

# Skibsbevaringsfonden

## Årsberetning 2007-2008



Fisker Carl Hansen, Vordingborg omkring 1990.  
Carl Hansen drev bomvodsfiskeri med båden KAMILLA.

## Indledning

Beretningsåret 2007-2008 rummer både velkendte elementer som ansøgninger fra og lånetilsagn til fartøjsejere, rådgivning og tilsyn, men desuden en række nye initiativer og tendenser, der afspejler at Skibsbevaringsfonden er i færd med at realisere sin Vision og Strategi for årene 2006-2011.

Til de nye tendenser hører en øget opmærksomhed på at formidle fondens virksomhed, og blandt de nye initiativer kan nævnes de afholdte seminarer om fondens Vision og Strategi 2006-2011, om Kystkultur og om Kompetancecentre.

Den 17. januar var formanden, næstformanden og den faglige konsulent i foretræde hos Kulturministeren. Ministeren havde mange positive kommentarer til såvel den udførte virksomhed som til fondens Vision og Strategi, men trods fondens dokumentation af, at tilskuddet fra staten end ikke kan dække de bevaringsværdige skibes naturlige forfald, ønskede ministeren ikke at udvide rammen til långivning. Derimod gav han tilsagn om 150.000 kr. til at effektivisere administrationen af sekretariatet med henblik på at frigøre ressourcer til den faglige virksomhed. Et skulderklap til sekretariatet, som har haft et yderst krævende år.

Et møde med Folketingets kulturudvalg den 12. marts var ligeledes præget af velvilje for sagen, men indtil videre ingen kontante tilsagn.

Det afgørende økonomiske løft kom altså heller ikke i beretningsåret, men bestyrelsen tror fortsat på, at en videre udbygning og deltagelse i relevante netværk er en farbar vej i bestræbelserne på at sikre danske bevaringsværdige skibe.

## Fondens virke

### Støtteform

SKIBSBEVARINGSFONDEN skal ifølge fundatsens § 3:

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

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

For at modtage støtte fra SKIBSBEVARINGSFONDEN, er det en betingelse, at skibet restaureres troværdigt 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 nyere 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 bilagt et registreringsskema. Hvilke oplysninger der i øvrigt ønskes vedlagt fremgår af en ansøgningsvejledning.

Ansøgningen vedlægges detaljerede planer for skibets restaurering. Alle ansøgende fartøjer bliver, inden der træffes beslutning om årets tildelinger, besøgt for en uddybende orientering.

### **Hvad kan der ydes støtte til?**

SKIBSBEVARINGSFONDEN yder støtte til restaurering af bevaringsværdige fartøjer bygget til erhvervsformål. Desuden kan fonden yde hjælp til at beholde eller tilbageføre sådanne skibe under dansk flag.

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

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

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

Almindelig vedligeholdelse og drift støttes ikke af SKIBSBEVARINGSFONDEN. Støtte fra SKIBSBEVARINGSFONDEN ydes i alle henseender, også økonomisk, som hjælp til selvhjælp, idet det er en forudsætning, at også ejeren selv bidrager aktivt økonomisk og praktisk til fartøjets restaurering og vedligehold. Hvis det mod forventning viser sig, at en støttemodtager ikke udfører noget reelt arbejde på fartøjet, således at det pant SKIBSBEVARINGSFONDEN har i fartøjet forringes, kan fonden kræve sit pant indløst ved tilbagebetaling af lånet.

### **Særlige betingelser**

Arbejdet skal som hovedregel udføres på anerkendt værft til gældende dagspris. Eventuel støtte gives som et fast beløb, almindeligvis ydet som rente- og afdragsfrit lån, der udbetales efter regning. I forbindelse med lånets optagelse skal fartøjets ejer underskrive et pantebrev, der indeholder fondens særlige betingelser for udstedelse af lån. Lånet kan først komme til udbetaling, når pantebrevet er registreret og det udførte arbejde er godkendt af skibets ejer og efterfølgende synet af SKIBSBEVARINGSFONDEN.

De i pantebrevet vedhæftede betingelser lyder således:

1. Skibet kan ikke pantsættes yderligere uden samtykke fra SKIBSBEVARINGSFONDEN.
2. SKIBSBEVARINGSFONDEN vil tillade pantsætning af lån, eventuelt også med prioritet forud for nærværende pantebrev, hvis lånet er ydet med henblik på gennemførelse af istandsættelsesarbejder, og disse forud er godkendt af og dokumenteret udført for SKIBSBEVARINGSFONDEN.
3. Lånet er ydet med henblik på gennemførelse af nærmere fastlagte istandsættelsesarbejder, og disse udføres på ejerens risiko. Tilsagn om lån bortfalder, og helt eller delvis udbetalt lån kan kræves tilbagebetalt hvis istandsættelsesarbejderne ikke bliver eller ikke kan gennemføres på de fastlagte, herunder økonomiske, vilkår.
4. SKIBSBEVARINGSFONDENS anvisninger vedrørende restaureringer eller ombygninger skal følges.
5. Skibet kan ikke sælges eller ændringer foretages i ejerkredsen uden samtykke fra SKIBSBEVARINGSFONDEN.
6. SKIBSBEVARINGSFONDEN har i tilfælde af salg forkøbsret til skibet til en pris, der svarer til skibets værdi i almindelig handel, og eventuelle tilbud eller betingede købsaftaler skal forelægges for SKIBSBEVARINGSFONDEN senest 14 dage efter deres datering.  
SKIBSBEVARINGSFONDEN skal senest 6 uger derefter meddele, om fonden vil benytte forkøbsretten.

**Med virkning fra 1. April 2008 er ovenstående "Særlige betingelser" efter godkendelse af kulturministeriet ændrede, således at ordlyden nu er:**

1. Skibet kan ikke pantsættes yderligere uden samtykke fra SKIBSBEVARINGSFONDEN.
2. I henhold til SKIBSBEVARINGSFONDENS regler om forfald pr. år kan Fonden tillade pantsætning af lån eller dele heraf, eventuelt også med prioritet forud for nærværende pantebrev, hvis lånet er ydet med henblik på gennemførelse af istandsættelsesarbejder og såfremt disse forud er godkendt af og dokumenteret udført for SKIBSBEVARINGSFONDEN. Rykning af nyere lån kan kun ske efter individuel ansøgning til Skibsbevaringsfonden.
3. Lånet er ydet med henblik på gennemførelse af nærmere fastlagte istandsættelsesarbejder, og disse udføres på ejerens risiko. Tilsagn om lån bortfalder, og helt eller delvis udbetalt lån kan kræves tilbagebetalt, hvis istandsættelsesarbejderne ikke bliver eller ikke kan gennemføres i den udstrækning de er beskrevet i ansøgningen, herunder også de økonomiske aftaler.
4. Indgåede aftaler vedrørende restaureringer eller ombygninger skal følges, ligesom alle arbejder på skibet fremover udføres i overensstemmelse med Skibsbevaringsfondens retningslinier. Skibet skal stedse være vel vedligeholdt. Misligholdelse af indgåede aftaler og vedligeholdelse kan medføre opsigelse af alle lån i skibet.
5. Skibet kan ikke sælges eller ændringer foretages i ejerkredsen uden samtykke fra SKIBSBEVARINGSFONDEN.

