



SKIBSBEVARINGSFONDEN
Årsberetning 2010–2011

INDHOLD

Indledning	3
Fondens virke	4
Bevaringsværdighedserklæringer 2010 - 2011	6
Historisk monument	6
Rådgivning og tilsyn	7
Konsulentopgaver	8
Oplysning, formidling og dokumentation	15
Netværk	16
Ansøgninger 2010-2011	18
Den Danske Maritime Fond	19
Afgivne lånetilsagn 2010-2011	20
Administration	41
Skibsbevaringsfondens bestyrelse	42

Forsidefoto: Skibsfører Otto Leth modtager en Historisk monument plakette for skonnerten BRITA LETH.

Foto: Jes Kroman

Indledning

Skibsbevaringsfonden kan ved udgangen af regnskabsåret 2010-2011 glæde sig over, at seks historiske fartøjer i det forløbne år, som de første kunne, tildeles anerkendelsen *Historisk Monument*. Dette skal ses som et udtryk for, at arbejdet med bevaring af historiske fartøjer i Danmark har et højt niveau af kvalitet; et niveau der ikke bare omfatter de seks hædrede fartøjer men også mange andre historisk værdifulde fartøjer, der ganske vist ikke har opnået denne anerkendelse, men som alligevel er restaureret med stor respekt for bevaringsmæssige kvaliteter. Vi har i Danmark således et meget værdifuldt og i nogen grad repræsentativt udvalg af gamle historiske fartøjer.

Æren for dette arbejde må først og fremmest tildeles den frivillige indsats, der udøves af flere tusinde entusiaster, der lægger deres kærlighed, deres penge samt størstedelen af deres fritid i den opgave, det er, at bevare den sejlene kulturarv. Dette frivillige arbejde viser, hvor sikkert forankret søfarten og skibene er i den danske folkesjæl.

Samtidig med at Skibsbevaringsfonden glæder sig over de resultater, som hen ved 45 års bevaringsarbejde har frembragt, ser fonden dog også med stor bekymring på fremtiden for disse bevarede fartøjer. Den generelle økonomiske udvikling i samfundet har ikke været gavnlig for bevaringssagen. De omkostninger, der er forbundet med korrekt historisk restaurering er stedse steget, mens indtægterne ikke i nær samme grad er fulgt med.

Skibsbevaringsfonden, der fordeler de statslige midler til bevaring af historisk værdifulde fartøjer, har kun i ringe grad kunne afhjælpe dette problem; fondens bevilling har med små udsving været den samme i kroner og ører ... uden pristalsregulering ... siden 2001, hvor den blev beskåret fra 5 mio. kr. til 3½ mio. kr.

De stedse stigende omkostninger, der ikke matches af de til rådighed værende midler blandt de frivillige entusiaster eller af Skibsbevaringsfondens uddelinger ser ud til at betyde, at 45 års bevaringsarbejde står i fare for at blive tabt på gulvet. Et fartøj, der ikke vedligeholdes, går til grunde på ganske få år.

Det er derfor nu mere end nogensinde vigtigt, at politikerne tager bevaringen af disse fartøjer alvorligt gennem tildeling af flere midler.

De sejlene historiske skibe er en umistelig del af dansk kultur ligesom f.eks. vindmøller, landsbykirker, herregårde og middelalderlige byhuse, som ingen ved sine fulde fem ville overlade alene til tilfældet og det private initiativ at bevare.

Og mister man disse historiske skibe, mister man også et væsentligt element i den branding af Danmark, som er til glæde ikke mindst for turisterhvervet men også for dansk erhvervsliv som sådan, samt måske især for rederierhvervet.

De historiske skibe er således ikke bare et vigtigt element i den danske selvforståelse som søfarende nation. De er også et vigtigt ikon for en positiv forståelse af Danmark i udlandet som et civiliseret land, der tager sin kulturarv alvorligt og tager vare på den.

Skal dette brand opretholdes, må politikerne træde til med forøgede midler NU. Det er ikke historie for historiens skyld; det er historie for fremtidens skyld.



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 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 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. Desuden forudsættes, at det restaureringsfaglige niveau er 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 2010-2011

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 2011 udstedt bevaringsværdighedserklæringer på i alt 191 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 tre fartøjer har i perioden april 2010 til udgangen af marts 2011 fået bevaringsværdighedsstatus:

STØREN, bundgarns-/ramslagsjolle, lærk på eg, bygget i Middelfart 1933

NATALIE, garnjolle, eg, bygget i Lynæs 1961

ANNA NYBORG, fiskefartøj/kvase, eg og fyr, bygget i Nyborg 1929

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 blev i beretningsåret 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 SKJELSKØR bygget i Svendborg 1914

Halvdæksbåd CHRISTIANE bygget på Fejø 1919



Repræsentanter for de seks modtagerfartøjer straks efter overrækkelsen på Århus havn.

Rådgivning og tilsyn

Ud over den økonomiske støtte til bevaringsværdige fartøjer, er Skibsbevaringsfondens konsulentvirksomhed den vigtigste faktor i Fondens bevaringsarbejde.

Skibsbevaringsfondens konsulenter anerkendes som ekspertisen indenfor bevaring af traditionelle fartøjer og benyttes derfor også af andre maritime institutioner.

Ud over administrationen af de statslige tilskud, består konsulenternes opgaver primært i generel rådgivning og oplysning, dels til det maritime miljø og dels til det omgivende samfund.

Dokumentation og rekonstruktion i de større restaureringsager optager en væsentlig del af konsulenternes tid, således at der opnås den maksimale effekt af de, desværre begrænsede, midler, der kan ydes i støtte til de enkelte projekter.

Hovedparten af rådgivningen ydes 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 bistand til andre myndigheder, bl.a. Søfartsstyrelsen, Kulturarvsstyrelsen, Miljøstyrelsen, Fiskeridirektoratet og landets museer.

Konsulentopgaver

Skibsbevaringsfonden besidder efterhånden en omfattende kompetence, som kan anvendes af 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.

Postbåden RØRET

Postbåden RØRET blev bygget i Nykøbing Falster i 1902 til besøgelse af post- og passagertrafikken mellem Stege og Nyord.

Båden, der er lang og smal med ret stævn og kraftigt udfaldende rund hæk, blev oprindeligt bygget med en lille 8 HK. benzinmotor, der snart viste sig at være for lille. Der blev derfor indkøbt og installeret en ny motor, og det er formentlig ved denne lejlighed at båden har fået sin første ombygning, der bestod af et agterruf og et maskinruf. Forude havde båden allerede fra starten et lavt ruf. Dette blev senere bevaret.

Senere blev et lille forskydeligt styrehus bygget på, og dette blev senere udvidet således at det gik i hele ruffets bredde.

Med dette udseende sejlede RØRET indtil man åbnede Nyorddæmningen i 1968. Så var båden ikke længere nødvendig som øens livsnerve.

I 1973 blev RØRET solgt til en familie i København og stærkt ombygget til lystbåd med to master og sejl.

I 2008 sank RØRET i Christianshavns kanal, og blev i den forbindelse overtaget af en forening på Nyord, som har til formål at restaurere og bevare RØRET til sejlads i lokale farvande.

Båden har siden 2010 stået på værftet i Rødbyhavn hvor en meget omfattende restaurering er påbegyndt i efteråret.

Som så ofte før har det vist sig, at båden er i langt værre forfatning end forventet, og

der forestår store udskiftninger i skroget inden den egentlige genopbygning og rekonstruktion kan påbegyndes. Båden forventes sat i drift i sensommeren 2011.

Skibsbevaringsfonden har udarbejdet en omfattende dokumentation af båden inkl. En opmåling af skroget. Opmålingen danner baggrund for en fuldkommen rekonstruktion af RØRET til det udseende den havde inden 1950-erne.



