



SKIBSBEVARINGSFONDEN  
Årsberetning 2011–2012

## INDHOLD

---

Indhold	2
Indledning	3
Fondens virke	5
Bevaringsværdighedserklæringer 2011 - 2012	7
Historisk monument 2011 - 2012	7
Rådgivning og tilsyn	8
Konsulentopgaver	8
Oplysning, formidling og dokumentation	14
Netværk	15
Ansøgninger 2011-2012	16
Den Danske Maritime Fond	16
Afgivne lånetilsagn 2011-2012	17
Administration	33
Bestyrelsen	34

Forsidefoto: Postbåden RØRET bygget 1902 vender tilbage til Nyord efter endt restaurering.

Foto: Jes Kroman

## Indledning

Hvor mange gamle skibe skal man bevare? Det er et spørgsmål, som vi ofte bliver stillet i Skibsbevaringsfonden. Og at spørgsmålet bliver stillet er ikke så mærkeligt taget i betragtning, at bevaring af fortidens klenodier i bredeste forstand i stadig stigende grad handler om at opmåle dem, registrere dem, affotografere dem, og derefter arkivere de indsamlede data.

Alligevel bliver jeg forundret, hver gang jeg hører spørgsmålet, for jeg tror ikke, at samme spørgsmål bliver stillet til folk, der vil bevare gamle bygninger. Kunne man forestille sig, at at samfundet satte et mål for, hvor mange vindmøller, landsbykirker, herregårde, bindingsværksgårde, byhuse o.s.v. det er relevant at bevare? Jeg kan ikke forestille mig det, og derfor synes jeg heller ikke, at spørgsmålet er relevant for gamle skibe. Historisk værdifulde fartøjer er i virkeligheden nogle af de mest skrøbelige historiske genstande, man kan forestille sig.

Hvis man ikke har råd til et nyt tag på et fredet hus, kan konsekvensen være, at der må stilles flere spande op, når det regner. I længden er det naturligvis ødelæggende for huset, men man kan improvisere sig til meget, og alligevel bliver huset stående. Hvis man derimod ikke har råd til at tage et historisk skib på land og tætte bunden, risikerer man, at det synker i løbet af kort tid. Derfor må svaret være: Vi skal bevare så mange skibe, som det overhovedet er muligt.

Det næste spørgsmål, som jeg ofte hører, er: "Men hvorfor skal skibene bevares. Hvad skal vi med dem?"

Skibsbevaringsfonden tog i 2011-2012 initiativ til at udarbejde en kvalitativ undersøgelse, der skulle belyse de historisk værdifulde skibes samfundsmæssige værdi i nutiden. Undersøgelsen viste, at de historisk værdifulde skibe på flere områder har stor betydning for nutidens samfund:

- En overvældende del af de lokale og regionale turistorganisationer mener, at historiske skibe i havnene har stor eller afgørende betydning for turisternes valg af ferierejsemål.
- Et flertal af de maritime skoler mener, at de historiske skibe udgør en afgørende inspiration for elevernes valg af søfarten som karrierefremtid.
- Alle træskibsværfter mener, at de historiske skibe udgør et væsentlig kundeunderlag for dem, og at de historiske skibe derfor er med til at holde erhverv og håndværk i gang – ofte i udkantsområderne, der har så svært ved at skabe vækst og fremgang.

Så opgaven med at bevare de historisk værdifulde skibe har en karakter, der rækker langt ud over Kulturministeriets ressortområde. Skibene er mere end blot historiske monumenter; de spiller vigtig rolle også for uddannelse, erhverv og turisme.

Således er det ikke blot Kulturministeriet men mange (hvis ikke alle) politiske områder, der bør tage ansvar for skibsbevaringen i Danmark. Derfor er en af Skibsbevaringsfondens store kommende udfordringer at forklare samfundet, at de historisk værdifulde skibe ikke bare fortæller og forklarer historien; de spiller også en væsentlig rolle i nutidens Danmark.

Jeg overdriver derfor ikke, når jeg siger, at de historisk værdifulde skibe IKKE kun er historiefortælling om fortidens søfart. De er en integreret del af nutidens søfart – Det Blå Danmark.



*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

fornings, 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 2011-2012**

Skibsbevaringsfonden har siden 1991 været den institution, der har haft den kulturhistoriske ekspertise til at vurdere traditionelle fartøjers bevaringsværdighed og efterfølgende udstede bevaringsværdighedserklæringer. En sådan erklæring er et signal til omverdenen om, at vi her har at gøre med en væsentlig del af den sejlede kulturarv.

En bevaringsværdighedserklæring udstedes af Skibsbevaringsfonden på grundlag af et fartøjs kulturhistoriske fortællerværdi, 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 et godt redskab til at sikre, at skibets værdi som kulturhistorisk genstand ikke forringes.

Skibsbevaringsfonden har ved udgangen af marts 2012 gældende bevaringsværdighedserklæringer på i alt 198 skibe. Antallet har over de seneste år været lidt svingende, idet nogle falder fra og andre kommer til. Efter en revision af porteføljen er flere skibe således blevet frataget bevaringsstatus, medens nye er kommet til.

Den aktuelle liste over de skibe, der pt. har bevaringserklæring, kan til enhver tid ses på Fondens hjemmeside.

