

Fartøjsbevaring i Danmark

Rapport udarbejdet af Skibsbevaringsfonden for Planstyrelsen

Rapporten "Fartøjsbevaring i Danmark" blev udarbejdet af Skibsbevaringsfonden for Planstyrelsen og fremlagt i 1989. Følgende personer deltog i fremstillingen af rapporten:

Redaktion: Ole Mørtensøn, Langelands Museum
Layout: Ole Mørtensøn og Torben Christensen, Langelands Centraltrykkeri.
Tryk: Stougaard Jensen, Strandgade, København
Oplag: 500 eksemplarer

Omslag og
vignetter: Per Bøgh
Fotos: Kaj Lund, Lone Jerk, Jørgen Josefsen, Skibshistorisk
Laboratorium, Handels- og Søfartsmuseet, Limfjords-museet, Dansk
Fiskerimuseum, Fulton-Stiftelsen og Langelands Museum

Nærværende rapport er en genudgivelse af den oprindelige tekst. De oprindelige illustrationer udeladt, af omkostningsmæssige hensyn.

Da tekst og tabeller er indskrevet manuelt efter de oprindelige manuskripter, kan stavefejl forekomme.

Forord

For at få et overblik over fartøjsbevaringssituationen i Danmark besluttede Skibsbevaringsfonden at søge udarbejdet en rapport om emnet. En samlet oversigt over emnet på dansk baggrund er en nødvendig forudsætning for at bevare den sejlede del af vores kulturarv.

Fonden har i sit arbejde med rapporten bl.a. indhentet forslag fra ejere af bevaringsværdige fartøjer og har suppleret sig med formændene for Træskibs-Sammenslutningen (TS) og foreningen Fyn Rundt.

Rapporten vil danne grundlag for et et-dagsseminar i efteråret 1989, og derefter håber Skibsbevaringsfonden, at emnet vil være så alsidigt belyst, at man kan komme fra ord til handling.

Planstyrelsen har ydet støtte til rapportens udarbejdelse.

Kronborg den 1. Juni 1989

Hans Jeppesen
Formand for Skibsbevaringsfonden

Indhold:

I .	Den maritime kulturarv Hans Jeppesen.....s.	5
II .	Fartøjsbevaringens historie Ole Crumlin-Pedersen og Max Vinner.....s.	7
III .	Bevaringslovgivningen og fartøjsbevaring Søren Vadstrup og Arne Gotved.....s.	12
IV .	Fartøjsbevaring i vore nabolande Arne Gotved.....s.	16
V .	Retningslinier for fartøjsbevaring Ole Mortensøn.....s.	18
VI .	De bevaringsværdige fartøjer Ole Mortensøn og Max Vinner.....s.	23
VII .	Omkostninger ved fartøjsbevaring Lone Jerk og Jørgen Josefsen.....s.	33
VIII .	Forslag til støtteformer Hans Jeppesen og Ole Mortensøn.....s.	39
IX .	Bilag.....s.	43

I. DEN MARITIME KULTURARV

HANS JEPPESEN

Sammen med det øvrige Vesteuropa har Danmark i de seneste 100 år gennemgået en økonomisk, teknologisk, social og kulturel ændringsproces med dybtgående konsekvenser for alle mennesker. Når man ser bort fra museernes samlinger, er de bevarede bygninger nok de tydeligste vidnesbyrd om denne proces, og i erkendelse heraf har vi et veludbygget offentligt beskyttelsessystem for fortidsminder på landjorden og havbunden og for bevaringsværdige bygninger.

Den sejlene del af Danmarks kulturhistorie – fartøjerne – har derimod ikke på samme vis været omfattet af det offentliges bevågenhed, selv om netop disse flydende arbejdspladser og boliger rummer træk, der fortæller om en særegen dansk udvikling.

Dansk søfart har siden 1700-årene haft to grundelementer bestående af dels deltagelsen i den internationale søfart uden direkte forbindelse til landets egen import og eksport, dels den for ikke-søfarende mere synlige trafik mellem landsdelene og i nordeuropæisk fart.

I de maritime lokalsamfund mødtes den lille og den store verden, og et besøg i dagens Marstal vil bekræfte, at sådan er det stadigvæk enkelte steder. Endnu i 1950'erne var sejlførende jagter, galeaser og skonnerter, byggede af træ og med hjælpemotorer, et velkendt syn i talrige købstadshavne, hvor de forsynede oplandet med varer som kunstgødning, cement, træ samt korn- og foderstoffer. I skibenes besætning indgik som regel et par unge mænd, der her fik deres første maritime erfaringer – mænd som nu sejler i computerdirigerede, gennemrationaliserede containerskibe, hvor kurserne mellem kontinenterne bestemmes ved hjælp af satellitter. Mange af den generations søfolk kommer nærmest ungdommens miljø, når de er hjemme på ferie i Marstal, Svendborg eller på Fanø, hvor søfolk stadigvæk er forholdsvis stærkt repræsenteret.

For 100 år siden blev dampskibene dominerende i de nordvesteuropæiske handelsflåder, og også herhjemme etableredes en lang række dampskibsselskaber i disse år. Stifterne var i de fleste tilfælde skibsførere fra de maritime lokalsamfund, men de nye rederier fik hjemsted i København og organiseredes som aktieselskaber. Parallelt hermed fortsatte en stor flåde af sejlførende træskibe sejladsen på små pladser, hvor de nye, effektive og kostbare dampskibe ikke nåede til. Det gjaldt både den indenrigs forsyning og i vareudvekslingen over Nord- og Østersøen, samt de mange mindre steder langs Atlanterhavets kyster. I Danmark fortsatte denne traditionelle fart med partejede skonnerter i længere tid end andetsteds, og forklaringen herpå kan ikke reduceres til blot en faktor. På den tekniske side vil det være naturligt først at nævne udviklingen af glødehovedmotorer, der især umiddelbart efter 1. verdenskrig vandt frem som hjælpemaskiner i sejlskibe, og også hurtigt blev standard i det ekspanderende danske havfiskeri.

Dertil kom god adgang til tømmer og velfungerende træskibsbygningshåndværk. Til sidst, men ikke mindst, gav de maritime miljøer f.eks. Fanø, Marstal, Thurø og Troense et væsentligt bidrag til den særlige danske udvikling.

Her fik unge færdigheder og holdninger ind næsten med modermælken, og i partrederiet, som også dominerede i fiskeriet, fandtes en organisationsform, der gav en stor del af de maritime lokalsamfunds medlemmer en direkte mulighed og interesse for at følge med i hvert enkelt skibs skæbne og økonomi. At være aktieejer i et dampskibsselskab var almindeligvis en rationel, økonomisk betinget investering, som kunne ændres, hvis udbyttet var utilfredsstillende. I den partejede skonnert blev ejerskabet tillige en del af en livsform, som delejerne også var villige til at yde ofre for at videreføre, når fragtraterne var lave eller fiskeriet gik dårligt.

Historien om hvordan denne livsform er blevet ændret kan fortælles i bøger, billeder og foredrag, og det gøres også på de maritime museer. Men vi har ingen sikkerhed for, at også fremtidens generationer kan opleve den maritime kulturarvs mest markante bygningsværker – fartøjerne.

Fra slutningen af 1960-erne har et stadigt voksende skare af engagerede frivillige ofret fritid og sparepenge, ofte med moralsk og rådgivningsmæssig støtte fra maritime museer, for at bevare disse fartøjer, samt de nødvendige håndværksmæssige færdigheder til deres vedligehold og sejlads.

Her ved udgangen af 1980-erne er interessen usvækket. De bevaringsværdige fartøjer er velkomne gæster ved byjubilæer og havnefester, og i flere bestræbelser på at tilføje gamle havne nye funktioner og nyt liv er gamle skibe medtaget – om end de oftest blot er smukke sætstykker på de første skitser.

Derimod er de økonomiske vilkår for fartøjs ejere blevet stadig vanskeligere, og nu, en generation efter, at de fleste fartøjer er ophørt med fragtsejlad, kan vedligeholdelsesopgaverne være næsten uoverskuelige.

Tiden er således inde til, at det offentlige vedkender sig et medansvar for denne maritime kulturarv.

I rapportens følgende kapitler er opgaven beskrevet og prioriteret, og i afsnit VIII findes de konkrete forslag med tilknyttede skøn over den statslige udgift hertil. Det har i den forbindelse været magtpåbyggende at kunne sikre videreførelsen af det hidtidige frivillige arbejde og samtidig tilgodese bevaringen af udvalgte kulturhistoriske værdifulde fartøjer i dansk eje.

II . FARTØJSBEVARINGENS HISTORIE

OLE CRUMLING-PEDERSEN OG MAX VINNER

De første skridt

Skibsbevaringstankens rødder i Danmark går tilbage til 1908, da en kreds af ”gode danske mænd ” arbejdede for at sikre fregatten JYLLANDS bevaring for eftertiden gennem en national indsamlingsappel. Det lykkedes dem at hindre ophugning af skibet, men den langsigtede bevaring af dette verdens største bevarede træskib er først blevet endeligt sikret gennem A. P. Møller-fondens store satsning herpå i 1989.

Der skulle dog gå mange år, inden handelsflådens ældre skibe blev omfattet af en tilsvarende interesse, uanset at man siden 1890-erne havde arbejdet med frilandsmuseumstanken til bevaring af karakteristiske ældre bygninger fra landet, og at også adskillige købstadsbygninger var blevet fredet og istandsat.

Da ingeniør Knud E. Hansen i begyndelsen af 1940-erne rejste bevaringsspørgsmålet over for Handels- og søfartsmuseets styre i forbindelse med hans forsøg på at bevare jagten ANNA af Vejle, bygget 1794 i Marstal, vandt han ikke megen støtte, og meget bedre gik det ikke i 1950, da Danmarks sidste brig TJALFE af København, bygget 1853 i Svendborg, blev ophugget efter, at der fra flere sider var ydet betydelig støtte til en bevaringsplan. Til gengæld fik Knud E. Hansen, der i mellemtiden var blevet skibsteknisk konsulent for museet, igangsat en større indsats for opmåling af de mange ældre bådtyper i danske farvande ved bådebygger Chr. Nielsen, Fejø.

Museernes engagement i bevaringen af karakteristiske ældre fartøjer begyndte først rigtig, da der i 1965 efter udgravningen af vikingeskibene ved Skuldelev blev oprettet et skibshistorisk laboratorium som en selvstændig enhed ved Nationalmuseet. Der var ganske vist primært tanken, at laboratoriet skulle varetage den skibsarkæologiske virksomhed, men det kom i de følgende år til at være udgangspunkt og støtte for forskellige bevaringsinitiativer.

Interessen vokser

I løbet af 1960-erne voksede der en stærk interesse frem for vore gamle sejlskibe – i udlandet! I snesevis af gamle, danske galeaser og skonnerter, der i mange år havde sejlet fragtfart for motor, men nu blev udkonkurreret af lastbilerne, blev solgt til udlandet, hovedsagelig USA, England, Tyskland. I disse lande var sejlskibstiden sluttet en eller to generationer tidligere end her i landet, og nu gjorde velstandsbølgen det muligt for mange at realisere drømmen om at finde et gammelt sejlskib og få det rigget op som et rigtigt ” sørøverskib ” til en jordomsejling eller til charterbrug i Caraibien eller Middelhavet.

Ikke kun sejlskibenes sidste repræsentanter var stærkt på retur i disse år, det gjaldt i endnu højere grad de kulfyrede dampskibe og -færger, der ved siden af sejlskibene havde været det andet store element i den danske handelsflåde i trekvart århundrede.

Men i 1963 erhvervede en kreds af interesserede dampfærgeren SKJELSKØR bygget i Svendborg 1915, og stiftede ”Foreningen til gamle skibes bevarelse – Dansk Veteranskibsklub”, der skulle være rammen om SKJELSKØRs bevaring og drift som ”veteranskib” og helst også være udgangspunkt for initiativer til bevaring af andre ældre skibe.