RØRET laster gods til Nyord ved "Slottet" i Stege havn.

Færgen IDA

Færgen IDA blev bygget på Brdr. Wennickes værft i Stege til Båge-Stubbekøbing-overfarten i 1959.

Færgen var tidligere ejet af Storstrøms Amt, som gennem en lang årrække har forsømt færgens vedligeholdelse. I forbindelse med kommunesammenlægningen overgik færgen til Vordingborg og Guldborgsund kommuner, som foretog en vurdering af færgens fortsatte drift. De lokale beboere startede i den forbindelse en forening, der skulle støtte IDAs fortsatte drift på ruten. Resultatet var, at kommunen accepterede at restaurere og drive færgen videre. Dette har vist sig at være en rigtig god idé, idet de tilsvarende gamle træfærger i disse år forsvinder meget hurtigt fra landskabet. IDA vil således snart være en af de eneste tilbageværende af denne type færger i ordinær drift.

Skibsbevaringsfonden har udarbejdet en teknisk specifikation på færgen, der beskriver dens konstruktion i detaljer. Denne specifikation har senere dannet baggrund for den historiske del af restaureringen, der er planlagt af den rådgivende skibsingeniør.

Det har vist sig nødvendigt at udskifte langt mere end oprindeligt budgetteret, og det

har desuden været nødvendigt at lægge yderligere en etape ind i restaureringen, da opgaven krævede langt større midler end forventet ved projektets start. Heldigvis er projektet velvilligt blevet støttet af en række store sponsorer, som har gjort det muligt at lave dette vigtige projekt.



Færgen IDA under Træskibssammenslutningens pinsetræf i Stubbekøbing

Dampbugserbåden BJØRN



Dampisbryderen BJØRN blev bygget i Tyskland til Randers havn i 1908. Den var hjemmehørende og i aktiv drift her indtil 1972, da den blev overtaget af Dansk Veteranskibsklub. Klubben påbegyndte straks efter en restaurering af skibet, men det var først da Skibsbevaringsfonden i 2000 gav sit første lånetilsagn til skibet, at arbejdet begyndte at gå fremad for alvor.

To gange om ugen mødes foreningens medlemmer på værkstedet i Helsingør, for at udføre de mange forskellige håndværksmæssige opgaver der kræves, for at skibet igen kan blive sejlklat.

Det har været en uhyre langstrakt proces at restaurere det gamle skib, men det forventes, at BJØRN i løbet af 2011 for første gang i 40 år kan sejle ved egen kraft.

Færgen DRONNING INGRID

Skibsbevaringsfonden har ved en række møder været rådgivende instans i forbindelse med et projekt om at hjemtage den gamle storebæltsfærge DRONNING INGRID fra England.

Skibet er for stort til at Fonden umiddelbart kan involvere sig i projektet økonomisk, men da en bevaret storebæltsfærge vil være et væsentligt bidrag til vores selvforståelse som søfarts- og færgenation, falder det naturligt, at Fonden bidrager med den rådgivning, som ligger inden for Fondens område.

Snurrevodskutteren ALVILDE

ALVILDE blev bygget som fiskefartøj ved Nicolai Olsens værft i Frederikshavn i 1897 til et partrederi i byen. Skroget er af den såkaldte frederikshavnertypen, bygget af eg og bøg på eg med svagt faldende, glat stævn, rundgattet og med udvendigt ror. Fartøjets kendingsmål er 52,1 x 15,5 danske fod. Skibet var bestemt for snurrevodsfiskeriet og udstyret med "brønd" – dam – og havde to damluger. Det var rigget som galease og havde 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 havde ALVILDE fået styrehus og var blevet rigget som jagt. 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 montering af et langt ruf, nyt dæk på nye bjælker og ny lønning, samt oprigning som gaffelketch med stængerigget stormast.

Frem til ca. 2006 tilhørte ALVILDE en forening i Århus. Dette år blev fartøjet solgt til en forening i Frederikshavn. Foreningen ønskede at bringe ALVILDEs eksteriør mere i overensstemmelse med skibets oprindelige udseende. Der blev sat i gang en

omfattende udskiftning af klædningen, men det viste sig hurtigt, at skibets tilstand var langt ringere end først antaget.

Skibsbevaringsfonden har medvirket til udarbejdelsen af en historisk dokumentation med tilhørende restaureringsplan, og opmåling for rekonstruktion af det oprindelige dæksarrangement.



ALVILDE under restaurering på Kurt Sørensens værft i Ålbæk

Fragtskibet ANGELO ex. passagerdampskibet SVENDBORGSUND

SVENDBORGSUND blev bygget i Holland i 1907 til Det Sydfyenske Dampskibsselskab. Skibet sejlede i rutefart mellem Svendborg, Langeland og Ærø. Skibet var bygget i stål i nittet konstruktion og var udrustet med en dampmaskine af compoundtypen. I 1912 blev skibet forlænget ved Ring Andersens Staalskibsværft, men allerede i 1918 var SVENDBORGSUND blevet for lille og blev samme år solgt til norske købere.

Frem til ca. 1950 sejlede skibet i passagerrutefart i Oslofjorden som D/S ANGELO, da det blev solgt og ombygget til motoriseret fragtskib. Der var tale om en "man tager hvad man haver"-ombygning, hvor stålplader og skotter blev skåret af og genanvendt andetsteds om bord.

For ca. 10 år siden gik ANGELO ud af fragtskibsflåden og blev lagt op. Der blev fra flere ejere gjort forsøg på at ombygge skibet til fritidsformål, men uden synderlig succes.

Den norske rigsantikvar rettede i 2010 en henvendelse til Skibsbevaringsfonden og gjorde opmærksom på ANGELOs fortid som dansk passagerdampskib. Fonden viderebragte henvendelsen til henholdsvis Svendborg museum og Udviklingsfonden Værftet i Ærøskøbing, og en dialog blev etableret mellem i første omgang folk på Ærø og den norske ejer, med Skibsbevaringsfonden som mellemmand.

Da ANGELO pludselig dukkede op i Frederikshavn, formentlig på vej til ophugning, kom der skred i sagen, og efter nogle hektiske dage blev skibet solgt til Udviklingsfonden.

Skibsbevaringsfonden har under hele forløbet bistået de danske interesser i bestræbelserne på at redde måske det allersidste passagerdampskib bygget til sejlads i danske farvande. Skibet er i dårlig stand, og det er usikkert hvorvidt det lader sig bevare. Ikke desto mindre vurderer Fonden ANGELO som kulturhistorisk meget interessant og vil give skibet en betinget bevaringsværdighedsstatus. Ved udgangen af marts lå skibet stadig i Frederikshavn. Efter planen skal skibet bugseres til Ærøskøbing i løbet af april.



SVENDBORGSUND medens skibet stadig var hjemmehørende i Danmark

Uggerbyskibet

Vraget af en norskbygget slup, det såkaldte *Uggerbyvraget* eller *Uggerbyskibet*, har i en lang årrække stået opmagasineret udendørs på den tidligere Frederikshavn bedding. Det drejer sig i realiteten om et halvt skib, som i måske 130 år har ligget begravet i sandet på Tolstrup forstrand ved udløbet af Uggerby å, og som blev udgravet i 1984.

Efter en årringsanalyse udført på Tom Rasmussens foranledning i 2009 konkluderede Nationalmuseet, at tømmeret i fartøjet var hugget i Sydnorge i 1810. Skibet er derfor højst sandsynligt også bygget der.

