



**SKIBSBEVARINGSFONDEN**  
*Årsberetning 2016 - 2017*

*Forsidefoto:*

Den klinkbyggede jagtgalease SKIBET, bygget i Dyrehaugen ved Nyborg i 1880, afventer de sidste strøg maling inden den kan sættes i vandet efter to års restaurering ved Årøsund Bådebyggeri.

*Bagsidefoto:*

HAABET, i mange år bedre kendt som HAVGASSEN, er i 2016 blevet hjemskrevet i Faaborg.

*Øvrige fotos:*

Skibsbevaringsfondens arkiv, hvor ikke andet er opgivet

## Indledning

Skibsbevaringsfondens rådgivning og udlån er finansieret af tips- og lottomidlerne, samt i regnskabsåret to ekstraordinære bevillinger på Finansloven. Denne kombination af midler har gjort det muligt at støtte en lang række af projekter i driftsåret 2016 – 2017, hvilket vil fremgå af de følgende sider.

Medarbejderstaben har i driftsåret 2016 – 2017 haft særlig fokus på to indsatsområder. Dels har revisionen af fondens kriterier for bevaringsværdighed fundet sin nye form og dels har der for første gang i rigtig mange år været afholdt to tildelingsrunder.

Fondens rolle som udsteder af bevaringserklæringer til kulturhistorisk værdifulde fartøjer lægger til stadighed bånd på en del ressourcer til konkret sagsbehandling. I driftsåret 2014 – 2015 blev der påbegyndt et udredningsarbejde for at sikre en mere tidssvarende håndtering af bevaringsværdighedsbegrebet. Denne indsats har ved driftsårets afslutning udmøntet sig i vedtagelsen af nye retningslinjer for vurdering og udstedelse af bevaringserklæringer. Disse blev formuleret i det såkaldte *København-Charteret om Skibsbevaring i Danmark*.

Bevaringen af den sejlede kulturarv er en vigtig opgave der dels løftes af fonden såvel som af privatpersoner, foreninger, museer, private firmaer og af andre fonde. Uden dette fællesskab og mange menneskers personlige engagement ville den sejlede kulturarv være væsentlig udfordret og i fare for hurtigt at forsvinde. Fondens rådgivning og lån fungerer som en væsentlig og nødvendig håndsrækning, til alle de mennesker, der i dagligdagen ofrer tid og arbejde på at bevare og vedligeholde disse vidnesbyrd om landets rige maritime kulturarv.

For det danske samfund er det tvingende nødvendigt at prioritere sine ressourcer, herunder også ressourcer anvendt på kulturarv. Det er min opfattelse, at Danmark som en af Verdens betydelige søfartsnationer bør være særligt opmærksom på fortsat at sikre de nødvendige midler til bevaring af den sejlede kulturarv. I forbindelse med finanslovens vedtagelse i 2016 blev fonden således tildelt yderligere 1 million kroner – midler, der vil have stor betydning for sagens fremme de kommende år.

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

Skive den 8. maj 2017



Sven Irgens-Møller  
*Bestyrelsens formand*

# Skibsbevaringsfondens virke

## *Støtteformer*

Fonden 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 hjælp til bevaring i form af lån fra Skibsbevaringsfondens 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 nærmere besigtigelse og en uddybende orientering.

## *Hvilke lånekriterier skal være opfyldt?*

Skibsbevaringsfondens 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 ikke er ændret mere end, at en retablering af de oprindelige forhold er mulig
- Fartøjet har en høj kulturhistorisk fortælleverdi
- Fartøjet sejler, og det giver i så høj grad som muligt andre end ejeren adgang til at opleve 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**

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 gjort brug af den såkaldte ABO-strategi. Denne fungerede kort fortalt ved en gruppeopdeling af skibe optaget i Dansk Historisk Skibsregister (DHS). DHS er fondens register over danske skibe, der skønnes at have en kulturhistorisk værdi. A-skibe var fartøjer med den højeste grad af bevaringsværdi, og derfor benævnt "Historisk Monument", B-skibe var de bevaringsværdige fartøjer, og O-skibe var fartøjer som ikke kunne opnå B-status, og derfor blev placeret i observationskategorien.

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

Med udgangen af marts måned 2017 afløstes ABO-strategien af en ny model til vurdering af skibes bevaringsværdighed, den såkaldte tredimensionelle, dialektiske autenticitetsmodel. Denne tager udgangspunkt i etnologiens perspektiver på bevaringsværdier, således at autenticitet ikke længere alene er idealet for et fartøjs bevaringsværdi. Fremover vurderes bevaringsværdien ud fra tre hovedkriterier: skibets almene, særlige og individuelle værdi.

Under de nye kriterier holdes der fast i gruppeopdelingen, som fremover placerer fartøjerne i fire forskellige grupper, A, B, C, og D. Hver især er disse grupper karakteriseret ved hver deres sæt af optagelseskriterier:

A-kategorien er, som tidligere, de umistelige fartøjer der er sat i stand med færrest muligt kompromisser i forhold til autenticitet, og således fremtræder som fyrtårne i skibsbevaringsarbejdet. Her rendyrkes de etnologiske og kulturhistoriske kompetencer og bevaringsværdier. Ifølge fondens nye begrebsformulering fremstår et sådant skibs udseende synkront i forhold til et givent tidspunkt i skibets livsforløb. Fartøjer som udnævnes i denne kategori benævnes fortsat som "Historisk Monument".

B-kategorien er gruppen af bevaringsværdige skibe hvis udseende, i større grad end A-kategoriens, kan afvige i forhold til dets oprindelige udseende. Ved at sammensætte del-elementer fra forskellige perioder i netop dette skibs livsforløb, fremstår skibet stadig autentisk i udseende, men diakront i forhold til et givent tidspunkt i skibets historie.

C-kategorien består af fartøjer der i større grad afviger fra deres oprindelige udseende. Ved at sammenstykke del-elementer fra forskellige fartøjstyper og tidsepoker i ét fartøj, opnås en større eller mindre grad af historisk troværdighed uden at være historisk autentiske. Disse skibe fremstår i et såkaldt åkront udtryk.

D-kategorien er fartøjer som i ringe grad afspejler autenticitet, men som besidder en almen, særlig eller individuel værdi, eksempelvis sjældenhed, der kvalificerer dem til bevaringsværdighed.

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.

Af de ca. 650 fartøjer i DHS var der ved udgangen af marts 2016 i alt ca. 210 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 2016 til 31. marts 2017 fået bevaringsværdighedsstatus:

- VIKTORIA, Fejø-drivkvase, bygget 19 på Fejø
- TINE, bundgarnsjolle, bygget 1980 i Mårslev
- PLI, snurrevodskutter, bygget 1929 i Skagen
- KAREN af Mandø, motor-evert, bygget 1924 i Esbjerg
- NORA, pennalhus fra Limfjorden, bygget 1937 i Bremdal
- THORSHAVN, tjenestekutter, bygget 1940 i Frederikssund
- NORDKAPEREN, lystfartøj, bygget 1905 i Stettin
- MARTHA af Sønderho, vagerbåd/lystfartøj, bygget 1975 i Sønderho
- INGA, smakkejolle, bygget 1911 i Lundby på Taasinge
- CLAUS SØRENSEN, snurrevodskutter, bygget 1931 i Esbjerg

Sagsbehandlingstiden for ansøgninger om bevaringsværdighedsstatus er almindeligvis ca. 4 uger. Som følge af det omfattende arbejde med reformering af gældende tildelingskriterier, har et mindre antal ansøgninger afventet de nye reglers regler i ikrafttræden pr. 1. april 2017.



VIKTORIA, Fejø-drivkvase



TINE, bundgarnsjolle fra Roskilde Fjord



PLI, tidligere MHV-fartøj fra Stege



KAREN, evert fra Mandø



NORA, Pennalhus fra Limfjorden



THORSHAVN, dansk tjenesteskip på Færøerne



NORDKAPEREN



MARTHA, vagerbåd fra Sønderho



INGA, to-smakke fra Sydfynske Øhav



KLAUS SØRENSEN, snurrevodskutter fra Esbjerg

### ***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. I driftsåret 2016 – 2017 blev der ikke modtaget ansøgninger til, eller foretaget udnævnelser i A-kategorien. Dermed er hjuldampskibet HJEJLEN det seneste fartøj, som er optaget i denne kategori.



Hjejlen på plads ved rederikontoret i Silkeborg.

### **Rådgivning og tilsyn**

Skibsbevaringsfonden må betragtes som en af landets førende kompetenceinstitutioner indenfor bevaring af traditionelle fartøjer. Fondens kompetencer og erfaringer kommer i udgangspunkt hele det maritim-historiske miljø til gode. På grund af Fondens beskedne organisation foregår der løbende en prioritering af hvilke projekter, der vil være kapacitet til at medvirke i.

