 1880 til ukendt anvendelse, men formentlig til almindelig lokal fragtsejlads. Skrogets oprindelige længde var beskedne 8,4 m. Troligt var den jagttrigget.

Omkring 1910 blev skroget forlænget med 6 fod. Et foto fra perioden viser, at båden, som nu fremstod som galease, var blevet udstyret med registreringsnummeret Stf. 817 og derfor var, trods sin beskedne størrelse, stenfiskerfartøj. Det var i øvrigt ganske almindeligt, at bæltbåde blev brugt til fragtsejlads med træ og sten f.eks. til havnebyggeri.

”Panope”, som fartøjet var navngivet på dette tidspunkt, var hjemmehørende i Faaborg og var ejet af skipper Pedersen, som bl.a. leverede sten til havnebyggeriet i Esbjerg. Han landede stenene i Kolding, hvorfra de med bane blev fragtet til Esbjerg.

I 1930-erne kom bæltbåden, muligvis ad omveje, til København, hvor den som "Hamlet" tilhørte en skibshandler som brugte den som lystbåd. Tilsynsbogen omtaler den som "halvdæksbåd med hjælpekruer" og opført i fartøjsfortegnelsens lystbådsoversigt.

I 1946 blev båden solgt til Randers, hvor den kom til at hedde "Boomerang". En af ejerne fornyede bunden af båden. I 1964 købte søspejderne i Hvalpsund båden, der på dette tidspunkt stadig havde galeaserigning og var navngivet "Cimbria". I 1968 blev båden solgt til FDF Århus Søkreds og efter en længere og omfattende istandsættelse døbt SKIBET.

Frem til 2013 var SKIBET ejet af søkredsen, men lå de sidste år stille og forfaldt derfor langsomt. Dette år skiftede den ejer og blev i løbet af det næste halve år sat i stand. Desværre sank SKIBET i oktober 2014 efter en uheldig bugsering og blev påført betydelige skader. Båden blev transporteret til værft i Årøsund og har siden vinteren 2014 været under istandsættelse.

Fondens sekretariat har udarbejdet en rekonstruktionsplan for båden. Arbejdet har ligget stille i en længere periode på grund af uafsluttet omregistrering af ejerforholdet, hvilket har været til hinder for en udbetaling af Fondens lån.

GØLBÅDEN

GØL blev bygget af skibsbygger K. J. Rasmussen i Aalborg til kroejer Poulsen på Gjør, som etablerede en paketrute mellem Gjør og Aalborg. Den rundgattede båd var udstyret med en simpel jagtrigning med lossebom og en 16 – 20 hk Houmøller-motor. Den havde oprindeligt ingen sejl, men fik på et langt senere tidspunkt en beskeden sejlskibsrigning.

GØL sejlede som paket indtil 1938, og derefter som udflugtsbåd frem til 1943, da den blev solgt til Arne Flyvbjerg m.fl. og anvendt til fragtsejlads på Limfjorden. I 1944 blev den ombygget til stenfiskeri. Som Stf. 1801 "Svend", var den en periode hjemskrevet i Nyborg og sejlede i de indre danske farvande frem til en gang i 1980-erne.

Efter en periode som oplægger blev båden i 1994 overdraget til Aalborg Marinemuseum med tanke på bevaring. Her henstod den i en årrække og forfaldt indtil den i foråret 2012 blev overdraget til et nystartet bådelaug på Gjør. Lauget fragtede det medtagne skrog til Gjør, hvor der til formålet blev etableret et båddeværft i en af byens mange gårde.

Lauget fik på kort tid og i samarbejde med Skibsbevaringsfonden udarbejdet projektplan og indsamlet tilstrækkeligt med midler til, at der kunne tegnes aftale med en skibstømrer. Under dennes ledelse blev der igangsat en restaurering af fartøjet til oprindeligt udseende. Fonden har bidraget med teknisk dokumentation, rådgivning og tilsyn.