Følgende seks skibe har i perioden 1. april 2011 til 31. marts 2012 fået bevaringsværdighedsstatus:

ANGELO, ex. ”Svendborgsund”, passagerdampskib bygget i Holland i 1908

ORANJE, tjalk bygget i Groningen, Holland i 1898-99

KAREN, åledrivkvase bygget på Fejø i 1917

VENØSUND, bilfærge bygget i Struer i 1931

MÆFIKKEN, åledrivkvase bygget på Fejø i 1917

TIBBE, Nordisk Folkebåd bygget i Middelfart i 1969

## **Historisk monument**

I foråret 2007 påbegyndtes, i forbindelse med en revision af ordningen med bevaringsværdighedserklæringer, et arbejde, der skulle give muligheden for, at enkelte bevaringsværdige skibe kan opnå en ganske særlig anerkendelse som Historisk Monument. Mærkning som Historisk Monument, er en udmærkelse, som tildeles et fartøj, der på forbilledligt vis fremtræder i autentisk eller særlig godt restaureret stand, og som derfor er en entydig kilde til kundskab om den danske søfarts historie.

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

Fem fartøjer har i året 2011–2012 fået tildelt status som Historisk Monument. Disse fartøjer er:

DE TO SØSKENDE, paketbåd bygget i Nyborg i 1910

JENSINE, jagt bygget i Aalborg i 1853

MARNA, fiskefartøj bygget i Faaborg i 1940

META, skonnert bygget i Assens i 1884

MJØLNER, pakket bygget i Svendborg i 1922

MØN, færge bygget i Nakskov 1923

## Rådgivning og tilsyn

Skibsbevaringsfonden betragtes som landets førende ekspertise indenfor bevaring af traditionelle fartøjer og kan sammenlignes med Kulturstyrelsens bygningskonsulenter og Center for Bygningsbevaring – det tidligere Raadvad-Centret.

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

Desuden ydes den nødvendige bistand til andre myndigheder, bl.a. Søfartsstyrelsen, Kulturstyrelsen, Miljøstyrelsen, Fiskeridirektoratet og landets museer.

## Konsulentopgaver

Skibsbevaringsfondens arbejde indebærer, at en stor mængde viden opsamles, og denne viden kommer til stadighed det maritim-historiske miljø til gode.

Fonden vurderer derfor også løbende, hvilke udviklingsprojekter eller bistand til planlægning man har kapacitet til at deltage i.

I beretningsåret er der ydet konsulenttjenester overfor en række bevaringsværdige skibe. Både skibe med og uden lån hos Fonden har været omfattet af konsulenttjenesterne. Det primære arbejdsområde er dog naturligvis de fartøjer, der er direkte involveret med Fonden.



## *Eksempler på konsulentopgaver*

### **GL. TURISTEN, turistbåd (1922)**



GL. TURISTEN, ex. passagermotorbåden ”Turisten”, er en af to identiske motor-turistbåde, der blev bygget i Ry af lokale håndværkere, under supervision af en bådebygger Christensen fra Silkeborg. Båden blev søsat i 1922 og sejlede i turist- og passagerfart ud fra Ry havn.

Under skiftende ejere har ”Turisten” sejlet i turistfarten på søerne indtil båden i 1975 blev solgt og ombygget til fritidsformål. I 2001 blev båden overdraget til Ferskvandsmuseet i Ry, som lod den restaurere med tanke på anvendelse som formidlingsplatform for Silkeborgsøernes kulturhistorie. Båden trafikerer de vande, den var bygget til og har fast plads et stenkast fra det sted, hvor den blev bygget.

GL. TURISTEN er med sin skarpe stævnprofil og relativt smalle skrog et fint eksempel på skandinavisk motorbådsdesign fra 1920-erne. Båden har et udseende, der i store træk har været fælles for de ganske mange motor-turistbåde, der siden ca. 1920 har trafikeret Silkeborgsøerne.

GL. TURISTEN har gennem årenes løb kun gennemgået mindre forandringer. Efter en gennemgribende restaurering ved Ry Bådebyggeri i 2002/2003 fremstår båden eksteriørmæssigt som da den blev taget ud af kommerciel drift i 1975.

GL. TURISTEN anses lokalt som vigtig i formidlingen af Søhøjlandets kulturhistorie. Båden har faste støttespillere og sponsorer i det lokale erhvervsliv. Den bliver hovedsageligt anvendt til sejlads med skoleklasser, til medlemsture eller sponsorture.

Flere af de gamle turistbåde er stadig i virksomhed, men tiden er ved at løbe ud for denne særlige type sejlads, og der tales om at nedlægge turistfarten indenfor et år eller to. På grund af de markedsmæssige vilkår og de øvrige turistbådes høje alder, er det ikke usandsynligt, at GL. TURISTEN om nogle år vil være alene om at videreføre traditionen med sejlads på Silkeborgsøerne med både fra 1920-erne. Med undtagelse af hjuldampskibet HJEJLEN er det sandsynligt, at sejladserne i fremtiden vil foregå med moderne både. Det er derfor særdeles vigtigt, at den fortsatte bevaring af GL. TURISTEN får den største opmærksomhed.

**Skibsbevaringsfonden har i 2011 ikke givet bevillinger til skibets restaurering.**

## Postbåden RØRET (1902)



Postbåden RØRET, der blev bygget hos bådebygger Hansen i Nykøbing Falster i 1902, blev i 2008 købt tilbage til Nyord efter at have været sunket i Christianshavns kanal i København. De tidligere ejere, som havde haft båden i en lille menneskealder, måtte nu give op overfor et tiltagende forfald og en tilsyneladende uoverkommelig opgave.

