

SKIBSBEVARINGSFONDEN

Årsberetning 2017 - 2018



Forsiden: Den dampdrevne bugserbåd BJØRN, bygget i Bremerhaven i 1908 til Randers havn. Foto: SBF

Bagsiden: E.117 GRØNNE ERNA, opr. ERNA, bygget som snurrevodskutter på E. B. R. Abrahamsens værft i Esbjerg i 1908 til et lokalt partrederi i byen. Foto: SBF

Øvrige fotos:

Skibsbevaringsfondens arkiv, hvor ikke andet er opgivet.

© SKIBSBEVARINGSFONDEN 2018

Indledning

Skibsbevaringsfondens rådgivning og udlån er finansieret ved et årligt driftstilskud fra Kulturministeriets udlovningsmidler til kulturelle formål, samt i regnskabsåret to ekstraordinære, tidsbegrænsede finanslovstilskud. Derudover blev Fonden i december tildelt et ekstraordinært tilskud fra udlovningsmidlerne til kulturelle formål. Tilgangen af midler har gjort det muligt at støtte en lang række projekter, hvilket fremgår af de følgende sider.

Medarbejderne har i driftsåret 2017 – 2018 haft særlig fokus på implementering af de nye vurderingsrammer som afspejlet i *København-charteret om skibsbevaring i Danmark*.

Fondens rolle som udsteder af bevaringserklæringer til kulturhistorisk værdifulde fartøjer lægger fortsat beslag på en stor del af fondens medarbejderressourcer. Implementeringen af det København-charteret vil forhåbentlig frigive ressourcer til yderligere rådgivning af skibsejere, med henblik på en fortsat udvikling af dette meget specialiserede arbejdsfelt.

Bevaringen af den sejlede kulturarv er en vigtig opgave, der dels løftes af Fonden såvel som af privatpersoner, foreninger, museer, firmaer og fonde. Uden dette fællesskab og det personlige engagement ville den sejlede kulturarv være væsentlig udfordret og i fare for hastigt 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 bevaring af kulturarven. 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.

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 1. juni 2018

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, samt at de holdes i god stand.

For at modtage hjælp til bevaring 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 tildelinger, besøgt for en nærmere besigtigelse og en uddybende orientering.

Hvilke lånekriterier skal være opfyldt?

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 måler mellem 2 og 300 BRT
- Fartøjet er under dansk flag
- Fartøjet er mindst 30 år gammelt
- Fartøjet er danskbygget. Eller udenlandsk bygget, og hvis tilsvarende ikke findes 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 fortællerværdi
- Fartøjet sejler, og det giver i så høj grad som muligt andre end ejeren adgang til at opleve sejladsen.

Fonden yder almindeligvis kun lån til restaurering af skrog, rigning og eventuelt ældre maskineri, men ikke til aptering eller lignende under dæk, medmindre der er tale om oprindelig aptering.

Fonden yder ikke lån til ordinær vedligeholdelse og drift. Ved långivning er det almindeligvis en forudsætning, at ejeren også selv bidrager aktivt økonomisk og praktisk til fartøjets restaurering. Hvis det mod forventning viser sig, at en modtager af lån ikke i rimelig grad vedligeholder sit fartøj, således at Skibsbevaringsfondens pant i fartøjet forringes, kan pantet kræves indløst, således at lånet må betales tilbage til Fonden.

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 og frem til 2017 har Skibsbevaringsfonden gjort brug af den såkaldte ABO-strategi. Denne fungerede kort fortalt ved en gruppeopdeling af skibe optaget i Dansk Historisk Skibsregister (DHS). 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 siden 2015 været under revision med henblik på at sikre en endnu bedre kvalitet i både vurderinger og beslutninger.

Dette arbejde har resulteret i at ABO-strategien pr. 1. april 2017 afløstes af en ny model til vurdering af skibes bevaringsværdighed. Modellen er beskrevet i det såkaldte København-charteret. Udgangspunktet for denne model er et etnologisk perspektiv på bevaringsværdierne, således at originalitet ikke alene er idealet for et fartøjs bevaringsværdi. Bevaringsværdien vurderes i stedet ud fra tre hovedkriterier: skibets almene, særlige og individuelle autenticitet.

Under de nye kriterier fastholdes og udbygges gruppeopdelingen, således at fartøjerne placeres i fire forskellige grupper, A, B, C, og D. Hver især er disse grupper karakteriseres ved hver deres sæt af optagelseskriterier:

A-kategorien er, lige som tidligere, de såkaldte umistelige fartøjer, der fortsat benævnes "Historisk Monument". Det er fartøjer som er sat i stand med færrest muligt kompromisser i forhold autenticitet.

B-kategorien er gruppen af bevaringsværdige skibe hvis udseende, i større grad end A-kategoriens, kan afvige i forhold til dets oprindelige udseende. F.eks. ved at sammensætte del-elementer fra forskellige perioder i netop dette skibs livsforløb, eller ved at omdanne lastluge-åbningen til et lavt ruf, bygget i stil med fartøjets oprindelige opstående.

C-kategorien består hovedsageligt af motorfartøjer, der er rigget op som sejlskibe. Et motorskib med skroglinjer beslægtet med tidligere tiders sejlskibe, kan ved at sammenstykke historisk korrekte del-elementer fra fartøjstypens forskellige tidsepoker, kunne fremtræde som et historisk troværdigt eksempel på f.eks. et sejlførende fiskeskib.

D-kategorien er fartøjer, som i ringe grad afspejler autenticitet, men som besidder en almen, særlig eller individuel værdi, eksempelvis en sjældenhed, der kvalificerer dem til bevaringsværdighed, på trods af større afvigelser fra skibets udseende i dets erhvervsaktive periode.

Fra og med den 1. april 2017 har fondens bevaringsværdighedserklæringer således været udstedt med baggrund i en helhedsvurdering af fartøjets kulturhistoriske fortælle-værdi, aktuelle udseende, tilstand, alder mv., sammenholdt med eventuelle foreliggende restaureringsplaner. Med bevaringserklæringen opnår skibet en vis status i det maritim-historiske kulturbillede, og denne er således et godt redskab til at sikre, at skibets værdi som kulturhistorisk genstand ikke forglemmes eller forringes.

Af de ca. 650 fartøjer i Dansk Historisk Skibsregister var der ved udgangen af marts 2017 i alt 229 skibe med gyldig B-status. Det er en fremgang på 21 skibe i forhold til året før. Sagsbehandlingstiden for ansøgninger om bevaringsværdighedsstatus er almindeligvis ca. 4 uger.

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

Følgende skibe har i perioden 1. april 2017 til 31. marts 2018 fået bevaringsværdighedsstatus:



CONCORDIA af Udby Vig



SIMON af Nr. Vorupør



NAUTA af Bønnerup



EMMA af Broager



KAPDUEN af Grenaa



BROEN af Aarhus



NESTOR af Aarhus



EBBA AAEN af Aabenraa



ANNA af Birkholm



NOATUN af Thisted



BIEN af Korsør



PERLEN (ukendt hjemsted)



LODSBÅD 202 af Dragør



GERDA IV af Dragør



ANNA CECILIE af Ribe



FORTUNA af Nexø



BJØRNSHOLM af København



JUTTA af København



RRB 88 af Rømø



IDA af Klintholm

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 2017 - 2018 blev der ikke modtaget ansøgninger til, eller foretaget udnævnelser i A-kategorien.