6. SKIBSBEVARINGSFONDEN har i tilfælde af salg forkøbsret til skibet til en pris, der svarer til skibets værdi i almindelig handel, og eventuelle tilbud eller betingede købsaftaler skal forelægges for SKIBSBEVARINGSFONDEN senest 14 dage efter deres datering. SKIBSBEVARINGSFONDEN skal senest 6 uger derefter meddele, om SKIBSBEVARINGSFONDEN vil benytte forkøbsretten.

### **Bevaringsværdighedserklæringer**

Bevaringsværdighedserklæringen har været et velprøvet og velfungerende forvaltningsinstrument siden begrebet indførtes efter norsk forbillede i 1991. En bevaringsværdighedserklæring udstedes af SKIBSBEVARINGSFONDEN på grundlag af et fartøjs kulturhistoriske fortælle-værdi, aktuelle udseende og tilstand, sammenholdt med eventuelle restaureringsplaner. Formålet med erklæringen er at give skibet en status i det maritim-historiske kulturbillede, og en bevaringsværdighedserklæring skal være medvirkende til at sikre, at skibets værdi som kulturhistorisk genstand ikke forringes.

SKIBSBEVARINGSFONDEN har ved udgangen af marts 2008 udstedt totalt 186 bevaringsværdighedserklæringer. Samtlige erklæringer kan ses på fondens hjemmeside.

Følgende skibe modtog fra april 2007 til udgangen af marts 2008 en bevaringsværdighedserklæring fra SKIBSBEVARINGSFONDEN:

ELBJØRN, isbryder, bygger Frederikshavn 1953	05-2007
ELLEN, drivkase bygget J. Kr. Mortensen, Fejø 1922	03-2008

### **Historisk monument**

I foråret 2007 indførtes, i forbindelse med en revision af systemet, muligheden for at opnå en ganske særlig anerkendelse som Historisk Monument. Mærkning som Historisk Monument (tilsvarende den svenske K-mærkning) er en udmærkelse, som tildeles et fartøj, der på forbilledlig vis fremtræder i autentisk eller særlig godt restaureret stand, og som derfor er en entydig kilde til kundskab om den danske søfarts historie. Ansøgning om status som Historisk Monument ansøges via SKIBSBEVARINGSFONDENs hjemmeside på samme skema, som også anvendes ved ansøgning om bevaringsværdighed.

Et år efter at systemet indførtes er ingen fartøjer endnu tildelt udmærkelse som Historisk Monument.

## Ansøgninger i 2007-2008

Skibets navn	Ansøgt beløb	Bevilget
Fiskefartøj <b>ANNA ELISE</b> (1932)	460.934	250.000
Slæbebåd/isbryder <b>BJØRN</b> (1908)	494.622	400.000
Slæbebåd <b>JACOB</b> (1943)	860.000	0
Jagt <b>EMANUEL</b> (1902)	173.080	0
Postbåd <b>ESPINA EHLERS</b> (1951)	305.992	100.000
Færge <b>FRITZ JUEL</b> (1954)	500.000	0
Fyrinspektionsskib <b>H. V. RAVN</b> (1938)	1.180.000	200.000
Ålekvasse <b>KATHRINE PETERSEN</b> (1945)	1.500.000	100.000
Fægebåd <b>LIVØ</b> (1923)	465.875	150.000
Færge <b>IDA</b> (1959)	* 50.000	* 50.000
Færge <b>MØN</b> (1923)	495.000	30.000
Marinefartøj <b>MIDDELGRUND</b> (1925)	134.200	0
Lodsbåd <b>NEPTUN</b> (1927)	51.900	0
Jagt <b>NORDSTJERNEN</b> (1872)	540.980	200.000
Galease <b>SKIBLADNER II</b> (1897)	159.848	100.000
Bundgarnsjolle <b>STEVNS</b> (1936)	87.850	30.000
Snurrevodskutter <b>W.KLITGAARD</b> (1892)	700.000	300.000
<b>I alt</b>	<b>8.180.281</b>	<b>1.910.000</b>

\* Værdi af rapport bevilget af lønmidler kr. 50.000

## Afgivne lånetilsagn i 2007-2008

Fondens samlede lån i et fartøj er udtrykt pr. 31. marts 2008 og kan indeholde donationer fra andre fonde, samt nød/ekstra-bevillinger ydet i løbet af året.

---

### ANNA ELISE hajkutter (Fanø 1932)



Oprindeligt motorfiskekutter m/hjælpesejl, hajhæk, styrehus. Nu ketchrigget uden styrehus.

**Ansøgt beløb:** til restaurering af skibets glødehovedmotor

**Bevaringskvalitet:** Skrog, rigning: lav (fremstår som ren sejlførende kutter, som dog ikke passer til skibets byggeperiode)

Motor: høj. De gamle motorer er væsentlige elementer i danske skibe med bevaringsstatus. En gammel glødehovedmotor i et traditionelt skib giver helt automatisk højere autenticitet.

**Begrundelse:**

Der er tale om en ejerforening, der virkelig ønsker at bevare motoren. De har flere gange søgt om midler, men fået afslag, da det selve skibet efter Fondens tidligere regler ikke har haft den fornødne autenticitet. Med de nye regler for Søfartsstyrelsens traditionsskibe opfyldes autensitetsprincippet for skibet, og da det her er motoren der fokuseres på, er det besluttet at imødekomme ansøgningen.

**Anbefaling:**

Fondens lån bør være et incitament til skibets ejere om at modificere skibets detaljer på dæk og i rigning, så de tydeligere afspejler den tid, skibet fremstår som repræsentant for. Eksempelvis bør jomfruerne erstattes af vantskruer.

