



SKIBSBEVARINGSFONDEN
Årsberetning 2009–2010

INDHOLD

Indhold	2
Indledning	3
Fondens virke	5
Bevaringsværdighedserklæringer 2009 - 2010	7
Rådgivning og tilsyn	8
Konsulentopgaver	9
Oplysning, formidling og dokumentation	13
Netværk	15
Ansøgninger 2009-2010	15
Den Danske Maritime Fond	16
Afgivne lånetilsagn 2009-2010	16
Administration	35
Bestyrelsen	36

Forsidefoto: Skonnert FULTON og snurrevodskutter JOHS. HEJLESEN under Limfjorden Rundt 2010

Indledning

I regnskabsåret 2009-10 har Skibsbevaringsfonden modtaget ansøgninger for i alt 13,3 mio. kr. Fonden har rådet over midler til at uddele 2,8 mio. kr. – eller ca. 1/5 af ansøgningssummen – til bevaringen af vor sejlede kulturarv.

Situationen er ikke ny. Skibsbevaringsfonden har aldrig haft midler til at imødekomme alle relevante projekter. Men gabet mellem midler og behov er gennem årene øget af en betydelig udhulning af fondens midler, som ikke er blevet fremskrevet i henhold til prisudviklingen. Samtidig er tonnagen blevet ældre - og dyrere at bevare og vedligeholde. De sidste par års udvikling har ikke just bedret situationen, idet de mulige alternativer til den statslige støtte til de gamle skibe i form af tilskud fra private og fonde er blevet mærket af den økonomiske krise.

Vi hører ofte, at Skibsbevaringsfonden bør samarbejde med private fonde og bidragydere om fartøjsbevaringen. Det gør Skibsbevaringsfonden også, men vi oplever stadig oftere, at netop disse samarbejdspartnere efterlyser et stærkere statsligt engagement i fartøjsbevaringen som betingelse for, at man vil overveje at deltage heri.

Skibsbevaringsfonden står hermed i en særdeles fastlåst situation, hvor vi er nødt til at sende en nødraket til vejrs med budskab om, at flere statslige midler vil være en nødvendighed, hvis man ikke skal risikere at lade næsten et kvart århundredes målrettet arbejde for bevaringen af den sejlede kulturarv forlise på økonomiens skarpe skær. Skibsbevaringsfondens bevilling hidrører i dag fra Tips- og Lottomidlerne, hvis dalende overskud kan give frygt for, at udhulning måske endda kunne afløses af direkte nedskæring – og dermed bringe fartøjsbevaringen på direkte forliskurs. Vi råder takket være et stort og mangeårigt engagement – ikke mindst økonomisk - fra fartøjsejere og frivillige i dag over en rimeligt velholdt flåde, men fortsættes den nuværende kurs, vil situationen hurtigt ændres.

Det er kun regering og folketing, som kan ændre på vilkårene for bevaringen af vor sejlede kulturarv. For fartøjsbevaringen er til syvende og sidst en national opgave, der som følge af en bevidst politisk prioritering bør have plads på finansloven frem for at være afhængig af den danske befolknings spillelyst. Kun med flere midler afsat direkte på finansloven vil Skibsbevaringsfonden være i stand til at lægge en fremadrettet strategi for, hvilke fartøjstyper og konkrete fartøjer man bør satse på at bevare. Med de nuværende midler lader en sådan langsigtet planlægning sig ikke gøre, fordi et pludseligt opstået behov til blot et enkelt konkret umisteligt fartøj kan dræne kassen og sænke alle øvrige planer.

Derfor denne opsang til vore politikere på tinge. Vi har en umådelig værdifuld sejlende kulturarv at tage vare på; ikke blot for vor egen skyld, men også af hensyn til vore efterkommere. De gamle skibe er en del af vor identitet som søfarende nation. Deres bevaring er ikke et musealt, men et folkeligt projekt. Skibene giver indhold i tilværelsen for masser af danske – og herlighedsværdi og oplevelser for endnu flere. Endelig rummer de et kæmpe oplevelsesøkonomisk potentiale, hvis muligheder næsten er legio som brand for historien om - og oplevelsen af - det skumfødte ørige, som i dag er Danmark. I virkeligheden kan øgede midler til fartøjsbevaringen også ses som en endog særdeles fornuftig investering i fremtidens danske turistdestinationer. Men det kræver politisk forståelse og mod til at ville.



Ole Vistrup

*formand for
Skibsbevaringsfonden*

Fondens virke

Støtteform

Skibsbevaringsfonden skal ifølge fundatsens § 3:

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

Den vigtigste direkte støtteform er rente- og afdragsfrie lån til ejere af bevaringsværdige fartøjer, der som modydelse accepterer en påtegning i skibets skøde. Ifølge påtegningen forfalder lånet ved et salg af skibet til udlandet eller hvis lånet i øvrigt misligholdes. Hermed opnås i overensstemmelse med Fondens fundats, at 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 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 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 reetablering 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 eventuelt 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 Skibsbevaringsfondens 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 det restaureringsfaglige niveau efterfølgende synet og accepteret af Skibsbevaringsfonden.

De i pantebrevet vedhæftede betingelser lyder således:

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 retningslinjer. 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 Skibsbevaringsfonden senest 14 dage efter deres datering. Skibsbevaringsfonden skal senest 6 uger derefter meddele, om Skibsbevaringsfonden vil benytte forkøbsretten.

Bevaringsværdighedserklæringer 2009-2010

Skibsbevaringsfonden har siden 1991 været den institution, der kan vurdere traditionelle fartøjers bevaringsværdighed. En bevaringserklæring er et signal til omverdenen om at vi her har at gøre med en del af kulturarven. En bevaringsværdighedserklæring udstedes af Skibsbevaringsfonden på grundlag af et fartøjs kulturhistoriske fortælle værdi, aktuelle udseende og tilstand, sammenholdt med eventuelle, foreliggende restaureringsplaner.

Erklæringen giver skibet en vis status i det maritim-historiske kulturbillede, og det er ved flere lejligheder bevist, at en bevaringsværdighedserklæring er medvirkende til at sikre, at skibets værdi som kulturhistorisk genstand ikke forringes.

Skibsbevaringsfonden har ved udgangen af marts 2010 udstedt bevaringsværdighedserklæringer på i alt 188 skibe. Dette antal øges stadig, men slet ikke i samme takt som tidligere. Efter en revision af porteføljen er flere skibe blevet frataget bevaringsstatus, og nettotilgangen fra sidste beretningsår er således to skibe. En samlet oversigt over de skibe, der i årenes løb har modtaget en erklæring, kan ses på Fondens hjemmeside.

Følgende skibe har i perioden april 2009 til udgangen af marts 2010 fået bevaringsværdighedsstatus:

L. L. JACOBSEN, klipperbygget 3-mastskonert, nittet stål, bygget i Svendborg 1908
RØRET, motorpostbåd, eg, bygget i Nykøbing F. I 1902
VILHELM, fiskejolle, eg, bygget i Kerteminde i 1890
NG 259, fiskejolle, eg, bygget i Kerteminde i 1886
KDL, lodsbåd, eg, bygget i Frederikssund i 1922
DE TO SØSKENDE, pakkebåd, eg, bygget i Nyborg i 1910
ANNE MARGRETHE, ex. *Fri*, jagtskonert, eg, bygget i Svendborg i 1912
ANTON, fiskefartøj, eg, bygget i Gilleleje i 1948
SKARREKLIT, fiskefartøj, eg, bygget i Stenbjerg i 1962
EBENEZER, fiskefartøj, eg, bygget i Løgstør i 1980
REBEKKA, evert, eg og fyr, bygget i Nordby i 1921
MA-RI, kvase, eg, bygget i Warnemünde i 1920 (lån i 1996)
FREIA, skonert, nittet stål, bygget i Rønne i 1897

Historisk monument

I foråret 2007 påbegyndtes, i forbindelse med en revision af ordningen med bevaringsværdighedserklæringer, et arbejde, der skulle give muligheden for at bevaringsværdige skibe kan 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 søfartshistorie.

Ansøgning om status som Historisk Monument sker via Skibsbevaringsfondens hjemmeside på det samme skema, som anvendes ved ansøgning om bevaringsværdighed.

Seks fartøjer er pt. tildelt status som Historisk Monument. Disse fartøjer er:

Ålekvase MINERVA bygget i Karrebæksminde 1908
Paket DE TO SØSKENDE bygget i Nyborg 1910
Skonnert BRITA LETH bygget i Svendborg 1911
Havnebugserbåd NAKSKOV HAVN 1 bygget i Nakskov 1914
Dampfærge S/S SKJELSKØR bygget i Svendborg 1914
Halvdæksbåd CHRISTIANE bygget på Fejø 1919

Rådgivning og tilsyn

Skibsbevaringsfonden betragtes i stigende grad som ekspertisen indenfor bevaring af traditionelle fartøjer og kan sammenlignes med Center for Bygningsbevaring – det tidligere Raadvad-Centret. Således har Fonden i de seneste år løst konsulentopgaver for maritime museer. Se herom senere.