Som følge af en bilulykke med dødelig udgang i efteråret 2015 gik arbejdet med indsamling af sponsormidler i stå. Dette har medført, at Fondens lån til skibet i 2014 ved regnskabsårets afslutning fortsat ikke er blevet udbetalt, idet lånetilsagnet forudsatte 50 % medfinansiering.

Når restaureringsarbejdet er afsluttet, vil GØLBÅDEN blive anvendt til kulturhistorisk sejlads fra øen.

Ansøgninger og tilsagn i 2015 – 2016

Skibsbevaringsfonden havde ved ansøgningsfristens udløb den 1. marts 2015 modtaget 28 ansøgninger for til sammen godt og vel 9 mill. kroner. Nedenstående oversigt viser de skibe, der fik tilsagn om lån:

Skibets navn	Type/art	Ansøgt beløb	Bevilget
BRØDRENE af Asaa (1)	Post/passagerbåd	133.000	133.000
BRØDRENE af Asaa (2)	---	209.500	175.000
DITTE af Fønsskov	Bundgarnsjolle med dam	75.000	50.000
EJNO af Rudkøbing	Lodsbåd med sejl	289.800	135.000
HANSA af Skagen	Snurrevodskutter	150.000	50.000
HAVET (HENRIETTE) af Middelfart	Snurrevodskutter	164.500	75.000
KAROLINE SVANE af Rudkøbing	Jagtgalease	178.400	178.400
KRYDSJAGT VII af Hobro	Krydstoldjagt	380.000	250.000
LIVØ af Stege	Passagemotorbåd	300.000	100.000
LØDSEN af Struer	Motorlodsbåd	38.500	38.000
MARTHA af Vejle	Jagtskonnert	195.000	100.000
MØN af Stege	Bilfærge	25.373	25.000
NEPTUN af Holbæk	Motorlodsbåd	46.906	46.000
SKIBET af Aarhus	Jagtbygget bæltbåd	250.000	500.000
SKIBLADNER II af København	Jagtbygget galease	1.319.000	350.000
SVALEN af Hjarbæk	Isefjordsbåd	201.780	200.000
VENØSUND	Bilfærge	200.000	200.000
ØRNEN af Hjarbæk	Ramslagsjolle	373.281	200.000
I alt bevilget			2.665.400

Da en del af de igangværende projekter erfaringsmæssig kan have behov for yderligere bistand fra Fonden, valgte bestyrelsen derfor ikke at uddele hele den disponible lånepulje. Et beløb blev senere bevilget til istandsættelsen af galeasen SKIBET. Se nærmere under omtalen af fartøjet på side 22..

På de følgende sider bringer vi en præsentation af de fartøjer, der i regnskabsåret 2015 – 2016 modtog tilsagn om lån fra Skibsbevaringsfonden.

BRØDRENE, postbåd bygget i Frederikshavn i 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. 308.000 til det videre arbejde med restaurering af skroget

Fondens samlede engagement er herefter: Kr. 533.000

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.

Der er etableret en venneforening rundt båden, som har som formål at drive aktivt fiskeri og formidling af fjordkulturen langs Lillebælt og Gamborg fjord.

Lånetilsagn: Kr. 50.000 til færdiggørelse af restaurering af skroget.

Fondens samlede engagement er herefter: Kr. 150.000



EJNO, sejlede lodsåd bygget i Frederikshavn i 1899



Til venstre: Model af EJNO, bygget efter den oprindelige skrogtegning.

Længst til venstre: EJNO som stadig aktivt motorlodsartøj i Rudkøbing.

Under: EJNO i 2014.

EJNO blev bygget til Storebælt Lodseriet i Slipshavn ved Nyborg som rent sejlførende fartøj. Båden havde fra starten en kort pælemast, gaffelsejl uden bom, og gaffeltopsejl. Af forsejl førtes kun en stagfok. Skroget er kravelbygget og der er ingen skanseklædning, blot en lav lodslønning efter norsk mønster.