Båden havde siden 1970-erne været indrettet til lystsejlads og været et dejligt samlingspunkt for familien. Den var blevet kraftigt ombygget og rigget op med to master, så den var næsten uigenkendelig. Familien havde brugt den til sejlads overalt i danske farvande. Men tiden var nu inde til at sige farvel til den gamle båd.

Heldigvis viste det sig, at beboerne på Nyord var interesseret i at overtage båden og få den restaureret. RØRET blev købt for én krone og for egen maskine sejlet hjem til Nyord, under stor opmærksomhed fra øens beboere. Kort tid efter overtagelsen dannede man ”Foreningen RØRETS Venner”, som fremover skulle eje båden.

En besigtigelse på Nyord viste, at der nok ikke var så meget originalt materiale tilbage, men at det dog alligevel var et utroligt interessant projekt at arbejde med.

RØRET blev i første omgang landsat på Rødvig skibs- og bådebyggeri, hvor den blev grundigt opmålt. Efterfølgende blev der på baggrund af opmålingen udfærdiget et sæt linjetegninger. I den følgende tid blev der arbejdet intenst på at skaffe dokumentation om RØRETS historie og fotos fra hele bådens erhvervsaktive periode. Det skulle vise sig at blive en utrolig spændende opgave, som gav et rigtigt godt resultat. Rigtigt mange mennesker kunne endnu huske den gamle postbåd, og mange havde interessante billeder i deres gemmer. Og ikke mindst mange gode historier.



På baggrund af det indsamlede materiale blev der udarbejdet en dokumentationsrapport, hvori der var redegjort for de enkelte detaljer i RØRET's udseende som erhvervsfartøj. Denne rapport blev senere fundamentet for de detaljerede tegninger, der skulle anvendes i selve restaureringsfasen på værftet, og som skulle anvendes til at rejse penge til selve restaureringen.

I løbet af de næste par år lykkedes det foreningen at skaffe de nødvendige midler til restaureringen og det nødvendige sikkerheds og driftsudstyr.

Restaureringen valgte foreningen at få foretaget på Rødbyhavn bådeværft ved bådebygger Hugo Hansen. Det blev en lang og spændende proces, som desværre også viste sig at indeholde overraskelser i form af væsentligt større udskiftninger end forventet.

RØRET er nu tilbage i sit rette element på Nyord, hvor den skal indgå i det maritime netværk, der er i Bøgestrømsområdet. Det vil sige sammen med de to færger MØN og IDA, som begge er nyistandsatte. Der er således opstået et meget anderledes og spændende maritimt hjørne af Danmark, som ikke er baseret på sejlførende skibe.



**Skibsbevaringsfonden har i 2011 ikke givet bevillinger til skibets restaurering.**

## KIVIOQ, ekspeditionsskib (1932-33)



KIVIOQ er bygget på K. Andersens skibsværft i Frederikssund i 1932-33 og blev ved dåben i juni 1933 navngivet af ejeren, polarforskeren Knud Rasmussen. Kutteren er på 22 brt og måler 47 x 14,5 fod. Den var oprindeligt udrustet med en 66 – 76 hk 2-cyl. Tuxham glødehovedmotor. Kutteren var indrettet som ekspeditionsskib og havde køjeplads til 8 personer.

KIVIOQ var bygget til den 7. Thuleekspedition og indgik i flåden på til sammen fire fartøjer. Med kutteren foretog Knud Rasmussen en række rekognosceringstogter langs den østgrønlandske kyst og nåede helt op til Scoresbysund. Senere medvirkede den i forbindelse med optagelsen af Rasmussens film ”Palos brudefærd”.

Det var i forbindelse med disse filmoptagelser, at Knud Rasmussen blev syg. KIVIOQ sejlede 800 sømil sydpå for at få Rasmussen under kyndig lægebehandling, og skibet returnerede efterfølgende til ekspeditionen. Knud Rasmussen døde i 1933.

I 1936 blev KIVIOQ solgt til Geodætisk Institut og fik den velkendte lyseblå farve. Kutteren var flagskibet i flåden af geodætiske indtil den i 1977 blev overtaget af Grønlands Geologiske Undersøgelser. Men den kom aldrig til at arbejde for GGU og blev i 1980 solgt. I 1989 sank den ved kaj i Nuuk på grund af hurtigt forfald. Byens havneforvalter Erik Møller fik hævet kutteren og sat den i stand. Senere blev den sejlet til Danmark og blev i 2005 solgt til et tysk ægtepar, bosat i Danmark, og fik hjemmehavn i Flensborg.

KIVIOQ beholdt sin danske nationalitet og blev i 2008 erklæret bevaringsværdigt fartøj. I 2011 startede arbejdet med at overføre skibet til en selvejende institution under stiftelse, hvis formål er at anvende skibet i historieformidling knyttet til Grønland og Knud Rasmussen.

**Skibsbevaringsfonden har i 2011 bevilget kr. 300.000 til skibets restaurering.**

## SG 100 MARNA, trawlkutter (1940)

Den lille trawlkutter MARNA var det første danske fiskefartøj der blev undtaget fra kravet om ophugning. Det skete i foråret 1996. Desværre måtte Skibsbevaringsfonden udrede de 204.000 kr., der dengang skulle betales fiskeren i ophugningsstøtte. Dette blev senere ændret, således at det blev muligt at udtage et antal fartøjer uden at skulle betale for det.