En stor del af de daglige opgaver består i generel rådgivning og oplysning til det maritime miljø. Desuden arbejdes der specielt på dokumentation og rekonstruktion i de sager der er støttet økonomisk, således at der opnås den maksimale effekt af de, desværre begrænsede, midler der stilles til Skibsbevaringsfondens rådighed.

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

Rådgivningen omfatter eksempelvis kompetence og viden omkring:

- 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 landets museer.

Konsulentopgaver

Skibsbevaringsfonden har over de sidste 20 år oparbejdet en hel række kompetencer, som kan anvendes i det maritim-historiske miljø. Fonden modtager således i løbet af året flere forespørgsler om deltagelse i forbindelse med udviklingsprojekter eller bistand til planlægning. Det afgøres i hvert enkelt tilfælde i hvilket omfang Fonden har kapacitet til at deltage.

I beretningsåret er der ydet konsulenttjenester overfor en række bevaringsværdige skibe. Både skibe med og uden lån hos Fonden har været omfattet af konsulenttjenesterne.

Snurrevodskutter W. KLITGAARD

W. KLITGAARD er bygget på Nicolai Olsens værft i Frederikshavn i 1891 efter tegninger af skibsbygmester E. C. Benzon i Nykøbing Falster. Benzon var meget optaget af de hurtigsejlende, engelske smækker, som fiskede med trawl i Nordsøen. Han konstruerede en skibstype, der var tilpasset vore egne forhold og redskabstyper. Flere blev bygget, hvoraf W. KLITGAARD er det eneste, der eksisterer i dag.

Skibet var bygget med dam og, som noget nyt, en dampmaskine til at drive et snurrevodsspil, ankerspillet og, for første gang i den danske fiskerflåde, en skrue monteret gennem agterstævnen. Benzon selv kaldte skibstypen en "fiskeyawl", men typologisk er W. KLITGAARD en hækbygget gaffelketch.

Skibet, som er hjemmehørende i Frederikshavn, blev i 1980-erne reddet på stregen af lokale initiativtagere, som gennemførte en tilbageføring til skibets udseende som nyt, dog med visse tilpasninger. Blandt andet blev det udrustet med en meget tung Alpha-diesel, som skibet slet ikke var konstrueret til at bære.

Fra 1999 har Skibsbevaringsfonden engageret sig i skibets restaurering. Der har været lagt en hel del arbejde i den historiske dokumentation, hvilket nu er udmøntet i en ny rigning og sejlplan baseret på historiske fotos. I forbindelse med udskiftning af det tunge maskineri til en lettere løsning har W. KLITGAARD fået ny agterstævn og en del nye planker i hækken. Samtidigt har værftet løftet agterenden for at give skibet noget mere spring.

Arbejdet har givet Skibsbevaringsfonden en kærkommen mulighed til at komme til inde i agterskibet, hvor en række spor har givet os et entydigt svar på spørgsmålet om de oprindelige dækshuses placering og størrelse. Fondens konsulent udarbejdede i 2009 tegninger til rekonstruktion af de oprindelige maskinruf og agterruf.

Jagt NORDSTJERNEN

Jagten NORDSTJERNEN har i mange år gået under øgenavnet "Illumjagten". Det har været antaget, at skibet er bygget af den navnkundige skibsbygger Hans Pedersen Illum, som var aktiv i Middelfart. Den nødvendige historiske dokumentation har manglet, indtil "faderskabet" blev fastslået endeligt; et omfattende dokumentationsarbejde, udført af Skibsbevaringsfonden i 2007 og 2008, peger på, at

øgenavnet har haft 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 genopstår 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.

Skibsbevaringsfonden har udført et særdeles grundigt og omfattende dokumentationsarbejde på skibet, ligesom der er udarbejdet rekonstruktionstegninger til selve arbejdet, der udføres på Lillebælt-Værftet i Middelfart. Dog er skibets mast og rigning udført af Fregatten Jyllands skibsværft i Ebeltoft.

Fartøjet er efterhånden blevet en genganger i Fondens konsulenttjeneste. Både skibets ejer og Fonden har satset mange penge i rekonstruktionsprojektet, og NORDSTJERNEN fremstår efterhånden som en smuk lille jagt. En jagtmast med hummer blev rigget til i 2009 og giver skibet et unikt kendetegn.

Fondens konsulent har fulgt projektet gennem hyppige byggemøder på Lillebælt-Værftet. Der er i beretningsåret udarbejdet konstruktionstegninger for et ankerspil med håndspager samt et krøbelspil. Desuden er der udarbejdet en farveplan for skibet på basis af et udvalg jagtportrætter fra Fyn og tilstødende områder.

Klipperskonnert FREIA

FREIA er bygget i Rønne i 1897. Skibet er et af blot to bevarede, dansk-byggede skonnerter i nittet stål. FREIA er det eneste af de to, der er sejlene.

Skonnerten blev i 2007 overtaget af et selskab i Århus. I forbindelse med finanskrisen fik ejerselskabet problemer og i foråret 2010 blev FREIA lagt over i et nyt selskab. FREIA lå nu oplagt ved kaj i Århus og fik ikke det fornødne vedligehold.

Fondens konsulent besøgte skibet ved flere anledninger i 2009. Ved møder med ejeren blev han anbefalet at søge efter muligheder for en sikring af skibet, eventuelt at sælge det. Med Fondens konsulent som bindeled blev der knyttet kontakt til Bornholms museum og senere til SVANEN-projektet. Dette resulterede i efteråret 2009 i en aftale om lån/leje af FREIA i seks år. Skibet er i foråret 2010 sejlet "hjem" til Bornholm, hvor det efter en grundig overhaling skal sejle med betalende gæster og være promoveringsplatform for det omfattende replika-projekt "Bark Svanen".

Lodsbåd GNISTEN

Dæksmotorbåd No. 26 GNISTEN blev bygget ved Chr. Nielsens træskibsværft i Frederikshavn i 1924-25, på bestilling fra Frederikshavns lodseri og staten. Båden var i lodseriets tjeneste fra 1925 til 1975.

Efter endt tjeneste blev båden genstand for en omfattende ombygning til sejlede lystfartøj. Til trods for dette var der bevaret rigtig mange detaljer i bådens dæksplan, der kunne fortælle om dækkets og overbygningens oprindelige konstruktion.

Desværre blev et hold entusiastiske mennesker i 2005 sluppet løs på projektet. Trods opfordringer og advarsler fra Skibsbevaringsfonden blev der igangsat en omfattende nedrivning af bådens dæk og overbygning, uden at de grundlæggende principper for dokumentation blev fulgt. Man gik efterfølgende i gang med en genopbygning uden klare retningslinjer for opgaven.

Af forskellige årsager gik arbejdet i stå. Efter en længere pause blev arbejdet genoptaget i 2009. Ved et kontrolbesøg blev der afdækket så store afvigelser fra den oprindelige planløsning, at Fonden krævede arbejdet standset.

Fondens konsulent har udført en arkæologisk undersøgelse af de bevarede rester af dæk og overbygning og på basis af dette udarbejdet en rekonstruktionstegning med tilhørende restaureringsplan. Der er etableret et godt samarbejde med den udførende skibstømmer, og båden vil efter istandsættelsen fremstå som i 1925.

Snurrevodskutter ALVILDE

ALVILDE er bygget i Frederikshavn i 1897. Kutteren, der i 2009 og 2010 gennemgår en omfattende restaurering ved Kurt Sørensen Skibs- og Baadebyggeri i Ålbæk, er en af blot tre kendte, spidsgattede kuttere af frederikshavnertypen. Kutteren vil efter endt restaurering være den eneste af de tre, der vil fremstå som på byggetidspunktet og vil således have en særdeles høj kulturhistorisk fortælleverdi.

Fonden har bistået med indsamling af historisk dokumentationsmateriale og efterfølgende udarbejdelse af restaureringsplan. Arbejdet ved værftet følges ved jævnligt besøg af Fondens konsulent.

Fregatten JYLLANDs dampbarkasse

Fregatinstitutionen overtog for snart ti år siden en båd som i mange år var blevet brugt som fritidsbåd. Den havde gennemgået mange om- og tilbygninger, men de oprindelige linjer kunne ikke skjules: Inderst inde var båden fregatten JYLLANDs tidligere dampbarkasse.

Barkassen er med stor sandsynlighed bygget i England i 1870erne og senere hjembragt fra Portsmouth. Der foreligger ikke tegninger af barkassen i fregatinstitutionens arkiv. Tegningsdokumentation, beskrivelser af byggemetode og specifikationer for bådens maskine og tilhørende udstyr skal derfor søges andre steder, mest sandsynlig i britiske marinearkiver.

Fregatinstitutionen har ønsket at få båden vurderet med tanke på en total istandsættelse, så den igen kan komme ud og sejle for egen maskine. Der blev derfor rettet en henvendelse til Skibsbevaringsfonden med ønske om at få gennemført en kulturhistorisk og teknisk-historisk vurdering af båden.

UGGERBYSKIBET

Det såkaldte "Uggerbyskib", en kravelbygget slup på godt og vel 11 meters længde, blev udgravet i 1984 og efterfølgende udstillet ved Uggerby Strand, som ligger nogle km øst for Hirtshals. På grund af sandflugt i de følgende år, stod skibet og den bygning, det var udstillet i, til sidst i fare for at skride ud, og skibet blev derfor flyttet til Frederikshavn. Der har skibet fristet en ublid tilværelse og er i dag så medtaget, at det står i fare for at falde helt fra hinanden.