Det krævende arbejde med restaurering og drift af S/S SKJELSKØR tog dog de fleste af foreningens kræfter i adskillige år, så det var vanskeligt at tage andre opgaver op samtidig. Men der blev dog af foreningen i 1967 nedsat et træskibsudvalg, der skulle orientere sig om den resterende bestand af bevaringsværdige træskibe. Udvalget indhentede oplysninger hos kontaktpersoner rundt omkring i landet og søgte at holde sig à jour med markedssituationen i håb om på en eller anden måde at få mulighed for at erhverve et karakteristisk mindre træskib, inden de alle var solgt ud af landet.

Samtidig tog de første grupper herhjemme sagen i egen hånd ved selv at købe et gammelt skib og begynde på en restaurering, så deres fartøj kunne komme til søs på ny som sejlskib. Således FDFs Søkorps i København, der i 1962 havde købt galeasen BRUUS fra 1897 og indrettet den til sejlads, og som nu pietetsfuldt satte skibets ydre i stand for de få midler, der var til rådighed. Også skonnerterne ELLINOR og ARON, begge fra 1906, kom relativt tidligt, henholdsvis i 1967 og 1968, i hænderne på mennesker, der var indstillet på at restaurere skibene og holde dem under sejl, primært ved passagersejlads.

I modsætning til disse initiativer, der var præget af en aktiv indsats for at holde skibene sejlene, stod to initiativer, hvor man søgte at bevare et par mere end 100 år gamle skibe ud fra deres lokalhistoriske interesse – men uden at tage sagen tilstrækkeligt alvorligt, så skibenes forfald fortsatte uanfægtet. Det gjaldt galeasen MERETHA bygget 1865 i Ribe og ejet af turistforeningen i Ribe, og jagten JENSINE bygget 1852 i Ålborg. Den ejedes i en periode i 1960-erne af "Foreningen Jensines Venner" i Frederikshavn. MERETHA ligger i dag begravet i åbredden ved Ribe, efter at restaureringen måtte opgives – JENSINE solgtes i 1970 til en produkthandler i København.

Når JENSINE alligevel er blevet bevaret til i dag, endda som det ældste sejlene træskib i Danmark, skyldes det først og fremmest den interesse for arbejdet med de gamle skibe, som lærer T. Hartvig Nielsen i Gram havde vakt i spejderkredse i Sønderjylland i forbindelse med bygningen af en sejlene kopi af Ladbyskibet i 1963. Dette initiativ spredte sig til flere andre steder, således også til Haderslev, hvor en gruppe unge i 1971 gik i gang med en restaurering af JENSINE, der afsluttedes i 1976.

Under sejl påny

På dette tidspunkt var der imidlertid kommet virkelig skred i skibsbevaringsarbejdet. Det markante vendepunkt kom, efter at Vikingskibshallen i Roskilde i 1969 var blevet indviet som hjemsted for Skuldelevskibene og Nationalmuseets Skibshistoriske Laboratorium og med en erklæret målsætning, der bl.a. indeholdt planer om et museumssejlskib liggende i Roskilde havn.

I foråret 1970 fik Nationalmuseet midler fra Nilfisk A/S til at erhverve skonnernten FULTON, der var bygget i Marstal i 1915 til New foundlands-farten. Købet af FULTON og skibets genoprigning og indretning til lejrskoleskib og til hjemsted for unge fra belastede miljøer bragte museet i kontakt med alle de praktiske og administrative problemer ved et sådant arbejde.

På grundlag heraf søgte grupper og enkeltpersoner, der havde erhvervet et gammelt fartøj med henblik på at bevare og genoprigge det, råd og vejledning ved museet. For at imødekomme dette behov og for i almindelighed at gøre opmærksom på behovet for en indsats for skibsbevaringssagen, besluttedes det at lave en særudstilling herom, markeret med en regatta for gamle skibe i Roskilde havn.

Således blev det til, at udstillingen "Under sejl påny" åbnede i Vikingskibshallen til pinsen 1971, samtidig med, at en håndfuld gamle skibe og både samledes i Roskilde havn til den første af en lang række pinseregattaer, hvor erfaringer udveksles på kryds og tværs mellem de deltagende skibe under hyggeligt samvær ombord og i land.

Deltagerne i regattaen mødtes til drøftelse af, hvordan bevaringssagen bedst kunne fremmes, og resultatet heraf blev dannelsen af TS – Træskibsejernes Sammenslutning – som ramme omkring samarbejdet mellem fartøjerne og kontakten til myndighederne omkring arrangementer o.l.

Nationalmuseet

Tilbage var dels ønsket om at få bevaret et lidt bredere udvalg af skibstyper i museumsregi, dels spørgsmålet, om der kunne etableres en fredningsordning for de kulturhistorisk set mest værdifulde skibe i privateje, så disse ikke blev solgt til udlandet.

Til arbejdet med disse spørgsmål valgte Nationalmuseet at nedsætte et udvalg "Nationalmuseets Skibsudvalg", analogt til "Nationalmuseets Mølleudvalg", der igennem en årrække havde koordineret indsatsen for fredning og bevaring af gamle vind- og vandmøller.

I løbet af 1970-erne erhvervede Skibshistorisk Laboratorium yderligere nogle ældre karakteristiske fartøjer: Sluppen "Ruth" fra 1854, "Fyrskib XVII" fra 1896, galeasen "Anna Møller" fra 1906 og havneprammen "DFDS 19" fra 1912. Hovedparten af disse fik plads i Nyhavn, som fra 1976 blev genåbnet som sejlskibshavn i kraft af en aktiv indsats fra Nyhavnsforeningen og TS.

Endvidere fik enkelte lokale museer i disse år mulighed for at erhverve ældre fartøjer til deres samling og dermed råde bod på mange års unkladelsessynder med hensyn til bevaring af prøver på karakteristiske lokale bådbygningstraditioner. Kun et fåtal af disse var dog lidt større fartøjer, der kunne holdes som sejlene museumsfartøjer, som krydstoldjagten "Viking" fra 1887 i Svendborg og fiskekutteren "Claus Sørensen" fra 1931 i Esbjerg.

Skibsrestaureringspuljen

Nationalmuseets Skibsudvalg arbejdede med fredningssagen ud fra den grundtanke, at man måtte søge at kombinere frivillige fredninger med en støtteordning for de berørte skibe. Hvis man kunne skaffe midler til en større pulje, hvorfra der kunne udbetales støtte til restaureringsprojekter for bevaringsværdige skibe, kunne disse midler uddeles som afdragsfrie lån. Disse kunne så indskrives i skibsskøderne med en klausul imod salg til udlandet, hvorved den ønskede sikring mod pludselige salg til udlandet kunne opnås.

I samarbejde med kammeradvokaten blev de juridiske spørgsmål i forbindelse med en sådan ordning klarlagt, og de nødvendige dokumenter til lånoptagelsen m.v. blev udarbejdet.

Sagen blev derpå forelagt for kulturministeriet med henblik på godkendelse og støtte, men ministeriet så sig ikke i stand til at love noget økonomisk bidrag til arbejdet med denne ordning, selv om man så med sympati på tanken. Denne afgørelse svækkede på afgørende vis mulighederne for at finde supplerende støtte fra privat side, da ordningen manglede det "blå stempel", som en ministeriel bevilling, selv af beskeden størrelse, ville have kunnet give. Da det ikke lykkedes for Nationalmuseets Skibsudvalg at komme videre med denne sag, og da Skibshistorisk Laboratorium i sidste halvdel af 1970-erne var stærkt optaget af en række større udgravninger af middelalderskibsvrag, endte planen om skibsrestaureringspuljen i mølposen, og Nationalmuseets Skibsudvalg virke blev indstillet.

Fartøjsinteressen i dag

I 1989 står "Træskibs Sammenslutningen" (som Træskibsejernes Sammenslutning nu hedder), som den største interesseorganisation for bevaringsværdige fartøjer. I alt er 282 skibe og 590 medlemmer tilmeldt. Det er et stort antal fartøjer, når man tager i betragtning, hvor sent foreningen blev oprettet.

Desuden findes et antal lokale foreninger for mindre sejlførende fiskefartøjer, de såkaldte "smakkelaug". De største og mest aktive er "Foreningen til Sprydstagens forevigelse" med tilhørsforhold til de nordlige fiskelejer i Øresund og Hjarbæk Sjøtelaug i Limfjorden. Begge lav afholder bl.a. årlige "verdensmesterskaber", hvor ikke bare de hurtigste joller, men også de, der fremtræder mest i overensstemmelse med den originale tradition præmieres.

Endelig findes der et ukendt antal især mindre fartøjer uden for sammenslutninger og foreninger.

Man må i det hele taget konkludere, at den hidtidige omsorg for bevaringsværdige fartøjer skyldes mange opofrende, private græsrodder, nogle få fremadskuende museer og et mindre antal ungdomsorganisationer, der har set skibsbevaring og sejlskibssejlads som en naturlig mulighed for at løse deres opdragende opgave. Græsrodsbevægelsen er med andre ord den fornemste årsag til, at vi i dag har mere end 300 flydende maritime bevaringsmuligheder at vælge mellem.

Problemets omfang

Men alle disse flydende kulturgjenstande er sarte over for klima og miljø. De kræver en vedvarende og løbende vedligeholdelse for ikke at gå til grunde. Det er ikke som f.eks. en veteranbil, der i årevis kan stå uistandsat i en lade uden at forringes og vente på, at en løbhaver en dag får tid og råd, for så, når den endelig er restaureret, at være færdig i den forstand, at et minimum af pleje og god behandling vil kunne sikre den, sandsynligvis for al fremtid.

Med veteranskibene fanger bordet på en helt anden måde.

Da de oftest "opbevares" udendørs, udsat for vind og vejr, skal der en meget stor og koncentreret indsats til for at overhale det daglige forfald og få dem restaureret færdig; ja, der er faktisk endda de, der aldrig får begyndt, før det uigenkaldeligt er for sent! Og så skal der oven i købet mange penge til. Træskibsfolkene er gennemgående ikke særligt velstående, især ikke efter en kortere årrække med deres skib. Så meget desmere lægger de flid, energi og opfindsomhed for dagen i bevaringsarbejdet. Lønnen er naturligvis den eneste oplevelse, det er, engang at sejle med et kønt og velrestaureret fartøj, der er genstand for anerkendende blikke fra ligesindede.

Så langt når desværre ikke alle. Mange går ned i de økonomiske brådsøer, der tårner sig op. Det gælder naturligvis ikke mindst for de større omkostningstunge skibe. Med for store udgifter er mulighederne sådan set kun at sælge eller at sejle med chartergæster.

Hvad den sidste løsning angår, står valget ofte mellem at bygge skibet om til gæsterne eller at udvælge gæsterne efter skibet. I det omfang, hvor denne vanskelige tilpasning er løst med materialer, håndværk og stil, der tilgodeser et bevaringssynspunkt, er alt naturligvis vel. Men der er desværre tilfælde, hvor hensynet til betalende gæster eller sågar skibstilsynets krav har ført til, at fartøjerne ikke mere bare minder om den romantiske sejlskibstid, der skulle trække kunderne til.

Hvis løsningen på de økonomiske vanskeligheder er salg, sker det ofte til udlandet, hvor køberne på én gang har kapital, mod og en hang til at realisere deres egne drømme. Selv om de solgte skibe på denne måde godt nok bevares, sker der et dansk kultursvind, der vanskeligt kan erstattes. Dårlige eksempler er der desværre nok af. Her skal blot nævnes skonnerten *NORDLYSET* af Kalundborg og 3-mast-skonnerten *JETTE JAN* af Hvidovre, der begge har strøget det danske flag, samt skonnerten *LAURA* af Skælskør, der efter at have søgt støtte fra den nyetablerede Skibsbevaringsfond som en sidste desperat mulighed for at overleve, paradoksalt nok blev ofret på kulturens alter, idet den hjalp til med at skaffe Danmark en Oscar ved at strande og blive totalt vrag i filmen "Pelle Erobreren".

