

Projektbeskrivelse

Joseph Conrad ex Georg Stage I tilbage til Danmark



1. maj 2025

Indholdsfortegnelse

INDLEDNING.....	3
SKIBETS STATUS I DAG	5
PROJEKTETS TRE FASER	7
FASE 1 - HJEMTAGNING.....	7
FASE 2 – FORMIDLING OG FORBEREDELSE	8
FASE 3 - RENOVERINGEN	9
ORGANISATION.....	13
BUDGET	14
TIDSPLAN	20
BILAG 1 - HISTORIEN.....	21



Indledning

Der er der opstået et vindue, hvor et af de væsentligste overlevende danske skibe fra 1800-tallet kan komme til København og få en ny rolle. Det er et skib, som bør kunne blive Unesco Verdensarv. Det vil kræve midler og vilje, men muligheden er lige nu åben. Gøres intet forsvinder en umistelig del af verdens og Danmarks kulturhistorie.

I oktober 1934 gik kaptajn Junker i land fra Georg Stage. Kaptajnen havde selv været elev på skibet og senere styrmand før han endelig fik kaptajnstitlen og han var en hård og stærk mand. Alligevel var det, som blev husket af de mennesker, som så Junker den dag, at han havde tårer i øjnene, da han forlod skibet. I sin favn over landgangen havde han et Dannebrog, som kort forinden var blevet strøget. Det Dannebrog findes stadig, og det gør skibet faktisk også – og nu er der mulighed for at bringe det tilbage til Danmark.

Skibet hedder i dag Joseph Conrad og befinder sig i Mystic Seaport, Connecticut i USA. Det blev bygget i 1882 på B&W's skibsværft på Refshaleøen i København. Bag byggeriet stod en række af Københavns fremmeste mænd med C.F. Tietgen (1829-1901), som var manden bag Marmorkirken, B&W, Privatbanken, DFDS og mange andre virksomheder, i spidsen. Skibet var verdens første sejlene civile søfartsskole og ideen var, at de unge drenge, som skulle til søs, skulle uddannes i sikkerhed og sømandskab. Alle skoleskibe i verden siden og i dag bygger på dette skib og dets erfaringer.



Flaget som blev strøget i 1934.

Skibet fik en lang karriere i Danmark. Blandt skibets kendte elever kan nævnes polarforskeren og eventyreren Ejnar Mikkelsen (1880-1971) og viceadmiral A.H. Vedel (1894-1981), som 29. august 1943 sænkede den danske flåde. Efter salget i 1934 sejlede det jorden rundt under kommando af en af de sidste store sejlskibssøfolk, Allan Villiers (1903-1982), som omdøbte skibet til Joseph Conrad. Han solgte det i 1936 til George Huntington Hartford II (1911-2008), som anvendte skibet som yacht. Herefter overgik det til den amerikanske flåde. Det tjente



som amerikansk skoleskib under Anden Verdenskrig. Skibet er et af meget få skibe i verden, som er blevet dekoreret for sin krigsindsats. Efter krigen blev skibet foræret til det nationale amerikanske søfartsmuseum, hvor det stadig ligger.

Situationen i dag er, at museet i Connecticut ikke længere mener, at skibet kan udfylde sin funktion som hjem for unge på lejrskole på museet. Det er derfor planen, at der skal anskaffes et nyt skib til formålet og det gamle Georg Stage skal enten tilbage til Danmark eller hvis ikke det er en mulighed, så skal skibet hugges op.

Stiftelsen Georg Stages Minde har siden salget i 1934 forsat sit arbejde med at uddanne unge mennesker til handelsflåden om bord på sit nye skoleskib Georg Stage II. En redning af det gamle skib ligger uden for Stiftelsens formål.

Skibet er et af verdens ældste flydende skibe og har en unik historie, som på mange niveauer vil kunne retfærdiggøre, at det udnævnes som Unesco Verdensarv. Det har en unik kulturhistorisk værdi og er uden sidestykke i dansk og global søfartshistorie - og et af verdens ældste sejlskibe. Derfor er det i sidste øjeblik, hvis det skal reddes for eftertiden.

For at sikre dette er oprettet en forening, som vil forsøge at rejse midler til at få skibet hjem, få det sat i sejlklar stand og finde et nyt formål til det. Foreningen består af alle med interesse for skibet og især af personer med tilknytning til de to nuværende danske skoleskibe "Skoleskibet Georg Stage" og "Skoleskibet Danmark".

Når skibet er tilbage i København, vil det forhåbentligt kunne opstilles på Refshaleøen, hvor det oprindeligt er bygget. Vi har en forhåndstilkendegivelse fra REDA (Refshaleøens Ejendomsselskab), som i dag ejer området. På den måde kan skibet både i renoveringstiden og bagefter være et enormt aktiv for København.

I dette dokument har foreningen beskrevet, hvordan den forestiller sig at opnå dette mål. Vi står foran en dyr og kompliceret proces og der vil uden tvivl dukke overraskelser op undervejs, men dette er, hvordan vi som fagfolk ser, at opgaven kan løses.

På foreningens vegne

Ole Ingrisich
Forperson



Skibets status i dag

Det gamle Georg Stage ligger i dag i Mystic, Connecticut. Det har været museumsskib siden 1947 på det største amerikanske søfartsmuseum, Mystic Seaport. Siden omkring 1990 har det dog ikke været en central genstand på museet. Det har desværre betydet, at vedligeholdelsen af skibet har været noget mangelfuld.