Fartøjets historie har i mange år optaget Skibsbevaringsfondens konsulent, og som del af et norsk bogprojekt om kravlbygningsteknologi blev der i 2003, i samarbejde med Bangsbo museum, gennemført en dendrokronologisk analyse af skibet. Resultatet gav ikke noget entydigt svar på skibstømmerets voksested, men pegede på Sveriges vestkyst. En ny undersøgelse blev gennemført i 2009. Indsamlede data gennem de seks år, der ligger mellem de to analysetidspunkt har nu med 99 % sikkerhed placeret tømmerets voksested til Sydnorge.

Gennem konsulentens nordiske netværk, blev der i 2007 knyttet kontakt til Vest-Agder fylkeskommune på Norges sydspids. Uggerbyskibets byggested kan godt have ligget indenfor fylkeskommunens grænser, og fartøjet kan føje ny kundskab til områdets skibsbygningshistorie. Fylkeskommunen har derfor, sammen med konsulenten, i foråret 2010 besigtiget Uggerbyskibet og senere haft møde med Nordjyllands kystmuseum/Bangsbo om udlån af skibet til Norge. Det slettede først med til næste år. Se hvad der står i næste afsnit

Skudehandelen over Skagerrak ligger på mange måder i udkanten af Fondens daglige arbejdsfelt. Men Fondens kompetencer er relevante i arbejdet med at sikre det medtagne skib/vrag, så det kan tåle en flytning til Norge. Ved beretningsårets afslutning var der udarbejdet, men endnu ikke underskrevet, kontrakt med Fylkeskonservatoren i Vest-Agder og Skibsbevaringsfonden om konsulenttjenester (projektplan, tilsyn og ledelse) i forbindelse med sikring og flytning af Uggerbyskibet. Opdraget har en budgetramme på ca. 350.000 kroner, hvoraf Fondens honorar vil andrage ca. 80.000 kroner.

Oplysning, formidling og dokumentation

Den traditionelle søfart som den tidligere blev udøvet er ikke længere eksisterende. Den forekommer nu kun i en overleveret og tillært version hos de ejere og brugere af traditionelle fartøjer, som har haft mulighed for at møde "de gamle". Det betyder, at dele af faget sømandsskab må formidles via søfartsmuseernes samlinger, medens selve det at sejle og de færdigheder der er tilknyttet vedligehold og restaurering af fartøjer er en opgave som naturligt falder på Skibsbevaringsfonden.

I Skibsbevaringsfonden kan vi konstatere, at der er et stort behov for hjælp til den almindelige vedligeholdelse. Oplysning og formidling af de traditionelle færdigheder tager derfor en stadig stigende del af Skibsbevaringsfondens kapacitet.

Bogen Den sejlede kulturarv, Dansk Historisk Skibsregister

Fonden har gennem flere år arbejdet på at kunne udgive Dansk historisk skibsregister i bogform. For at kunne formidle de forskellige fartøjstyper på bedste vis, har, nu tidligere bestyrelsesmedlem i Skibsbevaringsfonden, Ole Mortensøn skrevet en fyldig indledning til registret. Heri omtales de fleste danske fartøjstyper lige fra joller til tankskibe udførligt. Bogen er delt op i to bind, et hovedbind med skibsomtaler og et bind med selve registret. Sidstnævnte kan så let optrykkes, hvis der senere sker større ændringer.

Bogen blev udgivet i efteråret 2009 i et godt og frugtbart samarbejde mellem Skibsbevaringsfonden og Fiskeri- og Søfartsmuseet i Esbjerg, Den selvejende institution Fregatten Jylland, Handels- og Søfartsmuseet, Langelands Museum, Marstal Søfartsmuseum, Nationalmuseet, Nordjyllands Kystmuseum, Træskibs Sammenslutningen, Vikingeskibsmuseet og Ærø Museum.

Bogen har desuden modtaget støtte fra Augustinus Fonden, Den Hielmstjerne Rosencroneske Stiftelse, Claus Sørensens Fond og Kulturarvsstyrelsen.

Hjemmeside

Skibsbevaringsfondens hjemmeside www.skibsbevaringsfonden.dk fungerer som formidlingssted af aktuelle oplysninger om støttede fartøjer og historisk dokumentation på disse.

Hjemmesiden er desuden kernen i Fondens oplysningsvirksomhed til skibsejerne om vedligeholdelse af fartøjer. Hjemmesiden er velbesøgt, som det fremgår af de seneste års statistik.

- 2007-2008: 12415 unique visitors
- 2008-2009: 13509 unique visitors
- 2009-2010: 13501 unique visitors

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

- Foredrag

- Dokumentation af truede håndværk, eks. DVD om sejlmagerfaget
- Indsamling af historisk dokumentation
- Artikler
- Udarbejdelse af informationspjecer
- Fagkonferencer

Bladet "Passagerfart" og Træskibs Sammenslutningens medlemsblad

For at opnå den største synlighed i miljøet omkring de ældre og bevaringsværdige skibe har Skibsbevaringsfonden i hele perioden haft en fast side i tidsskriftet "Passagerfart", der udkommer fire gange om året. Desuden skriver Fondens fast i Træskibs Sammenslutningens medlemsblad.

Dansk Historisk Skibsregister

Skibsbevaringsfonden har gennem flere år arbejdet på projekt DHS, som er den digitale version af Dansk Historisk Skibsregister. I sommeren 2008 kunne man så endelig se den første testversion på Fondens hjemmeside, og der har siden været arbejdet kontinuerligt på at optimere siden, således at administrationen af registret på længere sigt kan spille sammen med Fondens hjemmeside, og gøre opdateringer så lette som muligt at arbejde med.

I efteråret udkom en trykt version af registret i bogform, og denne har siden udgivelsen solgt mere end 500 eksemplarer.

Dokumentationsprojektet "Traditionelle sejl"

Skibsbevaringsfonden har, som led i sine bestræbelser på at dokumentere uddøende håndværk, arbejdet på at dokumentere sejlmagerhåndværket. Resultatet er en DVD, som i foråret blev udsendt til sejlmagere og værfter, samt til alle medlemmer af Træskibs Sammenslutningen, som skete i et samarbejde med Træskibs Sammenslutningen.

Der er senere lavet en opfølgning på ovennævnte dokumentation, idet syning af et stel sejl til en smakkejolle på Ebbes sejlloft i Marstal er blevet videodokumenteret og kommenteret. Denne video er gjort tilgængelig via Skibsbevaringsfondens hjemmeside.

Netværk

Nordisk samarbejde

Det nordiske samarbejde mødtes den 13.-15. maj 2009 i Forsvik i Sverige, hvor man bl.a. studerede bygningen af hjuldampere ERIK NORDEVALL.

På mødet diskuteredes fælles problemstillinger i forhold til kulturhistoriske retningslinjer og myndighedernes stadig skrappe krav. Desuden præsenteredes udkastet til den nye norske "Fartøvernplan".

European Maritime Heritage

Skibsbevaringsfonden er rådgivende medlem af organisationen European Maritime Heritage (EMH).

Fonden har i perioden ikke deltaget i møder eller konferencer i EMH.

Bygningskultur Danmark

Skibsbevaringsfonden har siden 2007 været medlem af Bygningskultur Danmark, med henblik på at finde samarbejdspartnere inden for det etablerede restaureringsnetværk. Det er besluttet at opsiges dette medlemskab med udtrædelse ved udgangen af 2010.

Ansøgninger i 2009 – 2010

Skibsbevaringsfonden har inden fristens udløb den 1. marts 2009 modtaget ansøgninger om støtte fra følgende skibe:

Skibets navn	Ansøgt beløb	Bevilget
ALVILDE fiskefartøj (1897)	500.000	200.000
ANNE MARIE kvase (1890)	78.358	0
BJØRN slæbebåd/isbryder (1908)	680.000	400.000
CHRISTIANE halvdæksbåd (1919)	65.180	65.180
EMANUEL jagt (1902)	193.700	0
ESPINA EHLERS færgebåd (1951)	442.160	250.000
HENRY stenfiskerfartøj (1919)	360.000	0
HJALM fragtgalease (1901)	209.000	150.000
IDA bilfærge (1959)	1.160.000	400.000

JOHANNE jagtskonnert (1895)	418.000	100.000
JOHS. HEJLESEN snurrevodskutter (1962)	35.000	35.000
KDL lodsbåd (1922)	166.000	60.000
KRYDSJAGT No VII toldkrydsjagt (1890)	6.500.000	0
LIVØ passagermotorbåd (1925)	350.000	0
LOTTE BRINCH snurrevodskutter (1920)	563.300	150.000
MARIE kystbåd (1955)	75.000	25.000
MARIE NIELSEN bornholmerkutter (1937)	50.000	50.000
MØN motorfærge (1923)	576.519	0
NG259 bundgarnsjolle (1886)	47.500	10.000
NORDSTJERNEN jagt (1872)	400.000	100.000
RØRET postbåd (1902)	528.130	475.000
VILHELM smakkejolle (1890)	31.000	50.000
Tom linie slettes		
W. KLITGAARD snurrevodskutter (1891)	425.000	250.000
I alt ansøgt	13.275.489	
I alt udbetalt		2.770.180

Den Danske Maritime Fond

Skibsbevaringsfonden fik i efteråret 2008 en donation fra Den Danske Maritime Fond. Fonden er stiftet for at udvikle og fremme dansk skibsfart og værftsindustri. Dette sker gennem økonomisk støtte til forskning, teknologi- og produktudvikling og uddannelse samt til andre typer af initiativer med maritimt fokus.