Rådgivning og tilsyn

Skibsbevaringsfonden må betragtes som en af landets førende kompetenceinstitutioner indenfor arbejdet med 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 2017 – 2018

Jagt EMANUEL



EMANUEL er bygget ved Rødvig Skibs- og Bådebyggeri 1902 og var oprindeligt rigget som fragtgalease. Det blev senere også brugt som stenfiskerskib, men blev i 1980'erne opkøbt og ombygget til skoleskib. Skibet har bevaret sit udseende fra den tid og har i foråret 2018 gennemgået en restaurering af skandæk, vaterbord, støtter,

skanseklædning og lønning. Trods et løbende og godt vedligehold var det med tiden blevet nødvendigt at foretage diverse reparationer, samt at udskifte hele skanseklædningen og hele lønningen i både styrbord og bagbord side. Anledningen gav samtidig mulighed for at reducere antallet af bordgange i skanseklædningen, til de fire styk som fartøjet oprindeligt var bygget med. Ud over at monteringen af færre bordgange sparer tid, var det både af historiske og ikke mindst æstetiske årsager hensigtsmæssigt at få genskabt skanseklædningen i sin oprindelige form og udseende.

Fiskefartøj FORTUNA

FORTUNA blev leveret fra Brdr. Rasmussens værft på Agersø i 1961 som ålekvase "Marie Petersen". I 1990 blev skibet købt til Hvide Sande og ombygget fra rundgattet fartøj til fartøj med spejl og kantet hæk, til brug for trawl- og snurrevodsfiskeri i Nordsøen. FORTUNA blev sidenhen udtaget af fiskeriet med EU-støtte og erklæret bevaringsværdig.

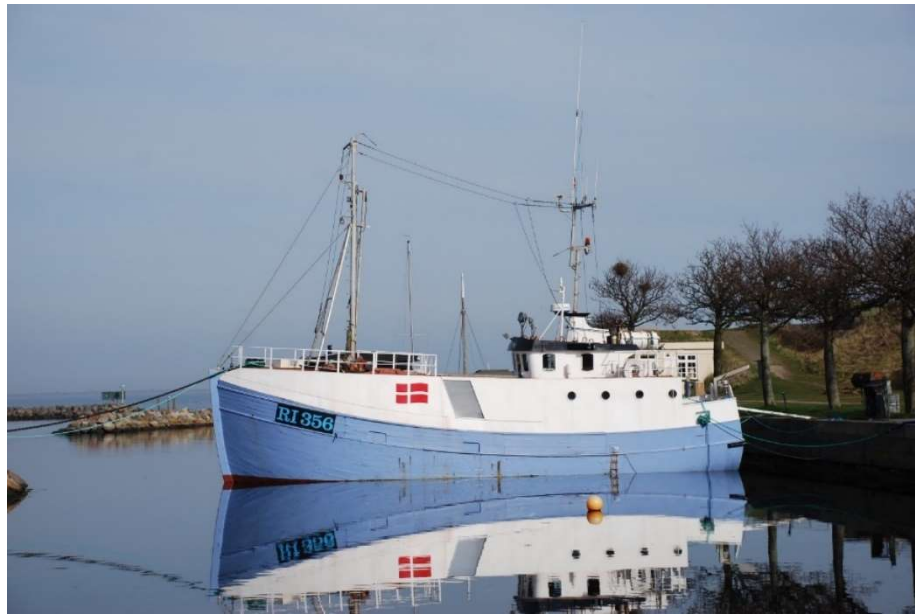
Fonden har i dette år bevilget lån til istandsættelser i forskibet på støtter, lønning, svineryg, skanseklædning, skandæk, stævn samt diverse jern- og metal arbejde på stævnforstærkningen og på bakken af aluminium.

Jagtgalease HAABET

Rasmus Møllers Værft i Faaborg byggede i 1898 denne smukke galease HAABET til reder H. Rasmussen i

Bøjden. Efter mange års tjeneste som både erhvervsskib, og siden som lystfartøj, er skibet nu tilbage i Faaborg. HAABET er kommet under vingerne på Træskibsforeningen Faaborg, hvis mål er at bevare fartøjet, i videst muligt omfang som det så ud da det blev bygget.

Galeasen var i mange år kendt som HAVGASSEN. I forbindelse med overdragelsen af ejerskabet til træskibsforeningen lykkedes det at generhverve fartøjets oprindelige navn. Det er planen at fartøjet indenfor overskuelig fremtid skal generhverve sin erhvervsregistrering og sejle togter med bl.a. skoleelever fra Faaborg Kommune. Vinterens reparationsarbejder har bl.a. omfattet udskiftninger af planker, støtter, spant, bjælkevægere, lønning og dele af skanseklædningen.



FORTUNA af København.



HAABET af Faaborg.

Jagt NORDSTJERNEN, jagt fra Middelfart

I forbindelse med venneforeningens forberedelser til NORDSTJERNENS deltagelse i årets "Fyn Rundt for Bevaringsværdige Fartøjer", deltog en af fondens konsulenter som rådgiver under tilrigningen og indsejlingen af de nye sejl. Herefter kunne

NORDSTJERNEN stille til start på de

tre sidste etaper af sejladsen, som sluttede med en meget udbytterig sejlads fra Faaborg til Svendborg.

Deltagelsen i sejladsen var lidt af en begivenhed i foreningen, da det var første gang i nyere tid, at der kunne sejles for sejl. Skibet gennemgik i perioden 2006 – 2014 en særdeles omfattende restaurering og genoprigning. Efter endt restaurering var det også lykkedes foreningen at nå i mål med tilvejebringelse af midler til et nyt og komplet stel sejl. Med deltagelsen i "Fyn Rundt" som udgangspunkt, har foreningen efterfølgende kunnet samle en fast besætning, der gennem en nøje tilrettelagt plan uddanner nye besætningsmedlemmer til de kommende års sejlads.



Galease OTTO, handels- og ålekvase fra Frederikssund

OTTO blev bygget i 1899 hos skibsbygmester Julius Poulsen ved Kalvøen i Frederikssund til fisker Jørgen Ustrup i Frederikssund. Det er den største tilbageværende af de klinkbyggede kvaser og betragtes af Fonden som umistelig.

I årenes løb sejlede OTTO også som handelskvase og endte som stenfiskerskib, inden den til sidst overgik til privat eje og blev rigget om fra galease til jagt. Efter mange år i privat eje under navnet OTTO RUD gik skibet langsomt i forfald og var reelt i fare for ophugning, da det ikke lykkedes ejeren at finde nye ejere til skibet. Fonden

besluttede derfor at overtage fartøjet med henblik på en gennemgribende restaurering og



tilbageføring til galease. Indledningsvis blev fartøjet klaret op, tømt for grej og blev forsynet med en overdækning for vinteren. I den kommende tid vil sekretariatet udarbejde en restaureringsplan for fartøjet. Det er Fondens plan i videst mulige omfang at tilbageføre fartøjet til dets oprindelige udseende.

PERLEN, motorkrydser og smuglerbåd



Motorkrydseren PERLEN er konstrueret og bygget ved Furuholmen og Scheens værft i Oslofjorden til en direktør i Åbo i Finland. Den blev i begyndelsen af 1960-erne købt til Danmark. Båden skabte mange og store overskrifter i dagspressen, da den i 1966 blev beslaglagt i en sag om storsmugling i Skælskør. Det egnede båden sig fortræffeligt til med sine to 6-cylindrede motorer, som gjorde den til en af Danmarks hurtigste motorkrydsere.