De antikvariske myndigheder i Vest-Agder fylke (amt) og Nordjyllands kystmuseum v/Bangsbo museum indgik i foråret 2010, ved Skibsbevaringsfondens mellemkomst, en aftale, der indebærer, at Uggerbyskibet skulle sikres og udlånes til Norge. De norske myndigheder tilbød Skibsbevaringsfonden opgaven med at projektere og lede sikringsarbejdet. Forberedelserne startede i maj måned, og arbejdet med at reetablere skibets form og sikringen af denne blev udført i juni og juli, i et samarbejde med Kurt Sørensen Skibs- og Bådebyggeri, Aalbæk.

Uggerbyskibet blev i løbet af juli transporteret til Hirtshals på en blokvogn og sejlet til Kristiansand, hvor det blev udstillet under stor festivitas i forbindelse med "Tall Ships Race 2010".

Uggerbyskibet blev siden hen transporteret til Borhaug på Lista og indgår nu i en udstilling om de lokale skibsbygningstraditioner og skudehandelen.

For Skibsbevaringsfonden var konsulentopgaven noget udenfor det almindelige og bidrog således til at give Fonden et endnu bredere erfaringsmateriale.



Uggerbyskibet under transport tilbage til Norge

Oplysning, formidling og dokumentation

Skibsbevaringsfonden arbejder videre på at formidle den traditionelle søfart og skibsbygning. Dette er en vigtig opgave, idet bevidstheden om Danmark som søfartsnation er hastigt svindende. Færgeruter nedlægges, og fragtsejlads er et mere eller mindre ukendt begreb i rigtigt mange danske havne.

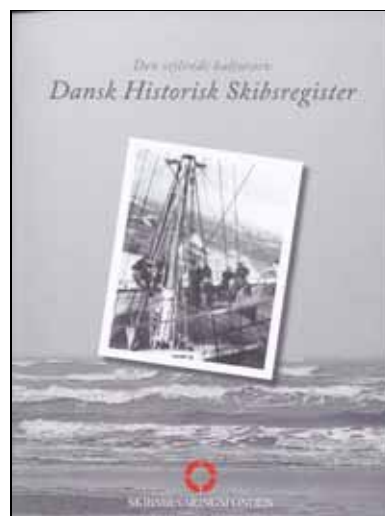
De bevaringsværdige fartøjer er mange steder efterhånden det eneste link til en svunden tid, og mange mennesker forstår ikke hvad disse gamle skibe repræsenterer. Skal vi undgå at skibene ender som døde udstillingsgenstande, er det vigtigt at der oplyses om hvad søfart er nu og var tidligere. Den opgave varetages naturligvis af søfartsmuseerne, men skibene er nu engang de bedste til at fortælle historien om de håndværk der skal til at drive dem.

Behovet for hjælp til den traditionelle vedligeholdelse er ikke faldende – tværtimod. Oplysning og formidling af de traditionelle færdigheder optager derfor stadig en betragtelig del af Skibsbevaringsfondens kapacitet.

Bogen Den sejlede kulturarv, Dansk Historisk Skibsregister

Fonden udgav i efteråret 2009 i samarbejde med flere museer og TræskibsSammenslutningen bogen *Den sejlede kulturarv – Dansk Historisk Skibsregister*.

Bogen, der har modtaget støtte fra Augustinus Fonden, Den Hielmstjerne Rosencroneske Stiftelse, Claus Sørensens Fond og Kulturarvsstyrelsen, har fortsat solgt godt i 2010.



Hjemmeside

Skibsbevaringsfondens hjemmeside www.skibsbevaringsfonden.dk fungerer som formidlingssted for aktuel information 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
- 2010-2011: 12928 unique visitors

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

- Foredrag
- Dokumentation af truede håndværk, f.eks. DVD om sejlmagerfaget
- Indsamling af historisk dokumentation, f.eks. skibstegninger og fotos
- Publikationer i ind- og udland
- 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 Fonden fast i Træskibs Sammenslutningens medlemsblad.

Det vurderes, at man således kommer ud i både den professionelle og den ikke professionelle del af miljøet.

Bladet "Fartøvern"

Dette blad udkommer i Norge med Hardanger Fartøvernssenter som udgiver. Bladet præsenterer fagartikler om skibsbevaring og restaureringsteknik. Fonden er fast bidragsyder og i 2010 har konsulent Tom Rasmussen bl.a. skrevet artiklen "Uggerbyskibet er norsk – og hjemme igen", om sikring og konservering af det 200 år gamle vrage af en norsk slup, der forliste i nærheden af Uggerby strand ca. 1850.

Dansk Historisk Skibsregister

Skibsbevaringsfonden arbejder til stadighed på at optimere og udvide DHS, som er den digitale version af Dansk Historisk Skibsregister. Der har i årets løb været arbejdet på at optimere siden, således at administrationen af registret i højere grad spiller sammen med Fondens hjemmeside.

Netværk

Nordisk samarbejde

Skibsbevaringsfonden var i dagene 11. og 12. maj 2010 vært for det nordiske samarbejde, kendt som *Samarbejdet Nordisk fartøjsbevaring*. Det skete på lystbådmuseet i Hobro, hvor man ud over at holde møder også besøgte museets fine samling, fik en interessant omvisning på Hobro værft og desuden en smuk sejltur på Mariager fjord.



Deltagerne fik en rundvisning på Hobro værft af direktør Peter Leth

På mødet diskuteredes fælles problemstillinger i bevaringen af den sejlene, nordiske kulturarv. Den norske Rigsantikvar fremlagde den nye "Verneplan for fartøyer". Mødet drøftede muligheden for fælles nordiske krav til vedligeholdelsesplaner ved

tildeling af lån/støtte. Desuden blev et tiltag vedrørende en fælles nordisk videreuddannelse i maritime håndværk diskuteret. Mulighederne for en fælles nordisk plan for uddannelse af dampmaskinister og de fælles erfaringer med K-mærkning af bevaringsværdige skibe kontra søfartsmyndighedernes krav blev også drøftet.

Deltagelse på Limfjorden rundt

Skibsbevaringsfonden var i september 2010 repræsenteret på sejladsen *Limfjorden Rundt* ved formand Ole Vistrup og daglig leder Jes Kroman. Det foregik som gæster om bord på den finsk-byggede skonnert SAGA og var et led i Træskibs Sammenslutningens kampagne for at oplyse politikerne om arbejdet med at bevare den sejlene kulturarv.

Tre folketingspolitikere var med på turen, Tage Leegaard (K), Kresten Touborg (SF) og Leif Lahn Jensen (S). De fik alle en rundvisning på skibene når dagens sejlads var overstået, og blev alle vældigt begejstrede. Det betød en klart forbedret forståelse af hvad fartøjsbevaringssagen handler om. Der blev knyttet gode kontakter, og disse er siden fulgt op af møder i folketinget.

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-regi.

Bygningskultur Danmark

Skibsbevaringsfonden har siden 2007 været medlem af Bygningskultur Danmark, med henblik på at finde samarbejdspartnere inden for det etablerede restaureringsnetværk. Medlemskabet er opsagt til ophør ved udgangen af 2010.

Ansøgninger i året 2010 – 2011

Skibsbevaringsfonden modtog inden fristens udløb den 1. marts 2010 ansøgning om støtte fra 27 skibe.

Det fremgår af skemaet nedenfor hvorledes årets bevillinger blev fordelt.