Større rådgivningsarbejde har primært været forbeholdt de fartøjer, der har modtaget lån fra Fonden og har stået foran istandsættelse. Dertil kommer de større igangværende restaureringsprojekter, der strækker sig over en årrække og kræver løbende opfølgning. Sidst, men ikke mindst, er en lang række nuværende og kommende ejere af bevaringsværdige skibe rådgivet i det omfang sekretariatet har kunne afse ressourcer.

### ***Eksempler på større og mindre konsulentopgaver i 2016 – 2017***

#### **SKIBET**

Fartøjet forliste i 2014 under dramatiske omstændigheder i forbindelse med en bjærgningsaktion i farvandet vest for Langeland. Ved bjærgningen havarerede galeasen og fik så omfattende skader, at den stod i fare for at blive kondemneret. Skibsbevaringsfonden fulgte sagen op og gik ind i projektet under forudsætning af en tilbageføring til udseende som stenfisker ca. 1910. De seneste år har SKIBET derfor gennemgået en omfattende restaurering på grundlag Skibsbevaringsfondens dokumentation og projektvejledning.



Tilbageførelsen omfatter blandt andet et forandret dæksarrangement, etablering af et halvdæk i agterskibet og en forandret rigning. Restaureringen er baseret på historiske fotos og på oplysninger hentet i historiske dokumenter, eksempelvis Landsarkivet i Odense.



Skibet søsættes efter to års restaurering.

## **GØL**

GØL blev bygget af skibsbygger K. J. Rasmussen i Aalborg til kroejner Poulsen på Gjøl, som etablerede en paketrute mellem Gjøl 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.

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



GØL i de nye værkstedsfaciliteter, klar til garnering og dæksbjælker.

## KIRSTINE

Limfjordsmuseet købte KIRSTINE i 2013 og igangsatte herefter en gennemgribende restaurering af jagten, der med tiden skal indgå i museets sejlene flåde af typiske fartøjer fra Limfjorden. Restaureringen strækker sig over en periode på fem år. Arbejdet er bl.a. støttet gennem lån fra SBF og omfatter 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 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 og tilrigningsplan til formålet. Disse 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 var forventet at KIRSTINE ville være klar til sejlads i løbet af sommeren 2016. Beslutningen om også at skifte fartøjets køl har forandret planerne om søsætning, der i stedet er udsat til foråret 2017.

KIRSTINES historie går tilbage til 1887 hvor skibsbygmester Rasmus V. Møller i Troense byggede og overleverede fartøjet til R. Mortensen i Svendborg. Kvasen blev i 1912 solgt videre til kvaseskipper Andreas Larsen, Løgstør, og sejlede i Limfjorden frem til ca. 1940.

Fartøjet er en kravelbygget jagt med en længde over dæk på ca. 14 meter. Den oprindelige meget store dam blev lukket ca. 1960, og skibet ombygget til fritidsformål. En omfattende istandsættelse begyndte i 2006, hvor skibet fik nye bjælker, støtter, agterspejl, klædning og dæk. Fartøjets oprindelige dæksarrangement blev ændret for at opfylde de daværende ejeres ønsker for en mere komfortabel indretning om læ.



KIRSTINE får bl.a. skiftet planker i fribordet under den omfattende restaurering.

## LIVØ



LIVØ, rutebåden i Limfjorden, der befordrede folk frem og tilbage fra Den Kellerske Aandssvageanstalt på Livø.

Fartøjet er oprindeligt bygget til befordring af gods og passagerer mellem fastlandet og Livø i Limfjorden. Kontrahenten var organisationen bag Den Kellerske Aandssvageanstalt på Livø.

Skibsbevaringsfonden har i en længere årrække været i dialog og i samarbejde med ejeren af LIVØ om en total tilbageføring af fartøjets udseende. Fartøjet er på værft i Stege, hvor der arbejdes på at færdiggøre dæk og overbygninger.



LIVØ på bedding i 2001

## MINERVA

Fartøjet har status som "Historisk Monument" efter en gennemgribende restaurering i 2007. I de senere år er fartøjets ejere stødt på nye udfordringer i form af rådgreb i de relativt nye ruf. Fonden har i den forbindelse blandt andet ydet rådgivning vedrørende materialebrug og fremskaffelse af nye materialer til reparationen.



MINERVA på sin faste plads i hjemhavnen i Karrebæksminde.

## NÆSSUND



Næssundfærgen på overfarten mellem Mors og Thy.

Færgeruten mellem Mors og Thy blev i 2015 nedlagt af det kommunale færgeselskab i området. En lokal gruppe af interessenter dannede umiddelbart efter en forening til færgens bevarelse og med sigte på hurtigst muligt at få genindsat færgen i rutefart. Skibsbevaringsfonden har dels ydet lån til foreningen og ligeså, gennem rådgivning, medvirket til at foreningen allerede året efter kunne genåbne ruten over Neessund.

## **FREM**

På Fejø fandtes der tidligere et aktivt og velanskrevet bådebyggermiljø. To værfter leverede mange fartøjer fra øen til fiskeri og fragtsejlads i hele landet. Særligt kendte var de såkaldte Fejø-drivkvaser, som var udviklet af bådebygger Mortensen i Dybvig. Der blev imidlertid bygget andet en drivkvaser, hvilket FREM er et godt eksempel på.

Historien beretter at de to værfter havde fået hver deres ordre på to ens fartøjer til samme kontrahent. FREM er bygget på Mortensens værft og blev afleveret først, hvilket udløste en bonus på 500 kroner til værftet. Fartøjerne var de største de to værfter kom til at levere.

Skibsbevaringsfonden har tidligere tildelt skibet lån til et nyt dæk. Senest har fonden været involveret i rådgivning vedrørende registrering i forbindelse med det seneste ejerskifte.



FREM af Næstved er det største skib som er bygget på Fejø. Ejerne har modtaget rådgivning i forhold til såvel vedligehold og restaurering af fartøjet, som til ejerskiftet.

## Lånetilsagn i 2016 – 2017

På finansloven for året 2013 nød Skibsbevaringsfonden godt af en ekstra bevilling på årligt 1,8 millioner kroner over fire år, begyndende i 2013. I aftalen om finansloven for 2016 blev Skibsbevaringsfonden begunstiget med en ekstra bevilling på årligt 1,0 million kroner over de følgende fire år. Som en konsekvens af overlappet mellem de to finanslovsvedtagelser, kunne fonden i driftsåret 2016 – 2017 samlet afsætte 4,6 millioner kroner til udlånspuljen.

Skibsbevaringsfonden havde ved ansøgningsfristens udløb den 1. marts 2016 modtaget 18 ansøgninger til en samlet sum af 6.402.595 kroner. Dermed var antallet af ansøgninger og mængden af søgte midler dalet væsentligt i forhold til året før. Bestyrelsen besluttede derfor at holde midler i reserve til flere af de igangværende projekter, samt at iværksætte endnu en ansøgningsrunde med frist til den 1. november 2016. Til denne runde modtog fonden 21 ansøgninger til et samlet beløb på 6.948.592 kroner. Det samlede antal ansøgninger i beretningsåret udgjorde dermed 39, til en samlet sum af 13.351.187 kroner. Fra de to puljer tilsammen blev der i alt givet tilsagn om lån for i alt 5.108.500 kroner.

I nedenstående tabel ses de skibe, der fik tilsagn om lån i første ansøgningsrunde. På de omstående sider findes en tabel over fartøjer som fik tilsagn om lån i anden ansøgningsrunde, samt en præsentation af samtlige fartøjer som fik lånetilsagn i 2016 – 2017.

I første ansøgningsrunde, med frist den 1. marts 2016, blev følgende 13 skibe givet tilsagn:

Skibets navn	Type/art	Tilsagn
ANNA af Aarhus	Kvase	286.000
ANTON af Bønnerup	Snurrevodskutter	85.500
BRØDRENE af Asaa	Postbåd	420.000
IDA af Stubbekøbing	Bilfærge	500.000
LIVØ af Stege	Passagerfartøj	200.000
LOTTE BRINCH af København	Snurrevodskutter	75.000
MARTHA af Vejle	Fragtskonnert	175.000
MINERVA af Karrebæksminde	Kvase	100.000
NORA af Løgstør	Pennalhus	393.000
NÆSSUND	Bilfærge	265.000
STØREN af Middelfart	Bundgarnsjolle	392.000
ØRNEN af Hjarbæk	Ramslagsfartøj	190.000
AASE	Kvase	150.000
<b>1. ansøgningsrunde opsummeret</b>		<b>3.231.500</b>

På omstående sider præsenteres ovennævnte skibe og bevillingernes formål.