Donationen er på 3 x 1 mio. kr. og indgår i Skibsbevaringsfondens almindelige uddelinger.

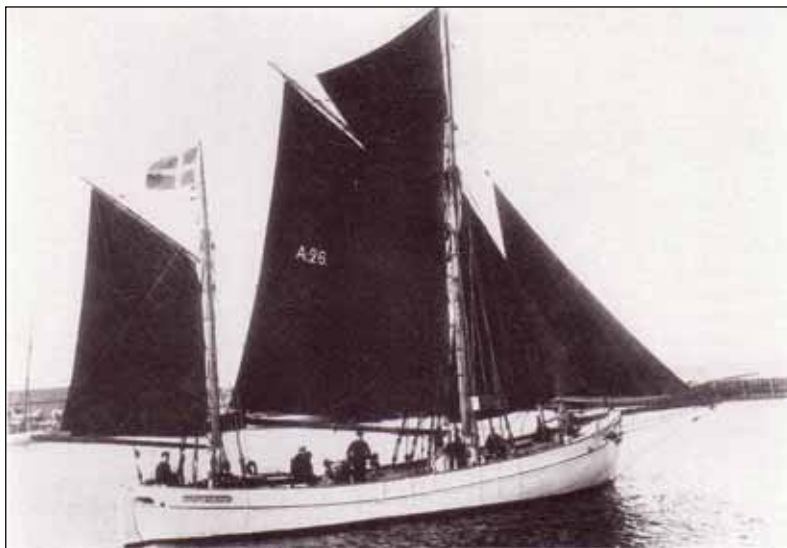
Afgivne lånetilsagn i 2009 – 2010

I det følgende gives en præsentation af de fartøjer, der for regnskabsperioden 2009 – 2010 har modtaget tilsagn om lån.

Der er i året 2009-2010 uddelt lån for kr. 2.770.180.

Fondens samlede lån i et fartøj er udtrykt pr. 31. marts 2010 og kan indeholde donationer fra andre fonde, samt ekstrabevillinger ydet i løbet af året.

ALVILDE, fiskefartøj (Frederikshavn 1897)



Der er søgt om midler til: Udskiftning af planker, skandæk, vaterbord, støtter og spanter.

Beskrivelse:

ALVILDE blev bygget som fiskefartøj ved Nicolai Olsens værft i Frederikshavn i 1897 til et partrederi i byen. Skroget er af den såkaldte frederikshavnertype (svagt faldende, glat stævn, rundgattet med udvendigt ror) og bygget af eg og bøg på eg. Fartøjets kendingsmål er længde 52,1 og bredde 15,5 danske fod, med en tonnage på 26 brt. Skibet var bestemt for snurrevodsfiskeriet og udstyret med "brønd" – dam – og havde to damluger. Det var rigget som galease og havde i begyndelsen ingen motor.

I 1903 blev ALVILDE hjemskrevet i Grenaa og fik installeret en liggende, 4-takts Brdr. Houmøller petroleumsmotor på 4 hk med tobladet skrue gennem agterstævnen. Fra ca. 1913 var skibet hjemskrevet i Esbjerg og havde fået installeret en 1-cylindret Houmøller petroleumsmotor (Alpha) på 10 hk. Denne var formentlig i 1917 blevet erstattet af en petroleumsmotor på ca. 45 hk af samme fabrikat. I 1923 var ALVILDE rigget som jagt og havde fået styrehus. I 1927 var motoren atter erstattet af en 2-cyl. Houmøller glødehovedmotor på 38 hk.

Skibet sejlede nogle år som HOLMSLAND og i 1948 som PAW. I 1961 blev motoren udskiftet endnu en gang.

I slutningen af 1970'erne blev skibet solgt til fritidsformål og gennemgik frem til 1985 en omfattende ombygning, som bl.a. omfattede et langt ruf, nyt dæk og bjælker, samt oprigning som gaffelrigget ketch med stængerigget stormast.

Skibet blev i 2007 overtaget af et nystartet bådelaug i Frederikshavn. Ejerne har udtrykt ønske om at bringe ALVILDE i overensstemmelse med skibets oprindelige udseende, bl.a. ved en mindre omrigning, udskiftning af den delte stormast til pælemast, ombygning fra rat til rorpind og en tilnærmelsesvis genskabelse af det oprindelige dæksplan.

Bevaringskvaliteter:

ALVILDE er en af de meget få eksisterende rundgattede kuttere af frederikshavnertypen. Så vidt vides er der kun tre tilbage. Skibet har fremdeles flere af sine oprindelige klædningsplanker intakt, bl.a. bundplanker med damhuller. Dæk og dæksbjælker er blevet udskiftet gennem årene, ligesom lønningsstøtter og lønning. Et langt ruf, der står på kraveller af limtræ, er et svagt element i skibets konstruktion og skal på sigt erstattes af et mindre ruf på heltræs bjælker. Bevaringskvaliteten vurderes som god.

Motivering:

ALVILDE har, set i lys af ejerlaugets udtalte mål, et potentiale til at opnå en høj kulturhistorisk autenticitet. Skibet knytter bånd mellem etableringen af dansk havfiskeri omkring 1900, hvor byen stod centralt, og vor tid. Dette bånd vil kunne forstærkes yderligere gennem økonomisk bistand fra SBF til bevaringen af skibet.

ALVILDE er tilknyttet det spirende miljø omkring Frederikshavn Bedding, som for nogle år siden blev købt med tanke på at etablere et maritimhistorisk samlingssted for byen.

Lånetilsagn: kr. 200.000

Fondens samlede engagement i skibet: kr. 265.000

BJØRN slæbebåd/isbryder (Bremerhafen 1908)

Der er søgt om midler til: Presenninger til skorsten, skylights, luftindtag m.m., afrensning og maling af maskinrum, afrensning og maling af overbygning, færdiggørelse af fender, jolle, vinterpresenninger, kul til indkøring af maskine, glitning af for- og agterpeak samt rendesten, lænsepumpe, indkøb af omformere og shunt til elsystem, elinstallation, isolering af kulkasser, stabilitetsberegning til Søfartsstyrelsen, syn af Søfartsstyrelsen, materialer til borde i aptering, overvågningskamera, containerløft, samt diverse driftsomkostninger.

Beskrivelse:

BJØRN er en kombineret slæbebåd og isbryder søsat 1908 i Bremerhafen. Skibet har fra 1909 og 72 år frem tjenestegjort i Randers. Derefter blev skibet solgt til Dansk Veteranskibsklub, som frem til i dag har arbejdet med en istandsættelse efter oprindelige byggespecifikationer og byggeteknik. Dog er skrogreparationer, udført i

2007 – 08 på Skagen Værft, blevet udført ved svejsning, idet værftet, som lovet i tilbuddet, alligevel ikke kunne nitte

Bevaringskvaliteter:

BJØRN er det eneste bevarede kulfyrede dampskib i Danmark. Dampskibe med tregangsmaskiner (triple expansion) var i 1935 den mest almindelige skibstype i den danske handelsflåde, men typen er nu helt borte fra de danske havne.

Der er kun tre dampskibe bevaret i Danmark. BJØRN står som bugserbåd alene i sin klasse, og skibet er et udstillingsvindue for gamle skibsbygningsteknikker og dampdrift.

BJØRN modtog i 2007 en donation på 2,6 mio. kr. fra Mærsk-fonden.

Motivering:

BJØRN er et af Fondens største engagementer og et uhyre komplekst projekt. Projektet er nu nået et stade, hvor det på grund af tekniske krav til sikkerhed m.m. er svært at skaffe de resterende midler. Dette er samtidig den afgørende faktor for at skibet kan komme til at sejle igen.

Foreningen har, på trods af en stor indsats, desværre stadig problemer med at skaffe de nødvendige midler til færdiggørelsen, og målet med at sejle til Randers i 2009 har desværre måttet opgives. Det forventes, at det kan ske i 2011, og at maskinen kan køre ved egen kraft i efteråret 2010.

Lånetilsagn: kr. 400.000

Fondens samlede engagement i skibet: kr. 3.464.386

CHRISTIANE, halvdæksbåd (Fejøl 1919)



Der er søgt om midler til: Kontrol/udskiftning af spiger, kalfatre og bege dammen. Udskiftning af 3 stikbjælker og reparation af 3 dæksbjælker (disse tre bjælker er ikke beskrevet i tilbuddene, idet de er kommet til efterfølgende og andrager en pris på ca. 6.000 kr.).