Efter sagens afslutning solgte Toldvæsenet i 1968 PERLEN på

auktion. Allerede samme år blev båden igen beslaglagt efter endnu en spektakulær smuglersag, som også omfattede kidnapningen af en toldinspektør...

Bådens nuværende ejer ønsker at restaurere båden og anvende PERLEN til chartersejls med udgangspunkt i bådens brogede historie. I den forbindelse har ejeren søgt om bevaringsstatus for båden. Sekretariatet har ydet ejeren rådgivning angående restaurering og materialevalg, og i samme forbindelse også besigtiget båden.

SKIBET af Aarhus

Den lille galease havarede i 2014 under dramatiske omstændigheder i forbindelse med en bjærgningsaktion i farvandet vest for Langeland. Ved bjærgningen fik galeasen 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.

SOMMERFLID, kvase fra Kignæs



Roskilde Museum ejer denne fine kvase fra 1915, som drives og vedligeholdes af en entusiastisk venneforening i Kignæs Havn i Roskilde fjord.

Fonden har tidligere medvirket til en gennemgribende restaurering. Nye tiltag var i mellemtiden blevet nødvendige, da et svampeangreb gjorde udskiftningen af et par rufkarme, et ruf samt dæksplanker påtrængende. Også

dele af skanseklædningen, en planke i bunden samt at spunse stævnene, måtte i mindre omfang gennemføres.

Flere større projekter, som var igangsat forrige år, fortsatte i 2017 – 2018:

GØL, motorpaketbåd fra Gjøøl



Motorpaketten GØL blev bygget 1908 af skibsbygger K. J. Rasmussen i Aalborg til kroejner Poulsen på Gjøøl, som etablerede en paketrute mellem Gjøøl 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 under Anden verdenskrig en beskeden sejlskibsrigning.

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

KIRSTINE, handelskvase fra Løgstør

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.



Kvasen KIRSTINE genopstår i oprindelig skikkelse, i regi af Limfjordsmuseet. Forlægget er dette billede fra ca. 1912.

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. Tidligere var fartøjet i en periode rigget som galease og blev anvendt som lystfartøj. Rundholterne fra denne periode er blevet tilpasset den nye rig og således genbrugt.

Museet har arbejdet målrettet med projektet, og det var forventet at KIRSTINE ville være klar til sejlads i løbet af sommeren 2016. Beslutningen om også at skifte fartøjets køl, og andre tilstødende opgaver, har imidlertid forsinket skibets færdiggørelse. Ved beretningsårets afslutning er KIRSTINE under oprigning, og der er udsigt til prøvesejladser ud på sensommeren 2018.

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 på ca. 14 meter over dæk. Den oprindelige meget store dam blev lukket ca. 1960, og skibet derefter ombygget til fritidsformål. En ny og omfattende istandsættelse blev påbegyndt efter Limfjordsmuseets overtagelse af skibet i 2013, hvorefter der er lagt nye bjælker, nyt dæk, fremstillet nye ruf, samt udskiftet spanter og støtter, garnering, agterspejl, klædning, stævne og køl. Også rigningen er fornyet, lige med undtagelse af rundholterne, som er genbrugt efter tiden under skibets tidligere ejer.

MINERVA, ålekvase fra Karrebæksminde



Fartøjet har status som "Historisk Monument". Trods en gennemgribende restaurering i 2007 og et løbende godt vedligehold, er skibets ejere de senere år stødt på seriøse 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 istandsættelsen. Efter en gennemgribende restaurering blev fartøjet klar til søsætning i slutningen af april 2018.

NÆSSUND, en limfjordsfærge



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 færgeruten over Neessund.

Lånetilsagn i 2017 – 2018

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 2017 – 2018 samlet afsætte 4,19 millioner kroner til udlånspuljen.

Skibsbevaringsfonden havde ved ansøgningsfristens udløb den 1. marts 2017 modtaget 18 ansøgninger til en samlet sum af 11.475.650 kroner. I nedenstående tabel ses de 14 skibe, der i 2017-2018 fik tilsagn om lån.

Skibets navn	Type/art	Tilsagn
CASSIOPEIA/Carene Star (1945)	3-mastet hækbygget fragtskonnert	350.000
EMANUEL (1902)	Rundgattet jagtbygget fragtfartøj	150.000
FORTUNA (1961)	Snurrevodskutter	175.000
FRIGG (1939)	Fiskerikontrolfartøj	200.000
HAABET (1898)	Galeaserigget, jagtbygget kvase	300.00
JENS KROGH (1899)	Ketchrigget snurrevodskutter	168.500
KAREN AF MANDØ (1924)	Motor-evert	500.000
KRYDSJAGT No. VII (1890)	Sejlende toldkrydser	300.000
NAUTA (1939)	Servicefartøj	100.00
NÆSSUND (1964)	Limfjords-bilfærge	282.500
SKIBLADNER II (1897)	Jagtbygget fragtgalease	400.000
SOMMERFLID (1915)	Klinkbygget fiskekvase	100.000
OTTO RUD (1898)	Klinkbygget, rundgattet kvase	400.000
KATHRINE PETERSEN (1945)	Kutterbygget ålekvase	200.000
Nødpulje		564.000
TIL SAMMEN		4.190.000

Fonden modtog i december et ekstraordinært tilskud på 954.000 kroner til bevaringsformål. Af disse blev der givet et lånetilsagn på 750.000 kroner til motor-everten KAREN AF MANDØ. Projektet havde således opnået fuld finansiering og kan i 2018/19 gennemføres uden ophold.

Snurrevodskutteren FORTUNA har i efteråret 2017 modtaget et tillægslån på 75.000 kroner, da restaureringsopgaven blev langt dyrere end forventet.

På omstående sider præsenteres ovennævnte skibe og bevillingernes formål.

CASSIOPEIA (ex. Carene Star), 3-mastet hækbygget fragtskonnert



CASSIOPEIA, som da tilsagnet blev givet stadig bar navnet "Carene Star", blev oprindeligt bygget under navnet "Lars" til en reder i Rudkøbing i 1945. Skibet var det sidste i en serie på tre skibe fra Ring-Andersens værft i Svendborg, med ens skrog, men med forskellig type rigning. At bygge en skonnert med fuld sejlskibsrigning så sent som i 1945 finder sin forklaring i drivstoffbegrænsningerne under verdenskrigen, hvilket gjorde sejlskibe rentable igen for en kort periode. Af de tre næsten identiske motorskonnenter, eksisterer de to i Danmark (CASSIOPEIA og "Zar"). Den tredje er "Bel Espoir II", som er hjemmehørende i Brest.

CASSIOPEIA og "Zar" tegner dermed et interessant øjebliksbillede i dansk søfartshistorie, hvilket gør skibene betydningsfulde i en kulturhistorisk sammenhæng. "Zar" er i øjeblikket til salg, med risiko for at blive afhændet til udlandet.

Skibet er gennem årene blevet handlet flere gange, og var under dansk flag frem til 1976, hvor det blev solgt til Frankrig og omdøbt "Carene". I forbindelse med dette salg fik Ring-Andersens værft bl.a. til opgave at rigge skibet om til 3-mastet topsejlskonnert og samtidig forberede det til chartersejlads i Middelhavet.

Arbejdet blev afsluttet i 1978 og skibet forlagt til Middelhavet. "Carene" blev dog snart solgt igen, i 1980, til et Tvind-rederi og omdøbt "Mistralen", med hjemsted i Nyborg. Året efter ændredes navnet til "Carene Star" af Nyborg, og senere af Rømø. I 2002 fik skibet tildelt bevaringsstatus.