Lodsåden var i brug og hjemmehørende i Slipshavn indtil 1950, hvorefter den solgtes til Rudkøbing som lodsartøj og vagerbåd. I 1991 solgtes båden til "Sejlskibsforeningen EJNO under sejl" og brugt som foreningsskib.



Fartøjets historie tilbage fra oprindelsen i 1898 og frem til i dag er veldokumenteret. Dets kulturhistoriske værdi er uomtvistelig - der findes kun få eller ingen andre lignende fartøjer i træskibsflåden med så veldokumenteret en historie.

EJNO fremstår i dag med et dæksarrangement, der delvis bygger på dens seneste periode som lodsåd. Den kan med få ændringer kunne føres tilbage til den oprindelige version som sejlførende lodsåd.

Lånetilsagn: Kr. 135.000 til istandsættelse af fribordet

Fondens samlede engagement er herefter: Kr. 504.650

HANSA, snurrevodskutter bygget i Skagen i 1924



HANSA blev bygget til fiskeskipper Jens P. M. Hvid til fiskeri i Kattegat og Nordsøen. Kutteren var hækbygget med afrundet spejl og var oprindeligt bygget med "brønd" (dam). Efter et år som damkutter blev dammen proppet, og kutteren indgik i "Englandsfiskeriet".

Kutteren var udrustet med en 40 hk Houmøller-motor, som senere blev erstattet af en 50 hk Avance-motor, som på et ukendt tidspunkt blev erstattet af en 3-cyl. Alpha-diesel.

I 1941 blev skibet rigget om til konsum- og trawlfiskeri. Skibet blev optaget i dansk skibsregister første gang i 1959.

I 1980 havde kutteren skiftet navn til "Vita Vest" og fiskede frem til ca. 1990, hvorefter det blev solgt til Skagens Fortidsminder og en ny tilværelse som museumsskib. Kutteren blev rigget op og fik en galeaserigning med kort klyverbom. Sidst nævnte har formentlig ikke belæg i historisk dokumentation. Den store Alpha-motor blev byttet ud med en mere tidsrigtig 60 hk Hundested-motor.

Lånetilsagn: Kr. 50.000 til istandsættelse af skibets glødehovedmotor

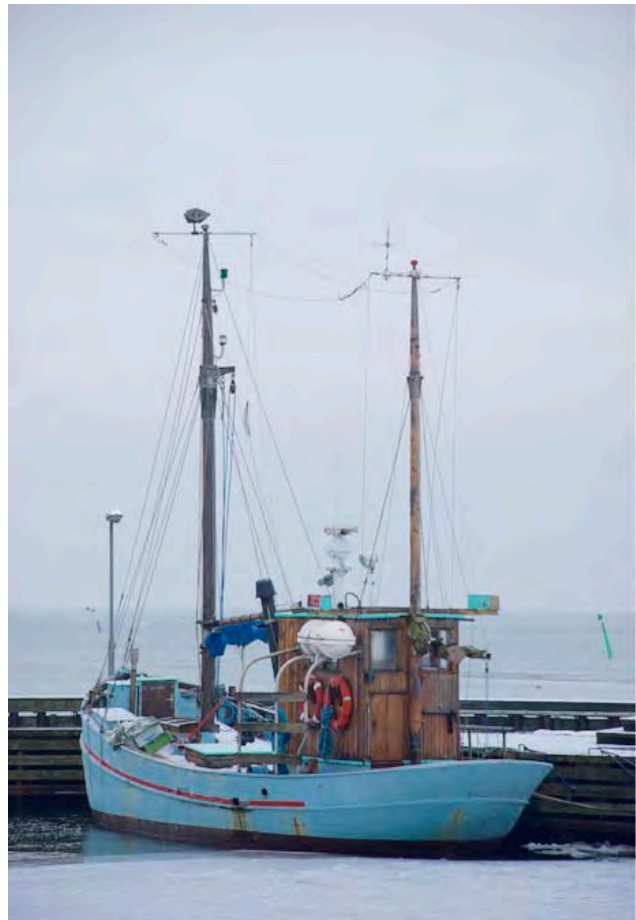
Fondens samlede engagement er herefter: Kr. 50.000