Kølen har tidligere været angrebet af noget, der ligner pæleorm i den nederste del, men en undersøgelse har vist, at det formentlig kun er forneden. Der har hidtil ikke været

strårkøl på båden. Der ansøges derfor om midler til at få skåret ca. 5 cm af kølen i hele længden og efterfølgende få lagt en strårkøl på svarende til det afskårne. Samtidig er det nødvendigt at skifte kølboltene.

Beskrivelse:

CHRISTIANE er bygget af Carl Nielsen på Fejø i 1919. Det er den sidste halvdæksbåd, der er søsat med sprydstage og dam. Båden er bygget til fiskeri med skovlvod, ålevod, sildegarn og kroge.

Længde 28,5 fod, Bredde 10 fod, Dybgang 2,5 fod

Sejl: klyver, fok, storsejl og topsejl, til sammen 64 m²

Motor: Hundested 19/21 HK, årgang ca. 1956

Bevaringskvaliteter:

CHRISTIANE har altid været hjemmehørende på Fejø. I begyndelsen af 1990'erne erhvervede Skibsbevaringsfonden båden og udførte efterfølgende et omfattende arbejde med dokumentation og restaurering. Gennem finansiering af opgaven og hyppigt tilsyn blev båden restaureret og rigningen rekonstrueret med meget høj autenticitet. Skibets bevaringskvalitet vurderes som meget høj.

Motivering:

Båden er et af de ganske få fartøjer, som oprindeligt er indkøbt og restaureret af Skibsbevaringsfonden inden den efterfølgende blev overdraget til et bådelaug.

CHRISTIANE er helt original med dam og glødehovedmotor.

Lauget gør et stort arbejde med bådens bevaring, og i vinteren 2008-2009 er den gamle Hundested-motor blevet gennemrenoveret på laugets værksted. Desuden har man anvendt opsparede midler på at reparere damskottene, der til sidst var blevet umulige at holde tætte.

Lånetilsagn: kr. 65.180

Fondens samlede engagement i skibet: kr. 240.180

ESPINA EHLERS, færgebåd (Hou 1951)



Der er søgt om midler til: Delvis udskiftning af skandæk, vaterbord, støtter, nyt dæk, planker og skanseklædning.

Beskrivelse:

ESPINA EHLERS ex. "Kjeldsen" er bygget som post- og passagerbåd til overfarten Hou – Samsø – Tunø. Båden er bygget 1951 på A. Petersen værft i Hou ved Odder efter værftets egne tegninger.

Båden har følgende hoveddimensioner:

Længde 32 fod, bredde 12 fod, dybgang 5 fod, drægtighed 9 brt. Motor: Hundested glødehovedmotor.

Båden sejlede i overfarten frem til 1976, da den blev afløst af "Tunø", som er en forstørret version bygget over samme læst.

Bevaringskvaliteter:

Den lille postbåd illustrerer, sammen med søstrene "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.

Båden fremtræder i næsten autentisk stand og med den originale Hundested-motor, der netop er nyrenoveret, intakt. Båden er således, samlet set, en autentisk historiefremidler.

Hele overbygningen er nyrenoveret ved ejernes egen indsats.

Motivering:

Ejerne har udført et forbilledligt dokumentations- og restaureringsarbejde og ønsker at fartøjet skal fremstå historisk korrekt helt ned til den mindste detalje.

Ved at støtte dette projekt har vi en enestående mulighed for at formidle de helt små ø-færgers historie så historisk korrekt som muligt.

Lånetilsagn: kr. 250.000

Fondens samlede engagement i skibet: kr. 351.313

HJALM, fragtgalease (Assens 1901)

Der er søgt om midler til: reparation af agterspejl og –stavn, udskiftning af bjælkevæger under vandtanke og udskiftning af vandtanke, reparation af skot for.

Beskrivelse:

HJALM, bygget af J. Christoffersen i Assens, er en jagtbygget galease med store dæksopbygninger. Skroget fremstår sortmalet med hvid skandæksstribe. Hvid, halvrund nedgangskappe forude. Agten for stormasten og agten for mesanmasten malede dækshuse. Gummibåd i jollebomme. Rejsende bovspryd med pyntenetstok og sikkerhedsnet. Høje pælemaster. Stormasten er placeret påfaldende langt forude.

52 BRT. Længde 67 fod, bredde 18 fod, dybtgående 7 fod. Sejlareal ca. 165 kvm. 162 hk Mercedes dieselmotor. I 1935 blev HJALM solgt og omdøbt til DYKKEREN af Grenå. Det blev rigget ned til jagt med højt styrehus og blev beskæftiget med stenfiskeri og kabelarbejde.

I marts 1978 blev DYKKEREN solgt til Holbæk kommune og blev delvist ført tilbage til sin oprindelige skikkelse. Fra foråret 1979 blev skibet beskæftiget som lejrskoleskib.

Bevaringskvaliteter:

HJALM har med sine dominerende dækshuse i mange år været genstand for Skibsbevaringsfondens opmærksomhed. For ca. 10 år siden udarbejdede Fonden et forslag til modificering af rigningen, så den kom til at nærme sig dens oprindelige udseende. Ejeren har også udført mindre ombygninger af et dækshus forude for at reducere dets dominerende udseende.

I forbindelse med sidste års bevilling blev det krævet, at der skal udarbejdes en tilbageføringsplan, der tager sigte på at gøre skibet mere traditionelt udseende. Planen blev lavet vinteren 2008 og efterfølgende accepteret og underskrevet af Foreningen HJALMs bestyrelse. Dele af de stillede krav er efterfølgende allerede opfyldt, og skibet fremtræder fra sæsonen 2009 med en ganske anderledes fjernkending.

Motivering:

Der er investeret betydelige midler i skibet, og vi kan være med til at sikre, at skibet trygt kan videreføres til en kommende generation af brugere. Foreningen har selv investeret betydelige midler i renoveringen af skibet, og har desuden vist en høj grad af vilje til at imødekomme Skibsbevaringsfondens ønsker om tilbageføring af skibet til et mere traditionelt udseende. HJALM er desuden et af de fartøjer der har rigtig mange gæster om bord på årsbasis, og skibet bidrager således i høj grad til at formidle den danske søfartskultur.

Lånetilsagn: kr. 150.000

Fondens samlede engagement i skibet: kr. 809.000

IDA, færge (Stege 1959)



Beskrivelse:

IDA er bygget af eg på eg på brødrene Wennickes værft i Stege i 1959. Den har en største længde på 30 m, bredde 7,8 m og måler 97 brt. Færgen blev bygget til Bogø – Stubbekøbing-overfarten, og den har lige siden besejlet denne rute. I en lang periode sejlede den desuden sammen med færgen GRØNSUND, der i dag ligger som værksted i København. Ruten er nu en del af *Marguerit-ruten*, og som sådan har den stor eksponering blandt turister. Også lokalt har færgen stor betydning.

Bevaringskvaliteter:

IDA er en traditionel, dobbeltendet bilfærge af træ, som man tidligere har set dem overalt i landet. Der er et sidehus i den ene side, og styrehuset står på et stativ hævet over vogndækket.

Der er ikke foretaget de store ændringer på færgen siden den blev bygget. Den har været skæmmet af en ligegyldig behandling og mange krav fra Søfartsstyrelsen. En stor renovering, der blev sat i gang i 2008, har fokus på skibets oprindelige kvaliteter. Skibet har således en høj kulturhistorisk bevaringsværdi.

Motivering:

Efter en undersøgelse af færgedriften på Limfjorden i sommeren 2008 kunne det konkluderes, at der fortsat var en del af disse træfærger i drift. Denne situation har siden hen ændret sig dramatisk, idet flere kommuner i limfjordsområdet har besluttet at lade bygge nye stålfærger til afløsning af de gamle træfærger. Med en eller to træfærger af denne type tilbage på Limfjorden, samt IDA, er der kun et meget lille antal af disse færger i drift. Desto vigtigere er det derfor, at der ydes en indsats for disse færgers fortsatte eksistens og drift.

Fonden støttede IDA i 2008 med 500.000 kr. til det, der var første etape af et tredelt renoveringsprojekt. Der kom samtidig et tilsvarende beløb fra A. P. Møller-fonden.

Første delprojekt er afsluttet på Stege skibsværft, under tilsyn af ingeniørfirmaet Skibstegnesteuen. Opgaven er udført med stor respekt for skibets historie og Skibsbevaringsfondens ønsker. Der er således blevet saneret grundigt ud i alle de uoriginale løsninger, der over årene er tilføjet. Eksempelvis er de oprindelige skotlamper og dækslye nu retablerede.

Lånetilsagn: kr. 400.000

Fondens samlede engagement i skibet: kr. 900.000

JOHANNE, fragtskonnert (Øxenbjerg 1895)



Der er søgt om midler til: til skrogreparationer dvs. udskiftning af klædningsplanker og kølplanker. Derudover er søgt til dækning af merarbejde i forbindelse med den sidste år støttede udskiftning af dækket, som blev væsentlig dyrere end forventet, idet der blev fundet en del grimme overraskelser undervejs i processen. Det drejer sig om nye lugekarme, to hovedbjælker, to lønningsstøtter, opretning af samtlige stikbjælker, fire nye planker i ruftag m.m.