"Carene Star" var genstand for flere ejerskifter indenfor Tvind-selskaberne, og fra 2010 sejlede skonnerten således for "Den maritime småskole i Nakkebølle".

I forhold til skibets oprindelige fjernkending er topsejlsrigningen med stænger og et større dækshus over den agterste lastluge de mest tydelige ændringer. Styrehuset har fået en bredere front end oprindeligt. Skibet har haft samme fjernkending i næsten 40 år. Sammen med et antal større træskibe er CASSIOPEIA en typisk repræsentant for kategorien af skibe som blev ombygget til skole og chartersejlads. Størrelsen gjorde dem velegnet til formålet og sikrede på denne måde, at en vigtig del af den danske, træbyggede coasterflåde fortsat kunne eksistere.

I forbindelse med omlægninger i Tvind-skolernes søfartsskoleaktiviteter lå "Carene Star" uvirksomt hen i nogle år på Ring-Andersens værft i Svendborg. I 2017 skiftede skibet ejer og gennemgår nu et større restaureringsprojekt, inden den nye ejer begynder på chartersejlads med CASSIOPEIA fra Esbjerg Havn i sommeren 2018.

Lånetilsagn: kr. 350.000 til istandsættelser på dæk og skanseklædning.

Fondens samlede engagement er herefter: kr. 350.000

EMANUEL, rundgattet jagt, opr. fragtgalease



EMANUEL er bygget af L. Christiansen på Rødvig Skibs- og Bådebyggeri i Rødvig i 1902 til reder og skibsfører L. Nielsen. Forlægget var et fartøj ved navn "Fulvia", der var bygget på Faxe Ladeplads fire år tidligere. Nielsen havde været med om bord på dette velsejlende skib på dets rejser mellem Danmark og Norge og ønskede derfor et lignende fartøj bygget. Resultatet blev et rundgattet fartøj på 30 brt med galeaserig og bredfok, der ligesom "Fulvia" skulle sejle på farten til Norge.

Da de lange fragtrejser begyndte at ebbe ud, blev fartøjet solgt, først i 1915, og siden i 1919 til stenfisker Chr. V. Christensen i Køge. Fartøjet blev da rigget om til jagt og udstyret med maskine og styrehus. Arbejdsområdet strakte sig fra Thyborøn i nord og helt til Bornholm i øst, hvor den sidste opgave med stenfiskeri blev udført i 1960. Herefter blev skibet oplagt i Nexø havn og siden solgt til privat eje.

I slutningen af 1970-erne overtog den socialpædagogiske institution Sølager fartøjet. Institutionen påbegyndte en gennemgribende istandsættelse og ombygning til brug for sejlads med egne elever. EMANUEL søsattes igen i 1983 og sejlede herefter som elevskib, indtil det i 1999 blev solgt til privat eje. I 2012 blev skibet overtaget af en venneforening og er i dag hjemmehørende i Nakskov. Fartøjets udseende fra tiden i Sølagers eje er bevaret og repræsenterer et karakteristisk udviklingstræk i fartøjets erhvervshistorie.

Lånetilsagn: kr. 150.000 til ny skanseklædning og reparationer på skandæk og vaterbord.

Fondens samlede engagement er herefter: kr. 150.000

FORTUNA, snurrevodskutter, opr. ålekvase



FORTUNA blev bygget til åleeksportør Th. Petersen i Kolding i 1961 under navnet "Marie Petersen". Det var Brødrene Rasmussens værft på Agersø, der forestod bygningen af den rundgattede kutter, som var beregnet på ålekvasefart. Efter endt tjeneste hos åleeksportøren i Kolding fortsatte fartøjet sit virke i indre danske farvande, bl.a. hos firmaet Fiskpeter ApS i Kolding. Herfra blev det i 1990 solgt videre til Hvide Sande Skibs- og Bådebyggeri og ombygget til fiskeri i Nordsøen. Agterenden fik påbygget ny kantet hæk med spejl i aluminium, og der kom nyt og større styrehus med messe, samt bak og ny rigning, også i aluminium.

Gennem årene blev der midtskibs bygget overdækning med fast dæk/tag mellem bakken og styrehuset. Umiddelbart efter ombygningen blev fartøjet videresolgt til lokale fiskere i 1992. I 2003 blev skibet taget ud af fiskeriet med ophugningsstøtte fra EU og efterfølgende erklæret bevaringsværdigt. Herefter skiftede skibet ejer endnu et par gange inden den nuværende ejer overtog skibet i 2017.

Bortset fra garnspillene, som er fjernet, fremstår fartøjet i dag meget tæt på dets udseende ved oplægningen i 2003.

Fartøjet historie er rimelig veldokumenteret, og det besidder en høj grad af autenticitet og kulturhistorisk fortællerværdi. Det er tale om et æstetisk fint træskrog, med den for 1990'erne så typiske påbygning af spejlgat i aluminium, og en moderne overbygning af dækket mellem bak og styrehus. FORTUNA er det eneste af de ombyggede fartøjer med denne type hæk, som har bevaringsstatus.

Lånetilsagn: kr. 175.000 til delvis restaurering af lønning, skanseklædning og skandæk.

Tillægsbevilling: kr. 75.000 til yderligere reparationer

Fondens samlede engagement er herefter: kr. 250.000

FRIGG, opr. fiskerikontrollfartøj



FRIGG blev bygget til den statslige fiskeriinspektion, som det tredje ud af en serie på 13 fartøjer, og havde base i Vordingborg helt frem til 1980, da den blev solgt til fritidsformål. Fartøjets historie er veldokumenteret.

FRIGG er bygget i 1939 hos Jens Lauersen & sønner i Struer for Fiskeriministeriet som "Kontrollfartøj nr. 3", og efter tegninger fra orlogsværftet. Fartøjet er en platgattet dæksmotorbåd på 45 fod, (14,75 m), kravelbygget af eg, med dæk og styrehus i teak og mahogni.

Som det ene af 13 kontrollfartøjer for Fiskeriministeriet var FRIGG i tjeneste fra 1939 til 1980, med fartsområde i Smålandshavet og Østersøen. Båden havde fast hjemmehavn i Vordingborg og havde en besætning på tre mand. I 1944 blev båden sænket af Schalburg-korpset, da den var under mistanke for at være brugt i modstandskampen. Efter hævnning og istandsættelse blev båden sat i tjeneste igen i 1945. I 1980 udgik fartøjet af fiskerikontrollen og blev solgt til privat eje.

Af tilsvarende fartøjer kan nævnes "Nr. 10", som i mange år har haft hjemhavn i Aalborg og i foråret 2018 er solgt til København. Et andet og noget mindre er "Graf Spee", opr. "Kontrollfartøj nr. 1", som er solgt til Norge. Det største fartøj i serien menes solgt til sydlige himmelstrøg, og der er forlydender om, at et søsterskib til FRIGG og "Nr. 10" ligger i Lynæs havn.

De tilbageværende kontrollfartøjer er karakteristiske eksempler på den statslige fiskerikontrollens virke i de indre farvande i tiden efter anden verdenskrig. FRIGG er bevaret i noget nær oprindelig form og er således også et godt eksempel på tendensen i mellemkrigstidens motorbåds konstruktioner fra Orlogsværftet i København.

Lånetilsagn: kr. 200.000 til restaurering af dæk og ruf.

Fondens samlede engagement er herefter: kr. 613.000

HAABET, jagtbygget, galeaserigget kvase

HAABET er blandt de tidligste tilbageførte jagtgaleaser og er omtalt i første bind af "Vinden er vor". Skibet fremstår med lastluget og forruf i tråd med traditionen. Halvdækket agter antages dog at være løftet en smule i forhold til den oprindelige konfiguration i forbindelse med fartøjets overgang til fritidsfartøj.