Skibet ligger i dag afrigget i vandet. Meget af riggen er bevaret, men er næppe i en stand, hvor den kan monteres på skibet igen. Til gengæld er det en unik kilde til genskabelsen af en original rig. Selve skroget er et nittet jernskrog og ret rustent. Omfanget af skader på køl og spanter er umuligt at vurdere, eftersom skibet på indersiden er blevet beklædt med armeret beton – rimeligvis opblandet med asbest. På ydersiden, under vandlinjen, ligger et lag glasfiber.



Joseph Conrad i dag.

Dækket er i rimelig stand, men der skal foretages en professionel vurdering af en skibstømmer før det endelig kan afgøres om det helt eller delvist kan genbruges. Oprindeligt var skibet monteret med et fyrretræsdæk, men dette er blevet erstattet med et teakdæk, hvilket er dyrere, men også mere holdbart.

Skibets væskesystemer er koblet til landjorden, og der er ikke hverken affaldssortering eller anlæg til spildevand. Der er ingen kabysfaciliteter eller navigationsudstyr, og hvad der er af elektriske systemer skal udskiftes fuldstændigt. Der er ingen motor, skrue eller andre tekniske installationer tilbage, men der findes en enkelt nittet tank i motorrummet, som nok oprindeligt har været brugt til at opbevare lampeolie til belysning og lanterner.

Apteringen er udskiftet flere gange i skibets levetid, og materialerne indvendigt er hverken brandhæmmende eller originale. Ankere, kæder og tovværk skal helt udskiftes, og der skal monteres relevant sikkerhedsudstyr som flåder mv. Alt løbende gods og sejl skal udskiftes, men heldigvis har Stiftelsens Georg Stages Minde stadig rigtegninger mv., så det er muligt at genskabe den oprindelige rig.

Der er dog en del enkeltelementer, som pumper, spil, rat, nedgangskapper, landgang mv., som efter en kærlig hånd sagtens kan genbruges.



Dette er et massivt renoveringsprojekt, som først og fremmest legitimeres af, at der er tale om et historisk unikt skib. Inden den endelige renovering påbegyndes, vil der vil skulle laves en detaljeret specifikation og budget.



Oliemaleri af skibet fra 1914. Tilhører Stiftelsen Georg Stages Minde.



Projektets tre faser

Helt overordnet kan man sige, at første fase handler om at få skibet til Danmark. Anden fase handler om at finde ud af, hvad det skal bruges til og klargøre det til fase 3. Fase 3 er den endelige renovering, som afsluttes med, at skibet sættes i brug til sit nye formål. De tre faser vil blive fundraiset hver for sig.

I dette afsnit beskrives indholdet i de tre faser. I senere afsnit findes tidsplan og budget.

Ideen er, at der i første omgang søges penge til fase 1-2 og undervejs i projektet søges om penge til fase 3. Søfartsstyrelsen skal ind over processen fra begyndelsen, da det foreløbigt er målet at få skibet indregistreret i Danmark og godkendt til sejlads.

Fase 1 - Hjemtagning

Den første udfordring er, at skibet befinder sig i dårlig stand på den anden side af Atlanterhavet. Det har været overvejet at slæbe skibet hjem, men det vurderes at indebære en for stor risiko.

I stedet er blevet indhentet tilbud fra Sevenstar Yacht Transport, som er specialister i at fragte især større luksussejlskibe rundt i verden. Joseph Conrad er ikke større end, at det sagtens kan håndteres af et sådant firma. Dette firma fragter skibet fra Connecticut til København. Der vil også blive indhentet tilbud fra andre lignende firmaer.

Inden transporten kan gå i gang, skal skibet dog "pakkes sammen". Det betyder, at master og bovspryd skal demonteres, riggen skal pakkes og søsikres på dæk. Skibet skal monteres i en vugge og der skal lægges plastik på skibet for at sikre det mod vind og vejr. Dette skal gøres i Mystic Seaport.

Inden afgang vil der endvidere skulle laves en række prøver af klædningen for præcist at bestemme jerntype og kvalitet. Desuden skal der udtages prøver af beton for at være helt sikre på, hvorvidt der er blandet asbest i. Det formoder vi, men skulle det ikke være tilfældet, så vil der kunne spares store summer i senere faser.



Plakette som fortæller, at skibet er bygget på B&W med byggenummer 120



Transportøren sørger naturligvis for forsikring under selve transporten, men i de forberedende og afsluttende stadier er det nødvendigt, at vi har egen forsikring.

Vi har en hensigts-erklæring fra REDA (Refshaleøens Ejendomsselskab) om, at skibet i en årrække kan få hjemsted hos dem og skibet kan afleveres hos dem.

En central del af projektering og budgettering er, at foreningen ikke har midler til at gennemføre projektet selv. Det vil derfor være uansvarligt ikke at søge penge til at bortskaffe skibet,

såfremt der ikke kan rejses midler til at renovere færdigt. Derfor indeholder budgettet midler til dette. Hvis det – som vi jo både håber på og arbejder for – lykkedes at skaffe penge til resten af projektet, så kan disse midler indgå i finansieringen af de næste faser.



Et tidligt billede af B&W på Refshaleøen. Det var her skibet blev bygget i 1882.