## ANNA, kvase fra Kolding



ANNA blev totalrestaureret i Hobro i 1997 – 1999 i samarbejde med SBF. Skibet er det ene af to bevaringsværdige træskibe vi har, der er klipperbygget. Hækken er rekonstrueret med gilling og fladt spejl, men var oprindeligt bygget med rundt spejl (alm. hajhæk). SBF var dengang ansvarlig for beslutningen om rekonstruktion af hækken og byggede dels sine anvisninger på fotomateriale og på et andenhånds interview af et tidligere besætningsmedlem, som hævdede at skibet oprindeligt var bygget med gilling og spejl.

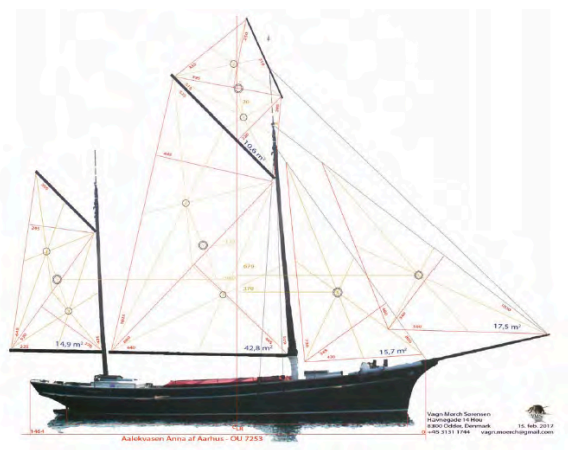
Da skroget har begrænset dybgang, er der bygget ruf på dækket, udført som traditionel lastluge, hvor der formentlig blot var damdæksler og glat dæk. Dog kender vi andre skibe, der har haft både damtragt og en lav lastluge for anvendelse af damdækket til tørlast. Vi ved ikke med sikkerhed om ANNA var fødet med den ene eller den anden løsning.

Skibet var født som galease og blev rigget om til jagt da det fik motor og styrehus. Den nuværende rigning er inspireret af ovenstående billede, men er både uhåndterbar og ikke original. Det vil derfor være hensigtsmæssigt at bakke den nye ejerforening op i ønsket om at tilbageføre rigningen til den oprindelige galeaserigning.

ANNA er som dansk klipperbygget kvase usædvanlig og den eneste vi har tilbage af typen. Vi mener forbilledet var de såkaldte "tyskerkvaser". ANNA er derfor et fint eksempel på, at skibsbyggeriet lod sig inspirere af andre landes traditioner.

**Lånetilsagn: kr. 286.000** til reetablering af den oprindelige galeaserigning.

**Fondens samlede engagement er herefter: kr. 1.036.000**



## ANTON, fiskefartøj fra Gilleleje



Kutteren ANTON, som oprindeligt hed "Conni", er bygget i 1948 hos Andersen & Ferdinandsen i Gilleleje. Værftet byggede på den tid skrogene fortløbende og inden de var solgt. De blev lagt ud i havnen til der kom en køber, hvorefter motor blev lagt i efter købers valg og skibet gjort færdigt. Skibet er kravelbygget af eg og bøg med glat stævn og krydserhæk og har følgende dimensioner: Længde 14 m, bredde 4,10m, dybgang 2,6 m. Den er målt til 19,99 brt. Kutterens oprindelige motor var en brugt Vølund glødehovedmotor, som efter en tid blev udskiftet til en Hundested-motor. I 1986 blev den erstattet af en Gardner diesel på 190 hk.

Den første ejer af kutteren var fiskeskipper Poul Andersen, Gilleleje. Skibet var oprindeligt rigget til snurrevodfiskeri. "Conni" blev i 1962 solgt videre og fiskede en række år med trawl ud fra Nordby på Anholt. I 1978 blev kutteren solgt til et fiskerikollektiv, der udsprang fra det socialpædagogiske kollektiv Majgården ved Horsens. Kutteren blev døbt ANTON, omrigget til garnfiskeri og sejlede som erhvervsmæssigt fiskerikollektiv frem til 2001, da den blev solgt til "Landsforeningen Levende Hav".

I årenes løb er de oprindelige træmaster blevet erstattet af en aluminiumsrigning, der er monteret hvalbak og læsejl, nyt motorruff og styrehus, alt i aluminium og alt sammen noget, mange kuttere blev udsat for som en del af fiskerierhvervets udvikling. ANTON fremtræder i dag som en autentisk, tidstypisk 20-tonns fiskekutter.

Siden 2001 har ANTON været ejet af Landsforeningen Levende Hav. Kutteren er nu hjemmehørende i Bønnerup, og fortæller historien om det miljøinitiativ, som båden har været symbol for siden midten af firserne. Foreningen har fokus på havmiljø, naturskånsomt fiskeri og bevaring af kystfiskersamfund. I dette arbejde anvendes kutteren året rundt som en sejlede formidlingsplatform. Den repræsenterer som type det mere skånsomme "håndværksfiskeri", som er udfordret af de mere moderne fangstmetoder. Fartøjstypen, som indtil for få år siden var et almindeligt syn i danske fiskerihavne, er nu næsten borte.

ANTONs bevaringsmæssige tilstand er god, og kutterens kulturhistoriske fortælleverdi er betydelig. Samtidig er fartøjet et af de mest benyttede og dermed meget synligt i offentligheden.

**Lånetilsagn: kr. 85.500** til det videre arbejde med restaurering af skroget.

**Fondens samlede engagement er herefter: kr. 296.005**



## BRØDRENE, postbåd til Hirsholmene



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. Theofil Nielsen overtog derefter ruten og båden, som han omdøbte 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 blev hjemført til Hals af Frede Nørgaard og Mogens Nielsen i 1974.

Båden 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 en motor på 20 hk, med efterfølgende nedrigning og påbygning af "røvforkøler" (styrehus uden agterskot). Senere blev et styrehus bygget ovenpå 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 i det meste af sin tid malet sort med "isbrydergule" ruf og øverste skanseklædning, men blev efterhånden malet kutterblå.

Efter 1977 er der kontinuerligt arbejdet for, på grundlag af historisk dokumentationsmateriale, at forandre skibets udseende, således at det igen vil fremstå som på byggetidspunktet. Denne proces har Skibsbevaringsfonden i de senere år været stærkt engageret i. Såfremt der kan skaffes finansiering, er det planen at samarbejdet med værft og ejerforeningen skal fortsætte nogle år endnu, således at også de kommende etaper af tilbageføringen bliver gennemført.

**Lånetilsagn: kr. 420.000** til det videre arbejde med restaurering af skroget.

**Fondens samlede engagement er herefter: kr. 1.003.000**

## IDA, bilfærge fra Smålandsfarvandet



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

IDA fremstår næsten, som da den blev bygget, og for hvert år der går, kommer dette mål nærmere. Der gøres en stor indsats for at alle detaljer om bord skal blive så originale som muligt. Samtidig lægges der stor vægt på løbende at forbedre færgens tekniske tilstand. I den forbindelse opereres der med langsigtede vedligeholdelsesplaner der nøje følges, således at rederiet dels imødekommer Søfartsstyrelsens krav til sikkerhed, men også imødegår det uundgåelige forfald og slid, som en færge i drift er udsat for.

Der er i de senere årtier gennemført en voldsom udfasning af de små træfærger, der næsten alle ombygges til husbåde eller lignende. IDA er en færge i original stand, der til og med er i drift, i sit oprindelige driftsområde.

**Lånetilsagn: kr. 500.000** til restaurering/nybygning af redningsbåde af oprindelig type

**Fondens samlede engagement er herefter: kr. 2.440.000**



## LIVØ, gods- og passagerbåd til Livø i Limfjorden



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, halvrundet agterspejl. LIVØ havde oprindeligt et styrehus af teak, 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 Statskovvæsenet i Fjerritslev og anvendt som lastfartøj. Den oprindelige glødehovedmotor er blevet erstattet af en moderne motor.

LIVØ har igennem en længere årrække været oplægger ved Stege værft og er i 2016 under fortsat restaurering. I denne sæson er et nyt dæk lagt i og færdiggjort. Dermed kan der tages fat på at genopbygge dækshuse og få lagt ruftage, således at fartøjet igen er tæt over dæk.



**Lånetilsagn: kr. 200.000** til restaurering af dæk og overbygning

**Fondens samlede engagement er herefter: kr. 600.000**

## LOTTE BRINCK, snurrevodskutter til Læsø



LOTTE BRINCK er bygget i 1920 i Vesterø på Læsø af den navnkundige skibsbygmester Jens Otto Dolmer. Skroget er kravelbygget af eg med glat stævn, ellipseformet hæk og har markeret spring, som var et særkende i Dolmers design. Skroget måler 9,48 meter i længden, 3,29 i bredden og har en bruttotonnage på 8,14 ton.