Senere samme forår dannedes ”Foreningen til bevarelse af fiskefartøjet Marna”, og foreningen har i årene siden gjort et stort arbejde for at få skibet restaureret.

Der er således foretaget ret omfattende udskiftninger i skibet, men efterhånden kneb det også med at holde dammen tæt, og tiden var kommet, hvor dammen nødvendigvis måtte udskiftes. Samtidigt blev det også konstateret, at det originale maskinruf måtte skiftes. Disse to reparationer er desværre ikke nogen lille operation, idet det er nødvendigt at fjerne store dele af dækket for at komme til i dammen. Men det blev herved samtidig muligt at udskifte og reparere både hovedbjælker og stikbjælker, som var blevet dårlige.



*Den færdige dam med nyt bjælkelag*



*Omfattende rådskade ved en lønningsstøtte*

Istandsættelsen gik som planlagt, men da det nye dæk skulle kalfatres, viste dette sig ikke muligt ved et lille stykke skandæk i forskibet, som derfor også måtte skiftes. Da skandækket var fjernet, viste det sig, at der havde været en stor lækage, som gennem mange år ikke var blevet opdaget, da den lå inde bag noget garnering. Der var her omfattende rådskader, som blandt andet havde bredt sig til forstævnen og syv lønningsstøtter. Det var således nødvendigt at foretage yderligere en omfattende istandsættelse af forstævn, støtter, skandæk, vaterbord, klædning og skanseklædning før MARNA igen kunne komme i vandet.



*Marna ses her med færdigt dæk og nye støtter, skandæk og skanseklædning*

**Skibsbevaringsfonden har i 2011 bevilget kr. 200.000 til skibets restaurering.**

## **Oplysning, formidling og dokumentation**

Den måde man i dag sejler de gamle skibe er naturligvis en slags ”moderniseret” sømandskab. Der er ikke længere de nødvendige havnefaciliteter til at servicere et traditionelt sejlskib, og det betyder naturligvis noget for den måde skibene håndteres på. Også til søs sker det på en moderne måde, idet mange af de traditionelle materialer ikke længere anvendes på skibene. Det betyder, at Skibsbevaringsfonden sammen med søfartsmuseerne har en opgave i at forsøge at formidle det traditionelle sømandskab.

Det samme gælder de kundskaber der er knyttet til at vedligeholde et træskib på traditionel måde.

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

### ***Hjemmeside***

Skibsbevaringsfondens hjemmeside [www.skibsbevaringsfonden.dk](http://www.skibsbevaringsfonden.dk) fungerer som formidlingssted for 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
- 2010-2011: 12928 unique visitors
- 2011-2012: Grundet serverskifte er det ikke muligt at opgøre årets besøgende

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
- Publicering af fagartikler
- Udarbejdelse af informationspjecer
- Fagkonferencer

### ***Bladet "Passagerfart" og Træskibs Sammenslutningens medlemsblad***

Da synlighed – både internt i træskibsmiljøet, men også blandt den almindelige befolkning – omkring de ældre og bevaringsværdige skibe er et kernepunkt i Skibsbevaringsfondens arbejde, skriver Fondens konsulenter fast i tidsskriftet "Passagerfart", der udkommer fire gange om året, og desuden i Træskibs Sammenslutningens medlemsblad. Fonden er fast bidragsyder i det norske fagtidsskrift "Fartøyvern". Dertil kommer et antal artikler, som fremsendes til danske dagblade og distriktsblade.

### ***Dansk Historisk Skibsregister***

I sommeren 2008 blev den første testversion af DHS lagt ud på Fondens hjemmeside. I det seneste år er der arbejdet på at optimere siden, således at de oplysninger der ligger i registret er aktuelle. Der er desuden gjort et stort arbejde for at få billeder af alle de registrerede fartøjer. Dette er en mere vanskelig opgave, idet mange skibsejere pudsigt nok ikke er i besiddelse af fotos af deres egne fartøjer.

Bogversionen af registret har været en stor salgssucces og er nu næsten udsolgt.

## **Netværk**

### ***Nordisk samarbejde***

Det nordiske samarbejdsråd mødtes den 25. – 27. maj 2011 i Rjukan i Norge. Mødet startede med en besigtigelse af jernbanedampfærgen AMMONIA, som for første gang i ti år var fyret op for en prøvesejlads med mødedeltagerne.

På årets møde diskuteredes bl.a. en fælles nordisk hjemmeside, som skulle kunne præsentere alle støttede fartøjer i Norden, en fælles nordisk materialedatabase, spørgsmål om hvorledes kan vi styrke bådebyggeruddannelsen i Norden, samt ønsker om en fælles nordisk klassifikation af bevaringsværdige fartøjer.