**Klausul:**

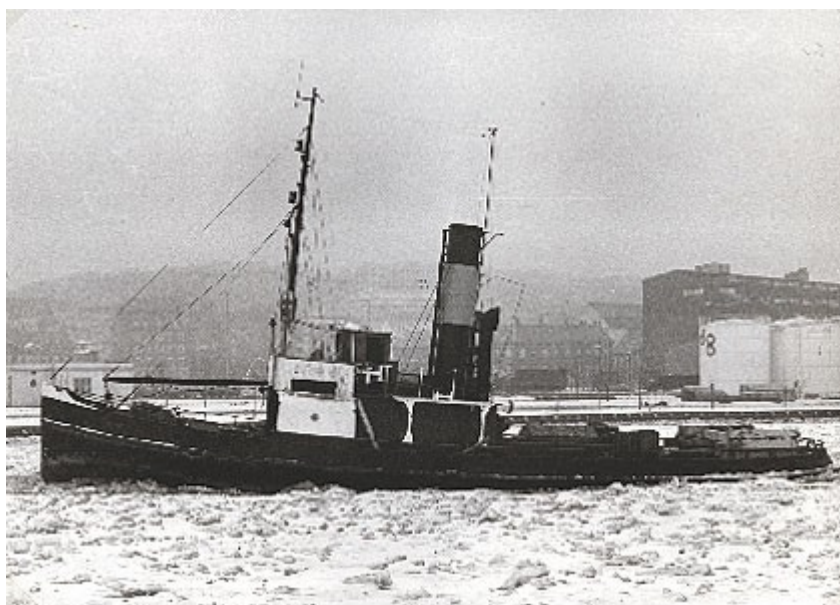
Motoren skal holdes kørende i 10 år fra långivningstidspunktet. Ved en eventuel senere udskiftning efter de 10 år skal motoren udtages og afleveres til nærmere angivet museum i komplet stand.

**Ejer:** Bådforeningen af 12. April 1978.

**Bevaringsværdigt fartøj:** 2001

Lånetilsagn: kr. 250.000. Fondens samlede engagement i skibet: Kr. 290.000

---

**BJØRN bugserbåd (Bremerhaven 1908)**

BJØRN er en kombineret slæbebåd og isbryder søsat 1908 i Bremerhaven. Skibet har fra 1909 og 72 år frem tjenestegjort i Randers. Derefter solgt til Dansk veteranskibsklub, som arbejder med en istandsættelse af skibet efter oprindelige byggespecifikationer og byggeteknik.

**Ansøgt beløb:** til el-materiel, aptering, jolle og baldakin over skibet

**Bevaringskvalitet:** Høj

Skibet er det eneste bevarede kulfyrede dampskib med en tregangsmaskine i Danmark. Dampskibe var i perioden 1900 – 1950 den mest almindelige skibstype i den danske handelsflåde, men skibstypen er nu helt borte fra de danske havne.

Unik.

Udstillingsvindue for gammel skibsbygningsteknik.

**Ejer:** Dansk Veteranskibsklub S/S BJØRN

**Bevaringsværdigt fartøj:** 1998

Lånetilsagn: kr. 400.000. Fondens samlede engagement i skibet: Kr. 2.884.386

---



## ESPINA EHLERS post- og passagermotorbåd (Hou 1951)



Bygget til overfarten Hou – Samsø – Tunø af A. Petersens skibsværft i Hov efter værftets tegninger. Sejlede i overfarten indtil 1961, hvor den blev afløst af ”Tunø”, som er en forstørret version af båden bygget efter samme læst.

**Ansøgt beløb:** til istandsættelse af lønning og glødehovedmotor

**Bevaringskvalitet:** Høj. Færgen illustrerer, sammen med medsøstrene ”Hjortø” af Svendborg og ”Tunø” af Samsø mangfoldigheden i den flåde af småfartøjer, der varetog passagerfarten til de danske småøer, før bilfærgerne overtog sejladsene i 1960-erne.

### **Begrundelse:**

Båd og motor er, samlet set, en god og autentisk historieformidler. Skrog og overbygning er sikret ved ejers egen indsats, mens motoren er i fare. Vi vurderer båd og motor som en samlet enhed, der opfylder vilkårene for lån.

**Ejer:** Tunø’s postbåd, Fåborg

**Lånetilsagn:** kr. 100.000. **Fondens samlede engagement i skibet:** Kr. 100.000

---

## H.V.RAVN fyrinspektionsskib (Nakskov 1938)

H. V. RAVN er bygget ved Nakskov Skibsværft i 1938 – 1945, som inspektionsskib for Fyrvæsenet. Det måler 279 bruttotons og har en største længde på 42 meter. Skibet var næsten klart ved 2. Verdenskrigs udbrud, men blev oplagt i værftshavnen og bevidst forsømt, for at undgå at falde i okkupationsmagts hænder. Efter befrielsen blev skibet gjort færdig og sat til at passe afmærkningen af den sydlige del af Nordsøen, med Esbjerg som hjemmehavn. I de sidste år før skibet blev udrangeret, sejlede det i de indre danske farvande.

**Ansøgt beløb:** til istandsættelse af maskineri og aptering

**Bevaringskvalitet:** Høj.

Specialskib, der repræsenterer 2. generation af inspektionsskibe. Sammen med efterfølgeren *Løvenørn* (i dag *Søløven*) vises udviklingen af disse skibe.

*H. V. Ravn* har ikke gennemgået gennemgribende ombygninger eller moderniseringer. Skibet har sit originale maskineri intakt. Der er udført modernisering af lugarbekvemmelighederne, men udover disse forandringer fremstår skibet i dag næsten originalt. Skibet har således en høj kulturhistorisk fortælleverdi.

**Ejer:** H. V. RAVN Aps, København

**Bevaringsværdigt fartøj:** 2000

**Berigtigelse**  
H.V.RAVN ejes af HVR Aps.

**Lånetilsagn: kr. 200.000. Fondens samlede engagement i skibet: Kr. 1.150.000**

---

### **IDA færge (Stege 1959)**

**Ansøgt beløb:** til historisk/teknisk rapport

**Bevaringskvalitet:** Høj

Fonden er opmærksom på de små færger, som i disse år udfases. Flere er allerede bevaret som husbåde, hvorved væsentlige kvaliteter går tabt. IDA fremstår i det store hele i original stand, og ikke ændret mere end at det kan reableres. Færgen har en meget høj formidlingsværdi, da den indgår som en vigtig del af Margueritrutten.

**Begrundelse:**

FONDEN ønsker at medvirke til bevaring af de gamle træfærger, som før var så almindelige over hele landet. Det er vigtigt at få klarlagt, hvilke værdier som er intakte i IDA, og om der er værdier som der kan/bør sættes på fremover. Rapporten opgøres til værdi kr. 50.000, som betales via lønmidler.

**Ejer:** Guldborgsund/Vordingborg kommuner

**Lånetilsagn: kr. 0. Fondens samlede engagement i skibet: Kr. 50.000**

---

### **KATHRINE PETERSEN ålekvase (Svendborg 1945)**

Kathrine Petersen er bygget ved Ring-Andersens værft i Svendborg i 1945 til transport af levende ål. Bortset fra en modernisering af styrehuset og forskellige reparationer af skroget (bl.a. en lille ombygning af ankerklyds) og udskiftning af maskineri, fremstår skibet i det store og hele som i 1945.

**Ansøgt beløb:** til afsluttende restaurering af skibet

**Bevaringskvalitet:** Høj

Fonden har arbejdet målrettet på at sikre enkeltfartøjer blandt ålekvaserne, hvoriblandt KATHRINE PETERSEN er den største. Bortset fra to skylight og en nedgangskappe på dækket, er skibet fuldstændig intakt, inklusive udstyret til håndtering af ålene.