HAVET (HENRIETTE), snurrevodskutter bygget i Nyborg i 1919



HAVET (på tildelingstidspunktet "Henriette") er et eksempel på den første generations motoriserede snurrevodskuttere. Skibet fortæller således en karakteristisk udviklingshistorie. Bygget i 1919, formentlig med styrehus og fuld sejlskibsrigning, har kutteren gennemgået flere moderniseringer i form af nyt og større maskineri (senest i 1996), nyt styrehus (1971), hvalbak og læ-sejl bb side (1995). Disse er nu fjernet, da ejeren har ønsket, at skibet skal fremstå som en traditionel "hajkutter".



Kutteren var udrigget til trawlfiskeri fra 1971 og frem til den blev taget ud med ophugningsstøtte i 2002.

Generelt fremstår HAVET i dag som da kutteren blev taget ud af fiskeriet. Den har beholdt sin kutterblå farve. Den forrige ejer, som ønskede at genskabe den som snurrevodskutter, anskaffede en karakteristisk "Skagen" stopmaskine. Den er nu monteret om bord.

Udvalget af kuttere af HAVETs størrelse (under 20 tons) med B-status er relativt begrænset, ca. fem, de øvrige er større en dette skib.

Indstilling: Kr. 75.000 til istandsættelse af bagbords fordæk m/ bjælkelag

Fondens samlede engagement er herefter: Kr. 110.000

KAROLINE SVANE, jagtgalease bygget i Humlebæk i 1885

"Karoline" blev oprindeligt bygget som fiskekvasse til et konsortium bestående af skipper Niels Jensen på Hirsholmen, Jens Skov i Listed og skibsbygmesteren selv.

Den blev hjemmehørende i Frederikshavn og sejlede mest med torsk bl.a. fra Bornholm. I 1907 fik den for første gang motor, en 12 hk Avance.

Som "Karla" var kvasen i mange år hjemmehørende i Skagen, men i 1935 kom den til Ballen havn på Samsø, og var ejet af Kaj Lykke Hansen. Den ny ejer og skipper lod fartøjet ombygge til lastfartøj i Løgstør. Der kom således nye spanter og ny bund i skibet. Frem til 1960-erne levede to familier på Samsø af indtægterne fra motorfragtgaleasen.

I 1961 påbegyndtes en meget langvarig restaurering, der nu har strakt sig over 55 år og endnu ikke er kommet til ende.

KAROLINE SVANE har gennemgået den samme udviklingshistorie som andre mindre galeaser og skonnerter. Oprindeligt rigget som skonnert, men nedrigget til galease, og yderligere reduceret rigning efterhånden som maskineriet blev større.

Skibet fremstår i dag med et lavt og harmonisk styrehus, meget lig det, skibet var udstyret med som motorgalease. Lastlugen fra den seneste lastførende periode er intakt. Rigningen er ikke autentisk, men fremstår som en "hybrid-ketch" idet den har topstang på begge master.



Lånetsagsn: Kr. 178.400 til istandsættelse af bundklædning og lastluge.

Fondens samlede engagement er herefter: Kr. 1.263.275

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. 250.000 til videreførelse af istandsættelsen (garnering, lønning, skanseklædning, røstjern, restaurering af ankerspil)

Fondens samlede engagement er herefter: kr. 2.654.000



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 2015 under fortsat restaurering.

Lånetilsagn: Kr. 100.000 til retablering af skandæk, lønning, skanseklædning og fenderliste.