Foranlediget af støtteansøgninger og debat opfordrede kulturministeriet i april 1986 Skibshistorisk Laboratorium og Handels- og Søfartsmuseet til at etablere en skibsbevaringsfond med repræsentanter fra museerne og Træskibssammenslutningen og Fredningsstyrelsen.

Nytten af skibsbevaring

At bevaringen af de flydende kulturværdier hører tæt sammen med bevaringen af maritime miljøer på land, er indlysende. Hvad ville et ældre havneafsnit med bolværker, pakhuse, skibsprovianteringsforretninger, havneknejper o.s.v. være uden et antal repræsentanter fra den store danske sejlskibsflåde, som hele dette maritime bagland og mere til egentlig levede af? Tag blot Nyhavn som eksempel. En årrække en død havn med tomme kajer og halvtomme værtshuse, hvor kun den berømte luder og den ligeså berømte lommetyv var hovedelementer i det stedlige erhvervsliv. Men efter 1976, da overborgmester Wassard åbnede Nyhavn som sejlskibshavn, er det gået stærkt. Skibene og livet om bord tiltrækker folk i den grad, at Nyhavns solside i dag er en dundrende publikumssucces, hvor restaurationslivet er rykket op fra kældre og helt ud på kajen. Folk, der holder af stedet, synes næsten, det er for meget, men turistforeningen markedsfører Nyhavn, som hovedstadens største seværdighed efter Tivoli og Den lille havfrue.

En følgevirkning af at bevare fartøjer og maritime miljøer på land er, at der samtidigt bevares et antal håndværk, der var nødvendige for at holde skibene i søen. Det gælder f.eks. skibstørrer, beslagsmed, seilmager, rebslager og rigger, ligesom den viden og erfaring, der skal til for at

håndtere fartøjerne under sejl også vedligeholdes. Den know how , der herved bevares, har allerede vist sig egnet til eksport. Når tyske træfartøjer skal have udført større reparationer, kommer de til Det sydfynske Øhav. Det samme gælder mange udlændinge fra områder med dårligere bevaret sejlskibstradition end den danske. De har fået deres basale kendskab til sejlsads og manøvrering i en af de veldrevne, danske charterskonnerter.

III. BEVARINGSLOVGIVNINGEN OG FARTØJSBEVARINGEN

SØREN VADSTRUP OG ARNE GOTVED

Bygningsfredningsloven af 1918 og af 1979

Den første danske bygningsfredningslov trådte i kraft d. 12 marts 1918, og baggrunden for loven var dels en række nedrivninger af nogle meget værdifulde renæssancehuse i København og provinsen, dels pres fra Kunstakademiet, fra Nationalmuseet og fra "Foreningen til Gamle Bygningers bevarelse".

Den danske lov var nok kommet noget før, hvis der ikke havde været så stærke betænkeligheder i regeringen over de indskrænkninger i ejendomsretten, som en bygningsfredningslov medfører. Men ved forelæggelse af loven i 1918 blev disse betænkeligheder manet kraftigt i jorden, ikke mindst af partiet "Høyre", hvis ordfører udtalte: "...her er et Punkt, hvor der må sættes Grænser for den private Ejendomsret, fordi disse gamle Bygninger ikke i Almindelighed er Enkeltmands Eje. De er Samfundets Eje, og Samfundet har Ret og Pligt til at værne om dem."

Loven opererede med to fredningskategorier, A og B. De B-fredede bygninger var kun fredede i det ydre, mens de A-fredede bygninger var fredede såvel udvendigt som indvendigt.

Ved bygningsfredningslovens revision i 1979 blev klasse B ophævet, således at alle fredede bygninger i dag er at betragte som A-fredede.

I praksis betyder dette, at alle bygningsarbejder på et fredet hus, der går ud over almindelig vedligeholdelse, kræver fredningsmyndighedernes tilladelse. Bygningsfredningsloven pålægger endvidere ejeren eller brugeren af en fredet bygning at holde denne tæt på "tag og fag".

Overholdes dette ikke kan ejeren eller brugeren af et fredet hus idømmes bødestraf, og det er også muligt gennem retten at få eventuelle ulovlige arbejder lovliggjort for ejerens regning.

Administrationen af bygningsfredningsloven sker i dag i Planstyrelsen under Miljøministeriet. Der er i dag fredet mellem 8.000 og 9.000 bygninger fordelt på ca. 3.500 ejendomme.

Alle nyfredninger og væsentlige ændringer på fredede bygninger, herunder ophævelse af fredningen, skal forelægges for Det særlige Bygningssyn, et rådgivende organ, der består af 12 medlemmer, udpeget bl.a. af Nationalmuseet, Kunstakademiet, stat og kommuner m.fl.

De bygninger, der kan fredes skal have væsentlig arkitektonisk eller kulturhistorisk værdi, og de skal være over 100 år gamle. Bygninger med særligt fremragende værdier kan dog fredes selv om de er under 100 år. Dette er sket i en række tilfælde i de seneste år. Bl.a. på huse helt fremtil 1960-erne.

Hvis en ejer af en fredet ejendom ikke kan klare at vedligeholde bygningen eller hvis han af en eller anden grund ønsker den fjernet, kan han søge om tilladelse til at nedrive bygningen. Nægtes tilladelsen til nedrivningen, kan ejeren forlange ejendommen overtaget af staten mod erstatning.

Ved underskrivelse af tinglysning af en "særlig bevaringsdeklaration" fraskriver ejeren på sine egne og kommende ejeres vegne denne ret til at kræve ejendommen overtaget af staten.

Ved udbetaling af større tilskud til fredede bygninger, ved lån fra Statens Bygningsfredningsfond og ved fritagelse for ejendomsskatter m.m. forlanger staten tinglysning af en "særlig bevaringsdeklaration" på ejendommen.

Støttemuligheder

Der ydes forskellige former for støtte:

1. Gratis konsulenthjælp. Denne udføres enten af én af Planstyrelsens "restaureringskontors" 7 restaureringsarkitekter eller af en af styrelsen udpeget konsulent. Konsulentarbejdet kan typisk være opmåling, tilstandsundersøgelse og skitseprojekt.

2. Økonomisk tilskud. Disse gives fortrinsvis til udvendige istandsættelses- og restaureringsarbejder. Der gives ikke tilskud til almindelig vedligeholdelse eller udvidelse af boligkomforten.
Tilskudsprocenterne ligger på 10-15% af håndværkerudgifterne plus moms, plus teknikerhonorar. Tilskuddene er endvidere skattefri. Eget arbejde indregnes ikke, men indkøb af materialer medregnes.
3. Lavt forrentede byggelån fra Statens Bygningsfredningsfond. Disse gives kun til egentlige restaureringsarbejder på minimum 500.000 kr. Indvendige arbejder kan medregnes, dog ikke toiletter, vvs, køkkener etc. Lånene løber over 20 år. Lån fra Statens Bygningsfredningsfond kan også gives til ikke-fredede bygninger, som vurderes bevaringsværdige. Lånene forudsætter underskrivelsen af en "særlig bevaringsdeklaration".
4. Fritagelse for ejendomsskat. Fritagelsen gælder dog kun for de kvadratmeter af ejendommen, som den fredede bygning ligger på, men for fredede byejendomme er denne ordning gunstig. Fritagelsen kræver underskrivelse af en "særlig bevaringsdeklaration".
5. Skattefradrag. Fra og med 1982 fik ejere af fredede bygninger – bortset fra fredede ejerlejligheder, som bebos af ejeren – mulighed for at fratække udgifter til "istandsættelse" af bygningen fra deres indkomst efter den såkaldte "forfald-pr-år-regel".
Et almindeligt muret eenfamiliehus har eksempelvis et "forfald-pr-år-beløb" på ca. 40.000 kr. Bruger man 40.000 kr. på sit hus et år, kan dette beløb fratækkes skatten. Bruges ikke alle de 40.000 kr., kan det resterende beløb overføres til næste år, i alt i 5 år. Beløbene pristalsreguleres hvert år, men de kan ikke overføres til en ny ejer.
Der er i 1989 truffet aftale med Statsskattedirektoratet om, at også udgifter til forsikringer og andre driftsudgifter såsom vejafgift, kloakafgift, vandafgift, udgifter til renovation og skorstensfejnning kan fratækkes.
Der er en hage ved "forfald-pr-år-ordningen", at den ikke kan benyttes af mange af dem, der har vanskeligt ved at passe deres fredede huse, nemlig folk uden særlig store indtægter, f.eks. pensionister.

Støttemidlerne

I 1988 var der bevilget i alt 1.2 mill. kr. til konsulentbistand vedrørende fredede bygninger. Der var i Planstyrelsens budget afsat 20 mill. kr. i tilskudsmidler og 15 mill. kr. til Statens Bygningsfredningsfond. Administrationen i Planstyrelsen koster ca. 6 mill. kr. Planstyrelsen støtter endvidere bygningsbevaringsforeninger i Danmark med i alt 300.000 kr. og håndværkscentret i Raadvad med ca. 500.000 kr.

Hvad fritagelsen for ejendomsskat samt "forfald-pr-år-skattefradraget" koster staten er svært at gøre op, men beløbet overstiger langt de ca. 5.000 kr. pr. fredet bygning, som Planstyrelsens midler svarer til om året. Man skal nærmere op på det tidobbelte, eller omkring 400 mill. kr. pr. år.

De bevaringsværdige bygninger

Ud over de ca. 8.000 fredede bygninger findes der omkring 300.000 bevaringsværdige bygninger i Danmark.. Planstyrelsen arbejder i øjeblikket på en landsdækkende registrering af disse.

De bevaringsværdige huse er ikke på samme måde økonomisk begunstiget, som de fredede, ligesom der heller ikke er det samme arkitektmæssige opsyn med dem. Mange er derfor i fare for at blive ødelagte af nedrivning eller ombygninger.

Biler, tog, flyvemaskiner og skibe

I Danmark har vi altså en klar kulturpolitik omkring bevaring og fredning af huse – de faste og uflyttelige ejendomme. Anderledes stiller det sig med bevaringsværdige transportmidler. Deres egenskab – flytbarheden – bliver netop deres problem. Et skib f.eks. kan fra den ene dag til den anden sejles ud af landet og sælges, eller forsvinde på anden måde. Men netop skibene er – som det ses i Nyhavn – en så væsentlig del af bevaringsværdige havnemiljøer, så de burde sikres på linie med bygningerne på kajen.

Ser vi på transportmidlerne – skibe, tog, biler og flyvemaskiner – er der således ikke lovgivet omkring fredning og bevaring. Den foreløbig eneste særlovgivning på området drejer sig om lov om vægtafgift for motorkøretøjer af 11. april 1984, hvor veteranbiler blev fritaget for $\frac{3}{4}$ af vægtafgiften. I første omgang for køretøjer registreret inden 1. januar 1951, altså køretøjer over 25 år.

Der er grund til at hæfte sig ved denne lettelse, idet det samlede vægtafgiftsprovenu steg, da det blev økonomisk overkommeligt at få "museumsgenstandene" ud af garagerne til glæde for langt langt flere end ejerne.

På linie med veteranbilerne er der også stor folkelig interesse for gamle tog, flyvemaskiner og ikke mindst skibe, der alle – med baggrund i det stærkt begrænsede brug – burde lettes gennem de danske afgifts- og skattesystemer. I den samfundsmæssige husholdningskasse er det småpenge, der hentes ind på moms og andre afgifter på disse begrænsede områder, men for hvert enkelt projekt er der tale om store byrder.

Lidt støtte er der dog – meget lidt. Indirekte støttes veteranog ved gratis anvendelse af DSB's baneanlæg, samt stor DSB velvilje i øvrigt, og indirekte er en sydsjællandsk jernbaneklub støttet gennem en afgiftsfritagelse, ved tilladelse til at anvende afgiftsfri farvet benzin, og flyverne kan melde, at deciderede museumsfly kan opnå lempeligere inspektionsmæssige vilkår ved stærk indskrænkning af flyvetiden – kun om sommeren og i klart vejr. Men det er ikke så ringe, og det kan vise vejen for andre administrative lettelser.

Fartøjerne er de dårligst stillede, for dem findes der ingen støtteordninger.