Skibets navn	Ansøgt lån	Bevilget lån	Samlet lån
ALVILDE fiskefartøj (1897)	950.000	376.000	641.000
ANTON fiskefartøj (1948)	175.000	100.000	100.000
BJØRN slæbebåd/isbryder (1908)	210.000	200.000	3.664.386
DE TO SØSKENDE paketbåd (1910)	85.000	75.000	761.841
EJNO lodsartøj (1898)	155.050	65.500	435.150
FREIA fragtskonnert (1896)	300.000	300.000	620.000
GRØNNE ERNA snurrevodskutter (1908)	400.000	400.000	2.921.241
HENRY stenfiskerfartøj (1919)	455.000	0	0
IDA bilfærge (1959)	1.340.000	240.000	1.140.000
JAKOB bugserbåd (1943)	445.000	0	150.000
KATTEGAT fiskefartøj (1939)	325.500	0	0
LIVØ passagermotorbåd (1925)	285.500	0	150.000
LODSEN motordæksbåd (1929)	182.500	150.000	150.000
LOTTE BRINCH snurrevodskutter (1920)	255.000	0	150.000
MJØLNER paket (1922)	25.000	25.000	150.000
NAKSKOV HAVN 1 bugserbåd (1914)	164.517	164.517	574.600
NEPTUN lodsartøj (1927)	30.000	0	200.000
NORDSTJERNEN spejlbygget jagt (1872)	600.000	0	700.000
NORDSØEN fiskefartøj (1938)	53.000	0	120.000
OLE motorkuf (1892)	487.000	0	0
POLLUX bornholmsk halvdæksbåd (1911)	20.000	20.000	20.000
RØRET postbåd (1902)	752.000	406.500	881.500
SIGNE RINK	300.000	0	0
SKIBLADNER II spejlbygget galease (1897)	94.153	75.000	1.578.860
VEGA kvase (1901)	221.500	150.000	600.000
W. KLITGAARD snurrevodskutter (1891)	200.000	200.000	1.983.000
ÅSE ålekvase (1904)	120.000	115.000	1.440.500
I alt ansøgt	8.630.720	3.062.500	19.132.078

Fondens samlede lån i et fartøj er udtrykt pr. 31. marts 2011 og kan indeholde donationer fra andre fonde, samt ekstrabevillinger ydet i løbet af året.

Kvasen KATHRINE PETERSEN

Skibsbevaringsfonden er pt. ejer af skibet, og der er i budgetåret anvendt kr. 68.000 til vedligehold og kr. 23.000 til forsikring af skibet.

Den Danske Maritime Fond

Skibsbevaringsfonden fik i efteråret 2008 en donation fra Den Danske Maritime Fond. Fonden er stiftet med det formål 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.

Tilskuddet i 2010 var anden del af den treårige tildeling.

Afgivne lånetilsagn 2010-2011

I det følgende gives en præsentation af de fartøjer, der for regnskabsperioden 2010-2011 har modtaget tilsagn om lån.

Fondens samlede lån i et fartøj er udtrykt pr. 31. marts 2011 og kan indeholde donationer fra andre fonde, samt ekstrabevillinger ydet i løbet af året.

ALVILDE, fiskefartøj (Frederikshavn 1897)



ALVILDE 1925

Der er ansøgt om midler til: udskiftning af støtter, vaterbord, skandæk, spanter og klædningsplanker i styrbord side.

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 og hængt ror) og er 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. ALVILDE 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 blev formentlig i 1917 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 fra 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 montering af et langt ruf, nyt dæk og bjælker, samt oprigning som gaffelrigget ketch (stængerigget stormast).

ALVILDE blev i 2006 solgt til et nystartet bådelaug i Frederikshavn. Ejerne ønsker at bringe skibet i overensstemmelse med dets oprindelige udseende, bl.a. ved rekonstruktion/reetablering af ruffene, udskiftning af den delte stormast til pælemast, flytning af palstøtten og omrigning af styresystemet fra ratstyring til rorpind.

Bevaringskvaliteter

ALVILDE er en af de meget få eksisterende rundgattede kuttere af frederikshavnertypen. Så vidt vides er der kun tre tilbage. Skibet har fortsat en del af sin oprindelige bundklædning intakt. 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 er i efteråret 2010, dels ved et tilskud fra Fonden, erstattet af et mindre ruf på heltræs kraveller. Bevaringskvaliteten vurderes som middel god.

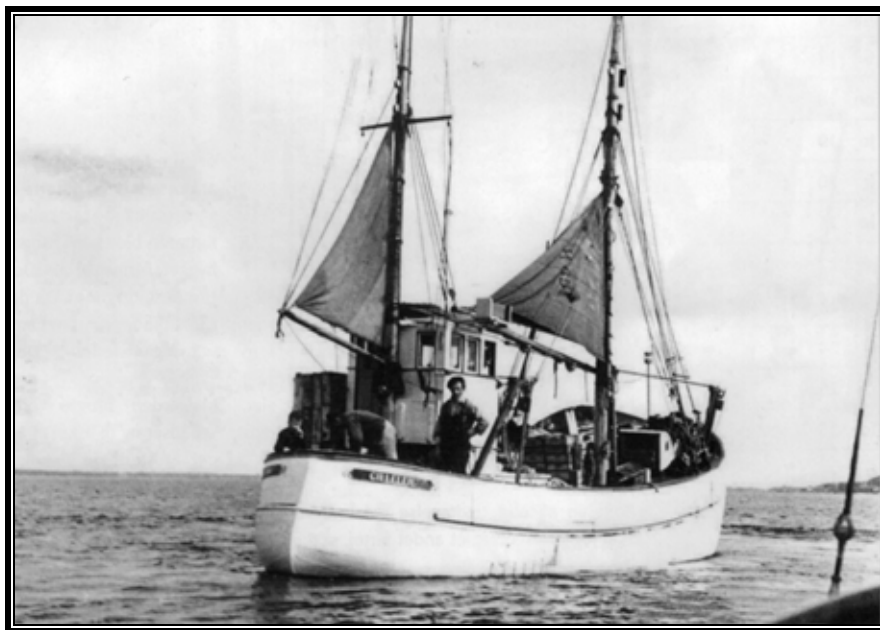
Motivering

ALVILDE har 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.

Lånetilsagn: kr. 376.000

Fondens samlede engagement i skibet: kr. 641.000

ANTON, fiskefartøj (Gilleleje 1948)



Der er ansøgt om midler til: Udskiftning af del af lønning, støtter, skandæk og skanseklædning.

Beskrivelse

Kutteren ANTON, hvis oprindelige navn var CONNI, er bygget i 1948 hos Andersen & Ferdinandsen i Gilleleje. Værftet byggede på den tid skrogene fortløbende og inden de var solgt. De blev lagt ud i havnen til der kom en køber, hvorefter motor blev ilagt efter købers valg og skibet gjort færdigt.

Den første ejer af kutteren var fiskeskipper Poul Andersen, Gilleleje. Skibet var oprindeligt rigget for snurrevodfiskeri.

ANTON er kravelbygget af eg og bøg med glat stævn og krydserhæk og har følgende dimensioner: Længde 14 m, bredde 4,10m, dybgang 2,6 m. Den er målt til 19,99 brt. Kutterens oprindelige motor var en brugt Vølund glødehovedmotor, som efter en tid blev udskiftet til en Hundested. I 1986 blev den erstattet af en Gardner diesel på 190 hk.

CONNI blev i 1962 solgt og fiskede en række år med trawl ud fra Nordby på Anholt. I 1978 blev kutteren solgt til et fiskerikollektiv, der udsprang fra det socialpædagogiske kollektiv Majgården ved Horsens. Kutteren blev døbt ANTON, omrigget til garnfiskeri og sejlede som erhvervsmæssigt fiskerikollektiv frem til 2001, da den blev solgt til Landsforeningen Levende Hav.

Bevaringskvaliteter

I årenes løb er de oprindelige træmaster blevet erstattet af en aluminiumsrigning, der er monteret hvalbak og læsejl, nyt motorruf og styrehus, alt i aluminium og alt sammen noget, mange kuttere blev udsat for som en del af fiskerierhvervets udvikling.