Under dæk er skippers kahyt intakt, dog i meget dårlig stand. Skibets forlukaf blev dokumenteret i 2000, men desværre efterfølgende revet ud af de tidligere ejere.

**Begrundelse:**

Fonden har lagt meget arbejde i at sikre skibets bevaring. Skibet har skiftet ejer i 2004, og der er nu et håb om, at bestyrelsen i en nydannet fond kan finde en løsning på finansieringsproblemet.

Det forholdsvis lille lånebeløb skal ses som et signal om, at Fonden stiller sig afventende til det kommende års udvikling, men også at Fonden fremover ønsker at medvirke til skibets bevaring.

**Ejer:** Privat ejer, Hobro

**Bevaringsværdigt fartøj:** 1995

**Lånetilsagn: kr. 100.000. Fondens samlede engagement i skibet: Kr. 1.250.000**

---

### **LIVØ passagermotorbåd (Svendborg 1923)**

Livø er bygget ved J. Ring Andersens træskibsværft i Svendborg i 1925 til transport af passagerer og gods til åndssvageanstalten på Livø i Limfjorden. Der foreligger tegning og tilhørende byggespecifikation. Skroget er hækbygget af eg og bøg, med indfaldende lønning i hækken. Båden havde oprindeligt styrehus af teak, var rigget med én mast med lossebom og kunne føre fok og storsejl.

Efter en lang årrække som last- og passagerbåd blev Livø fra 1980 til 1985 solgt til Statsskovvæsenet i Fjerritslev og anvendt som lastfartøj.

Der findes få oplysninger om bådens første år, men ældre fotos viser at styrehuset på et tidspunkt er blevet forlænget. Den oprindelige glødehovedmotor er blevet erstattet af moderne motor.

**Ansøgt beløb:** til istandsættelse af skrog og dæk

**Bevaringskvalitet:** Middel – høj

Livø er noget så sjældent som en motoriseret udgave af en lille dampbåd. Skrogets lange, smalle linjer er umiskendeligt dampskibets.

Livø skal efter endt restaurering fremstå med det forlængede styrehus, arrangement og aptering fra skibets tidlige periode.

**Begrundelse:**

Pga. sin særegenhed, der viser mangfoldigheden i dansk søfart, har Fonden ønsket at medvirke til skibets bevaring gennem et lån. Ejer har igennem en længere årrække vist, at projektet har mulighed for at kunne gennemføres, selv om det tager tid.

**Ejer:** Privat ejer, Stege

## **Bevaringsværdigt fartøj: 2004**

Lånetilsagn: kr. 150.000. Fondens samlede engagement i skibet: Kr. 150.000

---

### **MØN bilmotorfærge (Nakskov 1923)**

MØN er Danmarks ældste nittede stålmotorfærge, søsat 1923 på Nakslov værft til det daværende Præstø Amt. Møn blev sat i drift i 1923, men allerede i 1926 var den blevet for lille, og amtet fik bygget færgen Koster, der dog kun var 1 fod længere. I 1933 blev Møn endelig taget ud af driften og blev lejet ud til Sølager – Kulhuse overfarten i Isefjorden. I 1938 blev der behov for en større færge til Kalvehave – Lindholm overfarten og staten købte Møn af Præstø amtet for 30.000 kr.

**Ansøgt beløb:** til bl.a. redningsudstyr, eltavle, styremaskine og maskintelegraf

**Bevaringskvalitet:** unik

#### **Begrundelse:**

Fonden betragter sit engagement i færgen som afsluttet med den tidligere udbetalte støtte. Projektet er så langt, så at det skal kunne klare sig selv. Det er dog vigtigt at skibet gøres færdigt til sejlads, og der ydes derfor et mindre lån til retablering af styregrejerne.

**Ejer:** Foreningen Færgen Møns´ Venner, Stege

### **Bevaringsværdigt fartøj: 1993**

Lånetilsagn: kr. 30.000. Fondens samlede engagement i skibet: Kr. 1.692.500

---

### **NORDSTJERNEN jagt (Gamborg Fjord 1872)**

Jagt NORDSTJERN er bygget i Gamborg Fjord ved Middelfart i 1872 under navnet HAABET. Fartøjet har tidstypiske linjer og er bygget af eg og fyr med udfaldende, glat stævn, fladt spejl og halvdæk agter. Det har en længde over dæk på 46,2 fod og fik i 1915 dansk et målingsbevis i forbindelse med, at skibet var blevet indkøbt fra Egernsund, som den gang var tysk område. Som jagt EMANUEL af Hejls blev skibet målt til 19,60 BRT.

Fartøjet blev i 1919 solgt til Thisted og skiftede navn til MATHILDA. Der blev i 1921 indsat en 10 hk Kramper & Jørgensen-motor. I 1927 hed skibet ANNA af Nykøbing Mors, og fra ca. 1941 NORDSTJERNEN af Lemvig. Ca. 1948 blev fartøjet solgt til Askø og skiftede navn til KVIK.

I begyndelsen af 1960erne var fartøjets funktion som fragtskib over. KVIK blev solgt og ombygget til fritidsformål og blev udstyret med store dækshuse. I løbet af en årrække blev skibet fuldstændigt fornyet.

Der er ansøgt om midler til: arbejder på skrog og dæk

**Bevaringskvalitet:** Høj

**Begrundelse:**

NORDSTJERNEN er én af Danmarks kun to tilbageværende, spejlbyggede jagter og således særdeles repræsentativ for skibstypen. Fonden har i en årrække haft skibet under observation, og det er vigtigt, at netop dette fartøj restaureres.

**Ejer:** Privat ejer, Vejle

**Lånetilsagn: kr. 200.000. Fondens samlede engagement i skibet: Kr. 200.000**

---

**SKIBLADNER II galease (Odense 1897)**

SKIBLADNER II blev bygget i 1897 på Niels Frederik Hansens skibsværft i Odense. Han var kendt for at bygge meget fine skibe, og byggede en del skibe til staten bl.a. fyrskibe og toldkrydsere. Han byggede desuden almindelige handelsfartøjer. Kendetegnende for N. F. Hansens byggerier er hans sans for detaljerne, som ses tydeligt i form af udsmykning af selv uvæsentlige detaljer.

FDF Københavns Søkreds købte skibet i 1962. Skibets historie er rimelig godt dokumenteret. Skibsbevaringsfonden udarbejdede i 2001 en detaljeret restaureringsplan, som i store træk blev fulgt under en omfattende restaurering i 2005-2006.

Der er ansøgt om midler til: rekonstruktion af ankerspil

**Bevaringskvalitet:** Høj

**Begrundelse:** Fonden har i en årrække været engageret i arbejdet med at hæve skibets autenticitet. Totalrestaureringen i 2006 må betegnes som meget vellykket, men dog mangler stadig en række detaljer, hvoraf ankerspillet er én.

Det forudsættes, at arbejdet følger en forudgående dokumentation med tilhørende skitser/tegninger.