### ***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.

## Ansøgninger i 2011 - 2012

Skibsbevaringsfonden har inden ansøgningsfristens udløb den 1. marts 2011 modtaget ansøgninger om støtte fra følgende skibe:

Skibets navn	Ansøgt beløb	Bevilget
ALVILDE fiskefartøj (1897)	890.880	500.000
ANTON fiskefartøj (1948)	62.350	62.350
BJØRN slæbebåd (1908)	244.484	130.000
CHRISTIANE halvdæksbåd (1919)	20.974	21.000
GNISTEN lodsbåd (1924)	16.864	16.864
H. V. RAVN fyrinspektionsskib (1944)	500.000	300.000
HJALM fragtgalease (1901)	98.000	98.000
IDA bilfærge (1959)	1.425.000	400.000
JAKOB bugserbåd (1943)	415.000	0
JÆGERSPRIS fiskefartøj (1960)	250.000	0
KAREN åledrivruse (1917)	300.000	0
KATHRINE PETERSEN	31.533	31.533
KATTEGAT (1939)	355.000	0
KIVIOQ ekspeditionsskib (1933)	713.000	300.000
KONGEN rochalup (1884)	50.000	0
KRYDSJAGT No. 7 toldkrydsjagt (1890)	420.000	200.000
LOTTE BRINCH snurrevodskutter (1920)	260.000	150.000
MARNA trawlkutter (1940)	438.000	200.000
MARTHA fragtskonnert (1900)	600.000	260.000
NORDSTJERNEN jagt (1872)	335.000	50.000
NORDSØEN kystbåd (1939)	282.000	150.000
PIA BANG snurrevodskutter (1954)	144.500	0
SKØDSHOVED paketbåd (1907)	169.000	0
<b>I alt ansøgt</b>	<b>8.021.585</b>	
<b>I alt tildelt</b>		<b>2.869.747</b>

## Den Danske Maritime Fond

Skibsbevaringsfonden fik i efteråret 2008 en særdeles kærkommen 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 var på 3 x 1 mio. kr. og indgik i Skibsbevaringsfondens almindelige uddelinger.

Ved udgangen af 2011 udløber således også donationen fra Den Danske Maritime Fond.



## Afgivne lånetilsagn 2011-2012

I det følgende gives en præsentation af de fartøjer, der i regnskabsperioden 2011 – 2012 har modtaget tilsagn om lån.

Fondens samlede lån i et fartøj er udtrykt pr. 31. marts 2012 og kan indeholde donationer fra andre fonde, samt ekstrabevillinger ydet i løbet af året.

### *ALVILDE, fiskefartøj (Frederikshavn 1897)*



**Der var søgt om midler til:** Udskiftning af dæk, skanseklædning, lønning, ruf, nedgangskappe, skylight, m.m.

#### **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, afrundet agterstævn med udvendigt ror) og bygget af eg og bøg på eg. Fartøjets kendingsmål er længde 52,1 og bredde 15,5 danske fod, 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 1970erne 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, har været et svagt element i skibets konstruktion og er i 2011 blevet erstattet af et mindre ruf på heltræs bjælker. Halvruffet forude blev også genetableret i 2011. Bevaringskvaliteten vurderes derfor som rigtig 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 miljøet omkring Frederikshavn Bedding, som for nogle år siden blev købt med tanke på at etablere et maritimhistorisk samlingssted for byen.

**Lånetilsagn:** kr. 500.000

**Fondens samlede engagement:** kr. 1.141.000

### ***ANTON, fiskefartøj (Gilleleje 1948)***



Der blev i finansåret 2010-2011 givet midler til udskiftning af del af lønning, støtter, skandæk og skanseklædning. Dette arbejde blev imidlertid dyrere end forudsat, og fartøjets ejer så sig i 2011 nødsaget til at ansøge om et tillægs lån.

### **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 bak 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-tonns fiskekutter.

### **Motivering:**

Siden 2001 har ANTON været ejet af Landsforeningen Levende Hav. Kutteren fortæller historien om det miljøinitiativ, som båden har været symbol for siden midten af firserne. Foreningen har fokus på havmiljø, naturskånsomt fiskeri og bevaring af kystfiskersamfund. I dette arbejde anvendes kutteren året rundt som en sejlede formidlingsplatform. Den repræsenterer som type det mere skånsomme ”håndværksfiskeri”, som er under hurtig afvikling.

Fartøjstypen, som indtil for få år siden var et almindeligt syn i danske fiskerihavne, er nu næsten borte.

ANTONs bevaringsmæssige tilstand er god, og kutterens kulturhistoriske fortælleverdi er betydelig. Det ekstra bidrag til den omsøgte istandsættelse har medvirket til, at skibet kan fortsætte sit formidlingsarbejde som et aktivt sejlede og fiskende fartøj.

**Lånetilsagn:** Kr. 62.350

**Fondens samlede engagement:** Kr. 162.350

### ***BJØRN slæbebåd/isbryder (Bremerhafn 1908)***



**Der blev søgt om midler til:** Afdrejning af stempelstang, materialer, ventil, varmeaggregat til maskinrum m.m.

**Beskrivelse:**

BJØRN er en kombineret slæbebåd og isbryder søsat i 1908 i Bremerhafnen. 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, selv om det i tilbuddet var lovet, 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 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 tæt på sin færdigstilling, og det er vigtigt, at de værdier der er skabt kan bibeholdes.

**Lånetilsagn:** kr. 130.000.

**Fondens samlede engagement:** kr. 3.794.386

***CHRISTIANE, halvdæksbåd (Fejø 1919)***



**Der blev søgt om midler til:** Udskiftning af damdæk, damtragt og 4 skotter

**Beskrivelse:**

CHRISTIANE er bygget af Carl Nielsen på Fejø i 1919. Det er den sidste halvdæksbåd, der er søsat med sprydstagerig 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 m<sup>2</sup>  
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 et af de eneste fartøjer, der fremstår som originalt med dam og glødehovedmotor.

Lauget gør et stort arbejde med bådens bevaring, og i vinteren 2008-2009 blev den gamle Hundested-motor gennemrenoveret på laugets værksted.