Fondens samlede engagement er herefter: Kr. 400.000

LODSEN, lodskutter bygget i Struer i 1926

I 1926 indgav staten ved Thyborøn Lodseri ordre på en nybygning til lodsdrift i Limfjorden, og fartøjet blev bygget samme år. Det var kavelbygget i eg, rigget som lodskutter med kort pælemast og med motor og styrehus agter. Masten havde tillige løftegrej til bøjer og sømærker. Skibet var lods fartøj nr. 114 og fik navnet LODSEN, som har fulgt skibet siden. I 1937 blev der foretaget en delvis fornyelse af agterenden, og den oprindelige Tuxham-motor blev på et tidspunkt udskiftet med en Bukh.

I 1945 blev kutteren en del ombygget. Det oprindelige styrehus agterude blev erstattet af et moderne styrehus med skrå front, placeret foran maskinruffet. Bukh-motoren blev erstattet af en 2-cyl. Hundested-motor på 60/72 HK. I 1979 afhændede staten LODSEN, som blev solgt til en dykker i Holstebro.

I 2002 var skibet blevet u hensigtsmæssigt til dykkerdrift og overdraget til en forening med tanke på bevaring og restaurering.

LODSEN er den eneste repræsentant for sin fartøjstype i flåden af bevarede danske lods både. Dette gør den vigtig i en skibshistorisk sammenhæng.

Lånetilsagn: kr. 38.000 til restaurering af lugerkarm, lønning, skanseklædning mv.

Fondens samlede engagement er herefter: kr. 266.330



Det er ikke til at se det, men kutteren til venstre med gaffelsejlet hejst, er LODSEN i sin oprindelige skikkelse.

Billedet her under viser LODSEN, som den blev seende ud efter ombygning og modernisering i 1945.



MARTHA, 2-mastet jagtskonnert bygget i Vejle 1899



MARTHA, oprindelig "Helge", var bygget til en skipper i Kolding, men kom allerede 1901 til Vejle og blev navngivet "Andreas".

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.

Foreningen fokuserer 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, nemlig en opretning af agterskibet, udskiftning af agterspejlet og tilbageføring af agterruffet, blev udført vinteren 2014 – 15. Når dette arbejde er helt afsluttet, vil MARTHA i det store og hele fremstå som ca. 1923.

Lånetilsagn: kr. 100.000 til dækning af merudgifter ved restaurering af agterskibet.

Fondens samlede engagement er herefter: kr. 1.726.000

Bilfærgen MØN, bygget i Nakskov i 1923



Bilfærgen MØN er bygget til overfarten på Ulvsund mellem Kalvehave på Sjælland og Koster på Møn. Færgen, som er bygget i nittet stål, var oprindeligt tænkt udstyret med en dampmaskine, men i sidste øjeblik vandt den moderne teknologi, og der blev installeret en moderne Holeby diesel.

I 1933 blev MØN udlejet til andre færruter og fungerede desuden som reservefærge. En periode sejlede den på ruten Kulhuse – Lynæs. I 1938 købte Landbrugsministeriet færgen og indsat på forbindelsen Kalvehave – Lindholm, hvor Landbrugsministeriet

drev en forsøgsstation. I 1952 var den gamle motor slidt op og færgen fik en ny Alpha diesel.

I 1987 anskaffede landbrugsministeriet en nyere færge, "Ulvsund", men man beholdt MØN som ekstrafærge. 1988- 89 var MØN udlånt til ruten Bogø – Stubbekøbing. Den blev endegyldigt udfaset i 1999 og overgik herefter til en bevaringsforening med tanke på restaurering. Færgen har sejlet igen siden 2010 og fik A-status i 2011.

Lånetilsagn: Kr. 25.000 til istandsættelse af sidehusenes dæk.