ANTON fremtræder i dag som en autentisk, tidstypisk 20-tons fiskekutter.

Motivering

Siden 2001 har ANTON været ejet af Landsforeningen Levende Hav. Fartøjet repræsenterer som type det mere skånsomme "håndværksfiskeri", som er under hurtig afvikling. Fartøjstypen, som indtil for få år siden var et almindeligt syn i danske fiskerihavne, er nu næsten borte.

Lånetilsagn: kr. 100.000

Fondens samlede engagement i skibet: kr. 100.000

BJØRN, slæbebåd/isbryder (Bremerhaven 1908)



Der er ansøgt om midler til: Reparation af revne i kondensator, i alt 11 årer til redningsbåd og jolle, kobberør og fittings, reparation af skorsten, dokning og udskiftning af en ødelagt søventil, nyt låsesystem, riggerarbejde og et beløb til daglig drift.

Beskrivelse

BJØRN er en kombineret slæbebåd og isbryder søsat 1908 i Bremerhaven. 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 forsvundet.

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 dampskibsteknologi.

Motivering

BJØRN er ikke blot Fondens største engagement, men p.t. vel Danmarks største skibsprojekt med mere end 35 aktive mennesker, der mindst én gang om ugen lægger en stor arbejdsindsats på skibet. Projektet er ikke blevet færdigt efter den opstillede tidsplan, men der blev damp på kedlen i 2010, og skibet vil formentlig sejle for egen kraft i 2011.

Lånetilsagn: kr. 200.000

Fondens samlede engagement i skibet: kr. 3.664.386

DE TO SØSKENDE, dæksbåd (Nyborg 1910)



Der er ansøgt om midler til: Nyt ankerspil

Beskrivelse

DE TO SØSKENDE var fra starten bestemt til pakETFart mellem Skelskør og Agersø. Fartøjet er en klinkbygget dæksbåd i lærk på eg med pælemast med gaffelstorsejl og to forsejl. Med en god sans for den fremtidige udvikling var skroget forberedt til motor, men installation af en sådan blev først en realitet i 1920, båden fik en 8/10 hk Rudkøbing motor.

Bådens længde er 12,58 meter, bredden 4,05 meter og den måler 12,75 BRT.

Da mængden af fragt efterhånden tiltog, blev dæksbåden i 1936 forlænget med fem fod. I 1960-erne blev DE TO SØSKENDE taget ud af pakETFarten og herefter kun brugt til sejlads med lystfiskere.

Skibsbevaringsfonden købte i 1994 skibet af den sidste ejer på Agersø og igangsatte i 1995 en kompromisløs restaurering/tilbageføring. Det blev i den forbindelse besluttet at føre skibet tilbage til det oprindelige udseende fra 1910, hvilket indebar en forkortelse til den oprindelige længde.

Efter restaureringen var tilendebragt, overdrog Fonden skibet til Foreningen til De To Søskendes Bevarelse, der i dag fortsat ejer og driver fartøjet med base i Middelfart.

Bevaringskvaliteter

DE TO SØSKENDE er en klinkbygget jagt, og et af de mere sjældne fartøjer. Den er en af de få overlevende repræsentanter for den tidligere meget almindelige lokale paketskibsfart. Skibets historie er meget veldokumenteret, og dets fremtoning i dag er original på nær det ansøgte ankerspil.

Motivering

Ved at støtte dette projekt, vil fartøjet komme til at fremtræde i helt original stand.

Lånetilsagn: kr. 75.000

Fondens samlede engagement i skibet: kr. 761.841

EJNO, lods-dæksbåd (Slipshavn ved Nyborg 1898)



Der er ansøgt om midler til: Reparation af ruffet, nyt skylight og skydekappe.

Beskrivelse

EJNO blev bygget til Storebælt Lodseriet som rent sejlførende fartøj. Båden havde fra starten en kort pælemast og gaffelsejl med løst underlig og gaffeltopsejl. Af forsejl førtes kun en stagfok. Skroget er kravelbygget i eg, og der er ingen skanseklædning. Det har en længde på 9,51 meter, bredde 3,33 meter, BRT 7,25.

Der var kabys og køjer til fire om bord. Når det var vindstille, kunne besætningen ro lods båden, og til det formål medbragte man to lange asketræsårer. Den første motor blev dog installeret allerede i 1906. Det var en konstruktion med udenbords cykelkædeskrue.

I 1920 gennemførtes en reparation på Orlogsværftet. Båden fik ny motorinstallation og større ruf og senere også styrehus. Sejlene blev efterhånden sjældent anvendt.

Lodsbåden blev i 1950 solgt til Rudkøbing, hvor den indtil 1990 var i brug ved Rudkøbing lodseri som lods fartøj og vagerbåd.

Bevaringskvaliteter

Båden er en af de få, der er bevaret fra Buhls værft i Frederikshavn. Den indgår som et fint led i den serie lods både, der er bevaret i Danmark, mange af dem med støtte fra Skibsbevaringsfonden. Disse både beskriver de mindre lods bådes udvikling.

Motivering

Vi kan betragte båden som færdig restaureret, når denne reparation er udført.

Lånetilsagn: kr. 65.500

Fondens samlede engagement i skibet: kr. 435.150

FREIA, skonnert (Rønne 1897)



Der er ansøgt om midler til: Udbedring af tæringsskader i pladeklædningen.

Beskrivelse

FREIA er bygget ved Rønne Staalskibsværft (en underafdeling af Bornholms Maskinfabrik) som værftets nybygning nr. 2. Skibet blev bygget til et A/S Freia i Rønne.

Skibet er konstrueret af ing. P. H. Stenby og er bygget af stål i nittet konstruktion. Skroget har skarp bov og udfaldende stævn med krølle, og ellipseformet hæk. Det har en længde over dæk på 70,9 fod, en bredde på 18,3 fod og blev første gang målt til 65,3 brt. Dæk, lønning, kapper og rundholter var af træ. Skibet var bygget til klasse i Bureau Veritas.

FREIA og var rigget som fore-and-aft-skonnert og fik motor første gang i 1921. Det sejlede som almindeligt kyst-fragtskib frem til 1972 og var i hele denne periode hjemmehørende i Rønne. Skibet blev i 1973 solgt og ombygget og har fra 1978 været anvendt til chartersejls. Fra 1973 til 1993 var skibet registreret i henholdsvis Panama og Honduras, men kom i 1993 igen under dansk flag.

Bevaringskvaliteter

Skibet fremstår med en høj grad af autenticitet og uden store eller skæmmende overbygninger. Skibet er rigget i stor overensstemmelse med dets oprindelige rigning.

Motivering

FREIA er landets eneste stålskonnert under sejl og er den næst første kystskonnert af dette materiale, der er bygget i Danmark. Det repræsenterer således starten på et den gang nyt kapitel i dansk jern- og metalindustri.

Lånetilsagn: kr. 300.000

Fondens samlede engagement i skibet: kr. 620.000

GRØNNE ERNA, snurrevodskutter (Esbjerg 1908)



Der er ansøgt om midler til: Istandsættelse af agterskibet som følge af en omfattende svampeskade.

Beskrivelse

ERNA er bygget på Abrahamsens værft i Esbjerg 1908 til snurrevodsfiskeri i Nordsøen. Den måler 55 fod fra forkant af forstævn til agterkant af agterstævn i dækket. Skibet var oprindeligt målt til 42,32 tons brutto og 15,10 tons netto.

ERNA blev bygget med en 15 HK petroleumsmotor af fabrikatet C. B. Hoffmann, Esbjerg og havde en 2-bladet omstyrbar hjælpeskruer. Prisen for denne var 3600 kroner.