Fase 2 – Formidling og forberedelse

Denne fase har tre klare mål. Når den er færdig, så skal der foreligge en plan for skibets fremtidige anvendelse og for hvad der skal til før skibet kan bruges til samme. Derudover skal der skaffes midler til at fase 3 kan gennemføres.

Planen for at finde det rigtige formål er, at gennemføre en idekonkurrence, hvor alle danskere kan byde ind på, hvordan skibets fremtid skal se ud. Mulighederne er mange. Man kunne lave et museumsskib, en søfartsskole, en EPX med maritimt tilsnit, et charterskib, et repræsentationsskib for dansk søfart, et sejrende gymnasium, et forskningsskib, et flydende udstillingslokale og sikkert masser andre ting. Det vigtige er, at få forslagene ind og behandlet seriøst og professionelt.

Samtidig skal der laves en specifikation til renoveringen. Specifikationen laves i overensstemmelse med SFI-koden, så det kan lægges til grund for et eventuelt



udbudsprojekt. Det er dog ganske vanskeligt at lave specifikationen helt færdig før formålet ligger fast. Skal skibet være et museumsskib på kajen uden tilladelse til at sejle er den en pris og specifikation, men skal det være sejrende og godkendes af søfartsstyrelsen, så er det en ganske anden.

I praksis vil det betyde, at vi i første omgang skaber en ramme om skibet på den plads vi får tildelt. Der rejses et telt omkring skibet som er så stort, at der både er plads til at arbejde, men også til at monteres en svalegang, så teltet også kan blive et minimuseum, hvor man kan følge det arbejde, som er i gang (når det ikke er farligt) og samtidigt kan få fortællingen om skibet, stedet og historien.

I første omgang kan apteringen skal demonteres. Det skal gøres omhyggeligt, så vi sikrer, at der ikke bliver kasseret noget vigtigt. Dette arbejde gøres med frivillige. Foreningen har allerede masser af henvendelser fra træskibsfolket og fra gamle skoleskibselever, som meget gerne vil give en hånd med. Det betyder, at i de tre år vi forventer at fase 2 tager, vil der være aktivitet om bord.

Denne aktivitet og teltet med svalegange bruges så som en platform for, at en formidlingsmedarbejder på deltid kan lave rundvisninger, holde åbent i teltet og på anden måde invitere turister og københavnere ind for at se processen. Dette kan – sammen med arbejde på sociale medier og traditionelt pressearbejde – være grundlaget for at idekonkurrencen kommer ud over rampen og vi sikrer, at vi får de bedst mulige ideer ind. Samtidigt kan denne medarbejder stå for kontakten til de fonde, som er interesserede i at bidrage til fase 3 og udarbejde fondsmateriale.

Ud over denne projektmedarbejder, så planlægger vi også at ansætte en teknisk projektmedarbejder også på deltid, som kan tage sig af udarbejdelsen af specifikation og af de arbejder, som skal laves på skibet. Især hvis der tegner sig en model, hvor skibet faktisk renoveres på Refshaleøen, hvilket på mange måder kunne være spændende, vil det kræve en del arbejde med at indhente tilbud og at sikre, at budgettet holder sig aktuelt

Som udgangspunkt vedtages som renoveringsparadigme, at skibet føres tilbage til stand oktober 1934 med den tilføjelse, at hvis skibet skal kunne sejle, så skal sødygtighed, sikkerhedsudstyr og mulighed for godkendelse af myndighederne prioriteres over, at skibet bliver historisk korrekt.

Fase 3 - Renoveringen

Før der er fundet et formål for skibet og lavet en egentlig specifikation, er det ekstremt vanskeligt at lave en egentlig beskrivelse af, hvad der skal ske. I det følgende er derfor lavet et



overslag på, hvordan man skulle gribe det an, hvis skibet skulle føres tilbage til, hvordan det så ud, da Stiftelsen Georg Stages Minde solgte det i begyndelsen af 1935 og samtidig skulle bringes i en stand, hvor det kan sejle igen. Vi har lavet beregningerne ud fra en renovering op til museale standarder.

Det betyder, at det følgende og det budget, som findes nedenfor, reelt, er den dyrest tænkelige variant af renoveringen. Det er jo lidt risikabelt at skrive den dyreste variant ned, men det er den, vi drømmer om, og derfor giver det også mest mening at have den som udgangspunkt.

Selve renoveringen har tre kerneproblemer, som bør inddrages i specifikationsarbejdet.

1. Skal projektet laves på Refshaleøen, som et projekt med frivillige og eventuelt unge under uddannelse? Dette vil spare på nogen punkter og gøre andre dyrere – og måske allermest centralt, så vil en renovering på et værft kunne afvikles på et halvt til et helt år, men skal skibes renoveres på denne anden måde, så taler vi om en renoveringsperiode på 5-10 år.
2. Hvilket renoveringsparadigme skal der renoveres efter? Hvis man gør det musealt, så skal hele skroget nittes på samme måde, som det blev gjort i 1882. Gør man det udelukkende på moderne vis, så kan man svejse skroget (eventuelt med pyntenitter). En nittet kvadratmeter kan nemt løbe op i kr. 100.000 og en svejset kan fås ned til kr. 7.500. I værste tilfælde skal der arbejdes med omtrent 250 kvadratmeter og så betyder den forskel meget.
Som udgangspunkt er der tænkt, at skibet føres tilbage til 1934 og så historisk korrekt som muligt uden at påvirke skibets muligheder for komme i dansk skibsregister, hvilket fører videre til det sidste punkt.
3. Skal skibet kunne sejle? En godkendelse til sejlads vil stille mange og dyre krav til renoveringen. Vi vurderer, at det er muligt, men der skal forberedes meget.
Redningsbåde, kommunikations- og navigationsudstyr, hospitalsforhold mv. spiller alt sammen en rolle. Sideløbende med at der findes et formål til skibet skal der afholdes møder med Søfartsstyrelsen, så vi undgår at love noget, som vi senere ikke kan holde.