**Lånetilsagn:** kr. 21.000

**Fondens samlede engagement:** kr. 261.180

## ***GNISTEN, lodsbåd (Frederikshavn 1924)***



**Der var søgt om ekstramidler til:** Indkøb af tømmer

### **Beskrivelse:**

Dæksmotorbåd No. 26 GNISTEN blev bygget ved Chr. Niensens værft 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 er 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.

### **Bevaringskvaliteter:**

GNISTEN er nok vores mindste, bevarede lodsåbåd. Båden bidrager til en grundstamme af danske lodsåbåde i forskellige typer, størrelser og aldersgrupper. Dens historie er efterhånden godt dokumenteret, med bl.a. byggekontrakt, linjetegning og korrespondance.

### **Motivering:**

Der foreligger planer for bådens fremtidige brug som formidler af Frederikshavns lodseris historie, hvor den vil indgå i det maritimhistoriske miljø, der er ved at opstå omkring Frederikshavn bedding. Arbejdet omkring båden samler ældre håndværkere i et autentisk værftsmiljø. Dette vil måske inspirere til rekruttering i en by, hvor skibsbyggeriet og fiskeriet var selve fundamentet for dens eksistens.

**Lånetilsagn:** 16.864

**Fondens samlede engagement i skibet:** Kr. 86.864

## ***H. V. RAVN, fyrinspektionsskib (Nakskov 1944)***



**Der var ansøgt om midler til:** Overtagelse af lån – projektets overlevelse

### **Beskrivelse:**

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

### **Bevaringskvaliteter:**

Skibet, der er et af vore få store stålfartøjer i nittet konstruktion, er enestående idet det er proppet med datidens high-tech-udstyr, meget af det af dansk fabrikat. Således er skibet stadig udstyret med sit originale 6 cyl. Frichs-maskine, fremstillet i Aarhus i 1938, den eneste tilbageværende af slagsen.

### **Motivering :**

H. V. RAVN er det eneste tilbageværende skib af sin slags, og der er investeret betydelige midler og kræfter for at finde en fremtid for skibet.

Med en finanskriser er det ikke de bedste tider for et sådant fartøj, og det foreslås derfor, at økonomien stabiliseres, således at ejerne har økonomisk ro til at skibet kan lægges i mølpose indtil en endelig løsning kan findes.

Der blev i 2011 arbejdet med en løsning, hvor skibet kan anvendes af Statens værksteder for kunst. Da dette måske ikke ligger lige rundt om hjørnet, blev der desuden arbejdet på at få skibet ind at ligge på Holmen sammen med GEORG STAGE.

Fondens bestyrelse vedtog, at der hensattes et beløb for at sikre, at skibet forbliver under dansk flag.

**Lånetilsagn:** Der blev med forbehold hensat kr. 300.000.

I denne forbindelse blev skibets ejer bedt om at udarbejde en detaljeret og specificeret redegørelse for skibets økonomiske situation. **Fondens samlede engagement:** Kr. 1.250.000

### ***HJALM, fragtgalease (Assens 1901)***



**Der var 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 skandæksstrib. 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 fjernkendning.

### **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. 98.000

**Fondens samlede engagement:** kr. 907.000

## ***IDA, færge (Stege 1959)***



**Der var ansøgt om midler til:** Udskiftning af alle angrebne planker i skroget, renovering af salon, reetablering af livbåde med ophæng.

### **Beskrivelse:**

IDA er bygget af eg på eg på Brdr. Wennickes værft i Stege i 1959. Færgen 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 pendul-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. Men den store 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 dækslys nu retablerede.

**Lånetilsagn:** kr. 400.000

**Fondens samlede engagement:** kr. 1.540.000

### ***KIVIOQ, ekspeditions-kutter (Frederiksund 1933)***



**Der var ansøgt om midler til:** Udskiftning af planker, vaterbord, skandæk, støtter, del af

dæk. Ny mast, isforhudning.

### **Beskrivelse:**

KIVIOQ er bygget på K. Andersens Skibsværft i Frederikssund og søsat i juni 1933. Skibet har en skroglængde på 52 fod, en bredde på 14,5 fod og måler 18,67 brt. Det er kraelbygget af eg på eg med lodret stævn og ellipseformet hæk. Skibet er bygget med styrehus og havde fra starten en 2-cyl. Tuxham glødehovedmotor.

KIVIOQ blev bygget som ekspeditionsskib til polarforsker Knud Rasmussen og har siden 1933 i mange år sejlet i de grønlandske farvande. Efter Knud Rasmussens død blev skibet overtaget af Geodætisk Institut og anvendt som opmålingsskib, efterfulgt af en række private ejere. Herefter gik skibet i forfald og sank i 1989 i havnen i Nuuk. Den daværende havneforvalter, Knud Erik Møller, fik hævet skibet, sat det i stand og bragte det til Aarhus.

Siden 2005 har KIVIOQ været ejet af et tysk ægtepar Aabenraa. I 2011 er arbejdet starte med at overføre kutteren til en selvejende institution.

### **Bevaringskvaliteter:**

KIVIOQ har siden skibet blev bygget kun gennemgået almindeligt vedligehold og påkrævede udbedringer. Skibets oprindelige aptering er for en stor del intakt og har kun gennemgået mindre tilpasninger og moderniseringer. Den betragtelige originalitet giver Kutteren en betydelig fortællerværdi i relation til nyere grønlandshistorie.