De første ejere var C. Nielsen, Jens Brødlund Iversen og Christian A. Christensen, Esbjerg. Skibet blev i 1941 solgt til grosserer G. Bojsen i Esbjerg. I 1972 blev ERNA solgt til T. A. Larsen i København og ombygget for langfart. I Kielerkanalen sprang skibet læk og sank, men blev hævet. Efter en række ejerskifter blev fartøjet overtaget af Rederianpartsselskabet 'Grønne Erna'.

Skibet gennemgik i 1998-99 en omfattende restaurering og fremstår i dag som på byggetidspunktet.

Bevaringskvaliteter

Skibet fremstår næsten autentisk og uden store eller skæmmende overbygninger. Skibet er rigget helt i overensstemmelse med dets oprindelige rigning.

GRØNNE ERNA er den eneste tilbageværende snurrevodskutter af sin type. Kutteren kendes på sin lodrette stævn, der øverst falder en smule ind og giver skibet den før i tiden så typiske "esbjergprofil".

Motivering

Der er allerede investeret betydelige midler i skibets restaurering, og disse er i overhængende fare for at gå tabt, hvis ikke der ydes støtte til denne istandsættelse.

Lånetilsagn: kr. 400.000

Fondens samlede engagement i skibet: kr. 2.921.241

IDA, bilfærge (Stege 1959)



Der er ansøgt om midler til: Renovering af agterskibets dæk, skandæk. Dæk på dækshus-top. Udskiftning af mest angrebne bord- og bundplanker. Tjek af evt. bille- og svampeangreb. Diverse øvrige opgaver.

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 hus 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.

Den i 2008 påbegyndte reovering har fokus på skibets oprindelige kvaliteter. Skibet har en høj kulturhistorisk bevaringsværdi, der styrkes væsentligt af den påbegyndte reovering.

Motivering

Det har vist sig, at disse færger forsvinder fra de danske sunde med foruroligende hast. Der er således kun et meget lille antal af disse færger i drift. Flere er bevaret, men i stærkt ombygget stand, til husbåde. Desto vigtigere er det derfor, at der ydes en indsats for at enkelte af disse færger kan have en fortsat eksistens og drift.

Lånetilsagn: kr. 240.000

Fondens samlede engagement i skibet: kr. 1.140.000

LODSEN, Iodsbåd (Glyngøre 1929)



Der er ansøgt om midler til: Materialer til istandsættelse af skrog og styrehus.
Renovering af motor og skruetøj.

Beskrivelse

LODSEN er bygget af bådebygger Ove Christensen, Glyngøre, til Løgstør lodseri og blev i fællesskab bestilt af de tre lodser, der var tilknyttet lodseriet. Båden er kravelbygget af kalmarfyr på egespant og bøgekøl, og med dæk i Oregon pine. Den har følgende hoveddimensioner:

Længde 8,35 meter, bredde 2,95 meter, dybgående 1,19 meter. BRT 5,49. Den er bygget efter bådebyggerens egen tegning.

Foruden styrehuset og et lille cockpit agterude består LODSEN kun af ét stort motorrum. Den oprindelige motor var en engelsk 30 HK Kelvin-Ricardo petroleum/benzinmotor. Denne blev i 1937 afløst af en 30 HK 2-takts Alpha diesel. I dag har båden en Bolinder-Munktell dieselmotor fra 1962, der yder 36 HK og trækker en propel med en diameter på 80 cm.

LODSEN var aktiv i Løgstørs lodseri uafbrudt frem til 1976, hvorefter den overgik i privat eje. I 2009 blev båden overdraget til Limfjordsmuseet.

Bevaringskvaliteter

Bådebygger Ove Christensen var manden, der udviklede fiskebådstypen "pennalhuset". LODSEN har derfor mange fælles træk med pennalhuset, men er stærkere bygget og har bl.a. fuldstændig inderklædning.

Fartøjet har kun gennemgået minimale kosmetiske reparationer siden 1976, og det var således en meget autentisk båd, der i 2009 blev indlemmet i Limfjordsmuseets bådsamling.

Motivering

De lukkede farvandes lodsbaade havde ret beskedne størrelser og har derfor været interessante som fritidsbåd-projekter. De blev tit ombygget til uigenkendelighed, men LODSEN er noget så sjældent som 100 procent autentisk.

Lånetilsagn: kr. 150.000

Fondens samlede engagement i skibet: kr. 150.000

MJØLNER, paket (Svendborg 1922)



Der er ansøgt om midler til: Udskiftning af stråkøl

Beskrivelse

MJØLNER blev bygget ved Ring-Andersens skibsværft i Svendborg i 1922 til skibsfører Chresten Mikkelsen, Ristinge på Langeland. Skibet har en største længde på 15,8 m, en bredde på 5 m og en tonnage på 19,83 brt. Det er bygget af eg og bøg og fik en 30 hk Nor Dan råoljemotor og styrehus, men fik også en betragtelig sejlskibsrigning. Byggetiden var blot 5 måneder.

MJØLNER var oprindeligt bygget til pakETFart Ristinge – Rudkøbing – Svendborg. Sejladsen her ophørte i 1929 og Mjølner kom i fri fart, med hjemhavn i Rudkøbing og senere Kolding.

Den blev i 1939 købt til Fejø, hvor den sejlede i fragtfart og med frugt til København. I 1960-erne var den beskæftiget i stenfiskeri, havneuddybning og tangfiskeri. I 1974 blev den solgt til Ærøskøbing som lystfartøj og kom senere til København, hvorfra den i 1990 blev skænket til Langelands museum, der gennemførte en omfattende restaurering på Langeland i årene 1990-97. Den gamle 45/55 hk Hundested glødehovedmotor blev dog bevaret.

Bevaringskvaliteter

Den omfattende istandsættelse blev gennemført efter en grundig forudgående historisk dokumentation, således at MJØLNER i dag fremtræder i noget nær oprindeligt skikkelse. Fartøjet er i god vedligeholdsmæssig stand.

Motivering

Der er bevaret en række mindre træskibe med pakket-fortid. Men kun meget få bærer fortsat sine typiske kendetegn, idet det fleste er blevet ombygget for at tilfredsstille andre formål. MJØLNER er derfor et værdifuldt, flydende kulturminde.

Det beskedne lånebeløb afspejler desværre ejerens manglende vilje til at afsætte de nødvendige midler til skibets vedligehold og istandsættelse. Midlerne går til udskiftning af skibets stråkøl – en sliddel – men også en vital del, idet stråkkølen beskytter kølen mod angreb af pæleorm. Uden stråkkølen kan MJØLNERS værdi som bevaringsobjekt hurtigt sættes over styr. Skibsbevaringsfonden har her en opgave, nemlig at motivere ejeren, Langelands museum, til at indse sit ansvar og tage et valg, enten det er at opprioritere skibets bevaring eller at finde en anden ejer.

Lånetilsagn: kr. 25.000

Fondens samlede engagement i skibet: kr. 150.000

NAKSKOV HAVN 1, isbrydende bugserbåd (Nakskov 1914)



Der er ansøgt om midler til: Udskiftning af klædningsplanker, der er helt nedslidte.

Beskrivelse

Motorbugserbåden NAKSKOV HAVN 1 blev bygget til havnevæsnet som bygning nr. 4 på Nakskov Træskibsværft ved Richard Rasmussen. Der blev ilagt en 3 cyl. Bolinder motor. Skibet var aktiv i havnens tjeneste frem til 2001 og undervejs skete der forskellige ændringer, bl.a. blev styrehuset udskiftet.

I starten af 1950-erne udskiftedes motoren til en 1 cyl. Grenaa med 45 HK. Midt i 1970-erne fik skibet den eksisterende motor, en 6 cyl. 95 HK Bukh. 'Foreningen til bevarelse af bugserbåden Nakskov Havn 1' overtog bugserbåden i 2001 og har ved bl.a. Fondens hjælp fået skibet rekonstrueret til dets oprindelige udseende fra 1914-15.