Forløbet af projektet er det samme som alle større renoveringer af skibe. Først fjernes aptering, rig og alle løsdele. Dækket tages op og især hvis det kan genbruges gøres dette meget forsigtigt. Dernæst fjernes betonen om læ. Da der formodentligt er tale om armeret beton, som er opblandet med asbest, så er dette arbejde både dyrt og besværligt.



Når det er gjort, står man med et malet skrog, hvor det stadig er meget svært at se, hvor slemt det står til. Derefter sandblæses alt og der laves tykkelsesmålinger af alt tilbageværende metal. Først på det tidspunkt kan antallet af kvadratmeter, som skal skiftes bestemmes og dermed kan man komme meget tættere på et reelt budget. Derefter udskiftes jernet og så har man et helt bart skrog igen.

Så begynder man at male skibet. Såfremt skibet skal gøre sejlklaart og synes, så kan det være en ide at starte med en let coating. Især hvis skibet renoveres på Refshaleøen, hvor projektet tager langt tid for hvis skibet skal have et certifikat, så skal det under alle omstændigheder sandblæses igen umiddelbart før det afsluttende syn.

Dernæst monteres det tekniske udstyr. Skal skibet gøres sejlklaart, så skal der installeres en motor og nok også et par generatorer, som kan forsyne skibet med strøm. Der skal overvejes watermaker og der skal helt sikkert findes på et spildevandssystem, som kan rense både gråt vand (fra kabyssen) og sort vand (fra toiletsystemet). Der skal installeres eltavle og kabler. Dertil kommer fyr, toiletsystem, brandanlæg og ankersystemer mv.

Når dette er gjort, lægges dækket og apteringen sættes i igen. Kan dække genanvendes, så vil der sikkert skulle erstattes en del træ. Det samme gælder apteringen. Det meste af det vil skulle skiftes, men dele af det kan muligvis bevares. Når dette er på plads, så installeres navigationsudstyr, kabysudstyr og sikkerhedsudstyr, som redningsbåde, redningsdragter og veste.

Når det er overstået, kan skibet rigges op. Der er ganske vist tale om et lille skib, men et lille fuldrigget skib. Det betyder tre master med råsejl, som skal rigges op fra bunden. De bedste riggere i verden til at håndtere en historisk rig finder man i dag på Skoleskibet Georg Stage, så der skal laves en aftale med Stiftelsen Georg Stages Minde for at holde kvaliteten i top.

Til sidst monteres alle løsdele, som sejl, joller mv. og om læ købes service, sengetøj, hængekøjer mv.

Og så er skibet – efter godkendelse af Søfartsstyrelse eller klasseselskab klar til at blive malet færdig og så kan det sejle.

Der er ingen grund til lægge skjul på, at dette er et massivt renoveringsprojekt. Det er dog muligt og rehabiliteringen af Georg Stage II i 2015-2018, hvor en stor del af foreningens medlemmer spillede en central rolle, var et vanskeligere projekt på et større skib. Der findes



rundt om i verden en lang række skibe, som på et tidspunkt har været i værre stand end Joseph Conrad, men alligevel sejler igen.¹



Billede fra renoveringen af Georg Stage II i 2017. En dybdegående skibsrenovering er et stort arbejde, men det kan lade sig gøre.

¹ Fx det norske Sørlandet (Kristianssand), Skibladner (Mjøsa), engelske SS Great Britain (Bristol), amerikanske Charles W. Morgan (Mystic), SS Star of India (San Diego) og mange flere



Organisation

Foreningen "Red verdens ældste skoleskib" blev dannet 31. oktober 2024 af en gruppe mennesker med forbindelse til den danske skoleskibsverden. Foreningens formål er:

- at sikre Joseph Conrad ex Georg Stage for eftertiden.
- at bringe skibet tilbage til Danmark og sætte det i sejlklar stand.
- at finde et formål, hvor skibet igen kan yde en indsats i almenhedens interesse.

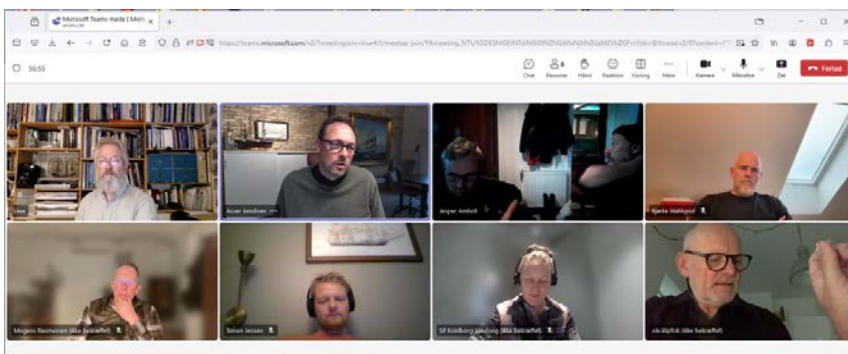
Foreningen har i skrivende stund 241 medlemmer.