Forhindringer for skibsbevaringsarbejdet

Een ting er ønsket om statslig støtte til restaureringer af fartøjer, der har national interesse, en anden ting er et udtalt behov for at få lettet dagen og vejen for den enkelte veteranskibejer. Selv de mest bevaringsværdige fartøjer bliver afkrævet fulde momsede havnepenge i alle statshavne – det er det modsatte af støtte. Helt absurd bliver det for de fartøjer, der har fået havneplads i bassinet uden for Udenrigsministeriets vinduer i København. De får kun lov til at ligge der, hvis de er bevaringsværdige smukt restaurerede og vedligeholdte brugsfartøjer. De skal pynte (og må derfor helst ikke sejle for meget), og de tilføjer da også ministeriet en uvurderlig herlighedsværdi. Men ud over de ordinære havnepenge til Københavns Havn opkræves et månedligt beløb til Boligministeriet, der administrerer arealet. Det er en ekstra offentlig afgift på en håndfuld pladser, der rettelig burde være gratis ærespladser. Selv om ovenstående forhold er et særtilfælde, er det et godt eksempel på en forhindring for bevaringsarbejdet.

Støtte til det kulturbevarende arbejde er ikke blot bevilling og statstilskud, det er nok så meget en fjernelse af forhindringerne.

Uden store lovændringer kunne mange af forhindringerne bringes til ophør – det kræver blot administrativ smidighed og opbakning i diverse ministerier. Det kunne gøres på baggrund af en erkendelse af, at provenuet af de gamle skibes skatter, afgifter og havnepenge slet ikke står i forhold til de tilførte miljøværdier, og dermed forbundne afledte turistindtægter m.v.

For det offentlige vil det være en god forretning at bevare fartøjerne og havnemiljøerne, så længe private vil levere sliddet. Ønsker man i Danmark principielt at støtte det kulturhistoriske skibsbevaringsarbejde, forekommer det temmelig uklogt at fordyre de private bevaringsinitiativer, der ikke er overskudsgivende forretningsforetagender, med 22% statsafgift på alle materialer og professionel arbejdskraft. Endvidere pålægges mange af fartøjerne lystbådeskat, der beregnes efter forsikringssummens størrelse, afgift for at blive optaget i skibsregistret, og stempelafgift ved ejerskifte. Dertil skal lægges et monopollignende forhold, der gør, at forsikringspræmier for træskibe over 25 år har fået en voldsom stigning. Resultatet er, at mange nationale klenodier –

der først af alle skulle have hjælp ved forlis og havari, samt bugsering og efterfølgende reparation – sejler rundt uden forsikring, eller er blevet forsikret i udlandet for at blive bevaret i Danmark.

De stigende krav fra Statens Skibstilsyn, især for skibe, der sejler med betalende passagerer, er også et problem. I træskibsverdenen er der enighed om, at intet må kunne udsættes på sikkerheden, og alle krav fra Skibstilsynet skal efterfølges. Skibene bliver synet, planker bliver udskiftet efter anvisning, skrueaksler trækkes, redningsflåder efterses og redningsveste udskiftes hver gang, der foreskrives en ny og forbedret udgave. Men når sikkerheden er tilgodeset, må det være nok. Når Skibstilsynet nu stiller krav om ombygninger, fordi loftshøjden skal være 1,98 m i stedet for de 1,90 m, der var gældende for 10 år siden, og når køjemålene skal forøges, så de svarer til normal standard i moderne skibe, så er der tale om at opstille forhindringer. Kunne man forestille sig et krav fra Lyngby-Tårnbæk kommune om, at bygningerne på Frilandsmuseet skulle ombygges, så loftshøjder og sengelængder svarede til dagens standard ?

Der er således en hel del administrative forhold, der virker hindrende for skibsbevaringsarbejdet, og derfor burde tages op til revision.

Vraglovgivning

Danmark var det første land i verden, som fik en lovgivning om skibsvrag. Det var fundet af vikingeskibene på bunden af Roskilde Fjord, som gav stødet til den danske lovgivning, der blev vedtaget i 1963 og beskyttede vrag, som var ældre end 150 år. I 1983 blev loven ændret, og i dag er loven indeholdt dels i Museumslovens §28 og Naturfredningslovens §49. Groft sagt tager Skov- og Miljøstyrelsen sig af registreringen af de mange tusinde vrag. Indtil nu er ca. 4.000 stk registreret. Så snart der sker undersøgelser, eller vragene hæves, så er det rigsantikvarens område. Aldersgrænsen er nu sænket til 100 år. Det er ikke kun skibene selv, men også genstande, som måtte befinde sig på havbunden f.eks. ankre, der er omfattet af lovgivningen.

Den danske – set i international sammenhæng – meget restriktive lovgivning er blevet efterspurgt i de øvrige nordiske lande, medens englænderne og amerikanerne arbejder på en tilsvarende lovgivning, der kan beskytte mod skattejægere. På det undervandsarkæologiske område har Danmark en stærk placering bl.a. på grund af lovgivningen.

Folk, som beskæftiger sig med søfarten, glæder sig over denne placering, men undrer sig samtidig over det absurde i, at lovgivningen ofrer så stor opmærksom og interesse på skibsvragene, mens nationens sejlede og unægtelig mere synlige klenodier, hvoraf adskillige er ældre end 100 år, slet ikke har interesse og værdi.

IV. FARTØJSBEVARING I VORE NABOLANDE

ARNE GOTVED

I Danmark, Norge og Sverige har der i mange år været talt og skrevet om støtte til bevaringen af kulturhistoriske værdifulde fartøjer. Forståelsen og velviljen hos de bevilgende myndigheder har været stor, Men stort set er det kun i Norge, at den har udmøntet sig i kontant støtte. Nordmændene har på et tidligt tidspunkt set de generelle værdier af – og problemerne for – kystkulturen og skibene, og allerede i årene 1967 –1978 øremærkede Norsk kulturråd ca. 20 millioner n. kr. til fartøjsbevaring.

De danske besværligheder med at få midler til skibsbevaring fremgår af de forrige afsnit, og de svenske kan der læses om i den nylig udkomne rapport SEGELFARTY G INOM KULTURMINNESVÅRDEN fra Statens Sjöhistoriska Museum (SSHM) 1988. Indstillingen er positiv, men støtten udebliver.

I Sverige har staten foreløbig kun støttet fartøjsbevaringen gennem den indirekte støtte. Nogle projekter har fået via beskæftigelsesmidler, og de summer, der gennem årene er gået til udarbejdelse af rapporter og oplæg. Men der er flere eksempler på kommuner, der giver støtte til bevaringsværdige brugsbådes restaurering og sejlads, og der er også eksempler på, at passagerfartøjer har fået kommunalt driftstilskud. Nogle kommuner ejer og driver sejlskibe som lejrskoleskibe, og andre kommuner har gennem ungdomsarbejde støttet fartøjer med reparationer og vedligeholdelse. Der er endvidere eksempler på støtte fra forskellige fonde, og i nogle havne har bevaringsværdige fartøjer fået kaj- og værftsplads til nedsatte priser.

Men generelt bevares langt de fleste fartøjer i Sverige uden nogen form for støtte, og ifølge den svenske rapport, er deres eksistens alvorligt truet. Blandt dem findes mange fartøjer af høj kulturhistorisk værdi, og rapporten er da også endnu et råb om hjælp, inden det er for sent.

Den nævnte rapport fra SSHM – der har mange gode intentioner og forslag – konkluderer, at der er omkring 30 værdifulde fartøjer, som er i akut behov for reparationer, hvis de skal overleve. Rapporten anslår en årlig bevilling på 1,5 mill. s. kr. som nødvendig for bare at støtte 2-4 fartøjer hvert år.

I Norge er den maritime kulturarv ikke "glemt" på det praktiske plan. Som nævnt brugte Norsk kulturråd allerede i årene 1967-1978 ca. 20 mill. n. kr. til fartøjsbevaring (det var den periode, hvor vi i Danmark fik "eksporteret" de bedste danske skibe til f.eks. USA), og i 1977 vedtog kulturrådet, at der skulle udarbejdes en samlet bevaringsplan for de historiske værdifulde fartøjer.

Planen skulle omfatte fartøjer, som:

- a) havde været aktive i norsk uden- og indenrigsfart i fragt, fiskeri eller kommunikation
- b) bør bevares flydende i sødygtig stand
- c) kan anvendes i sociale og kulturelle projekter.

Kopier og nybygninger var ikke omfattet af planen – det drejede sig om de originale historiske fartøjer, som endnu var sødygtige. Grundholdningen var (er), at fartøjsbevaringen bygger på et helhjertet personligt engagement for sagen, og at fartøjet skulle tilføres en funktion for at få restaureringsstøtte. Fartøjer i drift med meningsfyldte opgaver af f.eks. social, pædagogisk og kulturel karakter, mente man ville tilføre hele kystmiljøet noget positivt. Og så foreslog man (for mere end 10 år siden), at der årligt skulle afsættes 3,5 mill. n. kr. af statsbudgettet til skibsbevaring.

Helt så flot skulle det dog ikke gå for de gamle skuder. Forslaget kom aldrig til behandling i Stortinget, men i praksis arbejder man efter forslaget principper. I statsbudgettet afsættes årligt ca. 1 mill n. kr. til fartøjsbevaring, og på Sjøfartsmuseet i Oslo er der indrettet et sekretariat, der varetager opgaverne. Så den norske stat har faktisk taget det aktive ansvar for bevaringssagen, som nabolandene hidtil har forsømt – eller svigtet – alt efter indstillingen.

Mod nationale garantier i fartøjet gives støtte til restaureringsprojekter – der gives ikke tilskud til drift og vedligeholdelse. Hvert år får 3-8 fartøjer støtte, og i 1987 ansøgte 30 fartøjer om hjælp, hvoraf 8 fik støtte. Siden 1968 har 43 dæksbåde – heraf 25 sejlfartøjer – fået støtte af staten. Samtidig lægges der vægt på antikvarisk vejledning til de godt 150 private bevaringsprojekter, der

for tiden er i gang rundt omkring i landet, og kontinuerligt foregår der en kortlægning af restaureringsmetoder, værftsarbejder og håndværksindsats m.m. Så citatet "ta' til Norge, min far" kunne godt stamme fra en dansk skonnert.

I forbundsrepublikken eksisterer der endnu ingen støtteordninger for bevaring af brugsfartøjer. De tyske bevaringsinteresser er organiseret i en række museumshavne – nemlig Hamborg, Bremerhaven, Lübeck, Flensborg og Kappeln. Disse museumshavne har nedsat en arbejdsgruppe – "Arbeitsgemeinschaft" – der p.t. tumler med bevaringsproblemerne. Der ønskes ligesom her i Danmark støtte fra staten til bevaring af de truede brugsfartøjer – f.eks. dampskibene.

Hollænderne har heller ingen støtteordning for de gamle skibe, Men mange skibe er museumsejet. De udlånes til grupper af interesserede. Der eksisterer også museumshavne i Holland: Enkhuizen, Amsterdam og Rotterdam. De fleste større skibe er henvist til at klare sig selv økonomisk gennem chartersejlads, som er godt organiseret i Holland, og adskillige af de hollandske sejlskibe opererer i de danske farvande, der byder på mere varierede oplevelser end sejlads i Nordsøen og Kanalen.

Som afsluttende kommentar til de nordiske bestræbelser for at sikre en rest af den maritime kulturarv – fartøjsbevaringen - findes det tankevækkende, at problemløsningerne peger mod statsmidler formidlet gennem etablerede kultursystemer. Langt den største part af bevaringsarbejdet i Norden er hidtil udført i privat regi uden udgift for de respektive samfund. Og hvis de forskellige positive nationale hensigtserklæringer skal tages alvorligt, må der anstændigvis også ses på de nationale forhindringer, der reelt lægges for skibsbevaringen. Og dem er der en del af, som beskrevet i foregående afsnit.