**Ejer:** FDF/FPF Københavns Søkreds, København

**Bevaringsværdigt fartøj:** 1995

**Lånetilsagn: kr. 100.000. Fondens samlede engagement i skibet: Kr. kr. 1.503.860**

---

**STEVNS bundgarnsjolle (Fakse Ladeplads 1936)**

STEVNS er en typisk bundgarnsjolle med styrehus, bygget til fisker Frederiksen i Lund på Stevns. Fartøjet blev i 1997 reddet fra ophugning ved Skibsbevaringsfondens mellemkomst. Den tidligere ejer fik således kr. 5000,- til hjælp til kølhaling det sidste år han havde båden, mod at han senere overdrog den kvit og frit til Bådelauget Udsigten i Viemose. Projektet er baseret på at båden bevares i sin originale tilstand uden ombygninger.

Ansøgt beløb: til færdiggørelse af igangværende restaureringsarbejde.

**Bevaringskvalitet:** Høj.

**Begrundelse:**

Denne fartøjstype er en fremragende repræsentant for de mange småjoller der tidligere har været anvendt i det kystnære fiskeri. Det er vigtigt, at netop denne bådtype er repræsenteret i det udvalg af fartøjer, som fremover er bevaret sejlene. Typen er ikke attraktiv som fritidsbåd, idet der ikke er mulighed for at komme i læ eller overnatte om bord, og den er derfor ikke anvendelig som familiebåd.

**Ejer:** Bådelauget Udsigten, Viemose

**Bevaringsværdigt fartøj:** 2005

**Lånetilsagn:** kr. 30.000. **Fondens samlede engagement i skibet:** Kr. 280.700

---

**W. KLITGAARD snurrevodskutter (Frederikshavn 1892)**

“W. Klitgaard” er en snurrevodskutter bygget på Nikolaj Olsens værft i Frederikshavn 1892. Skibet er vel kendt i Fonden fra tidligere engagementer til bl.a. restaurering af skroget og rekonstruktion af skibets rigning. Det er den eneste tilbageværende af denne fartøjstype, som er bygget med forlæg i de engelske fiskesmakker.

**Ansøgt beløb:** til udskiftning af agterstævn samt nye dækshuse

**Bevaringskvalitet:** Høj

Begrundelse: Fonden udarbejdede for nogle år siden en rekonstruktionstegning af skibets dæk og rigning, og det har siden været målet, at dæksarrangementet skulle bringes i overensstemmelse med dokumentationen. Dette skulle ses i sammenhæng med ejernes ønske om at udskifte den meget tunge Alpha-motor, som har en negativ indflydelse på skibets bevaring. Der stilles derfor som forudsætning for dette års lån, at skibet bliver lettet i enderne ved at den meget tunge motor (ca. 8 tons) og tilsvarende modvægt i forskibet (bly, ca. 4 tons), bliver taget ud.

**Ejer:** Den selvejende institution W. Klitgaard. Frederikshavn

**Bevaringsværdigt fartøj:** 1993

**Lånetilsagn:** kr. 300.000. **Fondens samlede engagement i skibet:** Kr. 1.533.000

---

## Rådgivning og tilsyn

Skibsbevaringsfonden kan betegnes som den maritime verdens pendant til Center for bygningsbevaring – det tidligere Raadvad-centret. Der er dog den væsentlige forskel, at Center for bygningsbevaring rådgiver fortrinsvis ejere af bevaringsværdige bygninger, som er omfattet af et fintmasket støttenet og dækket af lovgivning, hvorimod Skibsfondens virksomhed udgør den eneste statslige støtte til bevaringsværdige skibe, der ikke er ejet af staten.

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

Rådgivningen består eksempelvis af:

- Materialer til skibsbygning/vedligeholdelse
- Traditionelle håndværksteknikker
- Traditionel vedligeholdelse
- Bistand ved ansøgning til andre fonde
- Udarbejdelse af restaureringsplaner
- Opmåling
- Arkitektopgaver ved rekonstruktion af f.eks. dæk, dækshuse og rigning
- Bistand til etablering af skibsprojekter

Desuden ydes en omfattende bistand til andre myndigheder bl.a. Søfartsstyrelsen, Kulturarvsstyrelsen, Miljøstyrelsen, Fiskeridirektoratet og diverse museer.

### Fem eksempler på rådgivning:

#### Slæbebåd/isbryder S/S BJØRN (1908)

Dampskibet *S/S BJØRN*, der er ejet af Dansk Veteranskibsklub *S/S BJØRN*, har været – og vil være det i ét til to år fremover – en arbejdskrævende opgave. Fondens konsulent deltager således ofte i foreningens bestyrelsesmøder, for at det historisk faglige tilsyn tilgodeses maksimalt. Restaureringen af *BJØRN* er langt fremskredet, og i sommeren 2007, var man nået så langt, at skibet kunne slæbes til Skagen for at komme på værft. En større reparation af skroget var planlagt, men desværre skulle det vise sig, den endelige regning blev 4 gange større end først budgetteret. Det kom til at indebære en del merarbejde for Fondens konsulent, der i eftersommeren 2007 anvendte meget tid på at arbejde på ansøgning til A.P. Møller og Hustru Chastine Mc-Kinney Møllers Fond til almene Formaal. Resultatet kom i december 2007 i form af et tilsagn om støtte på kr. 2.581.479.

Det er målet, at at *BJØRN* skal sejle til Randers for egen kraft i 2009, for at fejre 100 års jubilæum der.

### **Jagt NORDSTJERNEN (1872)**

Jagt *NORDSTJERNEN* har i mange år gået under øgenavnet "Illumjagten", men de nødvendige historiske fakta har manglet. Et omfattende dokumentationsarbejde, udført af Skibsbevaringsfonden i 2007 og 2008, peger nu på, at øgenavnet har noget på sig: Fartøjet er efter al sandsynlighed bygget af skibsbygger Hans Pedersen Illum ved Skrillinge strand i Gamborg fjord i 1872.

*NORDSTJERNEN* har i sin lange levetid haft en omskiftelig tilværelse, bl.a. under tysk flag, og har i en lang årrække været hjemmehørende i København.

I 2006 blev *NORDSTJERNEN* solgt og bugseret til Middelfart, hvor skibet skal genopstå som jagt i oprindelig skikkelse. Skibet er den ene af Danmarks kun to eksisterende, spejlbyggede jagter og er således særdeles interessant i en kulturhistorisk sammenhæng.

Fondens konsulent har udført et særdeles grundigt og omfattende dokumentationsarbejde på skibet, ligesom der er udarbejdet en del rekonstruktionstegninger til selve arbejdet, der udføres på Lillebæltværftet i Middelfart

### **Ålekvase MINERVA (1908)**

MINERVA, der er bygget til transport af levende ål, blev bygget hos E. M. Jacobsen i Karrebæksminde i 1908 til fisker Martens, der var indvandret fra Tyskland. Båden ejes i dag af 3. generation af familien Martens, og er stadig i funktion med opbevaring af ål.