Fartøjet, hvis oprindelige navn var FN 209 *Friis*, var bygget til fiskerne Julius og Antonius Poulsen, Læsø, og rigget for snurrevodsfiskeri. Skibet var aktivt frem til i begyndelsen af 1960'erne, hvorefter det blev afrigget og solgt til fritidsformål. Kutteren skiftede navn til LOTTE BRINCK, efter den nye ejers datter, og var hjemmehørende i Frederikshavn frem til 1982, da skibet blev solgt til en nyoprettet forening i København.

I de følgende år blev skibet sat i stand og fremstår i dag i fjernkending som en velproportioneret "hajkutter". Ombygningen til lystfartøj har medført, at skibets ruf ikke længere fremstår som da fartøjet endnu var erhvervsaktivt. Uafhængigt af dette bidrager LOTTE BRINCK til at opretholde bredden og repræsentativiteten i flåden af Dolmer-kuttere, som efterhånden er svundet ind til et bekymrende lille antal. Det er dog stadig fondens ønske og håb, at fartøjet på sigt kan føres tilbage til et mere autentisk udseende over dæk.

**Lånetilsagn: kr. 75.000** til udskiftning af bundklædning

**Fondens samlede engagement: kr. 489.000**

## MARTHA, 2-mastet jagtskonnert fra Vejle



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 i dag 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. Skibet 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. 175.000** til fremstilling af ankerspil.

**Fondens samlede engagement er herefter: kr. 1.832.000**

## MINERVA, ålekvase fra Karrebæksminde



MINERVA var oprindeligt var beregnet til transport af levende ål. Den er bygget hos E. M. Jacobsen i Karrebæksminde i 1908 til fisker Martens, der var indvandret fra Tyskland.

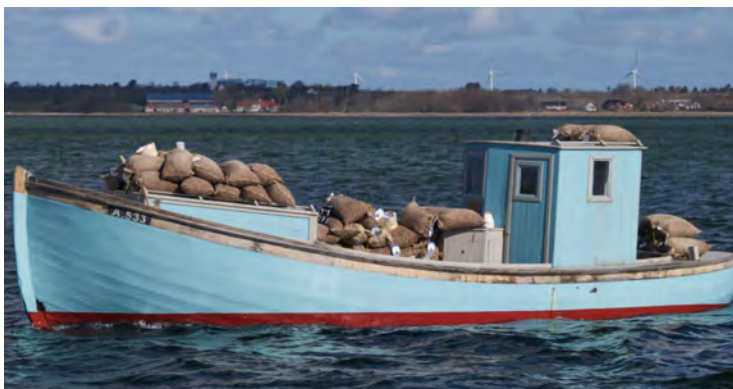
Oprindelig var MINERVA bygget uden styrehus og med stor rigning, men var dog samtidig udstyret med en 8 hk DAN- motor. I forbindelse med senere ombygninger, hvor der blev tilføjet et styrehus, blev motoren udskiftet med en 30 Hk. Hundested.

Båden er nu ejet af tredje generation af familien Martens og er stadig i funktion med opbevaring af ål. Desuden ligger båden på samme plads i Karrebæksminde, som den har gjort siden den blev bygget.

**Lånetilsagn: kr. 100.000** til fornyelse af rufsider og ruftag efter svampeangreb, heraf en tillægsbevilling på kr. 25.000 til indkøb af norsk fyrretræ eller træ af lignende kvalitet.

**Fondens samlede engagement er herefter: kr. 800.328.**

## NORA, pennalhus fra Limfjorden



NORA blev bygget i 1937 som nybygning nr. 80 på Johannes Kristensens bådbyggeri i Bremdal og forsynet med en 20 HK motor fra Vognsgaard & Nielsen.

Den første ejer, Karl Olesen, var fiskerbondede fra Jegindø. Hensigten var at satse mere på fiskeri end på landbrug, men det gik desværre ikke, så allerede i 1938 blev skibet solgt videre til Niels Chr. Pedersen, kaldet Gundersen, i Sillerslev. Gundersen skiftede navnet fra LISSA til DAGNY, og båden fik nyt fiskerinummer, A 533. Gundersen flyttede til Nykøbing Mors, og i 1941 blev DAGNY solgt til de to fiskere Søren Chr. Christensen og Harald Christensen fra Nykøbing, der omdøbte fartøjet til NORA. De to havde dog kun NORA i tre måneder før de solgte den videre til fisker Marinus Vandborg Graversen, "Ris" fra Fur.

Marinus Graversen fiskede fra NORA frem til 1944, hvor han døde. To fætre, Jens og Svend Borbjerggaard fra Venø, købte nu fartøjet. Fætrene havde begge fisket med deres fædre i nogle år og ville gerne begynde for sig selv. Krigen havde dog gjort det så besværligt at skaffe brændstof, at de i stedet fiskede med en gammel sjægt. Med NORA kunne de ligge og skrabe muslinger istedet, og det var et indbringende fiskeri under krigen. Fartøjet blev forsynet med en mast og en taljeblok til ophaling af skraberen. I løbet af 1944 havde de to fætre fisket muslinger for et beløb, der svarede til prisen for NORA. I 1947 forhaledede Jens og Svend skibet til Skive, hvorfra muslingefiskeriet var bedre. I 1952 opgav de imidlertid muslingefiskeriet og prøvede forskellige andre typer fiskeri og endte med åletrawl. Det krævede en kraftigere motor, og i 1954 skiftede de derfor den gamle "Vognsgaard & Nielsen"-motor ud med en brugt 30 hk "Grenaa" motor fra 1938. Samtidig byggede de styrehuset helt ud i bagbords side.

I 1987 blev Svend og Jens Borbjerggaard tilkendt førtidspension, og NORA blev solgt til Limfjordsmuseet.

Museets plan er at totalrestaurere fartøjet, som i så fald vil kandidere til A-status.

**Lånetilsagn: kr. 393.000** til restaurering

**Fondens samlede engagement er herefter: kr. 393.000**

## NÆSSUND, bilfærge fra Limfjorden



T.v.: LEGIND BJERGE, fotograferet på Sallingsund i 1976, da den sejlede i sin oprindelige overfart. (Billede gengivet med tilladelse fra Erik V. Pedersens hjemmeside [evp.dk](http://evp.dk))

NÆSSUND er den sidste af de store, klassiske limfjordsfærger bevaret i sin oprindelige skikkelse. Den er bygget i 1964 på Søren Larsen og Sønners værft i Nykøbing Mors og har kun undergået den forandring, at det gamle styrehus i træ er udskiftet med et nyere i stål. Oprindeligt hed den "Legind Bjerger" og var bestemt for ruten mellem Pinen og Plagen. Her sejlede den fast fra 1964 til 1978, hvor broforbindelsen over sundet blev etableret. Ikke længe efter blev færgen overtaget af Viborg amtskommune, der indsatte den på ruten Næssund Øst og Næssund Vest.

I 1997 overgik ejerskabet til Mors og Thisted kommuner, som oprettede færgeselskabet Mors-Thy Færgeselskab og fortsatte besejlingen af ruten helt frem til 2015, hvor kommunerne af sparehensyn nedlagde overfarten.

Dette kunne have betydet slutningen for flere hundrede års færgetrafik på stedet. En gruppe af lokale borgere i området ville det imidlertid anderledes og oprettede snart efter foreningen "Næssundfærgens Venner". Hensigten var at skabe opbakning til at bevare færgen i området og i et vist omfang at fortsætte sejladsen på ruten. Det har foreningen haft så stor succes med, at den helt har overtaget færgen og genetableret en regulær overfart på stedet.

Som færgerne IDA og MØN er det i Smålandsfarvandet, er NÆSSUND en rodfæstet del af infrastrukturen i Limfjorden. Den er en velholdt repræsentant for de mange færger, der gennem årene har fragtet folk og køretøjer over stræder og sunde i området. Fartøjet har høj grad af autenticitet og er i 2016 tilkendt bevaringsstatus.

**Lånetilsagn: kr. 265.000** til restaurering af maskine og diverse træarbejder.

**Fondens samlede engagement er herefter: kr. 382.500**



## STØREN, bundgarnsjolle med ramslag



Efter mange års hårdt arbejde med pæleslagning i det nordligste Jylland, var STØREN i begyndelsen af 00-erne nedslidt og blevet til overs i hjemhavnen i Aalbæk. Så nedslidt og til overs, at den faktisk stod til ophugning. Den vej ville det utvivlsomt også være gået hvis ikke Skibsbevaringsfonden, efter en henvendelse fra havnefogeden i Aalbæk, havde lagt sig i selen for at redde båden.