Beskrivelse:

JOHANNE er Danmarks næstældste 2-mastskonnert, bygget 1895 hos Anders Jensen på Øxenbjerg værft ved Svendborg.

JOHANNE blev oprindeligt bygget til en gårdejer fra Fakse og hans svigersøn, der skulle anvende skibet til at sejle med kalk. I 1903 solgtes skibet til Marstal og i 1913 videre til Sverige. I 1966 blev skibet købt tilbage til Danmark.

Den nuværende ejer har haft skibet siden 1988. Han har anvendt mange penge på at udføre omfattende arbejder om bord på skibet, der nu efterhånden er i særdeles god stand og klar til, om nogle år, at blive overtaget af en ny generation.

Bevaringskvaliteter:

JOHANNE er en af Danmarks ældste skonnerter. Vi har dog flere tomastede skonnerter, der fremstår med en højere grad af kulturhistorisk troværdighed. JOHANNEs udseende bærer præg af at være tilpasset ugelange sejlads med passagerer. Dette betyder, at dækket er fyldt op med en del af de grimme kasser på dækket. Dette er dog et aspekt, der forholdsvis let kan ændres..

Motivering:

JOHANNE er en meget veldrevet skonnert. Ejeren har investeret massivt i den med henblik på et kommende generationsskifte, og skibet er et af dem, der sejler allermost både i danske og udenlandske farvande.

Lånetilsagn: kr. 100.000

Fondens samlede engagement i skibet: kr. 582.500

JOHS. HEJLESEN, snurrevodskutter (Hirtshals 1962)



Der er søgt om midler til: Ny stormast.

Beskrivelse:

JOHS. HEJLESEN blev bygget i 1962 på Hans Svendsens skibsbyggeri i Hirtshals til snurrevodsfiskeri. Skibet er kravelbygget af eg på eg. Skroget er hækbygget, som kopi af en vellykket Hirtshals-kutter bygget i 1938, efter tegninger dateret 1931 fra Nipper i Skagen.

Skibet har følgende hoveddata:

Længde 14,60 m

bredde 4,27 m

drægtighed 17,48 BRT

Skibet blev oprindeligt bygget med dam. Dammen blev proppet, og spanter og betonballast ilagt i 1972.

Bevaringskvaliteter:

Skibet fremtræder som en særdeles smuk og harmonisk, højhækket snurrevodskutter. Styrehus, forlukaf og nedgangskappe er oprindelige. Nyt maskinruf i aluminium er opsat i 1990 i forbindelse med installation af ny maskine. Stormasten er den oprindelige, mens storbommen er af nyere dato. Gaffelstorsejlet, nyt i 2006, er blevet syet efter de oprindelige tegninger. Mesanmasten er tilbageført til oprindelig type og rigning.

Det er ejernes intention at bevare skibet med dets oprindelige profil, hvilket bl.a. indebærer, at vodtromlerne er fjernet. En traditionel stopmaskine er monteret, koblet til det moderne spil. Lastlugen er forlænget en smule for at give mulighed for en hensigtsmæssig udnyttelse af lastrummet. Apterungen i forlukaf'et er bevaret næsten uforandret.

Bevaringen af fartøjet skal ske således, at JOHS. HEJLESEN fremtræder i størst mulig grad som i 1962.

Motivering:

JOHS. HEJLESENS bevaring er funderet i et lokalt engagement. Skibet fremstår, så man knapt kan se, at dette ikke er et aktivt fiskefartøj, men et kulturobjekt. Skibets ejere viser stor omsorg for de små detaljer og dette engagement har som resultat givet en af vore bedst bevarede kuttere.

Lånetilsagn: kr. 35.000

Fondens samlede engagement i skibet: kr. 85.000

KDL, lodsbåd (Frederiksværk 1922)

Der er søgt om midler til: Udskiftning af de fem nederste planker i egetræ, gennemgående.

Beskrivelse:

KDL-Lods båden er bygget på Frederiksværft i 1922 til Rørvig og Holbæk lodseri. Den er kraelbygget af eg på eg og har følgende dimensioner:

Længde 9,00 m, bredde 3,39 m, BRT 9,61, NRT 2,0, Motor 16 HK Hein med glødehoved

Da Rørvig lodseri blev nedlagt, blev båden forflyttet til Holbæk og fungerede først som lods båd, senere som slæbebåd, bøjebåd og isbryder.

Holbæk museum overtog skibet i 1999, og i 2001 påbegyndtes restaureringen for at bringe båden tilbage til dens oprindelige udseende. Lods båden vedligeholdes og sejles af et skibslaug.

Bevaringskvaliteter:

Båden indgår i en række af bevarede lods både, der hver på deres måde er repræsentanter for lods bådene i Danmark. Båden er ført tilbage til sit oprindelige udseende. Autenticiteten vurderes som middel til høj.

Motivering:

Der er bevaret en fin serie af lods både, men kun denne er indtil videre helt original. Det er ønskeligt at bare en enkelt af bådene kan vises i sit originale udseende.

Lånetilsagn: kr. 60.000

Fondens samlede engagement i skibet: kr. 230.000

LOTTE BRINCH, snurrevodskutter (Samsø 1920)



Der er søgt om midler til: Udskiftning af klædning i SB side og stævnen, samt nyt dæk.

Beskrivelse:

LOTTE BRINCH er bygget i 1920 i Vesterø på Læsø af I. O. Dolmer. Under navnet FRIIS har kutteren ernæret en fiskerfamilie i 40 år.

I 1963 erhvervedes skibet af en familie i Frederikshavn, som ombyggede det til fritidsfartøj og navngav det LOTTE BRINCH. Efter mange år i Nordjylland blev skibet solgt til en gruppe skibsentusiaster i København. Skibet vedligeholdes og sejles aktivt.

Bevaringskvaliteter:

Det menes, at hajkutter-begrebet har sin oprindelse i de kuttere, I. O. Dolmer byggede til de nordjyske fiskere. LOTTE BRINCH vil således være en eksponent for dette begrebs oprindelse. Skibets historie er meget vel dokumenteret. Ejerlaugets hjemmeside er forbilledlig, når det gælder formidling både af skibets historie såvel som den nutidige anvendelse.

Specielt de mindre kuttere har ret lille dybgang og derfor lav fri højde under dæk. Dette medfører, at der skal bygges høje ruf, for at udnytte pladsen under dæk bedst muligt. Således også for LOTTE BRINCH, som har en længde over dæk på godt og vel 30 fod. Dette er et element, der trækker skibets autenticitet ned.

Motivering:

De mindre hajkuttere er repræsenteret i et bekymrende lille antal. Et lån til LOTTE BRINCH vil bidrage til at opretholde bredden og repræsentativiteten i flåden af mindre kuttere. Ejerforeningen udfører et rigtig godt bevaringsarbejde gennem sejlads og formidling af skibets historie.

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

MARIE, kystbåd (Lønstrup 1955)



Der er søgt om midler til: Istandsættelse af motor.

Beskrivelse:

Kystbåden MARIE er bygget i 1955 af tømrer og skibsbygger Evald Larsen, Lønstrup, oprindeligt til en fader og hans to sønner i Nr. Lyngby, men året efter solgt til fisker Tage Jensen, Løkken. Båden fik da navnet MARIE og blev benyttet til fiskeri med snurrevod, linefiskeri og hummerfiskeri. Fartøjet har en bruttotonnage på 6,72 ton og er bygget af eg på eg.

I løbet af sin tid som fiskerfartøj har båden haft tre forskellige maskiner, men er aldrig blevet ombygget.

I stedet for at kondemnere båden, solgte Tage Jensen den i 1999 til Bådelaugene Løkken (Marie), med det formål at bevare den i sit oprindelige miljø.

Bevaringskvaliteter:

MARIE af Løkken er typisk for de ældre, klinkbyggede kystfiskerbåde, som har været benyttet ved Jyllands vestkyst, men hvis antal er i en hastig tilbagegang. MARIE fremstår i dag som et fuldstændig autentisk kystfartøj. Dets kulturhistoriske fortælleverdi er stor.

Motivering:

Motoren er for et mere moderne fiskefartøj en væsentlig del af skibet. Uden motor intet skib. At den pågældende motor ikke er den oprindelige, skal der lægges mindre vægt på, idet en udskiftning af motoren er en naturlig del af den proces, et erhvervsfartøj gennemgår.

Lånetilsagn: kr. 25.000

Fondens samlede engagement i skibet: kr. 125.000

MARIE NIELSEN, bornholmsk laksekutter (Svaneke 1937)



Der er søgt om midler til: Udskiftning af dæksbjælker og dæk, retablering af oprindeligt forruf og kappe, retablering af oprindelig lastluge.

Beskrivelse:

MARIE NIELSEN er bygget ved Hans Peter Hansens bådebyggeri med navnet VEGA, til fisker Albert M. Petersen, Årsdale, som drev lakse- og sildefiskeri i Østersøen. Fra ca. 1950 var kutteren hjemmehørende i Nexø under navnet MÅGEN.

Kutteren skiftede ejer en række gange i løbet af de næste ca. 25 år. I 1977 blev skibet endelig solgt til et partsrederi i Århus og skiftede navn til MARIE NIELSEN.