V. RETNINGSLINIER FOR FARTØJSBEVARING

OLE MORTENSØN

Danmark er omgivet af hav – det er et dansk særpræg. Noget der markant adskiller os fra vore europæiske naboer. Havet er en del af Danmark og har altid været brugt som transportvej, fangstplads og rekreativt område, men færdsel på havet kræver fartøjer. Disse fartøjer er og har altid været funktionsbestemte og derfor af forskellig størrelse og byggemåde, men ethvert fartøj er også barn af sin tid – er bygget med den tids teknologi og efter den tids opfattelse af, hvordan et skib til det og det formål skulle se ud. Fartøjerne er bygget i en tradition som stadig har udviklet sig i takt med samfundets krav. De er materielle udtryk for en søfartskultur. Denne kultur har også en landsbaseret side. Uden skibsbyggepladser, havne, pakhuse, oplagspladser, kogehuse, sejlmagere, smede og uden lodshuse, fyrtårne, tørrepladser, garnboder og mange mange flere anlæg kunne fartøjerne ikke fungere. Fartøjerne og de maritime anlæg i land er to sider af samme sag. Men mens anlæggene i land i princippet er omfattet af bygningsfredningslovgivningen og derigennem kan bevares for eftertiden, så findes der ingen lovgivning som omfatter vore flydende bygningsværker. Javel, når de for længst er gået til bunds og befinder sig på havbunden har de bevaringslovgivningens interesse.

Nærværende rapport har derfor som mål at sikre, at også et rimeligt udsnit af dansk fartøjskultur sikres for eftertiden. Her gælder den kendsgerning, at i jo bedre stand et fartøj bevares, jo bedre fortæller det om sin tid. Den allerstørste informationsværdi har et sejende fartøj – naturligvis forudsat at det er velbevaret og holdt i overensstemmelse med traditionen. Gennem sejlad med et fartøj opnås den bedste forståelse af fartøjskulturen og datidens sømandsskab. Målet må derfor være at bevare et vist antal ældre fartøjer sejlede samt at give så mange som muligt oplevelsen at sejle med et af disse fartøjer eller i det mindste glæde sig over deres tilstedeværelse i de danske farvande. Der er en anden god grund til at bevare skibe, der sejler. Fartøjer kræver nemlig løbende vedligeholdelse. Et hvilket som helst fartøj er stærkt udsat for nedbrydning af vind og vejr. Overalt i verden har det vist sig meget vanskeligt og særdeles kostbart at bevare oplagte fartøjer i deres rette element – dvs. på vandet. Erfaringerne viser, at forfaldet skrider hurtigere frem end de ressourcer, der sættes ind på bevaringen. Akkurat som huse er bygget til at bo i, er skibe bygget til at sejle. Uden en besætning er ethvert skib, ligesom et hus der ikke bebos eller bruges, dømt til at forfalde. Uden besætning ingen vedligeholdelse.

Hvilke fartøjer bør vi da bevare for eftertiden? I princippet er alle ældre fartøjer af kulturhistorisk interesse, men da alt af gode grunde ikke kan bevares, er det nødvendigt at foretage et udvalg, at lægge strategi for fartøjsbevaringen. Her gælder der det, at visse fartøjer er mere truet end andre, som bedre bevares. Det hænger sammen med fartøjernes brugsværdi og størrelse. Situationen er analog med bygningsbevaringens problemer. Et velbygget købstadshus, der kan være en attraktiv bolig, har langt større mulighed for at blive bevaret end en ensomt beliggende vindmølle, hvis brugsværdi er yderst tvivlsom. For fartøjerne kan det generelt siges at jo mindre de er, jo mere overkommeligt er det at bevare dem. Specielt lystbådene står i en gunstig bevaringssituation, idet de umiddelbart kan bruges. Værre tegner situationen sig for brugsfartøjerne. Der er ikke mange Liebhaber til en gammel lægter eller en bugserbåd. Ikke desto mindre bevares mange af disse fartøjer en tid, idet de bygges om. Lægteren bliver måske husbåd, samme skæbne er overgået mange fragtskibe, fyrskibe og passagerskibe. I Københavns havn kan man se et skønsomt udvalg af slagsen. Lidt bedre stillet er fiskefartøjer, der ombygget til stand bliver lystbåde eller motorfragtsejlere, der ombygges til chartersejlads. Bevaringsarbejdet bør derfor koncentreres om kategorien brugsfartøjer. Denne gruppe er også ud fra en maritim kulturhistorisk synsvinkel langt den mest interessante.

Et særligt problem udgør orlogsskibe, idet disse jo ophugges eller sælges i desarmert – ribbet tilstand som tomt skrog. Her må Forsvarsministeriet og Orlogsmuseet tage skridt til at bevare egnede fartøjer. At bevare sejlede fartøjer sætter en grænse for hvor store skibe, man realistisk kan bevare. Ingen kan vel i dag forestille sig en supertanker bevaret som sejlede kulturminde. En overgrænse på 300 brt. vil nok vise sig at være, hvad man kan magte rent størrelsesmæssigt. Det er naturligvis beklageligt, og i Vesttyskland har man anskaffet en

cargoliner fra 60-erne "Cap San Diego" der har station i Hamborg, men skal sejle. Om det lader sig gøre står tilbage at se. Med de meget begrænsede danske muligheder vil man stå sig ved at sætse på de mindre enheder og i øvrigt søge problemerne med bevaring og dokumentation af de store skibe løst gennem et internationalt samarbejde.

I den modsatte ende – nedadtil – vil der være en naturlig grænse for bevaringsfondens virkemåde ved 5 bruttotons, idet fartøjsregisteret standser her.

Claes Wollentz fra Statens Sjöhistoriska Museum har i den svenske rapport om bevaring af sejlene kulturminde fokuseret på sejlskibene. Det er der god grund til. Dels er sejlskibene nu rene museumsgenstande – bortset fra de få, der som "Georg Stage" og "Danmark" fungerer som skoleskibe – og dels er sejlskibene absolut den fartøjsgruppe der har den største offentlige bevågenhed og interesse. Mulighederne for at nå resultater i bevaringsarbejdet må derfor vurderes størst på dette område. Alligevel er der sund fornuft i at se lidt længere frem. Satses der alene på en bevaring af sejlførende fartøjer eller motorsejlere, sættes der punktum for bevaringsproblematikken med 1930'erne. Med den teknologiske udvikling som dansk skibsfart har gennemgået siden 2. Verdenskrig er det måske for kortsigtet kun at rubricere sejlfartøjer som bevaringsobjekter. Situationen er i dag den, at skibenes gennemsnitsalder under dansk flag er 10-15 år for handelsskibe og 15-20 år for fiskefartøjer. I løbet af få år må det forudses, at de allerfleste ældre fartøjer – herunder også skibe fra 50'erne og 60'erne – vil være ude af fart og skrottet. Et bevis for at udviklingen går hurtigt er dampskibenes skæbne. Efter krigen var der stadig mange dampskibe i aktiv tjeneste. I dag vil man lede forgæves for at finde en gammel fragtdamper i Danmark. Situationen er den samme i hele Nordeuropa. Kun østtyskerne kan fremvise et eksempel på den trelugede Nord-Østersø fragtdamper, nemlig "Vorwärts" fra 1903, og den er oven i købet ophugningstruet.

Med udviklingen in mente foreslås en 30-årig grænse for fartøjer, der kan omfattes af Skibsbevaringsfondens interesse. Selv om hovedvægten bør lægges på de ældre fartøjskategorier vil en glidende 30-års grænse sikre, at der ikke opstår alt for store huller i søfartshistorien.

Med hensyn til byggemateriale bør der ikke være nogen begrænsning. Et træskib er ikke mere interessant end et jernskib. Det, der bør gives en forhåndsprioritet, er byggestedet og brugsstedet. I begge tilfælde bør det være Danmark. Et danskbygget skib, som længe – måske altid – har sejlet under dansk flag, fortæller på samme tid om dansk skibsbygning og dansk søfart. Nu er søfarten jo et internationalt erhverv, skibe handles, og mange danskejede skibe er derfor bygget i udlandet, enten indkøbt nye eller brugte. Også denne kategori af skibe kan have bevaringsværdi, men det må være en klar forudsætning, at tilsvarende fartøjer ikke findes bevaret i udlandet. Der er altså ingen grund til at bevaringsklassificere en hollandskbygget stållogger, som længe har været i dansk fart, hvis en halv snes sådanne findes velbevarede i Holland.

Kun skibe hjemmehørende i Danmark og registreret i fartøjsregisteret, "Dansk almindeligt Skibsregister" eller "Dansk internationalt Skibsregister" kan opnå støtte fra Skibsbevaringsfonden. Lempelige overgangsvilkår fra fremmed flag – bekvemmelighedsflag – bør drøftes med Statens Skibstilsyn, såfremt fartøjet har bevaringsmæssig interesse.

Brugsfartøjer kan klassificeres efter deres anvendelse.

Der kan skelnes mellem fire hovedområder, nemlig fragtfart, passagerfart, fiskeri og søfartens hjælpetropper, dvs. specielskibe. En typologi kan opstilles på f.eks. denne måde:

I Fragtskibe

- A. Sejlfartøjer: dæksbåde – jagter – slupper – galeaser – 2m.skonnerter –
 3m.skonnerter – brigge – barkentiner – barkskibe – fuldskibe
- B. Dampskibe: huldampskibe – skruedampskibe – herunder glatdækkere,
 w elldækkere, shelterdækkere

C. Motorskibe: motorsejlskibe - motorskibe (coastere) – motordampskibe - motorlinjeskibe – køleskibe – tankmotorskibe – containerskibe – massegodsskibe – produkttankskibe

II Passagerskibe

A. Sejlfartøjer: paketbåde - færgejoller/både – bæltsmakker

B. Dampskibe: hjuldampskibe - skrudedampskibe - dampfærger - jernbanedampfærger – bildampfærger

Motorskibe: motorpassagerskibe – motorfærger – jernbane/bilmotorfærger.

III Fiskerifartøjer

A. Sejlførende: pramme – joller – bæltbåde – drivkvaser – sejlkuttere 1 mast. – sejlkuttere 2 mast. – fiskeskonnerter – (motorsejlere)

B. Maskindrevne: dampfiskefartøjer – bundgarnsjoller – skovlvodsbåde – pennahuse – notbåde – hajkuttere – vestkystbåde – trawl kuttere – hæktrawlere – laksebåde – industritrawlere

C. Diverse sejlførende kvaser – motorkvaser – østersbåde

IV specialskibe:

A. Bugsefartøjer: dampskibe – motorskibe

B. Lægtere:

C. Lodsartøjer: sejlfartøjer – motorfartøjer

D. Toldartøjer: sejlfartøjer – motorfartøjer

E. Fyr- og Vager- skibe:

F. Inspektionsskibe: sejlførende fiskerikontrolbåde - motorkontrolbåde

G. Stenfiskerifartøjer:

H. Sandsugere:

I. Isbrydere: dampskibe - motorskibe

J. Redningsskibe:

K. Kabelskibe:

L. Skoleskibe: sejlskibe - motorskibe

M. Ekspeditionsskibe:

N. Bjærgningsfartøjer:

O. Offshore servicefartøjer: (Flydedokke, olieplatforme m.v. regnes ikke til fartøjer).

V. Færøske og grønlandske fartøjer

På baggrund af det ovenfor nævnte kan man diskutere de enkelte skibstypers kulturhistoriske betydning og dermed den interesse, som knytter sig til fartøjstypens bevaring. Det er en diskussion om det specielle contra det almindelige. De ressourcer, der vil blive til disposition for bevaring af fartøjer, vil blive begrænsede, hvilket medfører, at bevaringsbestrebelsene må

koncentrere sig om hovedlinierne i søfarten frem for det specielle og atypiske. Skal der derfor vælges mellem at bevare en coaster eller et kabelskib, så må valget nødvendigvis falde på den første. En bevaret sejrende coaster dækker et langt bredere udsnit af dansk søfartshistorie end kabelskibet eller andre stærkt specialiserede fartøjer.

