



# Restaureringsguide for værfter

## En guide til skibs- og bådebyggerierne om

### Restaurering og istandsættelse af bevaringsværdige fartøjer

At sætte sit fartøj på værft er en tillidssag. Skibsejeren og værftet bliver enige om opgavens omfang. Værftet udregner efterfølgende et tilbud efter de vilkår og den praksis, der er gældende på stedet, hvorefter kontrakt kan skrives og arbejdet sættes i gang.

Men er der tale om arbejder på et bevaringsværdigt fartøj, gælder der nogle specielle regler, idet arbejdet ud over at skulle være håndværksmæssigt i orden, også skal være håndværkstro for den tidsperiode, som skibet repræsenterer. Det kan ofte være et problem for en håndværker, at lave en håndværksmæssig løsning, som måske er historisk korrekt, men som samtidig er en dårligere løsning.

I de fleste tilfælde går det godt. Men i nogle tilfælde opstår der uenighed om opgaven. Denne anvisning har til formål at fokusere på de vilkår, der gælder for restaurering og istandsættelse af bevaringsværdige fartøjer. Ved at parterne på forhånd er opmærksomme på og tager hensyn til disse, kan man forhåbentlig undgå, at der efterfølgende bliver stillet spørgsmål ved om værftet har leveret det arbejde, der var aftalt.

I rammevilkårene for skibes bevaringsstatus forudsættes der, at vedligehold, istandsættelser og restaureringer skal udføres i pagt med gode, håndværksmæssige traditioner. Hvis en restaurering er medfinansieret ved lån fra Skibsbevaringsfonden, følger der desuden nogle særlige vilkår med, nemlig de såkaldte *kulturhistoriske retningslinjer*. Skibsejeren er forpligtet til at følge disse retningslinjer ved blandt andet at gøre skibstømreren eller bådebyggeren bekendt med vilkårene for arbejdets udførelse.

Desværre er det ikke altid, at skibsejeren har den fornødne indsigt i skibstømrerfaget, hvilket gør denne anvisning relevant. Det anbefales derfor værfterne, at de i forbindelse med tilbudsgivning undersøger, om der er tale om opgaver på et bevaringsværdigt fartøj, som måske yderligere er støttet af Skibsbevaringsfonden. Der kan således allerede i tilbuddet tages højde for evt. særlige problemstillinger.

#### Lidt om nogle centrale begreber

Generelt skal alt arbejde udføres således, at skibet efter istandsættelsen fremstår som troværdigt i forhold til dets alder og oprindelige funktion.

I Skibsbevaringsfondens kulturhistoriske retningslinjer, som skibsejerne og værfterne skal være bekendt med (gengivet til sidst i denne anvisning), anvendes forskellige betegnelser og begreber, som her skal forklares nærmere:

- *Istandsættelse på kulturhistorisk grundlag*: Dette er den generelle rammebestemmelse og indebærer, at alt arbejde skal have en håndværksmæssig udførelse, der afspejler den periode, skibet repræsenterer.
- *Restaurering*: Indebærer, at hele eller dele af fartøjet istandsættes med præcis de samme materialer og håndværksmæssig udførelse, som oprindeligt var anvendt. En restaurering kan godt medføre, at elementer bliver rekonstrueret.



- *Rekonstruktion:* En istandsættelse, der indebærer, at ikke-eksisterende dele af fartøjet bliver genskabt til oprindeligt udseende eller til en nærmere defineret periode.
- *Historisk dokumentation:* Gamle fotos, tegninger, beskrivelser, tilsynsbøger el.lign. Som en hovedregel skal al restaurering bygge på dokumentationsmaterialet.

### Om tilbud

Alt arbejde, der bliver finansieret helt eller delvist af Skibsbevaringsfonden, skal udføres på grundlag af et skriftligt tilbud eller prisoverslag, som skibsejeren og værftet sammen er blevet enige om. Der skal, som en hovedregel, indhentes tilbud fra to værfter, som begge skal have de samme forudsætninger at arbejde ud fra. Ved forespørgsel om tilbud gør skibsejeren klogt i at vedlægge Skibsbevaringsfondens kulturhistoriske retningslinjer, så værftet er bekendt med de specielle vilkår, der vil gælde for opgaven. Skibsejeren bør også vedlægge oplysninger om materialetyper, forarbejdningsgrad, overfladebehandling osv.