Skibet blev bygget i Faaborg i 1899 på skibsbygmester Rasmus Møllers værft. HAABET er et harmonisk udseende fartøj, og en fin repræsentant for de små fragtgaleaser af jagttypen og et godt eksempel på Rasmus Møllers gode formsans.

Udvalget af jagtbyggede galeaser i Danmark spænder bredt, fra de helt små på HAABETS størrelse, omkring 18-20 tons, til de større skibe som NESTOR på 63 tons og FREM på 99,9 tons.

- ANNA MØLLER (Randers 1906)
- SKIBLADNER II (Odense 1897)
- VEGA (Assens 1902)
- FREM (Nykøbing M 1939)
- HJALM (Assens 1901)
- HAABET (Rødvig 1914)
- NESTOR (Eckernförde 1905)

Blandt disse er HAABET den mindste og af den grund interessant i en kulturhistorisk sammenhæng.

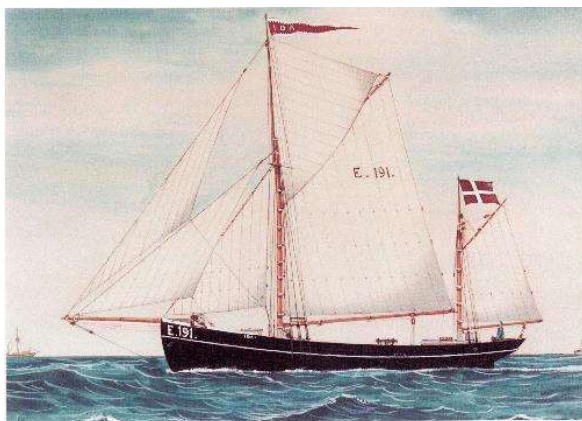
Lånetilsagn: kr. 300.000 til reparation af støtter, klædning, skandæk og vaterbord.

Efter ansøgning gav Fonden i januar 2018 et tilsagn om indtil 80.000 kroner som et tillægslån til delvis dækning af uforudsete ekstraomkostninger ved restaureringen.

Fondens samlede engagement er herefter: kr. 864.000



JENS KROGH, kutterbygget, havgående fiskefartøj



JENS KROGH blev bygget hos H. V. Buhl i Frederikshavn som ketchrigget kutter til snurrevodsfiskeri i Kattegat og Nordsøen. Kutteren var bygget til et A/S i Skagen og var aktiv i fiskeriet fra byggetidspunktet i 1899 og helt frem til 1973. Her overtog FDF Søkreds i Aalborg fartøjet og iværksatte en større reparation og rekonstruktion. Fartøjet skulle bruges til oplæring i sejlads for søkredsens medlemmer. Det var derfor hensigten at genoprigge fartøjet som det så ud ved søsætningen i sin tid i Frederikshavn.

Da skibet stod færdigrestaureret i 1976, fremstod det meget tæt til sit oprindelige udseende, med lave master og en høj topstang på stormasten. I dette arbejde havde Christian Nielsen været til stor hjælp.

I takt med at de nye ejere lærte deres skib at kende, opstod ønsket om mere sejl, og en ny og højere rig blev fremstillet i 1984. I sejlskibskredse drøftede man i de efterfølgende år hvorvidt den nye rig i sit udtryk lå uden for gældende normer for denne skibstype. Ejerkredsen mente sig på sikker grund med henvisning til fotografier, der viste tilsvarende fartøjer med en lignende rigning.

Fartøjet sejler stadig med denne rigning, og til trods herfor udmærker JENS KROGH sig ved en væsentlig grad af autenticitet, idet skrog og dæksarrangementet er ganske tro mod det oprindelige udseende. Fartøjet adskiller sig i formen fra de ellers så velrenommerede frederikshavnerkuttere ved at være hækbygget og smallere og derved at have en roligere gang i søen end sine forgængere. Skibet repræsenterer således den tids nyeste udviklingstræk for de havgående snurrevodsfartøjer. Fartøjet blev istandsat på Hobro Værft i vinteren 2017 — 18.

Lånetilsagn: kr. 168.500 til restaurering af forskib i sb side

Fondens samlede engagement er herefter: kr. 266.500

KAREN, motoriseret evert/motorlægtter



KAREN af Mandø har igennem hele sin erhvervsaktive periode været hjemmehørende på Mandø. Fartøjet er bygget i Esbjerg i 1924 til Niels Lindberg fra Mandø og er opkaldt efter Lindbergs kone Karen. I bilbrevet var KAREN betegnet som "Evert med hjælpeskruer" og var bygget med det formål at sejle fragt til og fra Mandø.

KAREN var gaffelrigget med storsejl og stagfok og blev først ca. 1930 forsynet med et styrehus. I forskibet var der indrettet et lukaf til to mand.

Everten blev i 1928 solgt til skipper Knud Hansen, som brugte den til fragtsejlad mellem Esbjerg og Vadehavsøerne, primært Mandø. Fra udgangen af 1940erne var fragtsejladen grundet den voksende lastvognstransport stort set et afsluttet kapitel, og farterne blev suppleret med gravning og transport af hjertemuslingskaller fra Jordsand Flak til Mandø, Esbjerg og Højer.

Gravningen af skaller stoppede i 1950. Da ejer og skipper Knud Hansen i 1954 blev ansat af Fyr- og Vagervæsenet som "prikkesætter" (opsætning og vedligehold af de høje koste, der afmærkede sejlleden) og opsynsmand ved Knudedyb Vagerstation, indgik KAREN i dette arbejde, der fortsatte til Knud Hansen døde i december 1971. Herefter var KARENS rolle som erhvervsfartøj udspillet.

Ud over fragterne har KAREN i hele perioden udført mange forskellige bestillingsopgaver: jagtture, bjærgning af strandingsgods, bugseringer, lægning af søkabler, og persontransport når ebbevejen var lukket pga. højvande eller is.

KAREN er en af, og den mindste, af kun fire eksisterende everter. De andre er sejleverten ANE KATHRINE, permanent udstillet på Fiskeri- og Søfartsmuseet i Esbjerg, REBEKKA, som er sejlede og hjemmehørende på Fanø, og JOHANNE DAN, som er en relativt nybygget (1972) fortolkning og permanent fortøjet ved skibbroen i Ribe.

KAREN blev for 15 år siden dokumenteret og opmålt for Skibsbevaringsfondens regning. Der er udarbejdet en teknisk-historisk og kulturhistorisk beskrivelse af fartøjet. Opmåleren har bygget en model i 1:10 på basis af tegningerne og interviews med tidligere ejere. Modellen er udstillet på det lokalhistoriske museum i Mandø by.

Alle evertens rundholter og beslag samt løsøre er intakt. Båden vil efter restaurering kunne fremstå fuldstændig som på byggetidspunktet og således yde et betydelig bidrag til kundskaben om Vadehavets kulturhistorie, som færdselsvej og som indtægtskilde.

Ribe Træskibslaug er, som andre kystkulturorganisationer rig på initiativer, men fattig på penge. En restaurering af KAREN er afhængig af finansiering fra fonde og bidragsydere.