I Skibsbevaringsfondens fundats § 3 beskrives institutionens formål som

- 1) at bidrage til bevaring og restaurering af karakteristiske danske fartøjer samt
- 2) at søge, herunder undtagelsesvis ved køb, at bevare ejendomsretten til sådanne skibe i Danmark.

En nærmere præcisering af, hvem fonden vil hjælpe med statsstøtte er nødvendig.

Betingelserne for at et fartøj almindeligvis kan opnå at komme i betragtning som støtteegnet er:

- at fartøjet er mellem 5 og 300 brt. stort
- at fartøjet er under dansk flag
- at fartøjet er mindst 30 år gammelt
- at fartøjet har en veldokumenteret lang tjeneste (dvs. min. 10 år) under dansk flag
- at fartøjet er danskbygget eller at tilsvarende danskejede, men udenlandsk byggede fartøjer ikke findes bevaret i udlandet
- at fartøjet er bevaret i en autentisk form eller ikke er ændret mere, end at en retablering af de oprindelige forhold som mulig
- at fartøjet har en høj kulturhistorisk fortællerværdi – dvs. dokumenterer centrale og karakteristiske træk i dansk søfart
- at fartøjet sejler, og i så høj grad som muligt giver andre end ejeren/ejerne adgang til at opleve sejladsen.

Jo mere autentisk og velbevaret et skib er og jo større fortællerværdien er, desto mere taler for en bevaring. Til plussiden må det også regnes, når et fartøj anvendes på en måde, så mange mennesker – især tænkes på skoleelever og unge – får lejlighed til at stifte bekendtskab med livet til søs. Man kan sige, at skibets kulturhistoriske værdi øges, hvis det indgår i pædagogisk virksomhed.

Gode eksempler på dette er de 3-mastede skonnerter "Fulton" af Marstal, "Fylla" af Odense og "Marylin Anne" af Struer, der er i offentlig eje og fungerer som lejrskoleskibe. Men også selvejende institutioner driver den slags virksomhed eksempelvis 3-mastet skonnert "Carene Star" af Nyborg, rederiet Thomas Brocklebank og galeasen "Havet" af København, Socialt Boligbyggeris Ungdom. Hertil kommer en lang række fartøjer, som f.eks. for-anagterskonnerterne "Brita Leth" af Århus og "Aron" af Svendborg, der giver betalende gæster lejlighed til at sejle med, uden at sætte det bevaringsbetonede over styr.

Angående begrebet autenticitet må det bemærkes, at mange brugsfartøjer er stærkt ombygget. Uden disse ombygninger havde de næppe overlevet. Det er klart, at man af kulturhistoriske grunde helst så skibe af Anna Møller-kategorien bevaret med lastrum, oprindeligt aptering, uden maskine osv., men denne høje museumsstandard lader sig vanskeligt hævde i praksis i sejrende skibe. Det må altså accepteres, at lastrum inddrages til aptering, at damme proppes osv. Skibets fremtoning må imidlertid være så tæt på det originale som muligt for overhovedet at komme på tale som støtteegnet. Et særligt problem udgør fiskefartøjerne som meget ofte totalt skifter udseende og bliver lystbåde. Kun skroget er tilbage. Når der skal søges bevaringsemner inden for kategorien motorfiskefartøjer bør opmærksomheden rettes mod fiskefartøjer, som stadig er i brug eller på pension frem for f.eks. fartøjer på Træskibs Sammenslutningens medlemsliste.

En meget vigtig forudsætning for at bevaringen af fartøjer skal lykkes er, at kvalificeret håndværk er tilgængelig. Der må mindst sikres et veteranskibsværft, som kan udføre større og mindre reparationsarbejder på veteranskibe, såvel på træ- som på jernskibe. Skibsbevaringsfondens kan og skal ikke give tilskud til eksisterende værfter som f.eks. Ring-Andersens skibsværft i Svendborg, men det er vigtigt, at den tilskudsform, der vælges, sikrer at arbejdet udføres på værft af professionelle håndværkere, så man undgår fusk og fejl. På denne måde vil Skibsbevaringsfondens samtidig være med til at forbedre småværfternes mulighed for at overleve.

Skibsbevaringsfonden bør også være opmærksom på at støtte den professionelle sejskibssøfart, der lever af en kombination af lystfiskeri (vintermånederne) og charterfart (sommerhalvåret). Det er en kendsgerning, at driftsudgifterne for de gamle skibe er høje (jf. afsnit VII). Hertil kommer, at mange generelle skibstilsyns krav, som allerede nævnt: køjebredden, krængningsgrader m.v. virker meget omkostningskrævende. Skibsbevaringsfonden bør forhandle med Skibstilsynet om dispensation for bevaringsegneede fartøjer. Sejskibspassagerfarten kunne også fremmes ved en ophævelse af reglen om passagerfart fra og med den 13. passager. En bedre organisation og markedsføring af sejskibsfarten ville utvivlsomt også betale sig, idet de erhvervsmæssige muligheder synes gode, jf. den hollandske passagerfart på Danmark.

Et større antal sejskibe over 20 brt. vil alene kunne bevares for eftertiden, hvis skibene bliver rentable i passagerfarten. Det samme gælder for motorskibene, hvor f.eks. "Havmågen" og "Gorm" (ex.: "Vestkysten") er gået ind i chartermarkedet. De professionelle veteranskibe har videre den gunstige effekt, at de giver arbejde, dels til værfterne og dels til en ny generation af unge sejskibsfolk, uden hvilke bevaringsarbejdet er dømt til at mislykkes.

VI. DE BEVARINGSVÆRDIGE FARTØJER

OLE MORTENSØN OG MAX VINNER

Ud fra de kriterier, som er opstillet i afsnit V, lader det sig gøre at få et overblik over antallet og arten af de fartøjer, som i givet fald vil kunne komme på tale som støtteegnede. Til dette formål opstillet en skibsliste baseret på Danmarks Skibsliste 1984, Dansk Illustreret Skibsliste 1987, Dansk Fiskeriårbog 1987 og TS Årbog 1988. Listen, som placerer en række udvalgte fartøjer i forskellige fartøjskategorier, er foreløbig og skal suppleres og verificeres. Alligevel er den et godt udgangspunkt for en vurdering af antallet af skibe, som kan komme i betragtning.

Listen medtager alle kategorier, men det ses at adskillige allerede er tomme - idet der ikke længere findes en brig eller et fragtskib under dansk flag. Bevaringsfondens arbejde skal tilsigtes at standse den udvikling, at flere og flere skibstyper forsvinder for stedse. Det ser allerede truende ud for kategorier som f.eks. I.A.3. jagter og I.A.4. slupper, hvor der er henholdsvis 4 og 1 repræsentant bevaret. I disse grupper er der bevaringsmæssigt ikke meget at vælge imellem. Det er der til gengæld inden for visse kategorier af fiskefartøjer – f.eks. ketchriggede sejlkuttere, motorfiskekuttere af hajtypen og trawl kuttere af træ. Her har listen kun medtaget et begrænset og noget tilfældigt udvalg.

Angående kategorierne kan der være problemer med at placere de enkelte fartøjer. Skal man eksempelvis regne nuværende galease "Mester" bygget 1916 som jagt for en jagt eller galease? Stenfiskerfartøjer er traditionelt ombyggede ældre fragtskibe. Er det som fragtskib eller som stenfisker skibet er bevaringsværdigt? Sådanne spørgsmål må vurderes skib for skib. Her kan blot anføres, at autenticitet ikke betyder i ældste fremtoning. Et stenfiskerfartøj ombygget fra et ældre fragtskib fortæller i sig selv historie – skibet er autentisk som stenfisker. En del fartøjer er på listen anført som museumsfartøjer. Disse fartøjer forudses at være i gode hænder og vil formentlig ikke i større omfang have behov for fondens hjælp. Imidlertid vil de som sejlene fartøjer ikke være udelukket fra en håndsrækning fra fonden.

I alt er medtaget 152 fartøjer på listen. Et tal som kunne være mange gange større, hvis "alt" skulle med. Udvælges der et fartøj pr. skibstype nås et tal på 47 skibe/fartøjer (mærket med *).

Antal bevaringsværdige skibe efter skibstyper m. 5 og 300 brt.

Fragtsejlskibe	12 stk.	
Motorfragtskibe		7 -
Passagerskibe		6 -
Sejlfiskefartøjer		7 -
Motorfiskefartøjer		6 -
Specialfartøjer		9 -
Skibe i alt		<hr/> 47 stk.

Dette udvalg tilgodeser imidlertid ikke kravet om, at det typiske og almindelige går forud for det specielle.

Det er derfor ikke tilstrækkeligt med kun en galease og en ketchrigget fiskekutter. Til gengæld kan der ses bort fra adskillige af specialskibstyperne. Også alderskriteriet må tages i betragtning – dvs. ældre sejlfartøjer må vægtes til fordel for nyere motorskibe. Ses samtidig bort fra alle museumsfartøjerne nås et tal på 138 fartøjer med en samlet bruttotonnage på 8.440,76. De grønlandske og færøske fartøjer er ikke medtaget.

De 47 fartøjer er mærket med *. Dette tal giver som det ses et godt og repræsentativt udsnit af nyere dansk skibsbygning og søfart. Men også dette tal kan reduceres f.eks. ud fra kravene om en offentlig adgang til fartøjet eller en pædagogisk virksomhed. Set ud fra dette synspunkt kan listen reduceres til 22, mærket med o i listen. Det vil dog gå slæmt ud over de mindre fartøjer og de nyere i drift og dermed svække det repræsentative stærkt. For bevaringen bør gælde det synspunkt, at statsstøtten skal sikre en række skibes fortsatte eksistens og derfor ikke spredes

ud på et stort antal fartøjer med minimal bevaringseffekt. Nedenfor bringes nogle statistiske data fra listen.

Antal og typer af museumsfartøjer

Kategori/type	I	A/4	Slup	1
		A/5	Galeas	1
		A/7	3-mastet sletskonnert	1
	II	6	Jernbanefærge	1
	III	A/5	Kattegatsbåd	1
		A/6	1-mastet sejlkutter	1
		A/7	2-mastet sejlkutter	1
		B/5	Pennalhus	2
		B/6	Motor-kutter "haj-type"	1
	IV	B/1	Lægter, træbygget	1
		D/1	Toldfartøj	1
		E/	Fyrskib	1
	V	1	Færøsk slup	1
			<i>I alt</i>	<i>14</i>

*Fordeling af de med * mærkede fartøjer på listen efter størrelse*

Type/antal	u. 20 brt.	21 – 100 brt.	101 – 200 brt.	201 – 300 brt.
Sejl	9	12	2	
Damp	0	3	1	
Motor	3	11	4	2
<i>I alt</i>	<i>12</i>	<i>26</i>	<i>7</i>	<i>2</i>

Kategori	Skibstype	Skibsnavn	Hjemsted	Str. i BT	Byggeår
I. FRAGTSKIBE	A SEJLSKIBE				
	1) Halvdæks-skibe	-			
	2) Dæksbåde	-			
	3) Jagter	<i>Jensine</i>	Haderslev	31	1852 *o
	(opr.galease)	<i>Emanuel</i>	Lynæs	30	1902
	(nu galease)	<i>Mester</i>	Rønne	20	1903
		<i>Nordstjernen</i>	København	19	1872
	4) Slupper	<i>Ruth</i>	København	19	1854 Museumsfartøj
	5) Galeaser	<i>Anna Møller</i>	København	49	1906 Museumsfartøj
	Opr. skonnert (klipperskrog)	<i>Shanty</i>	Nykøbing F.	42	1895 *
		<i>Hjalm</i>	Vedbæk/Holbæk	49	1901
		<i>Kommandøren</i>	Havneby	46	1891
		<i>Emanuel</i>	Helsingør	19	1887 *
		<i>Palnatoke</i>	København	19	1894 *
		<i>Skibsbladner II</i>	København	43	1897 *o
	6) For-an-agterskonnerter	<i>Brita Leth</i>	Århus	87	1911 *o
		<i>Aron</i>	Svendborg	61	1906 *o
		<i>Bonavista</i>	Rungsted	95	1914 *o
		<i>Halmø</i>	København	67	1900
		<i>Mira</i>	København	39	1898 *o
		<i>Martha</i>	Vejle	51	1899
		<i>Isefjord</i>	København	29	1874
		<i>Johanne</i>	Nyborg	55	1897
	Klipperskrog	<i>Meta</i>	Rudkøbing	19	1884
		<i>Marie Assens</i>	København	36	1899
		<i>Tina</i>	Helsingør	66	1904
	Klipperskrog	<i>Trille</i>	Juelsminde	79	1914
		<i>Tut</i>	Kerteminde	75	1914
	7) 3-mastede sletskonnerter	<i>Fulton</i>	Marstal	102	1913 Museumsfartøj