Fondens samlede engagement er herefter: kr. 1.755.000

NEPTUN, motorlodsboat bygget i Dragør i 1927

NEPTUN blev bygget til Dragør lodseri, hvor den var hjemmehørende de første 40 år. Byggetidspunktet og anvendelsen tilsagde, at båden var udstyret med en beskeden sejlføring som supplement til motoren. Senere kom den til Dragør Lodseris station i Allinge for til sidst at fungere som slæbebåd på Nexø havn.

NEPTUN fremstår som på byggetidspunktet og føjer sig fint ind i rækken af bevarede, mindre lodsboade af forskellig form.

Lånetilsagn: Kr. 46.000 til restaurering af ruf.

Fonden samlede engagement er herefter: Kr. 196.000

Til højre: NEPTUN i Allinge og stadig i havnens tjeneste.

Under: NEPTUN i Holbæk i 2015. Båden bærer præg af flere års manglende vedligeholdelse.



SKIBET, bæltbåd bygget i Dyrehaugen ved Nyborg i 1880

SKIBET er en klinkbygget bæltbåd, bygget i 1880 til ukendt anvendelse. Skrogets oprindelige længde var 8,4 m.

Ca. 1910 blev skroget forlænget med 6 fod. Et foto fra perioden viser, at båden blev anvendt til stenfiskeri. Den havde nummer Stf 817 og var galeaserigget. Det var i øvrigt ganske almindeligt, at bæltbåde blev brugt til fragtsejls med træ og sten f.eks. til havnebyggeri.

"Panope", som fartøjet hed på tidspunktet, var hjemmehørende i Faaborg og var ejet af skipper Pedersen, som bl.a. leverede mange sten til havnebyggeriet i Esbjerg. Han landede stenene i Kolding, hvorfra de med bane blev fragtet til Esbjerg.

Bæltbåden kom fra Faaborg ad omveje til København, hvor den tilhørte en skibshandler som brugte den som lystbåd.

"Hamlet" var dens nye navn.

Efter krigen solgtes båden til Randers, hvor den kom til at hedde "Boomerang". En af ejerne fornyede bunden af båden. I 1964 købte søspejderne i Hvalpsund båden, der på dette tidspunkt stadig havde galeaserig og var navngivet "Cimbria". I 1967 blev båden solgt til FDF Aarhus Søkrede og blev efter en længere og omfattende istandsættelse døbt SKIBET.

Frem til 2013 var SKIBET ejet af søkredsen, men lå de sidste år stille og forfaldt derfor langsomt. Den skiftede ejer i 2013 og blev i løbet af det næste halve år sat i stand. Desværre havarerede SKIBET i oktober samme år under en bugsering og blev påført betydelige skader. Båden blev transporteret til værft i Årøsund og var vinteren 2014 under istandsættelse.



Lånetilsagn: Kr. 360.000 (plus kr. 140.000 hensat sidste år) til totalrestaurering og rekonstruktion efter havari.

Efterfølgende har Fonden udvidet tilsagnet til kr. 1.025.000

Fondens samlede engagement er herefter: Kr. 1.275.000

SKIBLADNER II, fragtgalease bygget i Odense i 1897



SKIBLADNER II blev bygget i 1897 i Odense hos skibsbygmester Niels Frederik Hansen, der var kendt bl.a. for de solide, hurtige jagter, han leverede til krydstoldvæsenet. Materialet var eg på eg og tonnagen 41 BRT med en lasteevne på ca. 70 tons.

Skibet sejlede under skiftende ejere frem til 1962, da det blev solgt til Frivilligt Drengesøkorps i

København. I 1972 fik galeasen sit oprindelige navn SKIBLADNER II tilbage.

SKIBLADNER II fremtræder efterhånden med en høj autenticitet i de skibstekniske detaljer. Rigningen er rekonstrueret efter de oprindelige tegninger, dæksluger, ankerspil mv. er rekonstrueret på basis af ældre fotos. Ved udskiftningen af skibets yderklædning for få år siden blev der anvendt træagler, som oprindeligt.