Bevaringskvaliteter:

MARIE NIELSEN fremstår i dag som et autentisk fiskefartøj. Styrehuset er udskiftet i overensstemmelse med det oprindelige, mens forruffet er forlænget agter over. Den eksisterende Hundested-motor på 22 hk er den eneste, skibet har haft. Den er hovedrenoveret inden for de seneste år.

Motivering:

Ejerne lægger megen vilje i at lade skibet fremstå så autentisk, som muligt. Ved en tilbageføring af dækslayoutet, herunder retablering af et forruf i oprindelig størrelse, ny lastluge i oprindelig størrelse og udførelse og tilrigning af stormasten i autentisk mastestativ, vil kutteren, som den eneste bornholmske laksekutter, være bragt tilbage til sit oprindelige udseende.

Lånetilsagn: kr. 50.000

Fondens samlede engagement i skibet: kr. 401.500

NG259, bundgarnsjolle (Kerteminde 1886)



Der er ansøgt om midler til: Udskiftning af kølplanke og anden-planke.

Beskrivelse:

NG 259 er bygget i 1886 på Lillestranden i Kerteminde til fisker Niels Due. Det tog tre mand en uge at bygge jollen. Prisen var 36 kr. Båden har de karakteristiske "kertemindelinjer", hvor enderne dropper i de øverste par planker.

Båden er klinkbygget af lærk på eg med en længde 20 fod, bredde 6 $\frac{3}{4}$ fod og smakkerigget.

Bevaringskvaliteter:

NG 259 er den sidste eksisterende af de joller, som blev benyttet til line- og bundgarnsfiskeri i Storebælt fra Kerteminde. Træskibsforeningen FOK købte i 1991 jollen af barnebarnet til den oprindelige ejer og påbegyndte restaurering i 1992, hvor dammen blev tørlagt og en kopi af det originale ror blev fremstillet.

Som kertemindetraditionen foreskriver, er essing og tofter malet lysegrå og det øverste bord schweinfurter-grønt. Den bliver vedligeholdt med trætjære og linoliemaling.

Motivering:

Arbejdet, der bliver søgt om støtte til, anses som en overkommelig opgave, som foreningens medlemmer selv kan løse, idet de blandt sig har dygtige "træfolk" og dertil gode faciliteter. Der støttes derfor med hjælp til materialer m.m.

Lånetilsagn: kr. 10.000

Fondens samlede engagement i skibet: kr. 10.000

NORDSTJERNEN, jagtbygget fragtfartøj (Middelfart 1872)



Der er ansøgt om midler til: Retablering af ankerspil, nye sejl, motorinstallation.

Beskrivelse:

Jagt NORDSTJERNEN er bygget på Skrillinge strand i Gamborg Fjord ved Middelfart i 1872. Kontrahenten var en skipper i Snoghøj, og jagtens første navn var 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 målte oprindeligt ca. 22 brt. Fartøjet blev ca. 1896 solgt syd for grænsen. I 1915 blev fartøjet hjemkøbt fra Egersund, som den gang var tysk område. Som EMANUEL af Hejls blev jagten efter en lille ombygning målt til 19,60 brt.

Fartøjet blev i 1919 solgt til Thisted, senere til Nykøbing Mors, og ca. 1941 til Lemvig, hvor det fik sit nuværende navn. Ca. 1948 blev fartøjet solgt til Askø og skiftede navn til KVIK.

I begyndelsen af 1960erne blev KVIK solgt og ombygget til fritidsformål, og det særprægede jagtskrog fik store dækshuse og moderne løsninger.

Skibet fik ny ejer i 2006, og arbejdet med at tilbageføre skibet til oprindeligt udseende startede.

Bevaringskvaliteter:

Jagter i tusindtal stod i sejlskibstiden for en væsentlig del af kystfragtsejladsen. NORDSTJERNEN er den ene af Danmarks kun to spejlbyggede jagter, der er tilbage af denne store flåde. Fartøjet er derfor et særdeles vigtigt bevaringsobjekt.

Skibets ejer er meget indstillet på at tilbageføre/rekonstruere skrog og rigning med en højest mulig autenticitet, og Fonden har haft frie hænder til opgaven. Skibet fik i foråret 2009 sin nye mast, udformet med pærehummer og krum top, og et traditionelt ankerspil på fordækket vil hæve skibets autenticitet yderligere.

Motivering:

NORDSTJERNEN er den ene af landets to eksisterende, spejlbyggede jagter. Fartøjets istandsættelse har haft for øje at genskabe en typisk jagt fra 1800-tallet, med meget få kompromisser. Den nye rigning bliver udført efter forbillede af en jagt hjemmehørende i Middelfart ca. 1900.

Ejeren lægger selv betragtelige beløb i istandsættelsen, således at skibet efter endt restaurering vil være i meget god stand.

Lånetilsagn: kr. 100.000

Fondens samlede engagement i skibet: kr. 700.000

RØRET, postbåd (Nykøbing F 1902)



Der er søgt om midler til: Første del af restaureringsprojekt bestående af reparation af køl, stævne, enkelte spant og en del klædning.

Beskrivelse:

RØRET, postbåd på Nyord, er bygget på Hansens Værft i Nykøbing F i 1902. Båden er formentlig bygget efter tegninger efter mester Benzons, som få år forinden havde solgt værftet til hr. Hansen.

Den har oprindeligt været sejlførende, jvf. billede fra 1906, men der findes ikke tilstrækkelig dokumentation til at tilbageføre båden til denne version.

Den er senere blevet ombygget med en halvrund agtersalon og styrehus, der kunne skydes fra side til side. Dette blev dog senere udvidet permanent.

Båden er senere blevet ombygget til ukendelighed som lystbåd, hvilket nok er årsagen til, at båden fremdeles eksisterer.

Bevaringskvaliteter:

Bådens konstruktion er uhyre spændende, idet den er bygget i en helt speciel teknik, som på norsk kaldes klodskravel. Det vil sige, at den er kravelbygget, men at der mellem spanterne på langs mellem alle plankenådder ligger lister, der er tappet ind i spantet på ydersiden.

Man finder i øvrigt den samme konstruktion i Benzons kuttertype "Maage".

Motivering:

RØRET er på mange måder et af de mest spændende fartøjer i mange år. Der er virkelig tale om en havets folkevogn, som af postbuddet, som ejede båden, blev bygget om så den præcist tjente den funktion den skulle have.

Båden er sidste år overtaget af en lokal forening på Nyord, som har lavet et meget stort stykke dokumentationsarbejde.

Et lån fra Skibsbevaringsfonden vil i dette tilfælde kunne blåstemple dette projekt og generere yderligere midler.

Lånetilsagn: kr. 475.000

Fondens samlede engagement i skibet: kr. 475.000

VILHELM, smakkejolle (Kerteminde 1890)



Der er søgt om midler til: Nyt smakkesejl, fok og topsejl

Beskrivelse:

VILHELM er bygget ca. 1890 af skibsbygger Teodor Martinussen, Kerteminde. Den er en typisk klinkbygget Kerteminde-smakkejolle med kobberklinker, længde 16 fod, 7 tommer, bredde 5 fod 4 tommer. Skrogformen er karakteristisk for kertemindejollerne.

VILHELM har kun haft to ejere i de 90 år, hvor den har deltaget i fiskeriet fra Kerteminde.

Bevaringskvaliteter:

Dette er så vidt vides den eneste (eller i hvert fald én af de eneste) bevarede af denne type joller.

Ejerkredsen har gjort et meget stort og meget fint stykke restaureringsarbejde på jollen. De har således selv skiftet flere klædningsplanker, essing, tofter og dam. Alle beslag er smedede og efterfølgende galvaniserede. Jollen vedligeholdes desuden med traditionelle materialer.

Motivering:

Fonden giver kun undtagelsesvis penge til sejl, men da foreningen selv har udført et virkeligt godt og gedigent arbejde med skroget gøres her en undtagelse, for at få jollen hurtigt ud at sejle.

Det er desuden en forudsætning, at sejlet syes i hånden efter helt traditionelle principper. Arbejdet dokumenteres på video, og resultatet anvendes i Skibsbevaringsfondens formidling.

Lånetilsagn: kr. 50.000

Fondens samlede engagement i skibet: kr. 50.000

W. KLITGAARD, snurrevodskutter (Frederikshavn 1891)



Der er søgt om midler til: To nye ruf agter med nedgangskapper og skylight.

Beskrivelse:

W. KLITGAARD er bygget i Frederikshavn i 1891 på Nicolai Olsens værft, efter tegninger udført af "Mester" Benzon i Nykøbing F. Forbilledet er helt tydeligt de engelske makreldrivere. Skibet har en længde på 20,8 m, bredde 5,30 m, dybgang 2,60 m, drægtighed 37,5 brt. Kutteren, af samtiden betegnet som en "fiskeyawl", er et af de første fiskeskibe, der fra starten blev udstyret med maskine og fast skrueaksel.

Efter mange år som aktivt fiskefartøj blev kutteren i 1970erne sat i stand og rigget op, og med megen opmærksomhed på skibets oprindelige udseende. Der blev isat en B&W Alpha diesel, type 402 V, 140 HK, også bygget i Frederikshavn.