		<i>Marilyn-Anne</i>	Struer	143	1919 *o
		<i>Fylla</i>	Odense	122	1922 *o
		<i>Elinor</i>	København	83	1906 *
	8) Topsejlskonnerter	-			
	9) Bramsejlskonnerter	-			
	10) Skonnertbrigger	-			
	11) Brigge	-			
	12) Barkentiner	-			
	13) 4-mastede skonnerter	-			
	14) Barkskibe	-			
	15) Fuldskibe	-			
	B. DAMPFRAGTSKIBE				
	1) Hjuldampskibe	-			
	2) Skruedampskib/glatdækkere	-			
	3) Skruedampskib/w elldækkere	-			
	4) Skruedampskib/shelterdækk.	-			
	C. MOTORFRAGTSKIBE				
	1) Motordæksbåde	<i>Mjølner</i>	Ærøskøbing	19	1922 *
		<i>Helene</i>	Assens	10	1919
		<i>Valkyrien</i>	Hobro	19	1921
		<i>Caroline</i>	Havnsø	16	1915
	2) Motorjagter	<i>Hvalrossen</i>	Grønland	34	1916 *
		<i>Albatros</i>	København	19	1935
	3) Motorgaleaser	<i>Frem</i>	Odense	99	1939 *o
		<i>Havet</i>	København	102	1954
		<i>Kathleen</i>	Grønland	118	1951
	4) Motorskonnerter	<i>Carene Star</i> (nu 3-mast. topsejls- skonnert)	Nyborg	100	1945 *o

	5) Stålbyggetde motorskibe før 1940	<i>Laksen</i>	Nørresundby	227	1913 *
		<i>Mars</i>	Svendborg	112	1899
		<i>Joli</i>	Marstal	149	1924
		<i>Ivy</i>	Århus	99	1911
		<i>Helgenæs</i>	Århus	96	1914
	6) Stålbyggetde motorskibe efter 1940 (coastere)	<i>Caroline</i>	Frederiksværk	150	1951 *
		<i>Samka</i>	Rudkøbing	150	1956
		<i>Jane</i>	Abenrå	150	1959
		<i>Hanne Hansen</i>	Marstal	199	1958
		<i>Anne Birthe</i>	Marstal	299	1951
		<i>Kamina</i>	Asaa	215	1955
		<i>Monsunen</i>	Svendborg	299	1965
	7) Større motorskibe w orldw ide	-			
	8) Tankskibe – gastankskibe	<i>Brosund</i>	Grenå	299	1913
II. PASSAGERSKIBE	1) Hjuldampskibe	<i>Hjejlen</i>	Silkeborg	38	1861 *o
	2) Skruedampskibe	<i>Skjælskør</i>	København	49	1915 *o
		<i>Helge</i>	Svendborg	26	1924 *o
	3) Dampfærger	-			
	4) Motorskibe	<i>Arresø</i>	København	38	1930 *o
	5) Motorfærger	<i>Ærøboen</i>	Ærøskøbing	85	1932 *o
	6) Jernbanefærger	Ingen u. 300 BT			
		<i>(Sjælland)</i>	Korsør	3.046	1951 Museumsfartøj
	7) Bilfærger	<i>Jacob Hardeshøj</i>	Ballebro	149	1954 *
		<i>Udbyhøj</i>	115	1947	
III. FISKEFARTØJER	A. SEJLSKIBE				
	1) Joller	<i>Fremad</i>	Middelfart	5	1905 *
	2) Halvdæksbåde	<i>Agnete</i>	København	6	1924 *
		<i>Rex</i>	Ærøskøbing	5	1913

		<i>Elisabeth</i>	Rungsted	7	1930
	3) Drivkvaser	<i>Dan</i>	Askø	5	1908 *
		<i>Laura</i>	København	7	1907
		<i>Viktoria</i>	Roskilde	5	1904 Museumsfartøj
		<i>De 13 søskende</i>	København	5	1913
		<i>Lilly</i>	Kalvehave	6	1914
		<i>Concordia</i>	Sletten	5	1927
	4) Bæltbåde	<i>Dannebrog</i>	Middelfart	6	1872 *
		<i>Rylen</i>	Brunshuse	6	1896
		<i>Støren</i>	Kerteminde	5	1906
		<i>Helene</i>	København	-	1903
		<i>Kallipygos</i>	Furesøen	5	1918
	5) Kattegatsbåde	<i>Vilhelm</i>	Gilleleje	11	1888 Museumsfartøj
		<i>Dreyfus</i>	Lynæs	10	1903 *
		<i>Ternen</i>	Rødbyhavn	16	1916
		<i>Svalen</i>	Thisted	15	1906
	6) 1-mastede sejlkuttere (små snurrevodskuttere)	<i>Schrøders Minde</i>	Kerteminde	11	1907 *
		<i>Brødrene</i>	Asaa	11	1900
		<i>Guldborgsund</i>	Hvide Sande	12	1905
		<i>Ellen</i>	Vesterø	11	1906 Museumsfartøj
	7) 2-mastede ketchriggede sejl- kuttere fra Nordsøen/Kattegat (store snurrevodskuttere)	<i>W. Klitgaard</i>	Frederikshavn	38	1891 Museumsfartøj
		<i>Jens Krogh</i>	Aalborg	34	1897 *o
		<i>Grønne Erna</i>	København	36	1908
III. FISKEFARTØJER		<i>Anna Sophie</i>	København	18	1912
		<i>Olga</i>	Odense	19	1912
		<i>Globus</i>	København	20	1913
		<i>Bente Irene</i>	Helsingør	32	1902
	B. MASKINDREVNE FISKEFART.				
	1) Dampfartøjer	-			

	2) Bundgarnsjoller	KE 36 <i>Nordstjernen</i>	Frederiksberg	8,5	1946 *
		KE 127 <i>Louise Sif</i>	Greve Strand	16,58	1950
		(+ adskillige andre)			
	3) Notbåde	Ingen identificeret			
	4) Skovlods-både	ND 4 <i>Maagen</i>	Karrebæksminde	7	1914 *
		RU 355 <i>Svanen</i>	Spodsbjerg	9	1917
		<i>Heimdal</i>	Humblebæk	6	1924
		<i>Viktoria</i>	Jkøbenhavn	10	1918
	5) Pennalhuse	A 533 <i>Nora</i>	Løgstør	5	1936 Museumsfartøj
		<i>Luna</i>	Løgstør	5	1936 Museumsfartøj
	6) Højkuttere (snurrevods- motorkuttere)	E1 <i>Clause Sørensen</i>	Esbjerg	36	1931 Museumsfartøj
		<i>Susanne Lindgren</i>	Skagen	36	1931 *
		<i>Fie</i>	Frederikshavn	44	1936
		<i>Lotte Brinch</i>	København	8	1922
	7) Vestkystbåde - dækspramme	A 168 <i>Hannelene</i>	Slettestrand	7,5	1938 *
		<i>Sejr</i>	Kærsgaard	9	1952
	8) Trawlkuttere fra 1950-erne	Talrige velbevarede			
	C. DIVERSE FISKEFARTØJER				
	1) Sejlvaser	<i>Otto Mathiasen</i>	Abenrå	19	1898 *
		<i>Aase</i>	Middelfart	11	1904
		<i>Havgassen</i>	Rungsted	18	1898
		<i>Nordboen</i>	Skagen	38	1933
		<i>Anne Marie</i>	Roskilde	18	1890
III. FISKEFARTØJER		<i>Stella Polaris</i>	Frederiksværk	40	1902
	2) Motorkvaser	KR 862 <i>Minerva</i>	Karrebæksminde	14,95	1908 *
		VE 150 <i>Katrine Peterser</i>	Kolding	59,23	1945
	3) Østersbåde	<i>Anders Priess</i>	Glyngøre	44	1953
IV SPECIALSKIBE	A BUGSERFARTØJER				

	1) Dampdrevne	<i>Bjørn</i>	Randers	135	1908 *o
	2) Motordrevne	<i>Store Ole</i>	Hirtshals	48	1913 *
		<i>Munin</i>	København	92	1965
		<i>Grane</i>	København	99	1951
		<i>St. Knud</i>	Odense	40	1959
	B. LÆGTERE				
	1) Træbyggede	<i>Dækspram Nr. 19</i>	København	63	1907 Museumsfartøj
	2) Jernbyggede	<i>55</i>	København	148	1899 *
		<i>Lægter Nr. 1</i>	Kalundborg	87	1925
	C. LODSFARTØJER				
	1) Sejlfartøjer	<i>Ejno</i>	Rudkøbing	9	1898 *
		<i>Drogden</i>	Kalundborg	7	1889
		<i>Lodsen</i>	Kastrup	6	1899
		<i>Bonapart</i>	Næstved	7	1877
	2) Motorbåde	-			
	D. TOLDFARTØJER				
	1) Sejlfartøjer	<i>Viking</i>	Svendborg	19	1897 Museumsfartøj
		<i>Tolderen</i>	Kastrup	8	1887 *
	2) Motorfartøjer	-			
_IV SPECIALSKIBE	E. FYR- OG VAGERSKIBE				
	1) Fyrskibe	<i>Fyrskib Nr. XVII</i>	København	169	1895 Museumsfartøj
		<i>Fyrskib Nr. 1</i>	København	193	1914
	2) Fyrinspektionsskibe	<i>H. V. Ravn</i>	København	279	1945
	F. INSPEKTIONSSKIBE				
	1) Fiskeriinspektionsfartøj, sejl	Alle u. 5 BT			
	2) Fiskeriinspektionsfartøj, motor	<i>Havmågen</i>	Rudkøbing	207	1945 *o

	G. STENFISKERFARTØJER				
	1) Træbyggede	-			
	2) Stålbyggede	<i>Dybvig</i>	Nakskov	98	1930 *
		<i>Ole</i>	Nørresundby	97	1892
		<i>Merete Lis</i>	Næstved	86	1910
	H. SANDSUGERE	<i>Gylfe R</i>	Fredericia	83	1902
		<i>Viking R</i>	Gilleleje	88	1915
		<i>Granita</i>	Frederikssund	299	1964
	I. ISBRYDERE	Ingen under 300 BT			
	J. REDNINGSSKIBE	Ingen under 300 BT			
	K. KABELSKIBE	Ingen gamle			
	L. SKOLESKIBE	<i>Lilla Dan</i>	Svendborg	94	1951 *o
		<i>Georg Stage</i>	København	287	1935 *o
	M. EKSPEDITIONSSKIBE	-			
	N. BJÆRGNINGSFARTØJER	-			
IV SPECIALSKIBE	O. OFFSHOREFARTØJER	Ingen gamle			
FÆRØSKE OG GRØNLANDSKE					
	1) Færøske slupper	<i>Westward Ho</i>	Thorshavn	89	1884 Museumsfarøj
		<i>Johana</i>	Vág	96	1884
		<i>Gudrun</i>	Vestmanna	78	1884
		<i>Ester</i>	Klaksvik	107	1888

		<i>Havfrugin</i>	Strendur	97	1884
		<i>Høganäs</i>	LMBÆ	91	1885
	2) Tidlige stålbyggede fiskefart.	<i>Silver Spray</i>	Thorshavn	113	1915
	3) Fragtfartøjer	<i>Hvitabjørn</i>	Rituvík	263	1915
	4) Lægtere	<i>Vidanes</i>	Skala	33	1934
	5) Grønlandske kystskibe	<i>Kivioq</i> (nu motorsejler)	Godthåb	18	1933
		<i>Johanna Kristina</i> (coaster)	Godthåb	250	1960
	6) Grønlandske fiskefartøjer	<i>Nagtoralik</i>	Jakobshavn	17	1938

VII. OMKOSTNINGER VED FARTØJSBEVARING

LONE JERK OG JØRGEN JOSEPHSEN

At vedligeholde, for ikke at tale om at restaurere et gammelt brugsfartøj, er hårdt arbejde. For private ejere, der står alene med opgaven, lader det sig kun gøre op til en vis grænse, som ligger på 15-20 brt. Endda går al fritid og alle sparepengene i skibet. Bedre går det for de, der slutter sig sammen og løfter i flok, men her skaber organisering af arbejde og fælles økonomi andre problemer. En sidste gruppe er de professionelle, der har indset, at skibene er så tids- og udgiftskrævende, at der må indtægter til. Det er folk, som har gjort arbejdet og sejladserne til en livsstil, for det er ikke timelønnen og arbejdstiden, der lokker.