Skibet har en veldokumenteret historie, og spejderkredsen råder over et stort historisk billedarkiv. Dette har været til uvurderlig betydning i rekonstruktions/restaureringsarbejdet.

Lånetilsagn: Kr. 350.000 til udskiftning af lastluge, eventuelt rig om nødvendigt.

Fondens engagement er herefter: Kr. 1.928.860

SVALEN, kattegatsbåd bygget i Kikhavn ved Hundested i 1906



SVALEN er en af de før så talrige, men nu næsten forsvundne kattegatbåde, der i tiden omkring forrige århundredskifte deltog i de store sildefiskerier nord for Sjælland. De allerfleste er nu forsvundet. Derfor tog Skibsbevaringsfonden i 1996 initiativ til at bevare en kattegatbåd i sin oprindelige skikkelse og indkøbte SVALEN til formålet.

Efter en grundig historisk dokumentation blev båden restaureret og derefter solgt til en nystartet forening i Hjarbæk.

SVALEN er tilbageført til oprindelig skikkelse. En undtagelse er dækket, som er af oregon pine (efter krav fra

forsikringsselskabet), samt enkelte rustfrie bolte i undervandsskroget, formentlig fra erhvervstiden. Den bliver vedligeholdt med traditionelle midler (tjære og linoljemaling) og fremstår som et autentisk fiskefartøj fra perioden.

Lånetilsagn: Kr. 200.000 til udskiftning af agterstævn.

Fondens engagement er herefter: Kr. 1.013.125

VENØSUND, bilfærgen bygget i Nykøbing Mors i 1931

VENØSUND er oprindeligt 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 Færgefart, 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.

Lånetsagn: Kr. 200.000 til istandsættelse af fribord, spant og skandæk

Fondens engagement er herefter: Kr. 450.000



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 eneejer af båden, som havde havnekendingsnummer AS. 81.

I 1977 overtog et partrederi v/Svend Nielsen, Grenaa, båden. To år senere blev han eneejer. 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. 200.000 til agterdæk, opstående og dækshuse

Fondens samlede engagement er herefter: kr. 400.000

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 sejl fartøj, 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 er en 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.

Fonden har i beretningsåret holdt en række foredrag i forskellige sammenhænge. Tom Rasmussen har holdt oplæg på Træskibs Sammenslutningens medlemsmøder ved tre anledninger – ét i Roskilde, ét i Hobro og ét i Hvide Sande. Derudover har han holdt et oplæg ved Lillebælt Smakkelaugs årsmøde i Middelfart i november. Endelig bemandede han Fondens stand på "Marbækdagen" på Myrtugård ved Hjerting, arrangeret af Hjerting Kanelaug. John Walsted har i foråret holdt et oplæg om Fondens virksomhed for Vitus Bering-lauget i Horsens.

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 digitale oplysningsvirksomhed til skibsejerne om vedligeholdelse af fartøjer. Ansøgningsskema for bevaringsstatus og lån ligger ligeledes på hjemmesiden til information og download.

Fondens hjemmeside, som i 2014 fik nyt udseende, har givet positive tilbagemeldinger. Erfaringerne er positive. Der har været nogle "smuttere" med hensyn til entydig information, specielt omkring vurderingskriterier for bevaringsværdighed, og som er blevet korrigeret. Men der er fortsat rum for forbedring.

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

Sekretariatets fokus på at indhente efterslæbet efter den reducerede kapacitet i forrige beretningsår har medført, at opdateringstakten for Facebook-siden har været noget langsom.

Der skrives fast i Træskibs Sammenslutningens medlemsblad "TS Magasin".

Fonden har i en lang årrække publiceret artikler i det norske fagtidsskrift "Fartøyvern". John Walsted har i beretningsåret bidraget med en generel artikel om Fondens arbejde.