Fonden har finansieret en større restaurering af skroget i 1998, nye sejl og ny mesanrigning i 2003–04 og endelig ny agterstævn i 2007.

Den tungbyggede motor har været hård ved det gamle skrog, og i forbindelse med istandsættelsen af agterskibet i 2007–08 blev den tunge motor taget ud og erstattet af en lettere dieselmotor. Fonden har i denne forbindelse udført en dokumentation af agterskibet og på basis af de gamle spor kunnet rekonstruere de oprindelige ruf.

Bevaringskvaliteter:

Der blev kun bygget et mindre antal havfiskefartøjer af W. KLITGAARDs type, og skibet er det eneste tilbageværende af typen. Dette faktum gør skibet særdeles betydningsfuldt som fiskerihistorisk fortælleobjekt.

Skibet har igennem de seneste ti år fået udskiftet en hel del af skroget og fremstår efterhånden som et skib i god bevaringsmæssig tilstand. Alligevel er der bevaret (i det mindste i agterskibet) flere oprindelige dæksbjælker og vægere, alle med spor efter kravellerne fra det oprindelige dæksarrangement. Dette gør det til en nem opgave at rekonstruere maskin- og agterruf i overensstemmelse med den oprindelige løsning.

Motivering:

Ejerne har de seneste år lagt meget arbejde i at hæve skibets autenticitet. Således har man allerede foretaget en udskiftning af den tidligere meget tunge maskine. Retablering af de oprindelige ruf er det sidste store løft.

Et lån til retablering af de ruf vil give W. KLITGAARD yderligere et løft i retning af et autentisk fiskefartøj anno 1910.

Lånetilsagn: kr. 250.000

Fondens samlede engagement i skibet: kr. 1.783.000

Administration

Alle Skibsbevaringsfondens opgaver og administration har tidligere været varetaget af Fondens daglige leder og fagkonsulenten. Stigende mængde af arbejdsopgaver, har medført ansættelse af en kontorassistent og bogholder på deltid i marts 2009, således at fagkonsulenterne i højere grad kunne varetage de restaureringsfaglige opgaver. Dette har bl.a. betydet at Fonden er i gang med en total digitalisering af arkiverne.

Til de administrative opgaver hører dels den almindelige, daglige 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 af en stor udadvendthed, såsom:

- Udstedelse af bevaringsværdighedserklæringer
- Scanning af ind- og udgående post
- Scanning og arkivering af digitale dokumentationsfotos
- Registrering af skibe i Dansk Historisk Skibsregister
- Besvarelse af generelle henvendelser og forespørgsler fra myndigheder og skibsejere
- Håndtering af lån og pantebreve
- Forberedelse til, og deltagelse i Fondens bestyrelsesmøder
- Budget og regnskab, kørsel- og personaleadministration etc.
- Kontakt til statsforvaltning og offentlige myndigheder
- Vejledning af ansøgere

Skibsbevaringsfondens personale

Skibsbevaringsfondens stab består af tre ansatte:



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



Skibshistorisk konsulent Tom Rasmussen



Kontorassistent og bogholder Kirsten Hjort

Bestyrelsen

Uagtet 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:

Navn

Torkil Adersen, etnolog
Ole Vistrup, daglig leder SME
Morten Gøthche, museumsinspektør
Thomas Højrup, professor i etnologi
Morten Hahn-Pedersen,
museumsdirektør
Jan Hammer Larsen, museumsinspektør
Nanna Folke Olsen, museumsinspektør
Mikkel Kühl, museumsinspektør
John Walsted, projektleder
Jens Poulsen, direktør

Egon Hansen, konsulent

Udpeget af

Handels- og Søfartsmuseet
Handels- og Søfartsmuseet
Vikingskibsmuseet
Skibsbevaringsfonden
Skibsbevaringsfonden

Fiskeripuljen (til efterår 2009)
Fiskeripuljen (fra forår 2010)
Søfartspuljen
Træskibs Sammenslutningen
Træskibs Sammenslutningen (til forår
2010)
Træskibs Sammenslutningen (fra forår
2010)

Bestyrelsesmedlemmernes personprofiler

Torkil Adersen (1959)

Cand.phil. i europæisk etnologi, Københavns Universitet 1993.

Faglige interesseområder: Skibsfart og skibsbygning siden industrialiseringen, arbejdsliv, dagligdag og forhold ombord.

1998-2001 Museumsinspektør, Arbejdermuseet.

1996-98 Projektansat til forskellige dokumentationsopgaver: Lystsejlad i Limfjorden, Motoriseringens betydning for fiskeriet i Nordsjælland, nøddokumentation af B&W Skibsværft.

Ole Vistrup (1959)

B.Sc. (Forvaltning) fra Roskilde Universitetscenter

Formand for Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer (SME) 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 Tourism Commission 1998 – 2003

Morten Gøthche (1946)

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

Tilknyttet Vikingeskibsmuseet og Nationalmuseet 1973 – 1985

Ansæt på Nationalmuseet Marinarkæologiske Undersøgelser 1985 – 2004

Ansæt på Vikingeskibsmuseet 2004 –

Leder for den Marinarkæologiske afdeling fra 2006 – 2008

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

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. 1.

Forsknings- og publikationsområder:
kystkultur, maritim kulturhistorie og økonomisk/politisk maritimhistorie

Jan Hammer Larsen (1954)

Kandidat i historie fra Aalborg Universitet med speciale i teknologi- og byhistorie.
Uddannet yachtskipper og erhvervsdykker.

Ansæt som museumsinspektør på Nordjyllands Kystmuseum afd. Bangsbo i
Frederikshavn siden 1988.

Arbejder med maritim kulturhistorie – herunder marinarkæologi, skibsteknologi i 1000
år – samt kystkulturmiljøets ændring gennem tid i Kattegat Skagerrakområdet.

Er aktiv skipper på nordsøkutteren *Anna Bang* (1931).

Medlem af Kontaktudvalget for Dansk Maritim Historie og Samfundsudvikling.

Mikkel Kühn (1973)

Cand. mag. fra Syddansk Universitet 2002 med speciale i søfartshistorie

Tilknyttet Marstal Søfartsmuseum 2000 – 2002

Museumsinspektør ved Ærø Museum i Ærøskøbing 2003 –

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 (1977)

Cand. mag. fra Københavns universitet i europæisk etnologi

Museumsinspektør ved Svendborg museum 2006 – 2009

2. inspektør på Limfjordsmuseet 2009 –

Fagområder:

Forskning, formidling, indsamling, registrering, akvarierne, Limfjordsmuseets
hjemmeside, skoletjeneste/rundvisninger og diverse.

John Walsted (1964)

Bådebygger, driftschef ved D. S. I. Fregatten Jylland

Tidligere beskæftigelser: Bådebyggeri, opbygning af Danmarks Museum for

Lystsejlad, museumschef samme sted

Kompetencer: 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

Egon Hansen (1945)

Konsulent (IT, Administration, Økonomi)

Merkonom: IT, Økonomi, Ledelse, Organisation

Diplomuddannelse i Ledelse

Certificeret Mediator og Coach

GN Store Nord: Leder af produktions- og salgsadministration 1970 – 1976

Københavns Amt: Økonomichef, Personalechef, Vicecenterinspektør,

Sygehusadministrator 1976 – 1986

Kost & Ernæringsforbundet: Økonomi – og Souschef 1986 – 2008

Fondsadministrator 1986 - 2008
Træskibs Sammenslutningen: Bestyrelsesmedlem og kasserer 2000 –
Galeasen HJALM af Holbæk: Medlem af repræsentantskabet 1997 –
Galeasen HJALM af Holbæk: Medlem af fondsbestyrelsen 2005 –
Udvalgsposter (Formand – Medlem) i en række uddannelses- og fagpolitiske udvalg
1990 –
Copenhagen Business College/Niels Brock: Bestyrelsesmedlem 1994 – 2006
Merkonomerne/Akademimerkonomerne i HK: Formand, Næstformand,
Bestyrelsesmedlem 1989 – 2004

Jens Poulsen (1943)

Cand.polit. 1971
Sekretær i Håndværksrådet 1969 – 1970
Prokurist og chef for Analysekontoret i Danske Bank 1971 – 1975
Økonomichef i Sjællandske Bank 1975 – 1982
Bankdirektør i RB-Banken, Regionalbankernes Fælles Bank 1982 – 1984
Direktør for KroneFinans og formand for koncernens erhvervede datterselskaber 1984
– 1986
Direktør og bestyrelsesmedlem i Nordlyset Forsikring og Nordlyset Skadesforsikring
1986 – 1992
Bankdirektør i InterBank, fra 1995 Cargill Bank 1993 – 1996
Bankdirektør i Vestfyns Bank 1996 – 1999
Direktør og partner i SAM Business Brooker 1999 – 2001
Direktør i Poulsen & Hansen fra 1992
Mangeårigt medlem af bestyrelsen for Maritimt Center, Maritimt Center Charter,
Assens Turistforening, Udviklingsrådet i Assens samt flere private selskaber og fonde.