Fartøjet fremstod som et meget beskedent brugsfartøj, men havde med sine mange slidspor en høj grad af autenticitet. Ramslaget var stadig intakt, og om bord stod en af de sidste glødehovedmotorer, som er bygget i Danmark. Trods jollens mange kulturhistoriske kvaliteter var der ingen aftagere til den. Jollen lå og sygnede hen i havnen og skulle fjernes inden den gik til bunds. Det hastede derfor gevaldigt med at finde en løsning, hvis ophugning skulle undgås.

Båden var i sin tid bygget hos M. og P. H. Petersen (Middelfart Skibs- og Bådebyggeri) til en fisker i Skagen. Denne stammede fra Middelfart og ville have en jolle fra hjemegnen, som dog skulle modificeres en smule til sejlads under de hårde forhold i det åbne farvand ved Skagen. Med jollens oprindelse in mente var det nærliggende at tage kontakt til Lillebælt Smakkelaug, som er et kraftcenter i bevaringen af dansk kystkultur. Kunne det tænkes at de ville have interesse i at bevare STØREN?

Folkene fra Middelfart genkendte fartøjet som en ægte "Herman-jolle" og tog på stedet ideen til sig. Ved Fondens mellemkomst blev jollen derefter hjemtaget til Middelfart og restaureringen påbegyndt. Jollen bevares med størst mulig respekt for sit oprindelige udseende og virke, hvorfor de mange spor af brug søges bevaret ved istandsættelsen. Med tiden vil den ikke blot indgå i Smakkelaugets store flåde af sejlsende, egnstypiske joller, men også fortsat slå pæle i forbindelse med vedligeholdelse af laugets anløbsbroer.

Takket være Smakkelaugets velvillighed, og Aalbæk havns interesse for fartøjets videre skæbne, er der skabt basis for jollens fortsatte eksistens. Lauget omkring den har dog brug for en finansiel indsprøjtning for at kunne løfte opgaven. Fonden har i forvejen medvirket til redningen af jollen, bl.a. med tilskud til transporten fra Nordjylland til Middelfart, og vil fortsat være en central støttespiller i det videre bevaringsarbejde.

**Lånetilsagn: kr. 392 .000** til total restaurering.

**Fondens samlede engagement er herefter: kr. 392.000**

## ØRNEN, ramslagsbåd fra Fjellerup



ØRNEN er oprindelig en hækbygget halvdæksbåd, bygget til de to bundgarns-fiskerbrødre Ragner Nielsen, Grenaa, og Hemming Nielsen, Fjellerup. Fartøjet blev fra starten udrustet med et spil til nedramning af bundgarnspæle. I 1962 blev Hemming Nielsen ene-ejer af båden, som havde havnekendingsnummer AS. 81.

Fra 1977 overtog et partrederi v/Svend Nielsen, Grenaa, båden. To år senere blev han ene-ejer. 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 pæleslagning 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. 190.000** til agterdæk, opstående og dækshuse

**Fondens samlede engagement er herefter: kr. 590.000**

## AASE, ålekvase til Middelfart



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. Båden blev i 1920-erne købt af det nyetablerede åleeksportfirma Th. Petersen og Co. i Kolding. I mange år herefter 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 så 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 bådens eksteriør er nu, bortset fra det lange ruf, tilbageført til 1920-ernes udseende. Skibsbevaringsfonden har gennem årene haft et vedvarende engagement i skibet og været stærkt medvirkende til, at fartøjet i dag er i god stand og i vid udstrækning fremstår som det så ud i tiden under Th. Petersen i Kolding.

**Lånetilsagn: kr. 150.000** til udskiftning af agterstævn

**Fondens samlede engagement er herefter: kr. 1.768.252**

## Anden tildelingsrunde

Ved ansøgningsfristen 1. november 2016 var der indkommet 22 ansøgninger, hvoraf følgende 13 skibe fik tilsagn:

Skibets navn	Type/art	Bevilget
AKSEL	Kadrejerjolle	100.000
ALVILDE	Snurrevodskutter	68.000
BRØDRENE	Post/passagerbåd	50.000
EMMY	Lodsbåd	45.000
FRIGG	Fiskeriinspektionsskib	225.000
GØL	Paketbåd	250.000
KATHRINE PETERSEN	Ålekvase	100.000
LODSEN	Motorlodsbåd	50.000
MISS B HAVEN	Fiskejolle	100.000
NEPTUN	Lodsbåd	10.000
NORDSTJERNEN	Jagt	33.000
NÆSSUND	Bilfærge	100.000
OTTO RUD	Ålekvase	75.000
SKIBLADNER	Galease	250.000
SKIBET **	Galease	50.000
STØREN	Bundgarnsjolle	100.000
VILHELM	Dæksbåd	141.000
ØRNEN ***	Ramslagsbåd	130.000
<b>2. ansøgningsrunde opsummeret</b>		<b>1.877.000</b>

\* BRØDRENE, fik denne bevilling på fondens initiativ, i forlængelse af et tidligere tildelt lån til restaurering af fartøjet. Tildelingen blev givet med baggrund i et krav fra SBF om udskiftning af kølbord for at kunne udføre en total oprensning af sump og spygatter i hele skibets længde.

\*\* SKIBET fik denne tillægsbevilling i forlængelse af et tidligere tilsagn til restaurering af fartøjet. Ved en opsummering af projektets status stod det klart, at omkostningerne til istandsættelsen ville overskride bådebyggeriets tilbud. Denne overskridelse måtte tilskrives et krav fra SBF om udskiftning af anløbne bræddebolte i klædningen til fordel for de oprindeligt brugte galvaniserede klinkenagler.

\*\*\* ØRNEN har ved bestyrelsesbeslutning i februar 2017 fået bevilget kr. 30.000 i tillægslån pga. merudgifter ved istandsættelsen af bådens glødehovedmotor. Derfor er det samlede tilsagn korrigeret til 130.000 kroner.

De blanke celler for seks skibe i kolonnen "Ansøgt beløb" skyldes, at tilsagnene er givet proaktivt af Fonden.

På omstående sider præsenteres ovennævnte fartøjer nærmere i tekst og billeder.

## AKSEL, snekkerstenjolle



Jollen blev bygget til fisker Bøge Hansen og blev opkaldt efter hans søn Aksel. Fiskerskuret og ophalingsspil står stadig på stejlepladsen i Skotterup.

Fisker Hansen ejede jollen frem til 1974, da den blev solgt til nuværende ejer. Den har altid være hjemmehørende på "kysten" indenfor en strækning på ca. 8 km.

Fisker Hansens oldebarn Paw Dalsgård deltager i jollens vedligehold og sejladser og står til at overtage båden, når den tid kommer.

Båden har fast plads i Sletten. De nu udslidte sejl er blevet barket med katechu i barkkedlen på Sletten havn. Rigningen er af hamp.

AKSEL har været medlem i Foreningen til Sprydstagens Forevigelse siden nuværende ejer overtog jollen. Blandt foreningens ca. 30 joller er ca. bygget af Laurits Svendsen, hvoraf AKSEL er den næst ældste.

AKSEL er tidstypisk for de mange fiskerjoller, der en gang fandtes på Sundet. Jollen blev i 1999 hædret med Fondens udmærkelse "Kølhalingblokken" for godt bevaringsarbejde.

Det oprindelige tilsagn på 31.000, givet i 2014, viste sig snart at være aldeles utilstrækkeligt, idet jollen var i langt ringere forfatning end først antaget. Bordene var i god stand, mens de ikke synlige landinger var stærkt nedbrudt af råd.

**Lånetilsagn: kr. 100.000** som tillægsbevilling til finansiering af bådens istandsættelse.

**Fondens samlede engagement er herefter: kr. 131.000**

## ALVILDE, snurrevodskutter fra Frederikshavn



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 to-bladet skrue gennem agterstævnen. I 1923 var ALVILDE nu hjemskrevet i Esbjerg, var rigget som halvandenmaster 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 haft som mål at bringe ALVILDE i overensstemmelse med skibets oprindelige udseende, bl.a. ved en omrigning til galease, 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; der kun en lille håndfuld tilbage. Skibet har stadig et lille antal af sine oprindelige bundplanker intakt. Dæk og dæksbjælker er blevet udskiftet gennem årene, ligesom lønningsstøtter og lønning. Et meget langt ruf, der stod på kraveller af limtræ, har været et svagt element i skibets konstruktion og blev i 2011 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 er blevet restaureret med den højst mulige autenticitet som mål.

**Lånetilsagn: kr. 68.000** til fremstilling og montering af beslag til rigningen.

**Fondens samlede engagement er herefter: kr. 2.130.960**

## BRØDRENE, postbåd til Hirsholmene



BRØDRENE blev bygget i 1899 – 1900 på Nicolai Nielsen & Søns værft i Frederikshavn til postruten Frederikshavn – Hirsholmene.