Værftet bør ved tilbudsgivning på reparation af et bevaringsværdigt fartøj på forhånd gå ud fra, at anvendelse af rustfri bolte, skruer med krydskærv og andre moderne materialer m.m. ikke er foreneligt med det aktuelle projekt.

Værftets tilbud skal indeholde en specifikation af opgaven/opgaverne, om muligt med pris for hver delopgave.

### Om opgavens udførelse

En istandsættelse eller restaurering, hvor Fonden medvirker, er ikke blot en almindelig reparationsopgave. Selve det håndværksmæssige arbejde kan måske i det store og hele være ens, men intentionen er en anden. Ved en restaurering skal alle udskiftninger eller erstatninger som en hovedregel foretages ved brug af eksakt samme materialetype, dimensioner, fæstemidler og forarbejdning som den del, der bliver skiftet ud. Hvis fartøjet bliver tilbageført til oprindeligt udseende, er det den oprindelige udførelse, der skal vælges. Bådebyggeren eller skibstømmeren skal derfor hele tiden tage hensyn til dette, for at det færdige produkt fremstår historisk korrekt.

Ved store og komplekse opgaver vil der være udarbejdet en restaureringsplan, der bygger på den historiske dokumentation.

Værftet må ved istandsættelsen ikke foretage ændringer af skibets oprindelige konstruktion uden, at dette på forhånd er aftalt med Skibsbevaringsfonden. Hvis det er sandsynligt, at den eksisterende konstruktion er uoriginal, dårligt eller fejlagtigt udført, og værftet derfor ønsker at ændre på samme, skal dette være aftalt inden arbejdet eventuelt sættes i værk. Ligeledes må værftet ikke ændre på konstruktioner, blot fordi man mener, at en moderne løsning er bedre.

Hvis fartøjet synes af Søfartsstyrelsen, skal arbejdets kvalitet udføres til myndighedens krav. Hvis et arbejde som følge af krav fra en myndighed afviger fra restaureringsplanen, kan Skibsbevaringsfonden anmode om dokumentation, f.eks. i form af skriftlige pålæg i Søfartsstyrelsens besigtelsesrapport.

Alt træ, der sættes ind i skibet, skal have et fugtighedsindhold, der traditionelt passer til formålet. Det er ok at anvende træ med et relativt højt fugtighedsindhold (over 15%) til klædningen i undervandsskroget. Fribordsklædningen skal have et lavere fugtighedsindhold (max 15 %), og det samme gælder for dæksplanker, skandæk/vaterbord og tømmer som spant, bjælker, vægere, stævn, bjørn osv. Værftet skal på forhånd kontrollere, at tømmeret ikke har for højt fugtighedsindhold. Erfaringsmæssigt bliver der ofte anvendt tømmer med et for højt fugtindhold. Konsulenterne vil om nødvendigt foretage en fugtighedsmåling og eventuelt kræve, at der skal anvendes tømmer med lavere fugtighed.

## Tilsyn under arbejdet

Hvis Skibsbevaringsfonden har ydet lån til restaureringsopgaven, vil fondens konsulenter sidde med ved bordet. Konsulenten er i princippet hverken skibsejerens eller værftets mand, men deltager for at sikre, at Fondens midler bliver anvendt efter forudsætningerne. Fondens rolle er nedfældet i lånevilkårene, som skibsejeren ved sin underskrift har accepteret. Det er derfor ham, der i sidste ende skal stå til ansvar overfor Fondens krav og vilkår.

Værftet og skibsejeren har et fælles ansvar for i god tid at informere Fonden om hvor og hvornår skibet vil blive taget på land. Så snart skibet er kommet på bedding og hurtigst muligt efter, at skroget er åbnet, skal Fondens konsulent tilkaldes for at blive orienteret om opgavens omfang.

Fondens konsulent fører jævnligt tilsyn med arbejdet. Det er derfor i alles interesse, at de tre parter jævnligt mødes til byggemøder gennem hele værftsperioden. På denne måde undgår man, at istandsættelsen kommer i strid med de kulturhistoriske retningslinjer. Alt arbejde skal derfor være aftalt på forhånd.