Dansk Historisk Skibsregister (DHS)

DHS er en integreret del af Fondens hjemmeside. Databasen, som understøtter DHS, kan fortsat ikke levere sorterede data, som sekretariatet gerne vil bruge i forvaltningsammenhæng. Dette søges udbedret i det kommende år, noget som vil kræve, at der hensættes midler til bistand udefra.

Netværk

Det nordiske samarbejde

Skibsbevaringsfonden har deltager i det uformelle netværk "Samarbejdet Nordisk Fartøjsbevaring". Deltagere er de institutioner, der har ansvar for forvaltning af de forskellige landes statslige midler til fartøjsrestaurering. Værtskabet går på rundgang mellem deltagerlandene Danmark, Sverige, Norge og Finland.

Norge havde indvilget i at være værtskab for det fællesnordiske møde, planlagt at afholdes i efteråret 2015. Dette møde blev imidlertid ikke holdt, og der er ved beretningsårets udgang ikke bestemt hvorvidt et nyt møde vil blive holdt i 2016.

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



Fondens sekretariat holder til huse på 2. sal på Sundvej 9 i Horsens. Her er sekretariatsfunktionerne, konsulentvirksomheden og fondens forretningsarkiv samlet. Bestyrelsen har i beretningsåret henlagt sine møder til sekretariatet, som har gode mødefaciliteter.

De nye kontorer har givet sekretariatet muligheder til at holde møder med skibsejerne på vor egen adresse, med nem adgang til f.eks. det righoldige fagbibliotek, foto- og tegningsarkiv. Denne mulighed har været flittigt benyttet i beretningsåret.

Skibsbevaringsfonden havde i beretningsåret to ansatte, nemlig sekretariatsleder Tom Rasmussen og skibshistorisk konsulent John Walsted.

Fondens bogholderi har i beretningsåret været varetaget af Rossen Regnskab & Bogføring, Præstø.

Fondens revision er udført af Funder & Ostenfeld Revision ApS, Næstved.



Bestyrelsen

Skibsbevaringsfondens bestyrelse havde i beretningsåret følgende sammensætning:

Navn	Udpeget af
<i>Sven Irgens-Møller</i> , forstander, formand	Træskibs Sammenslutningen
<i>Nanna Folke Olsen</i> , museumsinspektør, næstformand	Fiskeripuljen
<i>Benjamin Asmussen</i> museumsinspektør	M/S, Museet for Søfart
<i>Egon Hansen</i> , konsulent	Træskibs Sammenslutningen
<i>Peter Henningsen</i> , museumschef	Nationalmuseet/Landbokultur & søfart
<i>Thomas Højrup</i> , professor i etnologi	Skibsbevaringsfonden
<i>Mikkel Kühl</i> , museumsinspektør	Søfartspuljen
<i>Ole Vistrup</i> , daglig leder	M/S, Museet for Søfart

Bestyrelsesmedlemmernes personprofiler



Sven 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 2009 –

Cand. mag. i europæisk etnologi 2005

Museumsinspektør ved Svendborg museum 2006 – 2009

Beskæftiger sig med forskning og formidling indenfor søfart og fiskeri, kystkultur, bådebyggeri, færgefart og relaterede emner



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 – 2016
Galeasen HJALM af Holbæk: Medlem af repræsentantskabet 1997 – 2016

Galeasen HJALM af Holbæk: Medlem af fondsbestyrelsen 2005 – 2016

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

Bestyrelsesmedlem i Ærø museum



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)

Sekretariatschef i S sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer 2009 –
BA (Forvaltning) fra Roskilde Universitetscenter
Medlem af repræsentantskabet for Museet for Søfart 2010 –
Indehaver af Sejlskibskompaniet 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 S sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer 1991 – 2009
Salgsdirektør i Danish Schooner Charter 1994 – 2008
Bestyrelsesmedlem i Baltic Sea Tourism Commission 1998 – 2003