For nærmere præsentation henviser vi til omtalen af skibet under Første tildelingsrunde.

**Lånetilsagn: kr. 50.000** til udskiftning af kølbord og oprensning af spygatter

**Fondens samlede engagement er herefter: kr. 1.053.000**

## EMMY, lodsbåd fra Albuen i Nakskov fjord



EMMY er bygget i 1915 på Bernhard Nielsens bådebyggeri i Langø til lodsformand og fisker August Krøyer. Båden er kraelbygget af lærk på eg og måler 8,65 m over stævnene.

De første år var EMMY sejlede lodsbåd – den fik en 8 hk Hein-motor i 1925.

Båden er i nyere tid blevet ombygget med højere lønning og skanseklædning.

Ejerne af båden er et lodsbådlaug, som ønsker at føre båden tilbage til 1925-udgaven. Båden er i meget dårlig forfatning, og Fonden afslog for fem år siden at yde lån til dens restaurering. Efter afslaget har bådelauget og Fonden opretholdt kontakten, og vi har besøgt båden to gange.

Da bådens kulturhistoriske kvaliteter er gode, ønsker vi at dække udgifterne til en fuldstændig opmåling af skroget.

**Lånetilsagn: kr. 45.000** til dækning af udgifterne til en opmåling

**Fondens samlede engagement er herefter: kr. 45.000**



## FRIGG, fiskeriinspektionsfartøj til Smålandsfarvandet



FRIGG blev bygget til fiskeriinspektion og havde base i Vordingborg helt frem til 1980, da den blev solgt til fritidsformål. Veldokumenteret historie.

Der blev bygget en mindre serie tilsvarende kontrolfartøjer. Mindst to af disse blev bygget i Struer efter samme tegning, nemlig Nr. 3 (FRIGG) og Nr. 4, bygget 1938. Også Fiskerikontrolfartøj Nr. 10 er bevaret.

De mindre kontrolfartøjer er fine eksempler på den statslige fiskerikontrols virke i de indre farvande i tiden efter anden verdenskrig.

**Lånetilsagn: kr. 225.000** til restaurering af rufkarme, lønning, skandæk m.m.

**Fondens samlede engagement er herefter: kr. 413.000**

## GØL, motorpaketbåd til Gjøl i Limfjorden



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

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

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

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

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

**Fondens samlede engagement er herefter: kr. 750.000**

## KATHRINE PETERSEN, ålekvase til Kolding



Kvasen, som ejes af Fonden tør være bestyrelsen bekendt. Den ligger oplagt ved Hobro Værft i påvente af, at en interessent eller flere melder sig. I mellemtiden skal kvasen vedligeholdes, og der er behov for betydelige midler til en istandsættelse af fribord og forskib.

**Hensættelse: kr. 100.000** til istandsættelse af skibet.

**Fondens samlede registrerede pant: kr. 970.000**

**Fondens samlede hensættelse: kr. 300.000**

## LODSEN, lodskutter til Thyborøn

I 1926 indgav staten ved Thyborøn Lodseri ordre på en nybygning til lodsdrift i Limfjorden, og fartøjet blev bygget samme år. Det var kraelbygget 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 dykker Gert Normann i Holstebro og anvendt i vragsfiskeri. I 2002 var skibet blevet uhensigtsmæssigt til dykkerdrift og blev 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. Samtidig er den et fint eksempel på hvordan et fartøj efter ombygning finder anvendelse i et nyt virkeområde. Dette gør LODSEN til et værdifuldt fartøj i skibshistorisk sammenhæng.

**Lånetilsagn: kr. 50.000** til restaurering af styrehus.

**Fondens samlede engagement er herefter: kr. 295.230**



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.



## **MISS B. HAVEN, garnjolle fra Reersø**

Fartøjet er bygget i 1968 på Reersø Skibs- og bådebyggeri. Jollen er en kravelbygget damjolle, bygget til en fisker på Reersø ved Kalundborg. Den kom senere til Mullerup havn, for til sidst at ende i Hundested.

Båden er meget harmonisk at se til og fremstår som da den blev bygget, med de sædvanlige slidspor som et aktivt fiskeri efterlader.

Den nuværende ejer købte jollen i Hundested i 2005 og har frem til nu flittigt gjort brug af den. Her viste der sig skader på skroget som er mere omfattende end det et normalt vedligehold har kunnet imødegå.

Ifølge DHS er der ikke registreret bæltbåde/damjoller af samme type som MISS B HAVEN.

**Lånetilsagn: kr. 100.000** til restaurering af skrog og dam.

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



## NORDSTJERNEN, jagt fra Middelfart



NORDSTJERNEN er én af kun to tilbageværende spejlbyggede jagter. Den er bygget af skibsbygmester Hans P. Illum i Gamborg Fjord ved Middelfart til en reder i Snoghøj ved Fredericia og hed oprindelig "Haabet". Da skibet i 1915 kom til Hejls efter en periode i Egersund, som dengang var tysk område, skiftede den navn til "Emanuel". I 1919 kom skibet til Thisted og fik navnet "Mathilda", og i 1927 blev det solgt til Nykøbing Mors og gik her under navnet "Anna". I 1960-erne blev skibet gennemgående renoveret og ombygget til ukendelighed. Fartøjet sejlede nu som fritidsskib og lystrede navnet KVIK.

Det nuværende navn, NORDSTJERNEN, fik skibet da det kom tilbage til Middelfart i 2008, forud for opstarten på den seneste restaurering. Planen var dengang at fartøjet skulle blive et "byens skib" og turnere landet rundt og fungere som formidlingsplatform for søfart, sømandsskab og for filosofiske betragtninger om dagens samfund. Ejerskabet er siden hen overgået til foreningsregi og planerne er forandret. Undervejs i restaureringsforløbet har fonden lagt et stort arbejde i udførelse af projektering og dokumentation i forbindelse med tilbageføring til fartøjets oprindelige udseende.

**Lånetilsagn: kr. 33.000** til istandsættelse af lønning og etablering af ankerklyv.

**Fondens samlede engagement er herefter: kr. 783.000**

## NÆSSUND, bilfærge fra Limfjorden

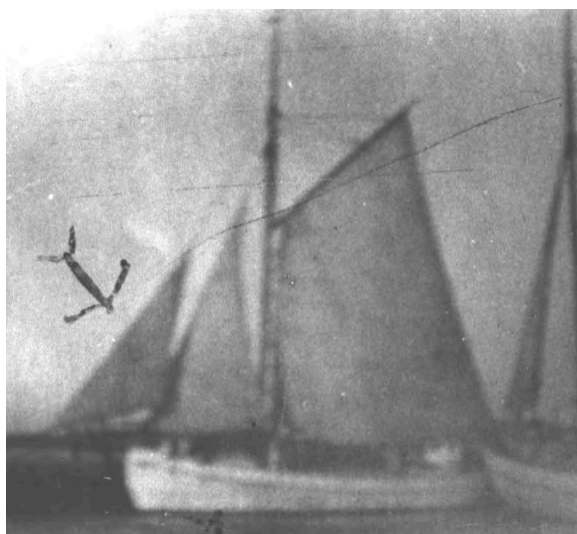


NÆSSUND er den sidste af de store klassiske Limfjordsfærger, som er bevaret i sin oprindelige skikkelse. Den er bygget i 1964, på Søren Larsen og Sønners værft i Nykøbing Mors, og har kun undergået den forandring, at det gamle styrehus i træ er udskiftet med et nyere i stål. For yderligere beskrivelse henviser vi til omtale ved tildelingsrunde 1.

**Lånetilsagn: kr. 100.000** til restaurering af lønning og sidehusene.

**Fondens samlede engagement er herefter: kr. 365.000**

## OTTO RUD, handels- og ålekvase fra Frederikssund



OTTO RUD blev bygget i 1899 hos skibsbygmester Julius Poulsen ved Kalvøen i Frederikssund til fisker Jørgen Ustrup i Frederikssund. Her blev det klinkbyggede, galeaserigggede fartøj beskæftiget dels i Isefjorden dels i Limfjorden samt i Kattegat mellem Læsø, Anholt og Grenaa.

I årenes løb sejlede fartøjet også som handelskvase. I dammen var der plads til 14.000 levende ål, og ofte sejlede fartøjet til Horten i Norge, eller Kalmar i Sverige for opkøb af fisk. Når strømmen løb kraftigt ud af Østersøen med lav saltholdighed i vandet, sejlede kvasen også med levende gedder fra en havn i Østersøen til Danmark.

Sommeren 1909, på rejse fra Hundested til Stralsund med en ladning fisk og i tæt tåge, blev kvasen sejlet ned af dampskibet NAVAL af Kiel. Riggen gik tabt og fartøjet og kæntrede, men rejste sig igen og holdt sig flydende, og havaristen blev af damperen bugseret til København.