## Ansvar

Både skibsejeren og værftet eller bådebyggeriet er forpligtet til at sætte sig ind i, og følge Skibsbevaringsfondens kulturhistoriske retningslinjer. Ligeledes er skibsejeren forpligtet til at rette sig efter Fondens anvisninger for arbejdet. Derfor er det nødvendigt, at han har aftalt med værftet, at værftet kontakter Skibsbevaringsfonden for at få eventuelle uoverensstemmelser i specifikation eller tegning afklaret. Det er ligeledes vigtigt, at værftet kontakter Skibsbevaringsfonden, hvis man kan se, at udleverede specifikationer ikke kan udføres.

Skibsbevaringsfondens rådgivning er vejledende og ikke ansvarspådragende.

Alvorlige brud på de kulturhistoriske retningslinjer kan i yderste fald medføre, at Skibsbevaringsfonden vil afvise at godkende arbejdet og efterfølgende nægte at udbetale lånet, også selv om skibsejeren selv har accepteret arbejdet. Bygherren vil i sådanne situationer selv være ansvarlig for betaling af regningen.

Nogle værfter arbejder efter "*Almindelige betingelser vedrørende reparations- og ombygningsarbejder – herunder bedding- og doksætning (dokning), – samt nyinstallationer og afhjælpningsarbejder på skibe, pramme, både etc. gældende for værfter inden for Skibs- og Bådebyggeriernes Arbejdsgiverforening*", publiceret januar 1997. Specielt betingelsernes pkt. 5, der regulerer arbejdets udførelse, kan i den yderste konsekvens være i strid med Skibsbevaringsfondens krav til korrekt udførelse. Det kan være hensigtsmæssigt at søge råd hos Fonden i sådanne tilfælde.

## Kulturhistoriske retningslinjer for vedligeholdelse og istandsættelse af bevaringsværdige fartøjer

Fartøjets drift og vedligeholdelse skal have som overordnet mål at sikre det som et varigt kulturminde, så den kulturhistoriske værdi ikke bliver forringet eller går tabt.

Restaurering skal ske efter principper, der klart varetager fartøjets kvaliteter ud fra en nærmere dokumenteret periode i dets historie. Istandsættelse ved midler fra Skibsbevaringsfonden skal følge en detaljeret restaureringsplan, der fokuserer på en nærmere angivet periode af skibets erhvervsaktive liv, og som bygger på en historisk dokumentation af fartøjet.

*Arbejdet skal være virkelighedstro.* Det betyder, at fartøjet i det ydre kommer til at fremstå som netop dette fartøj eller denne skibstype har set ud i en nærmere defineret periode af dets historie. Motor- og andre tekniske installationer skal tilpasses sådan, at de forstyrrer fartøjets kulturhistoriske fortællerværdi mindst muligt.

*Arbejdet skal være materialetro.* Dette betyder, at al istandsættelse bliver udført som eksakte kopier af de eksisterende løsninger, og der skal, hvis muligt, bruges materialer af samme type: Eg skal erstattes af eg, beg og værk af beg og værk, messingskruer med messingskruer, firkantmøtrik med firkantmøtrik osv.

*Arbejdet skal være håndværkstro.* Dette betyder, at alle detaljer i skrog, overbygninger og rigning i størst mulig grad er udført med tidstypisk form, bearbejdelse og overfladebehandling. Udskiftede dele skal være eksakte kopier af de gamle og med de samme dimensioner. Oprindelig aptering holdes i størst mulig grad uændret.

*Restaurerede fartøjer skal vedligeholdes forsvarligt.* Arbejdet skal udføres med traditionelle, håndværksmæssige metoder og i størst mulig udstrækning med historisk korrekte materialer. Arbejdsteknikken skal harmonere med den periode fartøjet repræsenterer. Dette betyder at en håndhøvlet overflade ikke bør vedligeholdes med el-værktøj. Linoliemaling bør ikke overmales med plastmaling. Naturlige råvarer bør ikke byttes ud med kemiske osv.

For skibe der har modtaget lån fra Skibsbevaringsfonden, skal der udarbejdes en bevarings- og vedligeholdsplan for fartøjet, der intentioner og krav i disse retningslinjer er nedfelt. Planen skal godkendes af Skibsbevaringsfonden.