Bevaringskvaliteter

Der er tale om et helt unikt fartøj, som der ikke er bevaret andre af. NH 1's skrogtype

er nok unik, men havnebugserbåde har dog tidligere været helt almindelige i de danske havne. Der er bevaret et par andre bugserbåde, dog af de større.

Motivering

NH 1 er helt unik, og fremtræder nu i sin oprindelige skikkelse fra 1914-15. Når den ansøgte reparation er udført, er dette fartøj fuldstændig restaureret.

Lånetilsagn: kr. 164.500

Fondens samlede engagement i skibet: kr. 574.600

POLLUX, halvdæksbåd (Gudhjem 1911)



Der er ansøgt om midler til: Køb af skibet

Beskrivelse

POLLUX er en halvdæksbåd med dam og hævdes at være den eneste tilbageværende af sin slags. Den er klinkbygget af eg og har følgende dimensioner: Længde 8 m, bredde 2,25 m, dybde 1,20 m. Bruttotonnage: 3,34 ton.

Den første motor var en 1 cyl. 4 takt Nexø-motor på 4 hk. I 1943 gennemgik båden en større istandsættelse, som blandt andet omfattede installation af en 9 hk. 4 takts Hein. Den fik desuden nyt motorruf, nye lugekarme med dæksler. Styrehus og dæk blev repareret, skroget blev klinket om og kalfatret, agterstævnen blev forstærket og roret repareret.

I 1968 fik båden endnu en gang ny motor, en 2 cyl. 20hk Sabb diesel med vendbar skrue. Ca. 1972 fik båden nyt opstående og dæk m.m., udført af Christiansen og Co. I Rønne. Senere blev en stor reparation af skrog udført hos Nørrekås Bådebyggeri i Rønne.

POLLUX er i 2010 overdraget til Bornholms Træbådelaug, som vil arbejde for at

bevare båden i dens nuværende udgave.

Bevaringskvaliteter

POLLUX fremtræder i meget autentisk og original skikkelse, og der er ikke tilført båden nogen form for moderne udstyr.

Motivering

Der er her en enestående mulighed for at få bevaret noget så sjældent som en original bornholmerbåd i meget original stand. Båden har en størrelse, der normalt vil gøre den velegnet til lystbåd efter en større ombygning. Idet båden overdrages til Bornholms Træbådelaug stilles betingelse om, at den restaureres ifølge en plan.

Lånetilsagn: kr. 20.000

Fondens samlede engagement i skibet: kr. 20.000

RØRET, postbåd (Nykøbing Falster 1902)



RØRET i den version, som båden vil blive tilbageført til

Der er ansøgt om midler til: Rekonstruktion af skibets dæksplan, aptering, rig og el-udstyr.

Beskrivelse

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

Båden har oprindeligt været sejlførende, jvf. billede fra 1906. Den er senere blevet ombygget med en halvrund agtersalon og styrehus, der kunne skydes fra side til side. Dette blev dog senere udvidet til et fast styrehus.

Båden er i nyere tid blevet ombygget til ukendelighed som lystbåd, hvilket nok er årsagen til, at båden fortsat eksisterer.

Bevaringskvaliteter

Bådens konstruktion er uhyre spændende, idet den er kravelbygget, men mellem spanterne på langs mellem alle plankenådder ligger lister. Skrogformen ligner de samtidige lystbåde, der blev bygget på Benzons værft.

Båden er veldokumenteret med fotos, men også med historie, og den er stadig en levende del af Nyords historie. Der findes fot, der dokumenterer, at båden i sine første år var sejlførende. Dokumentationen er dog ikke tilstrækkelig til at man kan tilbageføre båden til denne version. Færdig restaureret vil denne båd blive et unikt fartøj, som kan fortælle en helt speciel historie om dansk søfart

Motivering

Der er allerede afsat 475.000 kr. til den første etape af projektet, som omfatter istandsættelse af selve skroget. Denne bevilling vedrører dækskonstruktion, dækshuse og aptering.

Lånetilsagn: kr. 406.500

Fondens samlede engagement i skibet: kr. 881.500

SKIBLADNER II, galease (Odense 1897)



Der er ansøgt om midler til: Flytning af forreste nedgangskappe og ændring af Bjælkelag forude. Desuden del af bygning af hækjolle.

Beskrivelse

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

længde er 18,33 meter, bredden 5,49 meter.

I 1924 blev der installeret en 33 HK motor. Motoren blev udskiftet igen i 1939, og i dag ligger der en Ford diesel på 120 HK i skibet

Bevaringskvaliteter

Der er investeret betydelige midler i at få rettet skibets linjer op, og desuden få eksteriøret gjort så historisk korrekt som muligt. SKIBLADNER II fremtræder i dag som et meget smukt skib med en original rigning.

Motivering

Flytningen af nedgangskappen forude er en forudsætning for at der kan installeres det ankerspil, som Skibsbevaringsfonden tidligere har givet lån til. En tilføjelse af ankerspillet vil være yderligere en understregning af SKIBLADNERs autenticitet.

Lånetilsagn: kr. 75.000

Fondens samlede engagement i skibet: kr. 1.678.860

VEGA, ålekvase (Assens 1902)



Der er ansøgt om midler til: Udskiftning af klædning i undervandsskroget

Beskrivelse

VEGA, der er bygget på S. Christensens Værft i Assens, var fra starten bygget som rent sejlskib med galeaserigning. Skroget er kravelbygget i jagtfacon af eg på eg og med dam til opbevaring af levende fisk. Længde 14,42 meter, bredde 4,30 meter, tonnage 19,85 brt.

I 1923 blev VEGA moderniseret og fik installeret motor, ligesom der blev bygget et styrehus agter. Samtidig blev galeaserigningen reduceret, så der til sidst kun var tale om en støtterig.

I 1961 gennemgik fartøjet en fornyelse på Husumer Schiffswerft.

Skibet henlå i en årrække for ombygning i Kolding, men i 1995 blev skibet på ny handlet, og det blev besluttet at genskabe det oprindelige skib i den udstrækning det var muligt. VEGA blev sat på land på Fur, og i den forbindelse blev der foretaget en opmåling, der senere har dannet baggrund for en rekonstruktion. Istandsættelsesarbejdet har været meget omfattende og har medført, at det meste af skroget er blevet skiftet ud, ligesom skibet blev rettet for sin kølsprængning.

Bevaringskvaliteter

VEGA repræsenterer de mellemstore ålekvaser. Skibet har undergået omfattende restaurering og ombygning og må betragtes som værende i meget god stand.

Motivering

Skibet er meget autentisk i sin fremtoning. De ansøgte reparationer vedrører nogle klædningsplanker fra tiden som ålekvase. De er fulde af små ålehuller og nu meget slidte. Skibet kan efterfølgende betragtes som gennemrestaureret.

Lånetilsagn: kr. 150.000

Fondens samlede engagement i skibet: kr. 600.000

W. KLITGAARD, snurrevodskutter (Frederikshavn 1891)



Der er ansøgt om midler til: To nye halvruf med nedgangskapper og skylight.

Beskrivelse

W.KLITGAARD er bygget i Frederikshavn i 1891 på Nicolai Olsens værft, efter tegninger udført af "Mester" Benzoni 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 fiskefartøjer, der fra starten blev udstyret med maskine og fast skrueaksel.

Efter mange år som aktivt fiskefartøj og tilsvarende mange ombygninger, reparationer og moderniseringer, blev kutteren i 1970'erne 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. Denne motor har i eftertid vist sig at være alt for tung for det relativt slanke skib, som ikke har haft den fornødne styrke til at bære sådan en tung motor.