Der er tale om et helt unikt fartøj, som kun har undergået enkelte ændringer over årene. Fartøjet var således stort set intakt, da der til sidst blev behov for omfattende restaureringsarbejder. Restaureringen er sket over to omgange og har været i alt tre år.

Fondens konsulent har udarbejdet en rekonstruktionsrapport på skibet. På baggrund af denne har ejerne ønsket at MINERVA efter restaureringen fremstod i en version anno 1923. Der er efterfølgende tegnet nyt styrehus på baggrund af den indsamlede dokumentation.

Den sidste del af restaureringsarbejdet er udført på Rødbyhavn bådeværft ved Hugo Hansen.

### **Færgen IDA (1959)**

I forbindelse med nedlæggelse af amterne blev den gamle færge *IDA* overtaget af de to kommuner hvori færgeruten ligger. Der har i en årrække været tale om at nedlægge ruten, men man har i stedet valgt at skære ned, bl.a. ved at sælge den ene færge fra.

Efterhånden har ruten ikke den samme betydning som den oprindeligt havde, men den er nu en vigtig del af Marguerit-ruten, ligesom den stadig betjener lokalområdet. Cykelturister Der er derfor et stærkt ønske om at opretholde ruten. Der er derfor dannet en støtteforening, der har til formål at arbejde for opretholdelsen af ruten.

Skibsbevaringsfonden blev i 2007 anmodet om at lave en teknisk/historisk undersøgelse af færgen *IDA*, som led i en samlet vurdering af omkostningerne og mulighederne for at bevare færgen i drift. Rapporten blev udarbejdet sidst på året, og kunne herefter indgå i arbejdet med



at få indhentet tilbud på de nødvendige restaureringsarbejder, således at materialet kunne ligge klar til en ansøgning til Skibsbevaringsfonden i foråret 2008.

### **Evert ANE CATHRINE (1887)**

Fonden har I foråret 2008 udarbejdet en vurdering af bevaringstilstanden på everten ANE CATHRINE for Fiskeri- og Søfartsmuseet i Esbjerg. Fartøjet er det ene af kun tre bevarede i Danmark, og det er bevaret på land I museets frilandsudstilling.

## **Oplysning, formidling og dokumentation**

Oplysning og formidling er en vigtig del af Fondens opgave, idet de nye generationer af skibsejere ikke har en naturlig tilknytning til miljøet og historien. Fonden oplever et stort behov for hjælp til simpel vedligeholdelse.

### **Hjemmeside**

Skibsbevaringsfonden hjemmeside [www.Skibsbevaringsfonden.dk](http://www.Skibsbevaringsfonden.dk) fungerer som et samlet formidlingssted af aktuelle oplysninger og historisk dokumentation. Desuden er siden kernen i fondens oplysning til skibsejerne om vedligeholdelse af fartøjer. Hjemmesiden er velbesøgt, som det fremgår af de seneste 2 års statistik.

- 2006: 10549 unique visitors
- 2007: 12415 unique visitors

Ud over hjemmesiden arbejder Fondens to medarbejdere på en lang række områder med formidling af stofområdet:

- Foredrag (skønnet 300 tilhørere årligt)
- Dokumentation af truede håndværk
- Indsamling af historisk dokumentation
- Artikler (10 stk. årligt)
- Informationspjecer (1-2 årligt)
- Arrangerer fagkonferencer

### **Bladet ”Passagerfart”**

For at opnå den største synlighed i træskibsmiljøet har Fonden i hele perioden haft en fast plads i tidsskriftet Passagerfart, der udkommer fire gange om året. Temaer der har været behandlet er bl.a.: Forfald pr. År, Dampskibet S/S BJØRN og Vision og strategi 2006-2011.

### **Medvirken i DR P1**

Fondens daglige leder medvirkede den 20. April 2007 i P1 formiddag hos Poul Friis. Der var tale om en direkte sending og temaet var skibsbevaring I Danmark.

## **Dokumentationsprojektet “Traditionelle sejl”**

I regnskabsåret 2002–2003 gav Skibsbevaringsfonden et lån til snurrevodskutteren W. Klitgaard til fremstilling af et nyt stel sejl. Sejlemne blev fremstillet i Frederikshavn.

I forbindelse med lånet blev dokumentationsprojektet ”Traditionelle sejl” igangsat. Projektet har været beskrevet i tidligere årsberetninger og omtales derfor ikke yderligere her.

En vigtig del af projektet var bearbejdning og fremstilling af en videofilm, der beskriver fremstillingen af sejlene. Da filmmaterialet, der affødtes af projektet, efter Skibsbevaringsfondens vurdering ikke indeholdt alle de ønskede arbejdsprocesser, blev materialet året efter suppleret af nye optagelser, taget ved fremstillingen af et stel sejl til skonnerten Meta, syet i Marstal.

I løbet af 2006 og 2007 er filmmaterialet blevet gennemgået af projektets tovholder, Tom Rasmussen, og tidligere DR filmproducer Niels Hovgaard, Ry, som skal producere filmen. Materialet er blevet suppleret af historiske filmoptagelser, leveret af Marstal Søfartsmuseum. En historisk gennemgang af seilmageriets historie, som skal indlede filmen, er skrevet af Max Vinner.

I løbet af 2008 vil den færdigklippede film blive pålagt lydcommentarer, indtalt af de to udførende seilmagere selv. Den færdige film vil foreligge i 2009 og udgives som DVD.

## **Konferencer og seminarer**

### **Konference om vision og strategi 2006-2011**

Siden 2005 havde Fondens bestyrelse og ansatte arbejdet på en ny visionsplan. I begyndelsen af april 2007 blev “Vision og strategiplan 2006-2011” frigivet, og det skete ved en minikonference om bord på skonnerten MAJA i Københavns havn ud for den Sorte Diamant. Konferencen blev åbnet af daværende formand for folketingets kulturudvalg Troels Christensen. Tilstede ved konferencen var omkring 85 deltagere.

### **Kystkulturkonference**

Der har længe været et ønske om at samle en større del af træskibsmiljøet med andre dele af relateret kystkultur under en større paraply. For at få belyst behovet og om der tilslutning arrangeredes den 24. januar 2008 en kystkulturkonference i Dansk Arkitekturcenter I København. Initiativtagerne til konferencen var Europas Maritime Udviklingscenter, Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer, Træskibssammenslutningen og Skibsbevaringsfonden.

Konferencen blev åbnet af formanden for Folketingets kulturudvalg Karin Nødgaard, og der var 90 deltagere.

### **Kompetencecentre eller “den danske model”?**

Skibsbevaringsfonden forudser i sin visions- og strategiplan for perioden 2006 – 2011, at der i de kommende år vil kunne opstå problemer ved at værfterne ikke længere kan varetage de

traditionelle kundskaber og håndværk, der er knyttet til ældre og bevaringsværdige skibes vedligehold og istandsættelse. Vi kan komme til at stå i den lidet ønskværdige situation om nogle år, at et stort antal værfter har lagt om til andre arbejdsteknikker eller er blevet lukket. Dette sker hovedsageligt som en følge af det hurtigt svindende antal fiskefartøjer, som indtil i dag har været den største kilde til opdrag for værfterne.