Foreningen har taget på sig at etablere projektet og varetage fundraising. Såfremt alle projektets faser skal realiseres, skal der findes en anden organisering. Det er et så stort projekt, at der både skal bruges udbudsadvokater, revisorer mm.

Der vil derfor blive etableret et firma, som er ejet af foreningen, som skal gennemføre projektet. Det vil gøre det nemmere at samarbejde med Søfartsstyrelsen og mange andre myndigheder. Funding vil blive overført løbende fra forening til firma.

Bevilgende fonde vil på kvartalsbasis blive holdt orienteret om projektets fremadskriden. Opdateringerne vil komme i samme format som budgettet og efter ønske kan regnskabet forelægges enten i sin helhed eller med revisionspåtegning.

Foreningens vedtægter, generalforsamlingsreferater og årsregnskab kan findes på hjemmesiden www.redskoleskib.dk.



Screendump fra foreningens første møde.



Budget

Det er vigtigt at understrege, at når man laver et projekt af denne type, så udvikler budgetterne sig efterhånden. Budgettet for fase 1 og fase 2 er dog rimeligt sikre.

Budgetteringen af selve renoveringen må siges at være meget tentativ og i meget runde tal. Et ordentligt budget kræver en præcis specifikation og et større arbejde med at hente data og priser fra hele verden. Endeligt afhænger prisen i den sidste ende også af markedsvilkårene på gennemførelstidspunktet.

Det betyder ikke, at et budget er ubrugeligt. Det betyder bare, at det er behæftet med en del usikkerheder og er et "work in progress". Der er i budgetlægningen altid rundet op og gået ud fra en "worst case", hvilket også bidrager til de meget høje beløb.

Fase 1 - Hjemtransport

1	Transport til Danmark	3.500.000 kr.	
2	Udtagelse af master og bovspryd	250.000 kr.	
3	Klargøring til transport	1.000.000 kr.	
4	Transportforsikring	200.000 kr.	
5	Materialeanalyse af beton og jern	50.000 kr.	
6	Bortskaffelse	2.000.000 kr.	
7	Telt til skibet	2.100.000 kr.	
	Margin (25%)	1.750.000 kr.	
	Fase 1 i alt		10.850.000 kr.

Noter fase 1

- 1 Baseret på to tilbud.
- 2 Baseret på erfaringer fra Georg Stage, Danmark og Peking.
- 3 Der bygges en vugge, som skibet løftes op på. Den præcise udforming aftales med transportør.
- 4 Estimat baseret på nuværende priser, men den globale situation gør, at der kan være bevægelse i det.
- 5 Pris for renovering og håndtering i fase 2 afhænger af, hvilke materialer der skal arbejdes i. Vi kan fx ikke udelukke, at der er blandet asbest i den beton, som ligger i bunden af skroget.



- 6 Dette er et beløb til transport og skrotning. Forhåbentligt kan det erstattes af transport til værft eller til en udbygning af faciliteterne omkring skibet på Refshaleøen. Tallet er altså et *worst case* scenario.
- 7 Tilbud fra Hallgruppen. Det skal være et ret stort telt 40 x 20 meter og en stor del af beløbet bruges også til fundament og støbte pløkker. Teltet vil - såfremt det besluttes at lave hele renoveringen i København være base helt til projektets slutning.

Fase 2 - Formidling og forberedelse

Formidling og idekonkurrence

8 Udstilling og svalegang	500.000 kr.
Hjemmeside	200.000 kr.
9 Idekonkurrence	500.000 kr.
Formidlingsaktiviteter i tre år	300.000 kr.
10 Projektleder formidling i tre år	1.125.000 kr.

Forberedelse, teknik og specifikation

11 Containere - eller anden base	500.000 kr.
Diverse værktøj	100.000 kr.
12 Projektleder	1.125.000 kr.

Generelt

Inventar og IT	300.000 kr.
13 Skurvogn til kontor	540.000 kr.
Varme og el i tre år	360.000 kr.
14 Advokat, revisor og konsulenter	1.000.000 kr.
Rejser	225.000 kr.
Leje af grund i tre år	300.000 kr.
Margin (15%)	1.092.500 kr.

Fase 2 i alt

8.167.500 kr.

Noter fase 2

- 8 Inde i arbejdsteltet skal være en svalegang af træ, så man kan gå rundt om skibet og se det og det arbejde, som udføres om bord. Langs svalegangen opsættes plancher, billeder og genstande.
- 9 Tal om idekonkurrencen er bygget på erfaringer fra Arkitektforeningen.
- 10 En fuldtidslønning med alt inklusive (forsikring, ferie mv.) beregnes til kr. 750.000. Stillingen er sat til halv tid.
- 11 Baseret på nuværende priser.
- 12 Se note 10
- 13 Baseret på tilbud om at leje en bygning.



- 14 Dette beløb er baseret på et internationalt udbud af fase 2.
Besluttet det at fase 2 skal laves *in situ* bliver beløbet meget lavere.