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 Alpha-motor har været hård ved det gamle skrog, og i forbindelse med istandsættelsen af agterskibet i 2007–08 blev motoren 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 størrelse og placering af de to oprindelige ruf (hvh. maskinruffet og førerens kahyt).

Bevaringskvaliteter

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

Udskiftningen af det tunge motoranlæg har løftet agterskibet op af vandet igen og således bragt skibet et godt skridt hen imod det oprindelige trim.

Motivering

I forbindelse med udskiftningen af maskinanlægget var det et ønske fra Fonden, at det eksisterende, lange og høje maskinruf i svejset stål blev erstattet af de to ruf af træ, som kutteren oprindeligt var bygget med. Herefter er det kun mindre detaljer, der skiller dagens udgave af skibet fra forbilledet, nemlig udgaven ca. 1910.

Lånetilsagn: kr. 200.000

Fondens samlede engagement i skibet: kr. 1.983.000

ÅSE, fiskekvase (Odense 1904)



ÅSE under Limfjorden rundt 2010

Der er ansøgt om midler til: Kølplanke- og bundstokkeudskiftning

Beskrivelse

Skibet blev bygget til P. Christensens åleeksport i Kolding, men blev i 1912 solgt til skipper Th. Petersen, der i 1923 startede et konkurrerende firma i Kolding. Der er tale om et uhyre smukt skib, der i facon (i hvert fald over VL) ligner krydstoldjagterne.

Bevaringskvaliteter

ÅSE er en meget fin repræsentant for de mindre ålekvaser. Der er udfoldet stor energi fra ejers side, godt støttet af Fonden, på at sætte skibet i stand så tro mod det oprindelige skib, som muligt.

Skibet er bygget hos N. F. Hansen i Odense og er et af efterhånden få bevarede skibe fra den anerkendte skibsbygmesters værft.

Motivering

Den ansøgte reparation er nødvendig af sikkerhedsmæssige grunde og afrunder den omfattende opgave med at tilbageføre dette unikke fartøj til dets udseende fra 1920-erne.

Lånetilsagn: kr. 115.000

Fondens samlede engagement i skibet: kr. 1.440.500

Administration

Skibsbevaringsfondens administration har i budgetåret 2010-2011 beskæftiget to fagkonsulenter og en kontorassistent på deltid. Fondens virksomhed er fordelt med sekretariat/daglig ledelse fra kontor i Præstø og konsulentkontor i Søvind ved Horsens. Kontorassistenten arbejder fra Nakskov.

Der arbejdes fortsat på at få digitaliseret Fondens samlede arkiv, som efterhånden kan samles på en fælles server.

Der har desuden været arbejdet på en omlægning af Fondens hjemmeside og fartøjsregister, således at en del arbejdsgange knyttet til ajourføring kan effektiviseres.

Til de administrative opgaver hører dels den almindelige, daglige administration, som udgør et minimum af opgaverne. Dertil kommer en række 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 af analoge og arkivering af digitale dokumentationsfotos
- Registrering og ajourføring af fartøjer i Dansk Historisk Skibsregister
- Behandling af generelle henvendelser og forespørgsler fra myndigheder og skibsejere
- Håndtering af lån og pantebreve
- Forberedelse til, og deltagelse i Fondens bestyrelsesmøder
- Budget, regnskab og personaleadministration etc.
- Kontakt til statsforvaltning og offentlige myndigheder
- Vejledning af ansøgere

Skibsbevaringsfondens personale

Skibsbevaringsfondens stab bestod i 2010-2011 af tre ansatte:

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

Skibshistorisk konsulent Tom Rasmussen

Kontorassistent og bogholder Kirsten Hjort

Skibsbevaringsfondens bestyrelse

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	Udpeget af
<i>Torkil Adersen</i> , museumsinspektør	Handels- og Søfartsmuseet
<i>Ole Vistrup</i> , daglig leder SME	Handels- og Søfartsmuseet
<i>Morten Gøthche</i> , museumsinspektør	Nationalmuseet (til efterår 2010)
<i>Lene Floris</i> , museumschef	Nationalmuseet (fra efterår 2010)
<i>Thomas Højrup</i> , professor i etnologi	Skibsbevaringsfonden
<i>Morten Hahn-Pedersen</i> , museumsdirektør	Skibsbevaringsfonden
<i>Nanna Folke Olsen</i> , museumsinspektør	Fiskeripuljen
<i>Mikkel Kühl</i> , museumsinspektør	Søfartspuljen
<i>John Walsted</i> , driftschef	Træskibs Sammenslutningen
<i>Egon Hansen</i> , konsulent	Træskibs Sammenslutningen

Bestyrelsesmedlemmernes personprofiler

Torkil Adersen (1959)

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

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

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

Sekretariatschef i Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer (SME) siden 2009

Medlem af styregruppen i European Maritime Heritage siden 1996

Redaktør af EMH Newsletter siden 1998

Medlem af EMH Safety Council siden 1998

Medlem af Repræsentantskabet for Handels- og Søfartsmuseet siden 2009

Direktør for Sejlskibskompagniet siden 2009

Formand for Sammenslutningen af mindre Erhvervsfartøjer (SME) 1991-2009

Bestyrelsesmedlem på Handels- og Søfartsmuseet 2000-2009

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

Lene Floris (1957)

Museumschef Lene Floris, Nationalmuseet

mag. art. i Europæisk Etnologi 1987

Ansæt på Nationalmuseet 1987-97; Museumsinspektør på Frilandsmuseet og leder af Formidlingsenheden, Nationalmuseets afdeling for Nyere Tid;

Forsker, Center for Humanistisk Historieformidling 1996;

Museumsleder, Holbæk Museum 1997-2008

Formandskab i Organisationen Danske Museer

medstifter

af Holbæk Træskibslaug i egenskab af reder for KDL-lodsbåden

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 (andelssammenlutning 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 museums-kutteren E 1 Claus

Sørensen, bevaring og vedligehold af en samling på 40 originale træbyggede fartøjer

samt konsulentvirksomhed for Fonden til bevaring af Motorfyrs-kib nr. 1.

Forsknings- og publikationsområder:

kystkultur, maritim kulturhistorie og økonomisk/politisk maritimhistorie

Nanna Folke Olsen (1977)

Cand. mag. i Europæisk Etnologi fra Københavns Universitet 2005

Museumsinspektør ved Svendborg Museum 2006-2009

Museumsinspektør ved Limfjordsmuseet 2009 -

Beskæftiger sig primært med maritim kulturhistorie, søfart og fiskeri

samt med vedligeholdelse af Limfjordsmuseets bevaringsværdige sejlende fartøjer.

Mikkel Kühl (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.

John Walsted (1964)

Bådebygger, driftschef ved D. S. I. Fregatten Jylland
Tidligere beskæftigelser: Bådebyggeri, opbygning af Danmarks Museum for
Lystsejls, museumschef samme sted
Kvalifikationer: 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
Eksamineret mediator og coach
GN Store Nord: Leder af produktions- og salgsadministration 1970 – 1976
Københavns Amt: Økonomichef, Personalechef, Vicecenterinspektør,
Sygehusadministrator 1976 – 1986
Kost & Ernæringsforbundet: Økonomi – og souschef 1986 – 2008
Fondsadministrator 1986 - 2008
Træskibs Sammenslutningen: Bestyrelsesmedlem og kasserer 2000 –
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

Observatør (uden stemmeret) fra Dansk forening for ældre lystfartøjer:

Ove Juhl (1956)

Skibsassistent Farvandsvæsenet
Formand Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer
Register og arkivbestyrelse for eksisterende ældre lystfartøjer