I visions- og strategiplanen bliver der sat fokus på problemet, og i løbet af de kommende år vil Fonden derfor klargøre sin holdning til de mange initiativer, der er taget til etablering af særlige museumshavne og bevaringscentre, som det allerede kendes i vore nabolande. Dette indebærer, at Skibsbevaringsfondens virke kan komme til at ændre sig gennem en tilpasning af arbejdsområderne, så de tilfredsstiller fremtidens behov.

Kompetencecentrenes formål vil være, gennem fortsat indsamling og formidling af viden om skibsbygningshåndværk, målrette sin indsats og således sikre bevaringen af de traditionelle håndværksfærdigheder og kundskaber knyttet til bygning, vedligehold og istandsættelse af typiske danske fartøjer bygget af træ eller stål. Dette vil ikke nødvendigvis ske gennem etableringen af specielle bevaringscentre, som vi ser dem i Norge. Det kan lige så vel foregå gennem netværkssamarbejde med skibsejere, værfter, kommuner, uddannelsessteder, statslige og private institutioner.

I arbejdet med at formulere en målrettet strategi i spørgsmålet arrangerede Skibsbevaringsfonden i marts 2008 et seminar omkring temaet, hvor der var 98 deltagere fra alle dele af miuljøet. På seminaret blev de forskellige synspunkter på kompetencecentrene belyst. Disse vil blive yderligere behandlet til efteråret 2008, hvor repræsentanter for skibsejernes organisationer, brancheorganisationerne og Skibsbevaringsfonden vil mødes for at følge op på seminarets konklusioner.

## **Deltagelse i netværk**

### **Nordisk samarbejde**

Det nordiske samarbejde har i det forgangne år kørt på lavt blus, til dels på grund af store personaleudskiftninger hos Rigsantikvaren i Oslo, som har haft sekretariatsfunktionen for samarbejdet. Sidste møde var planlagt til at finde sted i Helsinki, men blev i stedet forlagt til Esbjerg, idet samtlige medlemmer af gruppen skulle mødes her i anden anledning.

### **Projektet "Rädda Jarramas"**

SKIBSBEVARINGSFONDEN og Statens Maritima Museer/Marinmuseum Karlskrona indledte i 2005 et samarbejde om antikvarisk rådgivning og tilsyn i forbindelse med restaureringen af det tidligere skoleskib, fuldriggeren JARRAMAS, bygget i stål på marinens værft i Karlskrona i 1900. Aftalen blev fra Skibsbevaringsfondens side varetaget af konsulent Tom Rasmussen.

Arbejdet på skibet viste sig undervejs at blive langt mere omfattende end ejeren havde forventet og medførte store budgetoverskridelser. Resultatet var bl.a. en intern omorganisering af arbejdsgruppen. Da Marinmuseum ikke havde indkaldt til møder i følgegruppen i et år, blev det besluttet at afslutte samarbejdet.

## **European Maritime Heritage**

Skibsbevaringsfonden er stadig medlem af European Maritime Heritage (EMH), men har i perioden ikke deltaget i møder eller konferencer.

## **Bygningskultur Danmark**

Skibsbevaringsfondens bestyrelse besluttede i sommeren 2007 at søge samarbejdspartnere inden for det etablerede restaureringsnetværk, og et af resultaterne er at Fonden har valgt at melde sig ind i Bygningskultur Danmark, foreløbig for en 3-årig prøveperiode.

## **Baltic Heritage samarbejdet**

Fondens daglige leder repræsenterede den 25. September 2007 Skibsbevaringsfonden i Baltic Heritage samarbejdet, som denne gang fandt sted i Lithauen's hovedstad Wilnius. Formålet med deltagelsen var en redegørelse over bevaringsværdige skibe i Danmark og den danske bevaringsmodel.

## **Fartygsforum Stockholm**

Fondens daglige leder repræsenterede Skibsbevaringsfonden på Fartygsforum i Stockholm i dsagene 20.-21. oktober 2007. Fartygsforum er et uformelt samarbejdsorgan, hvor fartøjsejere, museer og andre myndigheder kan udveksle erfaringer. Formålet med deltagelsen var at viderebringe Fondens erfaringer med den nyligt udsendte Vision og strategiplan 2006-2011.

## **Administration**

Ud over alle de udadrettede opgaver udfører konsulenterne også den daglige administration, der udgøres af 20% af arbejdstiden. Til de administrative opgaver hører dels den helt rå administration, som er et minimum af opgaverne. Dertil kommer en række administrative opgaver, der dels er resultatet af andre institutioners forventninger til Fonden, og dels en række opgaver der automatisk følger i kølvandet på en stor udadvendthed.

- Udstedelse af bevaringsværdighedserklæringer
- Arkivering af ind/udgående post
- Registrering og arkivering af digitale dokumentationsfotos
- Registrering af skibe i Dansk Historisk Skibsregister
- Besvarelse af generelle henvendelser og forespørgsler fra myndigheder og skibsejere
- Håndtering af pantebreve
- Bestyrelsesmøder, forberedelse til samme
- Regnskab – udgifter, personaleudgifter, kørsel etc.
- Kontakt til statsforvaltning og offentlige myndigheder
- Vejledning af ansøgere

## **SKIBSBEVARINGSFONDENS personale:**

Fondens daglige leder: Jes Kroman, arkitekt m.a.a

Skibshistorisk konsulent: Tom Rasmussen

Fondens revisor: Registreret revisor Niels P. Hansen

Bogholder: Lene Debois

## **Skonnert MIRA**

I sidste årsberetning findes en samlet fremstilling af Mira-sagen siden 2002, som interesserede henvises til.

Skonnerten MIRA er heldigvis bevaret og i gode hænder, og for Skibsbevaringsfonden er de økonomiske følger af en tabt retssag samt et opgjort konkursbo nu afsluttet.

I en opgørelse af 7.1.2008 til bestyrelsen oplyste fondens revisor, at med udgangspunkt i et samlet pant på kr. 1.750.000 er der på pantet tabt kr. 120.581,98, hvortil kommer tab på ikke tinglyst udlån på kr. 80.000. Samlet tab på udlån er således i alt kr. 200.581,98. Desuden har der været samlede udgifter fratrukket refusioner på i alt kr. 583.851,56.

## **Bestyrelse**

Uanset om et bestyrelsesmedlem er udpeget af en udpegningsberettiget organisation, institution eller anden instans, eller om bestyrelsesmedlemmet er udpeget af den siddende bestyrelse, skal bestyrelsesmedlemmet alene varetage Skibsbevaringsfondens interesser og ikke f.eks. den udpegende organisations, institutions eller anden instans' eller egne faglige interesser.