Laugtet råder over gode værkstedsfaciliteter i Ribe og en tilpas stor gruppe frivillige. Vi forventer, at laugtet vil levere en betydelig indsats i form af restaurering af rigning, udstyr og grej

tilhørende båden, bygning af styrehus og aptering, samt istandsættelse af motor. Restaureringen af skroget vil foregå på C. J. Skibs- og Bådebyggeri ApS i Egernsund.

Når restaureringen er afsluttet, vil KAREN indgå i Ribe Træskibslaug's sejlede formidling af Vadehavets kulturhistorie og Ribes maritime historie. Den vil være registreret som fritidsfartøj og på denne måde ikke være omfattet af lovbestemt og i øjefaldende navigations- og sikkerhedsudstyr.

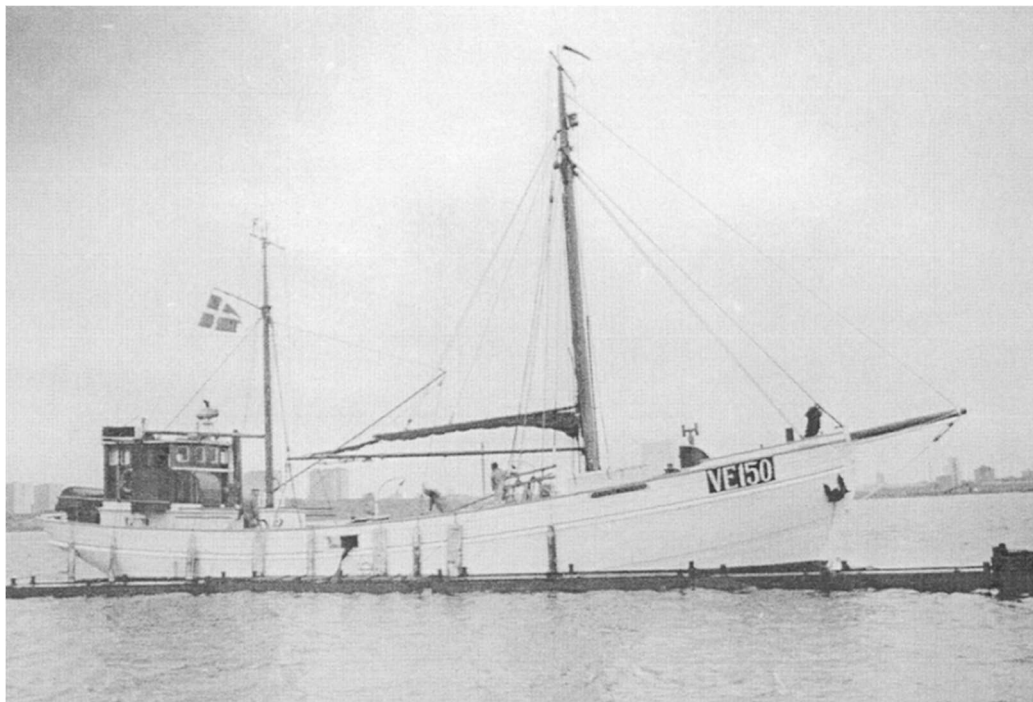
Skibsbevaringsfonden modtog i december 2017 en ekstraordinær tillægsbevilling fra Folketingets kulturudvalg, som gør det muligt at tildele laugene yderligere en bevilling på 750.000 kroner. I tillæg til dette er laugene tidligere blevet bevilget kr. 500.000 fra Velux Fonden. Med disse bevillinger er hele restaureringsbudgettet dækket ind, og det kan derfor forventes at KAREN vil kunne færdiggøres i samme ombæring, med opstart sommeren 2018.

Lånetilsagn: kr. 500.000 til total restaurering.

Tillægsbevilling i december: kr. 750.000

Fondens samlede engagement er herefter: kr. 1.250.000

KATHRINE PETERSEN, kutterbygget ålekvase



KATHRINE PETERSEN blev bygget på Ring-Andersens Skibsværft i Svendborg i 1945 som motorkvase til åletransport. Den er landets største træbyggede kvase og kunne laste 25 tons ål. Den første motor var af fabrikat Tuxham, og skibet havde i tillæg en beskeden sejlføring bestående af storsejl, fok, klyver og mesan. Som noget nyt var den også udstyret med radiotelefoni. Besætningen var på tre mand.

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

I Kolding blev kvaserne losset til store hyttefade, som blev bugseret op ad åen til "Eksporten" i bunden af havnen. I fabrikken blev ålene enten rensed og røget eller iset i kasser, hvorefter de pr. jernbane blev sendt til europæiske kunder.

Som andre fartøjer kom kvaserne på land og blev bundsmurt hvert år, men der var et ekstra arbejde med de tusindvis af huller i dammen. De skulle nemlig renses op og smøres for at sikre den for ålene livsnødvendige gennemstrømning af havvand.

KATHRINE PETERSEN, der i mange år havde hjemsted i Kerteminde, blev ved salget af firmaet Th. Petersen Åleeksport solgt til Claus Sørensen-gruppen i Esbjerg og senere til Frederiksværk Åleeksport, Glyngøre. Efter nogle år i reduceret fart og under navnet "Gitte Priess" blev skibet til sidst lagt op i Sæby, hvor der blev taget initiativ til at indrette skibet til lejrskolesejls. Projektet lykkedes ikke, og skibet blev overtaget af en selvejende institution i Hobro. Der var planen at indrette skibet til sejlskole med handicappede, men pga. manglende finansiering, strandede også dette projekt. Skibet har siden 2009 været ejet af Skibsbevaringsfonden og oplagt i Hobro.

Lånetilsagn: kr. 200.000 til restaurering af planker, rufkarme, lønning, dæk, stævn, m.m.

Fondens samlede engagement er herefter: kr. 970.000

KRYDSTOLDJAGT No VII, sejlene toldkrydser



KRYDSJAGT VII blev bygget til det sejlene 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. Skibsbevaringsfonden har i væsentlig grad bidraget til gennemførelsen af projektet, der ventes at strække sig over endnu nogle år.

Lånetilsagn: kr. 300.000 til videreførelse af istandsættelsen (garnering, lønning, skanseklædning, røstjern, restaurering af ankerspil m.m.)

Fondens samlede engagement er herefter, ifølge panteregistreringerne: kr. 2.954.000



NAUTA, havneservicefartøj til isbrydning og bugsering

NAUTA blev bygget i 1939 på Poul Pedersen værft i Skive som serviceskib til Skive Havn. Traditionen siger, at det var havnefoged Toft, der lod båden bygge. Båden blev anvendt til generelle arbejdsopgaver, som f.eks. bugsering og isbrydning og er derfor meget stærkt bygget og beslæet med kobberforhudning.

NAUTA blev lejlighedsvis anvendt til lystsejls og var sommeren 1949 en tur over Nordsøen til England.

Båden var ejet af havnen frem til 1959, da den blev solgt til Vandbygningsvæsenet med Base i Thyborøn. Den blev solgt i 1981. Herefter blev NAUTA handlet en række gange, og optaget i Skibsregistret i 1984 med kendingsbogstaverne XP 5506. På dette tidspunkt var båden hjemskrevet i Hirtshals. Efter ejerskifte i 2003 blev båden slettet af registret.

NAUTAs historie er godt dokumenteret, bl.a. gennem originalt tegningsmateriale, fotos og avisartikler. Gennem de senere år har skibet haft hjemhavn i Bønnerup på Djursland. Bådens Grenaa T 24 glødehovedmotor er udtaget og fragtet til Dansk Motor- og Maskinsamling i Grenaa, som vil forestå restaureringen.