### **Motivering:**

Siden overtagelsen har ejerne arbejdet målbevidst med at hæve skibets vedligeholdsmæssige kvalitet. De ønsker at bevare skibet som et minde over skibets grønlandske historie og har søgt formidlingssamarbejde med bl.a. Kort- & Matrikelstyrelsen, maritime museer og interesseorganisationer, der arbejder med Grønlands historie.

**Lånetilsagn:** Kr. 300.000

**Fondens samlede engagement:** Kr. 300.000

### ***KRYDSJAGT No. 7 (Odense 1890)***



**Der var søgt om midler til:** Isætning af køl, kølsvin, stråkøl, bjørne, for- og agterstævn

### **Beskrivelse:**

KRYDSJAGT No. 7 er bygget på N. F. Hansens værft i Odense i 1890 til Krydstoldvæsenet. Fartøjet er en spidsgattet jagt, kravelbygget i eg. Klædningen er fast til spanterne med trænegler. Skibet har en længde på 16 m, længde overalt 23 m, bredde 4,92 m, dybgang 2,25 og en drægtighed på 28 brt.

Denne hurtigsejlende jagt var under Krydstoldvæsenet i 14 år frem til etatens nedlæggelse i 1904, hvorefter den var i marinens tjeneste som øvelsesfartøjet THYRA frem til 1958.

Derefter fulgte 35 år i Middelhavet under navnet ANTIGONE. Skibet var ejet af en sydtysk kunstner og hans kone og havde fast havneplads i Bodrum i Tyrkiet. I forbindelse med en planlagt istandsættelse stod jagten på land i flere år indtil 2003, hvor forberedelserne til hjemtransporten til Danmark startede. I august 2005 blev krydsjagten transporteret til Danmark.

Skibsbevaringsfonden har tidligere støttet hjemtagningen og indkøb af tømmer, der er oplagret til tørring.

### **Bevaringskvaliteter:**

Der er kun bevaret to krydstoldjagter i Danmark. Den anden – VIKING af Svendborg – er bevaret i den skikkelse, som skibet fik som lystbåd for den mangeårige ejer ”Mølle-Marie” i Svendborg. Båden ejes af Svendborg museum.

KRYDSJAGT No. 7 har mange velbevarede detaljer, og den skal efter planen tilbageføres til det originale udseende. Der arbejdes kontinuerligt på at finde en sponsor, der vil være medfinansierende.

### **Motivering:**

KRYDSJAGT No. 7 er usædvanlig i mange henseender. Skibets historie og udvikling er meget veldokumenteret, ejeren har en konstruktiv holdning til restaureringsopgaven og indehar ligeledes de nødvendige faglige forudsætninger til at kunne gennemføre dette meget omfattende projekt. Der er lagt op til, at projektet skal formidle skibstømmerhåndværket gennem udstillinger, foredrag og publikumsadgang på beddingen.

Skibsbevaringsfonden støtter almindeligvis ikke orlogsfartøjer. Men da skibet skal tilbageføres til tiden som krydstoldjagt og Fonden tidligere har besluttet at deltage i projektet, finder sekretariatet det naturligt fortsat at give støtte. Vor deltagelse vil formentlig være nødvendig helt frem til skibet igen kan sættes i vandet.

**Lånetilsagn:** Kr. 200.000

**Fondens samlede engagement:** Kr. 952.000

## ***LOTTE BRINCH, snurrevodskutter (Læsø 1920)***



**Der er søgt om midler til:** Udskiftning af klædning

### **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 bidrager 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:** kr. 300.000

## ***MARNA, fiskefartøj (Faaborg 1940)***



**Der er ansøgt om midler til:** Total renovering af dam og motorruf.

### **Beskrivelse:**

MARNA er bygget som garnbåd af eg på eg hos bådebygger Carl ”jolle” Andersen ved Lillestrand i Fåborg 1940. Den har svagt rundet forstævn og er rundgattet med udenpå-ror. Der er styrehus og støttesejl. Den har en længde på 10,6 m, bredde 3,9 m, dybgående 1,5 m og måler 12,16 brt. MARNA er udstyret med en Grenaa glødehovedmotor fra 1969.

Båden var aktiv i fiskeriet frem til 1994 og har altid været hjemmehørende i Fåborg. Det var den første sag Skibsbevaringsfonden havde med udtagelse af et fiskefartøj fra ophugning.

### **Bevaringskvaliteter:**

MARNA er bevaret helt originalt, og den har desuden sin glødehovedmotor. Båden er en fremragende repræsentant for de mange små kuttere, der tidligere var hjemmehørende i de indre danske farvande.

### **Motivering:**

Vi har fra starten satset på MARNA, og der er lagt stor energi i at få den bevaret og restaureret. Det er bl.a. sket i et godt samarbejde med Inge & Asker Larsens fond i Horsens, som også har meddelt interesse i at deltage i denne fase af processen. Når dette arbejde er udført, må vi betragte MARNA så godt som gennemrestaureret.

**Lånetilsagn:** Kr. 200.000

**Fondens samlede engagement:** Kr. 692.000

## ***MARTHA, jagtskonnert (Vejle 1900)***



**Der er ansøgt om midler til:** Dæksbjælker, dæk, skandæk og vaterbord

### **Beskrivelse:**

MARTHA er bygget på Lindtners værft i Vejle. Det er en jagtbygget fore-and-aft-skonnert i eg på eg med pælemaster . Den har en længde på 20 m, bredde 5,5 m, dybgående 2,1 og måler 51,03 brt.