I begyndelsen af første verdenskrig fik båden sin første motor, en 6 HK Hundested, og blev rigget ned til jagt. Omkring 1920 blev maskinen udskiftet med en 8 HK Dan.

I 1932 blev båden solgt til fiskeeksportør Hans Mathiasen, Vejle. Her fik den sit nye navn OTTO MATHIASEN af Vejle og blev i de følgende 27 år disponeret som handelskvase, også i denne periode fik den en kraftigere motor.

I 1959 købte Aksel Hansen båden, som skiftede navn til ANNI af Troense og blev beskæftiget med fiskeri.

I december 1967, på rejse fra Troense til Stubbekøbing, brød der ud brand i båden. ANNI drev over mod Langeland, men det lykkedes at få slukket branden inden den bredte sig til motorrummet.

I 1969 blev båden solgt til bådebygger Michael Kiersgaard og hans bror Søren. ANNI blev omdøbt til OTTO MATHIASEN. I 1978 blev den solgt igen og har op til nutid gennemgået flere ejerskifter. Båden har de seneste mange år ligget oplagt i Svendborg og er i forfald. Efter et fejlslagent salg fremstød har Fonden besluttet at overtage fartøjet, som vurderes som umistelig kulturarv,

**Hensat: kr. 75.000** til indledende sikring og konservering

**Fondens registrerede pant: kr. 125.000**

Derudover er der anvendt hen imod kr. 28.000 til udbedring af rorskade og kr. 23.000 i kranleje, leje af magasinplads og bygning af oplægningstelt.



## SKIBLADNER II, fragtgalease fra Odense



SKIBLADNER II blev bygget i 1897 i Odense hos skibsbygmester Niels Frederik Hansen, der var kendt bl.a. for sine solide, hurtige jagter 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 Drengesforbunds Søkorps 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. 250.000** til istandsættelse af skandæk, vaterbord, udskiftning af lastluger, eventuelt rig om nødvendigt.

**Fondens engagement er herefter: kr. 2.178.860**

## SKIBET, bæltbåd fra Dyrehaugen ved Nyborg

SKIBET er en klinkbygget bæltbåd, bygget i 1880 til ukendt ejer og anvendelse. Skroget var bygget af eg og fyr og havde en længde på 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 fragtsejlad 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 blev båden solgt til Randers, hvor den kom til at hedde "Boomerang". En af ejerne fornyede bunden af båden og udskiftede klædningen til eg. 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 har siden 2014 været under istandsættelse.

**Lånetilsagn: kr. 50.000** til dækning af merudgifter

**Fondens samlede engagement er herefter: kr. 1.325.000**



## STØREN, bundgarnsjolle med ramslag til Skagen



STØREN blev tildelt lån i første runde og er præsenteret på de foregående sider. I anden runde er fartøjet tildelt lån i forbindelse med udskiftning af kølen, som ikke stod til at redde.

**Lånetilsagn: kr. 100 .000** til udskiftning af køl m.m.

**Fondens samlede engagement er herefter: kr. 492.000**

## VILHELM, bæltbåd til Gilleleje



VILHELM blev bygget i 1888 på Lynæs af bådebygger Peter Madsen til bagermester Vilhelm Hansen, som kun benyttede fartøjet til lystsejlad om sommeren. Han overlod resten af året brugsretten af båden til de lynæsfiskere, der sejlede for ham om sommeren. Ifølge målebrev udstedt i Frederiksværk 16. august 1888 målte skibet oprindeligt 7,03 tons. Længden var 30,9 fod, bredden 12,7 fod og dybden i rummet 3,8 fod. Båden var ikke udstyret med dam.

Et nyt målebrev blev udstedt 21. april 1892, da fisker Niels Peter Hansen, Atterup, fik båden overdraget kvit og frit til ejendom. Den 18. december 1900 solgte han den videre til fiskerne Lars Svendsen og Oscar Svendsen med hver en halvpart. Fem år senere blev der installeret en 4 HK petroleumsmotor fra fabrikken Dan i København. Den kostede ca. 1.000 kr. Af tilsynsbogen fremgår at bruttoregister tonnagen var 10,26, og længden var 32,8 fod eller 10,3 meter.

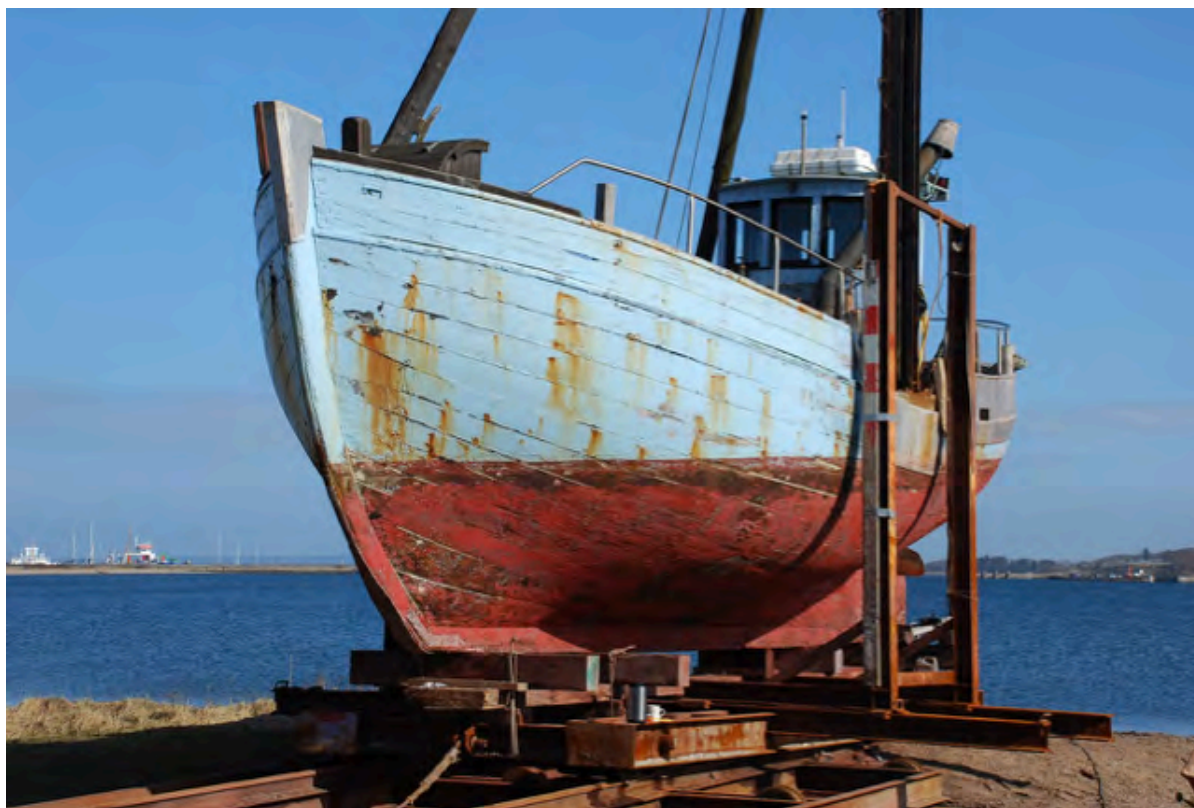
I 1914 blev motoren skiftet ud med en 12 HK Neptun fra A/S Vølund i København, og der installeredes en 175 liters petroleumstank. Tolv år senere fik VILHELM sin tredje motor, der opnåede betydelig længere levetid. Det var en motor fra H. Hein & Sønner, Randers, ifølge tilsynsbogen på 20 HK.

Den gamle tilsynsbog slutter i 1935, stadig signeret af Oscar Svendsen, men VILHELM var ifølge Carl Petersen endnu i 1955 hjemmehørende i Gilleleje, ejet af fiskerne Louis Svendsen og Kaj Poulsen, der mest benyttede den til kartoffelhandel på København. Der findes et foto hvor VILHELM ligger i Nyhavn med en ladning kartofter, efter sigende fra 1958, og her havde den stadig registreringsnummer H 458.

**Lånetilsagn: kr. 141.500** til udskiftning af skanseklædning og skandæk.

**Fondens engagement er herefter: kr. 141.500.**

## ØRNEN, ramslagsbåd fra Fjellerup



ØRNEN, som blev tildelt lån i første tildelingsrunde, blev fulgt op med et lån i anden runde. Fartøjets glødehovedmotor stod til en større renovering. Det var derfor hensigtsmæssigt at løfte maskinen ud af skroget og foretage dette arbejde, mens dæk og styrehus var taget af i forbindelse med restaureringen over dæk.