Lånetilsagn: kr. 100.000 til restaurering af glødehovedmotor

Fondens samlede engagement er herefter: kr. 100.000



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 www.evp.dk)

NÆSSUND er den sidste af de store, klassiske limfjordsfærger bevaret i så godt som 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.

Oprindelig 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. Færgens fortsatte drift gør den til en særdeles synlig og autentisk repræsentant for de mange færger, der gennem årene har fragtet folk og køretøjer over stræder og sunde i området. Fartøjet har ikke undergået større forandringer siden søsætningen i 1964 og må derfor siges at have en høj grad af historisk autenticitet. NÆSSUND fik således tilkendt bevaringsstatus i 2016.

Skibsbevaringsfondens engagement i projektet har i væsentlig grad været medvirkende til, at skibet relativt hurtigt kunne genindsættes på den ellers nedlagte rute, og indtægterne medvirke til færgens bevaring.

Lånetilsagn: kr. 282.500 til hovedrenovering af motor.

Fondens samlede engagement er herefter: kr. 647.500

SKIBLADNER, jagtbygget fragtgalease



SKIBLADNER II blev bygget i 1897 hos skibsbygmester Niels Frederik Hansen i Odense, som var kendt bl.a. for sine solide, hurtige jagter til Krydstoldvæsenet og en række fyrskibe. 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 har de senere år gennemgået en løbende restaurering og tilbageføring til nær oprindeligt udseende med hjælp fra Skibsbevaringsfonden, og fremtræder efterhånden med en høj autenticitet i de konstruktionstekniske detaljer. Rigningen er rekonstrueret efter de oprindelige tegninger, dæksluger, ankerspil mv. er rekonstrueret på basis af ældre fotos. Ved udskiftningen af skibets yderklædning i Hvide Sande for ca. ti år siden blev der anvendt trænegler, som oprindeligt. De seneste års restaurering er foretaget i Middelfart på Lillebælt Skibs- og Bådebyggeri.

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

Lånetilsagn: kr. 400.000 til restaurering af agterspejl, sb skandæk, rigning, ruf, m.m.

Fondens samlede engagement er herefter: kr. 2.578.860

SOMMERFLID, klinkbygget, spidsgattet fiskekvasse



H1376 SOMMERFLID er bygget i 1915 på det nu nedlagte Frederikssund Skibsværft. Båden er knap 9 meter lang og var i sin tid Jægerspris-egnens første fiskerfartøj med motor. Båden blev bestilt af fiskerfamilien Kalleshave fra fiskerlejet Vænget, Jægerspris. De døbte båden SOMMERFLID og brugte den i erhvervsfiskeriet frem til ca. 1965. I de følgende 35 år ejede forskellige andre fiskere fra Hundested-området båden.

I 1996 lykkedes det Museet Færgegaarden at erhverve båden. Målet var at bevare det som et levende lokalt kulturminde. I den forbindelse blev der dannet et skibslaug, som siden da har stået for det løbende vedligehold og for sejladsen med båden. Sommerflid er hjemmehørende i Kignæs havn ved Jægerspris og sejler i netop det farvand hvortil den for hundrede år siden blev bygget, og i mange år havde sit virke.

SOMMERFLID blev i marts 2001 erklæret for bevaringsværdigt fartøj af Skibsbevaringsfonden. En omfattende restaurering blev med støtte fra SBF påbegyndt på Rudkøbing Bådebyggeri i vinteren 2001-2002. I de følgende år blev båden ført tilbage til nær dens oprindelige udseende, med dammen intakt, men lidt forkortet, for at give plads til en nyere motor. SOMMERFLID fremstår som helhed meget tæt på sit oprindelige udseende og er gennemgående velbevaret. Båden besidder ved sit oprindelige udseende og sin veldokumenterede historie en høj grad af autenticitet og kulturhistorisk fortællerværdi.

Det er i dag Roskilde Museum, der ejer båden. Det primære mål er fortsat at vedligeholde og bevare den i sit oprindelige udseende. Drift og vedligehold ligger stadig i hænderne på skibslauget, der i de seneste mange år har gjort en stor indsats for at holde båden i god stand. Tidens tand har imidlertid krævet sit og en istandsættelse trængte sig på. Også i den sammenhæng har skibslauget gjort en ihærdig indsats og er lykkedes med at hente eksterne fondsmidler til restaureringen. Opgaven er udført af Finn Henriksen, som er ejer af Sjællands Odde Bådeværft, i Holbæk Havns værkstedslokaler.

Lånetilsagn: kr. 100.000 til restaurering af planker, rufkarme, lønning, dæk, stævn, m.m.

Fondens samlede engagement er herefter: kr. 330.000

OTTO, klinkbygget, rundgattet handels- og ålekvase fra Frederikssund



OTTO RUD blev bygget i 1899 hos skibsbygmester Julius Poulsen på Kalvøen i Frederikssund til fisker Jørgen Ustrup i Frederikssund. Her blev det klinkbyggede, galeaseriggede fartøj beskæftiget dels i Isefjord, 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.

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, udbrød der brand om bord. ANNI drev ind mod kysten på Langeland, men det lykkedes at få klaret op og 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 igen solgt og har op til nutid gennemgået flere ejerskifter. Båden har i de seneste år ligget oplagt i Svendborg, hvor den efterhånden gik i forfald. Efter en overdragelse af skibet til nye ejere, som siden måtte annulleres, besluttede Fonden at overtage fartøjet, som vurderes som umistelig kulturarv.

Fondens registrerede pant: kr. 125.000

Derudover er der anvendt ca. kr. 51.000 til udbedring af rorskade, leje af havne- og magasinplads, bygning af oplægningstelt samt diverse udgifter til sikring af fartøjet.

Lånetilsagn: kr. 400.000 til totalrestaurering af skibet.

Tidligere hensat: kr. 75.000 til indledende sikring og konservering

Fondens samlede engagement er herefter: kr. 600.000

Oplysning, formidling og dokumentation

Oplysningsarbejdet er en af Fondens kerneopgaver. Sekretariatet modtager jævnligt henvendelse fra fartøjsere, 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.

Fonden har i beretningsåret holdt foredrag i forskellige sammenhænge.

Sekretariatsleder Tom Rasmussen holdt i oktober foredraget "Om kystkultur og skibsbevaring" ved et arrangement i Holbæk i regi af det nye kystlivsinitiativ i byen. Senere på efteråret holdt han foredraget "Dokumentasjon sett fra det danske fartøyvernet". Foredraget blev holdt ved et seminar over to dage om dokumentation, arrangeret af Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernssenter i Kristiansand.

Skibsbevaringsfondens hjemmeside www.skibsbevaringsfonden.dk fungerer fortsat som det centrale formidlingssted for fondens aktiviteter og for al basisinformation vedrørende bevaringsværdighed og långivning. Ansøgningseskemaer for bevaringsstatus og lån ligger således til download på hjemmesiden, der ydermere er kernen i Fondens digitale oplysningsvirksomhed om vedligeholdelse af fartøjer.

Hjemmesiden er suppleret med Fondens Facebook-side, som er et dag-til-dag bindeled mellem sekretariatet og skibsejere og andre med interesse for den maritime kultur. Facebook-siden har henvend 1800 følgere og får mange positive tilkendegivelser.

Der skrives lejlighedsvist også i Træskibs Sammenslutningens medlemsblad "TS Bladet".

Dansk Historisk Skibsregister (DHS)

DHS er en integreret del af Fondens hjemmeside. Databasen, der understøtter DHS, kan stadig ikke levere sorterede data, som sekretariatet gerne vil bruge i forvaltningssammenhæng, og som eksterne brugere ofte efterspørger. En opdatering af den efterhånden gamle skibsdatabase er fortsat et fremtidigt mål.