Fase 3 - Renovering

Skrog og dæk

15	Betonfjernelse	2.500.000 kr.
16	Asbestsanering	850.000 kr.
17	Fjernelse af aptering	250.000 kr.
18	Sandblæsning inklusiv deponi	1.500.000 kr.
19	Fjernelse af glasfiber	250.000 kr.
20	Fornyelse af jernskrog	52.500.000 kr.
	Ror	200.000 kr.
21	Aptering	7.020.000 kr.
22	Dæk	4.000.000 kr.
23	Nedgangskapper (2 stk)	300.000 kr.
24	Skylights (2 stk)	250.000 kr.
25	Kabys	2.000.000 kr.
26	Opbevaringsrum til proviant	1.500.000 kr.
27	Ballast	294.000 kr.
	Maling	1.000.000 kr.
	Påføring af maling	2.500.000 kr.
28	Metallisering indvendigt	2.000.000 kr.
	Køjer (26 stk.)	450.000 kr.

Tekniske installationer

29	Motor	2.500.000 kr.
	Skruetøj	1.000.000 kr.
30	Generatorer (2 stk.)	1.000.000 kr.
31	Maskinrum	2.500.000 kr.
32	Elsystem	2.500.000 kr.
33	Sewage og rør	2.500.000 kr.

Rig og sejl

34	Stående rig	3.000.000 kr.
35	Løbende rig	1.000.000 kr.
36	Beslag	1.500.000 kr.
37	Joller (5 stk)	3.750.000 kr.
38	Sejl	800.000 kr.
	Master (3 stk)	1.500.000 kr.

Dæk og navigationsudstyr

	Ankre og kæde	350.000 kr.
	Ankerspil og capstan	500.000 kr.
	Daiver	1.500.000 kr.
39	Bro	3.500.000 kr.
	Styremaskine og kvadrant	500.000 kr.



Redningsudstyr	250.000 kr.	
Brandudstyr	250.000 kr.	
Rådgivning og administration		
40 Advokat	1.000.000 kr.	
41 Konsulenter/skibssingenior	3.000.000 kr.	
42 3D skanning	750.000 kr.	
Krængningsprøve og stabilitetsbog	150.000 kr.	
43 Syn	1.250.000 kr.	
44 Teknisk projektleder 5 år	3.750.000 kr.	
Margin 25%	29.916.000 kr.	
Fase 3 - I alt		149.580.000 kr.

Noter fase 3

- 15 Dette er et estimat baseret på, at der er tale om let armeret beton, men at den er opblandet med asbest. Er der ikke asbest i betonen vil beløbet blive meget lavere.
- 16 Vi har ikke viden om asbest om bord, men når man tager skibets alder og anvendelse i betragtning er det overvejende sandsynligt, at det er der.
- 17 De dele af apteringen, som ikke kan fjernes af frivillige skal tages ud og enten kasseres eller opbevares.
- 18 Dette er nødvendigt for at få et overblik over jernets tilstand inden fornyelse af jernet.
- 19 Skibet er udvendigt under vandlinjen beklædt med glasfiber, som skal fjernes inden sandblæsning og fornyelse.
- 20 Dette er et meget højt tal, som baserer sig på to usikre præmisser. For det første har vi anslået antal m2 på skibet til 750. For det første ved vi ikke om det overhovedet er nødvendigt at skifte så meget og kan reelt ikke få det at vide før skroget er sandblæst. For det andet er det svært at fastsætte klædningskvadratmeter præcist, da spanter, centerplade, køl og knæ ikke sådan er at få mål på, men baseret på erfaring og kvalificerede gæt på metallets stand, så er det vores bedste bud. Den anden usikre præmis er, at vi ikke kan sætte prisen præcist. I teorien kan man få svejset skrog ned til ca. kr. 7500 per m2, men skal vi lave den dyreste og mest historisk korrekte nitning kan vi komme op på 100.000 per m2. I dette preliminaire budget har vi anslået prisen til kr. 70.000. Dermed fremkommer det enorme tal, som dog skal tages med mere end et gran salt.



- 21 Når man prissætter aptering, så gør man det oftes på baggrund af en normalsats til skibstype og kvadratmeter. Vi vurderer at skibet er på 234 m2 og at prisen per kvadratmeter kan sættes til kr. 30.000 per m2.
- 22 Det bedste ville være, hvis dækket kunne genbruges, men til konservativ budgettering har vi sat en pris, som går ud fra, at intet af dækket kan reddes.
- 23 Disse kan muligvis også reddes, men vi tør endnu ikke budgettere med det.
- 24 Se 23
- 25 Prisen på en sådan afhænger meget af anvendelsen af skibet, men for dette beløb kan vi få en fungerende og godkendt kabys.
- 26 Dette var ikke en del af det oprindelige skib, men skal skibet tilbage i en form for drift, så skal der være fryse-, køle- og svalmuligheder til fødevarer.
- 27 Beløbet er sat ud fra, at det forventes, at der skal indkøbes 21 tons ballast og prisen på et tons er omtrent 14.000.
- 28 Rustbekæmpelse som forlænger skibets levetid betragteligt.
- 29 Pris og type på motor afhænger også i meget høj grad af anvendelse. Denne pris er baseret på en standard dieselmotor til et skib af denne størrelse.
- 30 Moderne skibsdrift med køling, navigation, toiletsystemer mm. kræver ret meget strøm. Modellen med to generatorer, som kan afløse hinanden, er kendt fra tilsvarende skibe - blandt andet Georg Stage II.
- 31 Anslået på baggrund af maskinrumsopbygninger på lignende skibe.
- 31 Baseret på rehabiliteringen af Georg Stage II
- 32 Baseret på rehabiliteringen af Georg Stage II
- 33 Baseret på rehabiliteringen af Georg Stage II
- 34 Der er ikke lavet mange lignende rigprojekter de seneste år, men baseret på budgetteringen til rigprojekt på Georg Stage II er dette et godt bud.
- 35 Der er ikke lavet mange lignende rigprojekter de seneste år, men baseret på budgetteringen til rigprojekt på Georg Stage II er dette et godt bud.
- 36 Der er ikke lavet mange lignende rigprojekter de seneste år, men baseret på budgetteringen til rigprojekt på Georg Stage II er dette et godt bud.
- 37 Tilbud fra Kystliv Holbæk, som producerer joller på model af Georg Stages.