**Lånetilsagn: kr. 130.000** til renovering af glødehovedmotoren, heraf kr. 30.000 som tillægsbevilling til dækning af merudgifter.

**Fondens samlede engagement er herefter: kr. 690.000**



## Oplysning, formidling og dokumentation

Oplysningsarbejdet er en af Fondens kerneopgaver. Sekretariatet modtager jævnligt henvendelse fra fartøjskere, der ønsker råd til fartøjets istandsættelse. I den forbindelse er fondens mange pjecer om skibsbevaring til gavn for mange og et godt eksempel et sådant oplysningsarbejde. Fondens rådgivningsopgaver er meget forskelligartede og kan dreje sig om alt fra den håndværksmæssige side af skibsbevaringen, der vedrører metode- og materialebrug samt detaljeudformning, til skibets historie, registrering, drift, ejerskiftesager eller til formidling af kontakt mellem potentielle sælgere og aftagere til bevaringsværdige skibe.

I 2016 modtog Fonden en forespørgsel vedrørende udfærdigelse af en støtteerklæring til det nedlagte værft på Agersø. Værftet blev besigtiget i forbindelse med en allerede planlagt besigtigelse af fartøjer i området. Fonden har efterfølgende leveret en støtteudtalelse for bevaring af værftsbygningerne til interessegruppen for Agersø-værftets bevarelse.

Fonden har i beretningsåret ligeledes holdt en række foredrag i forskellige sammenhæng. Ved åbningen af det nye maritime formidlingscenter på Hobro Skibsværft i april 2016 var Tom Rasmussen en blandt flere indbudte talere. Skibsbevaringsfonden har i mange år haft et tæt samarbejde med skiftende ejere af værftet på stedet og har ligeledes bidraget med faglig rådgivning under centerets tilblivelse.

Tom Rasmussen har bl.a. holdt fagligt oplæg på Projekt "Legeskibet"s seminar for planadministrationen i Horsens Kommune i 2016. Dette blev fulgt op med et møde med plan- og kulturadministrationen i Horsens vedrørende tilrettelæggelse af havnen for anløb af traditionelle skibe. Derudover har han holdt et oplæg for Østjyllands Museum, afdelingen i Grenaa, om fondens arbejdsområder og holdninger til skibes bevaring.

Tom indledede om København-Charteret på Træskibs Sammenslutningens årlige kolofonseminar for bestyrelsesmedlemmer og lokalformænd, afholdt på Gjerlev Roskilde i februar måned. Selve introduktionen til charteret blev holdt af Thomas Højrup.

Skibsbevaringsfondens hjemmeside [www.skibsbevaringsfonden.dk](http://www.skibsbevaringsfonden.dk) fungerer som formidlingssted for fondens aktiviteter og for al basisinformation vedrørende bevaringsværdighed og långivning. Ansøgningsskemaer for bevaringsstatus og lån ligger således til download på hjemmesiden, der ydermere er kernen i Fondens digitale oplysningsvirksomhed om vedligeholdelse af fartøjer.

Fondens Facebook-side er et dag-til-dag bindeled mellem sekretariatet og skibsejere og andre med interesse for den maritime kultur. Siden har mange følgere og får mange positive tilkendegivelser.

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

Fonden har i en lang årrække publiceret artikler i det, nu hedengangne, norske fagtidskrift "Fartøyvern".

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

DHS er en integreret del af Fondens hjemmeside. Databasen, der understøtter DHS, kan fortsat ikke levere sorterede data, som sekretariatet gerne vil bruge i forvaltningssammenhæng, og som eksterne brugere ofte efterspørger. En opdatering af databasen vil koste en del midler, som enten skal hentes eksternt eller opspares over en årrække, og er derfor sat i bero indtil videre.

## Netværk

### ***Det nordiske samarbejde***

Skibsbevaringsfonden 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 er i tidligere år gået på rundgang mellem deltagerlandene Danmark, Sverige, Norge og Finland.

Norge havde i 2015 stafetten som vært for det fællesnordiske møde. Af kapacitetsmæssige årsager blev dette møde ikke afholdt, og senest er mødet i 2016 blevet aflyst. Det vides ikke for nuværende om Norge, Sverige og Finland fortsat ønsker at medvirke til et netværkssamarbejde om skibsbevaring. Fondens holdning er fortsat positiv i forhold til erfaringsudveksling over landegrænserne, og sekretariatet har gentagne gange opfordret til en fortsættelse af samarbejdet. Senest ved at indbyde til orientering om, og drøftelse af, fondens nye tankesæt angående bevaringsværdi i et etnologisk perspektiv.

I Norden findes andre fagligt relaterede institutioner, som i forskellige sammenhænge benytter sekretariatet som sparringspartner og vice versa. Det drejer sig eksempelvis om skibsværfter, bådebyggere, materialeforhandlere, museer og i særdeleshed de norske fartøysvernssentre.

I september måned 2016 deltog John Walsted på det norske "Gaffelriggseminar" i Ålesund. Seminaret sigter på erfaringsudveksling mellem gaffelrig-sejlere i hele Norden. Det er planen at seminaret på sigt skal gå på omgang mellem partnere i de nordiske lande. Skibsbevaringsfonden har tidligere deltaget som oplægsholder på seminaret og er de norske initiativtagere behjælpelige med at formidle kontakt til eventuelle danske samarbejdspartnere og udbrede kendskabet til seminaret.

I marts måned 2017 var Tom Rasmussen indbudt som oplægsholder ved et internationalt maritimt seminar på Island. Initiativtager var Akranæs Folkemuseum, i samarbejde med det islandske Nationalmuseum. Under temaet "Deconstruction or reconstruction" drøftede ca. 40 skibskyndige deltagere fra Norden alternativer til bevaring af fartøjet i dets materielle form.

### ***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 sekretariatet, konsulentvirksomheden og fondens forretningsarkiv samlet. Kontoret har gode mødefaciliteter.

I Fondens 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.

Som led i sikringen af Fondens meget omfattende dokument- og billedarkiv blev der for en del år siden etableret et backupsystem, hvor Fondens kontorcomputere blev sikkerhedskopieret til to servere, en på hvert kontor. Disse servere blev så spejlet med hinanden, så begge havde det samme indhold. Oplægget kom på grund af de meget ringe internetforhold ved Præstø ikke til at fungere.

Efter lukningen af sekretariatet i Præstø har serveren i en periode været placeret ved Fondens tidligere IT-supporter i Præstø. I juni 2016 fik serveren ny, permanent pladsring på Fiskeri- og Søfartsmuseet i Esbjerg. IT-supporten varetages fra samme tidspunkt af IT-Forum i Guldager ved Esbjerg.

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

Fondens bogholderi har gennem de senere år været varetaget af Rossen Regnskab & Bogføring, Præstø. Efter Tina Rossens ønske blev aftalen opsagt med udgangen af juni måned, hvorefter opgaven er overgået til RID revision i Hedensted.

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



Sekretariatsleder Tom Rasmussen (t.v.) og skibshistorisk konsulent John Walsted.



## Bestyrelsen i beretningsåret 2016 – 2017

Skibsbevaringsfondens bestyrelse havde i beretningsåret følgende sammensætning:

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

### Bestyrelsesmedlemmernes personprofiler



#### Sven Irgens-Møller

Forstander på Produktionshøjskolen Marienlyst i Skive

Tidligere beskæftigelser: Undervisning, rederidrift, værft og bådbyggeri, sejlads, udvikling og produktion af vindmøller

Kompetencer og fagområder:

Virksomheds- og organisationsledelse. Branchekendskab til skibs- og bådbyggerbranchen. Sejlads og formidling af maritim kulturhistorie, især i forbindelse med unge mennesker.

Netværk: Faglige og kollegiale netværk indenfor produktionsskolesektoren og museumsbranchen



#### Egon Hansen

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 –

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



### **Benjamin Asmussen**

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



### **Peter Henningsen**

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**

Professor i etnologi, Center for bæredygtige livsformer ved Aalborg Universitet  
Dr.phil. i europæisk etnologi 1995  
Professor i etnologi ved Københavns Universitet 1995 – 2016  
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**

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



### **Nanna Folke Olsen**

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



### **Ole Vistrup**

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



### **Joachim Juel Vædele**

Sekretariatsleder, Grundtvigsk Forum, VARTOV, København  
Udlært bådebygger (Fregatten Jylland) 1999  
Søfartsskole, Frederikshavn, 2002  
Bedstemand, MADONNA, 2002-2004  
FULTON-Stiftelsen- Skonnerten FULTON 2004-2012  
Navigationsskole, Marstal 2005-2006  
Driftschef, Fregatten Jyllands Værft, 2012-2013.



HAABET, ex. "Havgassen" er nu hjemmehørende i Faaborg, hvor den oprindeligt er bygget.