### **Skibsbevaringsfondens bestyrelse**

SKIBSBEVARINGSFONDENS bestyrelse havde i beretningsåret følgende sammensætning:

<b>Navn</b>	<b>Udpeget af</b>
Hans Jeppesen, historiker	Handels- og Søfartsmuseet
Ole Vistrup, daglig leder	Handels- og Søfartsmuseet
Morten Gøthche, arkitekt m.a.a	Vikingskibsmuseet
Eske Wohlfahrt, konsulent	SKIBSBEVARINGSFONDEN
Thomas Højrup, professor	SKIBSBEVARINGSFONDEN
Morten Hahn-Pedersen, museumsdirektør	SKIBSBEVARINGSFONDEN
Ole Mortensøn, museumsinspektør	Søfartspuljen
Finn Rindom Madsen, kulturkonsulent	Fiskeripuljen
John Walsted, projektleder	Træskibs Sammenslutningen
Jens Poulsen, direktør	Træskibs Sammenslutningen

## **Bestyrelsesmedlemmernes personprofiler**

### **Hans Jeppesen (1944)**

*Uddannelse: cand.mag. i historie og europæisk etnologi. Erfaring i indsamling, registrering, bevaring, forskning og formidling af maritim kulturhistorie, samt i ledelse af kulturinstitutioner og projekter.*

*1973-1981 museumsinspektør på Limfjordsmuseet i Løgstør.*

*1981-2007 museumsdirektør for Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.*

*1977-1982 Medlem af Statens Museumsnævn (formand 1981-1982).*

*1986-2008 Formand for Skibsbevaringsfonden.*

*1990-1996 Medlem af forretningsudvalget for International Congress of Maritime Museums ICMM*

*1997-2001 Medredaktør og medforfatter på Dansk Søfartshistorie bind 1-7.*

### **Ole Vistrup (1959)**

*B.Sc. (Forvaltning) fra Roskilde Universitetscenter.*

*Formand for Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer siden 1991.*

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

*Redaktør af EMH Newsletter siden 1998.*

*Medlem af EMH Safety Council siden 1998.*

*Bestyrelsesmedlem på Handels- og Søfartsmuseet siden 2000.*

*Salgsdirektør i Sejlskibskompagniet Danish Schooner Charter i flere perioder siden 1994.*

*Bestyrelsesmedlem i Baltic Sea Turism Commission 1998-2003.*

### **Morten Gøthche (1946)**

*Afgang fra Kunstakademiet Arkitektskole i København 1977 med speciale i skibsrestaurering og skibshistorie.*

*Tilknyttet Vikingeskibsmuseet og Nationalmuseet fra 1973-1985*

*Ansæt på Nationalmuseet Marinarkæologiske Undersøgelser fra 1985-2004*

*Ansæt på Vikingeskibsmuseet 2004*

*Leder for den Marinarkæologiske afdeling fra 2006-2008*

*Har været ansvarlig for Nationalmuseets fartøjssamling fra 1985-2004 og har siden haft det antikvariske ansvar for fartøjssamlingen.*

**Eske Wohlfahrt (1953)**

*Mag. art. i Europæisk Etnologi fra Københavns Universitet 1982, Museumsinspektør, Limfjordsmuseet 1982-1999*

*Seniorforsker, Nationalmuseet 1999 – 2002*

*Specialkonsulent, souschef, Kulturarvsstyrelsen, siden 2002*

*Museumsarbejdet har omfattet ansvar for bådsamling samt sejlads med og restaurering af historiske fartøjer. Forfatter til flere publikationer om Limfjordens bådtyper.*

**Thomas Højrup (1953)**

*Dr.phil.i europæisk etnologi 1995. Professor i etnologi ved Københavns Universitet.*

*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).*

**Morten Hahn-Pedersen (1956)**

*Cand.mag. fra Århus Universitet 1983, seniorforsker 1994.*

*Museumsinspektør ved Svendborg Museum 1983-1988.*

*Direktør for Fiskeri- og Søfartsmuseet siden 1988.*

*Museumsaktiviteterne i Esbjerg omfatter bl.a. drift af museumskutteren E 1 Claus Sørensen, bevaring og vedligehold af en samling på 40 originale træbyggede fartøjer samt konsulentvirksomhed for Fonden til bevaring af Motorfyrskeib nr. I.*

**Finn Rindøm Madsen (1960)**

*Kulturkonsulent, Region Nordjylland*

*Cand.mag. etnografi og socialantropologi 1995*

*1996-1999 afdelingsleder, Dansk Fiskerimuseum, Grenaa.*

*1999-2005: leder, Limfjordsmuseet, Løgstør*

*2005-2007: Regional museumsinspektør, Nordjyllands Amt*

**Ole Mortenssøn (1947)**

*museumsinspektør ved Langelands Museum*

*Speciale i søfart og fiskeri*

*Har erfaring fra to store skibsrestaureringer, skonnert META og motorpaket MJØLNER.*

*Har udgivet en lang række maritimhistoriske bøger og arbejdet med skibsbevaring og havnebevaring lokalt og nationalt. Var redaktør i forbindelse med udarbejdelse af Fondens første rapport : "Fartøjsbevaring i Danmark", udgivet i 1989*

**John Walsted (1964)**

*Bådebygger, Driftchef ved D. S. I. Fregatten Jylland*

*Tidligere beskæftigelser: Bådebyggeri, Opbygning af Danmarks Museum for Lystsejlad, Museumschef samme sted*

*Kompetancer: Branchekendskab til skibs- og bådebyggerbranchen*

*Faglig og uddannelsesmæssig baggrund i nævnte branche*

*Kendskab til ledelse af maritime kulturinstitutioner*

*Kendskab til organisation af primært maritime kulturarrangementer, seminarer, konferencer*

*Netværk: Skibs- og bådebyggerbranchen, Maritime interesseorganisationer, Museumsbranchen*

**Jens Poulsen (1943)**

*Cand.polit. 1971.*

*1969-1970 sekretær i Håndværksrådet*

*1971-1975 prokurist og chef for Analysekontoret i Danske Bank*

*1975-1982 økonomichef i Sjællandske Bank*

*1982-1984 bankdirektør i RB-Banken, Regionalbankernes Fælles Bank*

*1984-1986 direktør for KroneFinans og formand for koncernens erhvervede datterselskaber*

*1986-1992 direktør og bestyrelsesmedlem i Nordlyset Forsikring og Nordlyset Skadesforsikring*

*1993-1996 bankdirektør i InterBank, fra 1995 Cargill Bank*

*1996-1999 bankdirektør i Vestfyns Bank*

*1999-2001 direktør og partner i SAM Business Brooker*

*Fra 1992 direktør i Poulsen & Hansen.*

*Mangeårigt medlem af bestyrelsen for Maritimt Center, Maritimt Center Charter, Assens Turistforening, Udviklingsrådet i Assens, samt flere private selskaber og fonde.*