- 38 Georg Stage fik i 2024 et helt nyt stel sejl og prisen er baseret på denne faktisk leverance fra Sejlmager Hansens efterfølger.
- 39 Estimat baseret på Georg Stage II's rehabilitering 2015-2018.
- 40 Det virker måske dumt, at sætte penge af til advokater, men både i forbindelse med indregistrering og med et projekt med en så stor omsætning - eventuelt efter et udbud, så er det overvejende sandsynligt, at vi undervejs får brug for bistand - om end beløbet er sat meget højt.
- 41 Se punktet om advokater. Det er rimeligvis et for højt tal, men noget kommer vi til at bruge.
- 42 Scanningen vil gøre senere vedligeholdelse og ombygninger nemmere og billigere
- 43 Skal et skib fra 1882 gøres sejlklar med alle tilladelser, så er et tæt samarbejde og god brug af Søfartsstyrelsen en nødvendighed.
- 44 Uanset om skibet skal på værft eller skal laves færdig i København, så skal nogen have det daglige tilsyn.



Tidsplan

Oktober 2024 - april 2025

Foreningen oprettes med vedtægter, bank, indsamlingstilladelse og SoMe. Projektbeskrivelse til forprojekt færdiggøres og der laves aftale med Mystic Seaport.

Maj 2025 - september 2025

Ansøgningsproces sættes i gang. Projektmedarbejdere ansættes, når pengene begynder at komme ind.

Oktober 2025 - marts 2025

Skibet hjemtages og monteres i telt. Demontering af apteringen og formidlingen/idekonkurrence iværksættes.

April 2026 - september 2026

Idekonkurrence færdiggøres og specifikationsarbejde klargøres.

Oktober 2026 - marts 2027

Specifikation og renoveringsbudget færdiggøres.

April 2027- marts 2028

Formidlingsaktiviteter fortsætter og fundraising til fase 3 gennemføres.

April 2028

Fase 3 iværksættes. Afhængig af valg af renoveringstype vil det tage mellem 1 og 10 år.



Bilag 1 - Historien

I 1880 døde den unge Georg Stage. Hans forældre var knuste, men det blev besluttet at bruge den arv, som han skulle have haft, til at anskaffe et skoleskib til den danske handelsflåde. Dengang blev unge drenge sendt ud med et handelsskib, når de skulle starte en karriere til søs og ofte endte det med tragedie, når de unge mennesker kom til skade eller blev dræbt. Derfor skulle skoleskibet give dem uddannelse, så uheldene kunne undgås.²



Orlogsbriggen Ørnen.

Skoleskibet var inspireret af dels den danske orlogsbrig Ørnen, som uddannede officerer til marinen, og dels det svenske skib Abraham Rydberg, som var øvelsesskib for en søfartsskole i Stockholm. Men selve ideen med at lade et skib være en søfartsskole, blev for første gang i hele verden udfoldet om bord på Georg Stage i foråret 1882, hvor skibet gik ud på sit første togt.

Siden er skoleskibsbranchen vokset og har forandret sig, men al moderne *Sailtrainings* udgangspunkt er stadig det gamle Georg Stage. I dag findes der omkring 300 *Sailtraining*-fartøjer i verden med de tre russere, Kruzenshtern, Sedov og Mir, som de største. Søsætningen af Georg Stage var dermed med til at sikre en global udvikling inden for maritim uddannelse, som den dag i dag er mere praktisk orienteret og mere fokuseret på praktiske erfaringer end øvrige uddannelser.

Skibet blev bygget som skib nummer 120 fra Burmeister & Wain i København. Det var bygget praktisk med fyrredæk og rig lavet i træ. Det var i begyndelsen ikke tænkt som et skib, som skulle holde i mange år, men som et brugsskib. Derfor er det ironisk, at skibet i dag hører blandt de ældste skibe i verden.

Allerede fra byggeåret var det som skibstype forældet. Moderne skibe dengang var dampdrevne og bygget af jern, men den fuldriggede Georg Stage kunne uddanne og beskæftige 80 unge mennesker ad gangen og blev dermed det perfekte pædagogiske redskab for den nye søfartsskole.

Skibet var fra begyndelsen placeret på et område ejet af den danske flåde. Det var malet i flådens (daværende) farver og dens besætning indtil første verdenskrig bestod også overvejende af flådeofficerer, som på Georg Stage kunne få første mulighed for at føre kommando. Flere af datidens eventyrere som grønlandsfarerne G.C. Amdrup (kaptajn 1903)

² Historien kan læses endnu mere udførligt i ASSER AMDISEN, *Georg Stage – på kryds mod tidsånden siden 1882*, Lindhardt og Ringhof 2022.