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 fartøjsrestauration. Værtskabet har i tidligere år gået på rundgang mellem deltagerlandene Danmark, Sverige, Norge og Finland.

Af kapacitetsmæssige årsager blev der ikke afholdt møde i 2017 – 2018. Det forlyder fra Norge, at der vil blive afholdt et møde i løbet af sommeren 2018. 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 fartøyvernssentre.

I september måned 2017 deltog John Walsted på det norske "Gaffelriggseminar" ved Stavanger. Seminaret sigtede 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 samt at udbrede kendskabet til seminaret. Dette år arrangerede fondens konsulent fælles deltagelse i seminaret for repræsentanter fra Nationalmuseet, fra skibet NORDSTJERNEN, samt fra sejlmageriet i Thyborøn.

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-regi.

Maritime Development Center

Fonden er medlem i MDC, tidligere EMUC (Europas Maritime Udviklingscenter). Fonden har i beretningsåret ikke deltaget i møder eller konferencer i MDC-regi.

Handleplan 2018 – 2019

Efter, at Fondens seneste femårs visionsplan udløb ved udgangen af 2016, besluttede bestyrelsen i november 2017, at Fonden fremadrettet ikke vil udarbejde femårs visionsplaner. I stedet vil der i årsberetningen blive indtaget et afsnit, der redegør for Fondens handleplaner for det kommende år.

I januar 2018 blev de nedenstående emner opstillet som udredningsopgaver for det kommende beretningsår.

Juridiske konsekvenser af ændringen af Søloven

Som følge af ændringerne af Søloven, som trådte i kraft den 1. marts 2018, vil Fonden ikke længere kunne sikre sine pant i fritidsskibe større end 5 tons og mindre end 20 tons ved skibspant i Skibsregistret. I stedet skal pantebreve fremover tinglyses i Personbogen ved Tinglysningsretten. Bestyrelsen vil i det kommende beretningsår beslutte hvordan emnet skal udredes for hvilke konsekvenser, den ændrede praksis vil få for Fondens muligheder for sikring af sine lån.

Implementering af Fondens bevaringskriterier

Som en konsekvens af ikrafttrædelsen af København-Charteret i 2017 vil alle første gangs ansøgere til bevaringsværdighed blive vurderet efter kriterierne nedfældet i charteret. Af de 229 gyldige bevaringsværdighedserklæringer pr. 31. marts 2018 er 21 erklæringer udarbejdet efter charterets vurderingskriterier.

I de kommende tre år vil sekretariatet gennemgå de øvrige ca. 210, og skibene blive placeret i de fire kategorier under B-erklæringer.

Sekretariatet har igangsat arbejdet med at nedfælde den ændrede vurderingspraksis i en intern instruks. Dette arbejde forventes afsluttet i 2018.

Tiltag til afskrivning af lån eller tildeling af lån uden pantregistrering

Det har i en lang årrække været et ønske fra skibsejerne, at lån i Fonden kan afskrives. Vi ved alle, at skibenes årlige forfald skal standses/begrænses ved kontinuerligt vedligehold, men man kan derfor med en vis sikkerhed hævde, at værdien af et lån reduceres år for år.

Endvidere har ideen været luftet om, at det skal være muligt at yde små lån uden pantsikkerhed.

Fonden vil i det kommende år drøfte emnerne med tanke på at fremlægge disse for bevillingsmyndighederne.

Udredning angående fiskefartøjer udtaget med ophugningsstøtte

Som følge af myndighedernes strukturpolitik i fiskerisammenhæng er Danmarks traditionelle kutterflåde gennem flere ophugningsrunder blevet endog stærkt reduceret. Et fåtal kuttere — ca. 30 — er blevet undtaget ophugningskravet ved at de ved Fondens mellemkomst er blevet udpeget som bevaringsværdige.

Direktoratet for Fødevarer/Erhverv og Fonden udarbejdede i fællesskab nogle meget skrappe retningslinjer for "ophugningskutterne". Ejerne underskriver en rammeaftale om kutternes bevaring, udseende, forbud mod ethvert fiskeri mm. Blandt pålæggene skal skibsejerne hvert andet år søge Fonden om fornyelse af B-statuserklæringerne. Ved brud på rammeaftalen kan skibsejerne pålægges at hugge kutteren op, alternativt tilbagebetale ophugningsstøtten.

Fonden er pålagt at føre tilsyn med fartøjerne. Nogle fartøjer bliver handlet uden, at handlen bliver bekendtgjort for Fonden. Sekretariatet bruger derfor rigtig mange ressourcer på at vedligeholde kontakten med ejerne af skibene, som, næsten uden undtagelse, glemmer at søge om fornyelse. Vi oplever, at kuttere skifter ejer uden, at handlen bliver bekendtgjort for Fonden.

Andre benægter, at skibet er omfattet af ordningen og i flere tilfælde gennemføres det proforma-ejerskifter for at undgå det gældende reglement.

I vor forvaltning af ordningen har vi således afdækket forhold, der klart bryder med både rammeaftalen om bevaring og deklARATIONEN fra det daværende Fiskeriministerium vedrørende forbud mod ethvert fiskeri. Det sætter os i dilemma i forhold til ordningen, for vi ønsker ikke at agere politi på vegne af fiskerimyndighederne.

I det kommende år vil vi forsøge at få afklaret vort ansvar i forhold til ordningen for så vidt gælder indrapportering til myndighederne af brud på aftalerne. Derudover ønsker vi at få forlænget perioden for kutternes B-status fra nuværende to år til f.eks. fem år.

Sekretariatet

Fondens sekretariat har til huse på Sundvej 9 i Horsens. Her er fondens konsulentvirksomhed og forretningsarkiv samlet i smukke lokaler på 2. sal i det, der er et af Horsens' ældste huse, bygget i 1719.

Sekretariatet har faciliteter til afholdelse af bestyrelsesmøder, møder med skibsejerne o.a., med nem adgang til fagbibliotek, foto- og tegningsarkiv. Denne mulighed har været flittigt benyttet i beretningsåret.

Fonden har et omfattende digitalt dokument- og billedarkiv. Siden 2016 har sekretariatets backup-server været placeret på Fiskeri- og Søfartsmuseet i Esbjerg. IT-support har været forestået af museets IT-leverandør.

Ved udgangen af beretningsåret indgik vi aftale om en fornyelse af sekretariatets IT-udstyr, som indebærer en overgang til en Cloud-baseret "Office 365" programpakke. Dataansvarlig er selskabet SOTEA i Silkeborg, som også har supportfunktionen.

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

Fondens bogholderi har gennem beretningsåret været varetaget af Registreret revisionsaktieselskab RID Revision i Hedensted.

Fondens revision er udført af Godkendt revisionsanpartsselskab Funder & Ostenfeld Revision, Næstved, v/statsaut. revisor Stiig Ostenfeld.



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

Bestyrelsen i beretningsåret 2017 – 2018

Skibsbevaringsfondens bestyrelse havde i beretningsåret følgende sammensætning:

Navn	Udpeget af
<i>Sven Irgens-Møller</i> , forstander, formand i SBF	Skibsbevaringsfondens
<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	Skibsbevaringsfondens
<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 –
Udvalgposter (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)
Bestyrelsesformand for Foreningen Kystliv Holbæk
Bestyrelsesmedlem i rederiet Hav i Balance



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
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 ved 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