Efter at have sejlet fragt i 24 år, fik skibet sin første motor i 1923. Ved ejerskifte i 1936 blev riggen reduceret, der blev sat styrehus på og anskaffet en kraftigere motor.

Fra 1947 til 1951, hvor fragtperioden sluttede, var MARTHA hjemmehørende i Grenaa. I den periode blev stormasten fjernet, fokkemasten blev forkortet og et større styrehus blev bygget.

I perioden 1951 til 1971 sejlede MARTHA som stenfisker fra Faaborg, hvorefter den overgik til fritidsbrug.

### **Bevaringskvaliteter:**

MARTHA repræsenterer de mellemstore fragtskonnerter. Med sine pælemaster og relativt intakte dæksplan fra erhvervstiden (lastlugen fra ca. anden verdenskrig er fortsat intakt) er den et fint ”kiggehul” til vor nære fortid.

### **Motivering:**

Bevaringen af MARTHA har siden forliset i 2005 været inde i en positiv udvikling. De mange mindre istandsættelser løfter skibets autentiske fremtoning. I forbindelse med den for nyligt afsluttede udskiftning af dækket blev det nødvendigt også at demontere skanseklædningen, som ikke var køn, mildt sagt. Dette giver muligheden til at genskabe den

smukt profilerede skanseklædning, som skibet en gang har haft.

Til trods for disse positive tilkendegivelser mente Fonden ikke, at årets ansøgning kunne imødekommes. Viste det sig efter regnskabets revision, at der alligevel var midler, mente Fonden alligevel, at der burde gives et lån.

**Lånetilsagn:** Kr. 260.000

**Fondens samlede engagement:** Kr. 993.000

### ***NORDSTJERNEN, jagtbygget fragtfartøj (Middelfart 1872)***



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

#### **Beskrivelse:**

Jagten 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 Egernsund, 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 1960'erne 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 højst 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 har selv lagt betydelige beløb i istandsættelsen, således at skibet efter endt restaurering vil være i meget god stand.

**Lånetilsagn:** kr. 50.000

**Fondens samlede engagement:** kr. 750.000

### ***NORDSØEN, kystbåd (Stenbjerg 1939)***



**Der er ansøgt om midler til:** Klædning, skrogarbejder, dækshus, styrehus samt indretning af lukaf. Indkøb af træ til dæk.

### **Beskrivelse:**

NORDSØEN er bygget af Christen Jensen Bonde i Stenbjerg. Kutteren er klinkbygget af eg på eg med en længde på 8,50 meter og bredde på 3,86 meter og var oprindelig udstyret med en 5 HK Hein motor. Modsat andre vestkystbåde var NORDSØEN ikke bygget til at lande på stranden, men var fra starten beregnet til at ligge i havn.

Fra 1941 til 1991 har HG 2, hjemmehørende i Hirtshals, været aktiv inden for stort set al slags fiskeri med snurrevod, garn og linefiskeri.

Dens ejer igennem mere end en menneskealder var fisker Peter Chr. Christensen, og dette er formentlig forklaringen, på at fartøjet i modsætning til mange andre har overlevet uden ombygninger.

### **Bevaringskvaliteter:**

NORDSØEN er en af efterhånden få bevarede vestkystbåde. Den har i mange år været sejlet og vedligeholdt og har således været i gode hænder. Desværre har ejerens svigtende helbred ført til, at båden de seneste år har lidt skade. Det var derfor på høje tid, at ejeren tog skridt til at sikre bådens fortsatte bevaring gennem et ejerskifte.



## **Motivering:**

Vi har tidligere støttet båden og nu sørget for et ejerskifte til en person, der er villig til at ofre mange penge på den, samt ikke mindst at føre den tilbage til oprindeligt udseende både over dæk og om læ. Dette ønskede sekretariatet at honorere og indstillede derfor til, at der blev givet et lån til bådens istandsættelse.

**Lånetilsagn:** Kr. 150.000

**Fondens samlede engagement:** Kr. 270.000

## **Administration**

Alle Skibsbevaringsfondens opgaver og administration har tidligere været varetaget af Fondens daglige leder og fagkonsulenten. Stigende mængde af arbejdsopgaver, har medført, at der i marts 2009 blev ansat en kontorassistent og bogholder på deltid, 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.

Nævnte ansættelsesforhold blev af økonomiske årsager ophævet den 1. juni 2011.

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
- Udarbejdelse af dokumentationsmateriale
- Udarbejdelse af byggetegninger
- Værftstilsyn

## ***Skibsbevaringsfondens personale***

Skibsbevaringsfondens stab har i beretningsåret haft tre ansatte:

Fondens direktør Jes Kroman, arkitekt m.a.a

Skibshistorisk konsulent Tom Rasmussen

Kontorassistent og bogholder Kirsten Hjort (indtil 1. juni)

## 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:

<b>Navn</b>	<b>Udpeget af</b>
<i>Torkil Adersen</i> , etnolog	Handels- og Søfartsmuseet
<i>Ole Vistrup</i> , daglig leder SME	Handels- og Søfartsmuseet
<i>Lene Floris</i> , museumsinspektør	Nationalmuseet
<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> , projektleder	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 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 Sejskibskompagniet Danish Schooner Charter i flere perioder siden 1994

Bestyrelsesmedlem i Baltic Sea Tourism Commission 1998 – 2003

#### ***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 (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 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. I.

Forsknings- og publikationsområder:

kystkultur, maritim kulturhistorie og økonomisk/politisk maritimhistorie

### ***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.

### ***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 Lystsejls, 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

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