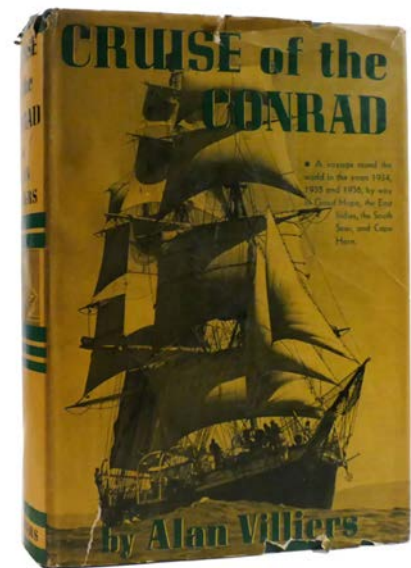


og Ejnar Mikkelsen (elev 1895 og understyrmand i 1900) tog på deres første eventyr på det gamle Georg Stage.

I 1905 ramte katastrofen. Skibet blev torpederet af en skotsk damper, og 26 elever druknede i forbindelse med kollisionen. Skibet blev ret hurtigt bjerget, og allerede året efter var det i drift igen. Georg Stages forlis var en enorm katastrofe, og indtil Skoleskibet København forsvandt i 1928, var det den værste dag for danske skoleskibe. København forliste i Atlanterhavet, uden spor, og 57 mennesker, hvoraf 21 var gamle elever fra Georg Stage forsvandt.

Kort efter dette forlis satte staten gang i byggeriet af to nye skibe. Det ene var statsskoleskibet Danmark, og det andet var afløseren for Georg Stage I – det nuværende skoleskib Georg Stage II. Statsskoleskibet Danmark blev bygget efter den tids mode, hvor skoleskibe skulle være store og repræsentative – det nye Georg Stage blev derimod bygget som det perfekte skoleskib og var en lille smule større end det gamle, havde lidt mindre rig, men var ellers bygget på samme skabelon, som måske ikke er så velegnet til receptioner, men så meget bedre egnet som skole.

I oktober 1934 solgte Stiftelsen Georg Stages Minde det gamle skib til den australske eventyrer Alain Villiers (1903-1982), som ville drive kommerciel søfartsskole, og som omdøbte skibet til Joseph Conrad. Det var ved den lejlighed, at den gamle kaptajn Junker græd sine bitre tårer. Villiers første gerning om bord var at ødelægge motoren, da han ikke mente, at brugen af en sådan ville passe til rigtige søfolk. Derefter stod han til søs, og om det var manglende manøvreevne uden motor eller andre faktorer, så var han tæt på forlis flere gange på sin tur, som dog nåede jorden rundt og endte i New York. Der løb Villiers tør for penge og solgte skibet til Huntington Hartford II (1911-2008) i 1936. Dennes familie havde patentet på støddæmpere til biler og ejede 16.000 supermarkeder fordelt over hele USA, så han havde penge til at gøre noget for skibet.



Villiers bestseller om verdensomsejlingen.

Det betød en større ombygning til luksusyacht, hvis fornemste opgave var at sejle ejeren og hans venner til Hartfords ø "Paradise Island" på Bermuda. Det er den ø, som beboes af Dr. No i James Bond-filmen af samme navn. I 1939 var han dog træt af det og overdrog skibet til de amerikanske søfartsmyndigheder, hvor det øjeblikkeligt blev sat ind i træningen af kadetter til den amerikanske flåde. Sådan sejlede skibet under hele Anden Verdenskrig, og tusinder af





Joseph Conrad som US Navy skoleskib

kadetter bevægede sig over dækket på vej til især krigsskuepladsen i Stillehavet og konvojtjeneste i Nordatlanten. Joseph Conrad fik en række medaljer for sin krigsindsats, og selvom fokus efter krigen mest var på Skoleskibet Danmark, så havde Joseph Conrad været i aktion længere og med større reel betydning.

I 1947 var skibet udslidt (igen) og blev overdraget til museet Mystic Seaport i Connecticut. Et fint museum, som i mange år brugte skibet som øvelsesskib ved kaj. Generationer af amerikanere har været på sommerlejr på "the Conrad" og har boet på skibet i uger i træk. Det sætter sit præg på et skib, og efter en større renovation i 1980'erne er Joseph Conrad stille og roligt blevet mindre vigtig for museet – især efter renoveringen af museets hvalfangerskib Charles W. Morgan fra 1841. Skibet bruges stadig til indkvartering, men museet har meddelt, at dets tid på museet nu nærmer sig sin afslutning.

Skibet lever i dag op til kriterium I, II, IV og VI for udpegning til Unescos Verdensarvsliste, hvor der på nuværende tidspunkt endnu ikke findes sejlene skibe. Skibet er – især hvis det placeres i København – et eksempel på de store skoleskibe, som har sat sit præg på verden, og som ud fra en æstetisk, økonomisk og kulturel målestok kan siges at have forandret verden. Efter en renovering til sejlsklar stand vil skibet endvidere springe ind på top-10 over de ældste aktive skibe i verden og vil umiddelbart blive en af byen Københavns hovedattraktioner.