Det er meget vanskeligt generelt at beskrive vedligeholdelses- og restaureringsarbejdet på veteranskibene, fordi de er så forskellige i materialer, størrelse og forfaldsgrad, men nedenfor følger beskrivelsen af de økonomiske forhold omkring fire fartøjer. Eksempler fra virkelighedens verden.

Bonavista

er en for-an-agterskonnert på 97brt., længde 82 fod over stævnene, bredde 22 fod, dybde 8 fod. Den løb af stablen hos L. Johansen i Marstal i 1914. Samme Johansen byggede året efter 3-mast-skonnerten *Fulton*. Begge fartøjer blev bygget til klipfiskfarten fra New foundland til Portugal, Spanien og Italien, og *Bonavista* repræsenterer det bedste sejskibsbygning kunne fremvise, nemlig godt solidt skibstømmerhåndværk med en nøgtern og handy rigning og gode sejlegenskaber.

Den nuværende ejer er rederiet *Bonavista* v/skibsfører Per Thuesen. Han købte i 1972 skibet og sejlede de første par år med lystfiskere. *Bonavista* havde som så mange andre træskibe overlevet som motorfragtsejler, men i 1974 genopriggede Per Thuesen *Bonavista* og begyndte at sejle med skolelever fra Gladsaxe kommune samt turister i sommerhalvåret. Om vinteren sejles fortsat med lystfiskere. Det er mange mennesker, som i løbet af et år oplever sejladsernes glæder på *Bonavista*. Skonnerten medtager på dagsture max. 47 passagerer, på længere sejladser 22. Besætningen består foruden skipper selv af styrmand og hovmester. Om vinteren forhyres en dreng i styrmandens sted. Om vinteren bliver sejl og løbende gods rigget af. Om foråret rigges atter op og slås sejl under. Samtidig går *Bonavista* på bedding for det årlige eftersyn og reparation og vedligeholdelsesarbejde under vandlinien. Den løbende vedligeholdelse med lak og maling foretager besætningen.

Det årlige værftsbesøg koster i gennemsnit mellem 100.000 og 150.000 kr. Ud over værftsregningerne de gennemsnitlige udgifter som følger:

Sejlmager	2. – 5.000 kr.
Motorreparation	5. – 10.000 kr.
Tovværk	2.000 kr.
Lak og maling	4. – 5.000 kr.
Navigationinstrumenter	3. – 5.000 kr.
Eftersyn af flåder, ildslukkere m.v.	4.000 kr.
Kaskoforsikring og lovpligtig ulykkesforsikring	70.000 kr.
Passageransvarsforsikring	10.000 kr.
Havnepenge	35.000 kr.
Dieselolie og smørelolie	85.000 kr.

I 1984 har *Bonavistas* værftsregning beløbet sig til 200.000 kr. Skibsskroget er bygget med 20 planker i hver side, hver ca. 22 meter i længden, dvs. i alt ca. 900 løbende meter egeplanker. Klædningen dvs. plankerne udskiftes lidt efter lidt – i 1989 blev der skiftet 36 meter.

18 meter 3 tomme + 18 meter 2 tomme	32.992 kr.
arbejds løn 138 svendetimer og 51 lærlingetimer	31.140 kr.
Pris pr. meter:	= <u>1.781 kr.</u>
Mellemrummet mellem plankerne – nådder og stød skal tætnes – kalfatres – med ca. 1/3 hvert 5. år. I 1989 blev 1/3 kalfatret.	
Værk, beg, diverse materialer	4.994 kr.
Arbejds løn 117 svendetimer og 68 lærlingetimer	29.217 kr.
Kalfatring pr. løbende meter	= <u>114 kr.</u>

Beddingsopholdet kostede

Ophaling og beddingssætning	4.150 kr.
Stå-penge i 13 dage	5.200 kr.
Beddingsforsikring	480 kr.
Spuling og maling af bund	<u>6.810 kr.</u>
I alt for bedding	16.640 kr.

Alle priser er ekskl. moms.

Hertil kommer hyreudgifterne til hovmester og styrmand. Skibets indtægter baseres alene på passagerfarten, der om vinteren kan være meget svingende. På dagture betales en pris af 110 kr. pr. passager, ved længere rejser, sommertogter, 350 kr. i døgnet.

Lilla Dan

er en topsejlskonnerter på 95 brt. Længde over stævnene 25 meter, bredde 6,3 meter, dybde 2,4 meter. Den blev bygget på Jørgen Ring-Andersens træskibsværft i Svendborg i 1951 til rederiet J. Lauritzen, der anvendte den som skoleskib for eleverne på rederiets søfartskole i Kogtved ved Svendborg. I dag benyttes skibet til charterfart. Skønt *Lilla Dan* er et forholdsvis nyt skib, er det bygget helt i overensstemmelse med den sydfynske sejlskibstradition.

I 1987 blev skibets stormast, skonnertbommen samt den stående rigning udskiftet. Den samlede værftsregning ekskl. moms blev på 168.828 kr. fordelt således :

Udtagning af master og stænger, fokkemast og stænger slebet og lakeret, master og stænger isat, stående rig fornyet – 281 timer a 114 kr.	39.621 kr.
67 timer a 139 kr.	9.313 kr.
98 timer a 150 kr.	14.700 kr.
kranassistance til stænger	525 kr.
ny stående rigning	52.150 kr.
Roblon til vævninger	1.500 kr.
Polylak og fortynder	<u>1.257 kr.</u>
	119.066 kr.

Leveret og tilpasset ny stormast, beslag flyttet fra gl. til ny mast, fornyelse af saling, oparbejdet ny skonnertbom med ændring af beslag, lev. og påsat mastebøjler –	
51 timer a 141 kr.	7.191 kr.
37 timer a 150 kr.	5.550 kr.
1 stk. stormast	27.000 kr.
Træ til saling	1.342 kr.
Bolte og spiger	1.609 kr.
30 stk. mastebøjler	5.360 kr.
Bombeslag	<u>1.710 kr.</u>
	49.762 kr.

Helene

er en jagtrigget, rundgattet fiskekutter på 10 brt., længde 33 fod, bredde 12 fod, dybde 5 fod. Den blev bygget i Kerteminde i 1919 og indtil 1965 brugt til fiskeri, hvorefter den har været lystbåd.

Helene er typisk for en stor del af de tilbageværende mindre brugsfartøjer. De fleste af disse er under 10 brt. er enkeltmandsejede, hvorimod mange fra 10 – 20 brt. ejes af flere sammen.

I det følgende beskrives som eksempel udgifterne ved ejerskabet af *Helene*. Fartøjet blev købt i 1983 af Jørgen Josefsen, der skriver:

Fra 1983 til 1989 kan man dele de udgifter, der har været i 2 kategorier: 1) vedligeholdelses- og driftsudgifter og 2) forbedringsudgifter og reparation. For anskuelighedens skyld har jeg delt udgifterne op i selve prisen og moms/statsafgifter.

1. Vedligeholdelses- og faste udgifter pr. år

	<u>Pris</u>	<u>moms afg.</u>
Fast liggeplads	3.360 kr.	738 kr.
Ophaling (1 gang pr. år)	435 kr.	95 kr.
Forsikring	225 kr.	-
VHF afgift	100 kr.	22 kr.
Maling og lak, beg og værk	ca. 2.000 kr.	440 kr.
Fittings og tovværk	ca. 2.000 kr.	440 kr.
Kontingenter (TS, sejlkлуб)	ca. 1.000 kr.	220 kr.
Faste udgifter pr. år	9.120 kr.	1.955 kr.

Ovennævnte udgifter er før der er sejlet en eneste sømil.

Typisk ser sejladsudgifterne for et år således ud: 2 x 3 ugers feriesejlads (2 familier), 6 week-end-ture og 12 dagture – i alt 60 dages sejlads:

	<u>Pris</u>	<u>moms afg.</u>
Havnepenge (36 overnatninger)	2.340 kr.	514 kr.
Diesel (ca.200 l a 1,25 + 3,75)	250 kr.	750 kr.
Radiosamtaler (gennemsn. 10 pr. år)	150 kr.	33 kr.
	<u>2.740 kr.</u>	<u>1.297 kr.</u>

Angående forsikring af vore gamle fartøjer, er det et længe debatteret og indtil nu uløst problem. Hvis danske forsikringsselskabers holdning til træskibsflåden skal tolkes som et udtryk for dens overlevelsessevne, varer det ikke længe, før der ikke findes flere træskibe over 25 år. Mit forsøg på at forsikre mit skib er et godt eksempel derpå. Jeg ville kaskoforsikre skibet for 160.000 kr. (ca. halvdelen af, hvad det har kostet). Kun et af de 10 adspurgte selskaber var villig. For en årlig præmie på 25.000 kr.(15,6%) og en selvrisiko på 5.000 kr., dog minimum 25% af skaden. Jeg tog en ansvarsforsikring til 225 kr.

2. Forbedringer og reparationer

Da meget på et gammelt skib efterhånden er slidt ned, tæret bort eller rådnet, og også vil blive brugt til et andet formål end oprindeligt, vil der hele tiden være opgaver og problemer, der skal løses. Det er en del af den uforlignelige charme ved et gammelt skib, men også en tung økonomisk byrde. For at kunne klare det både økonomisk og tidsmæssigt, det er jo fritidsarbejde, er det nødvendigt at prioritere og planlægge. Dog er man nødt til ved siden af det planlagte at tage højde for det uforudsete, hvad følgende vil vise, nemlig regnestykket for de sidste 6 år i grove tal. Småtingene, som f.eks. en knækket vantskrue til 54 kr., kovse til en snes kroner stykket etc. Er ikke taget med, selv om der er mange af den slags udgifter også. Hemmeligheden, eller man kunne kalde det "sisyfosarbejdet", ved et gammelt træskib er nemlig, at så snart man er kommet gennem det hele, kan man begynde forfra.

Udgifterne til reparation og fornyelser gennem de sidste 6 år vil fremgå af opstillingen herunder:

År	Arbejde	Pris	Moms	Pris	Moms
1984	<i>Planlagt:</i>				
	1 ny bordplanke	1.700	370		
	<i>Uforudset:</i>				
	1 ny selvstarter			4.000	880
1985	<i>Planlagt:</i>				
	Udskiftning af stående rig	2.500	550		
	<i>Uforudset:</i>				
	1 ny spunningsplanke			2.300	506
1986	<i>Planlagt:</i>				
	Ny maskine, aksel, skrue	42.000	9.240		
	<i>Uforudset:</i>				
	Ny skrue			3.500	770
1987	<i>Planlagt:</i>				
	Nyt maskinruf	17.400	3.800		
	<i>Uforudset:</i>				
	Ny el-pumpe			690	150
1988	<i>Planlagt:</i>				
	Indretning af agterkahyt, køjer, bord etc.	4.700	1.030		
	<i>Uforudset:</i>				
	Nyt ekkolod			880	190
1989	<i>Planlagt:</i>				
	Nyt kabysbord	800	170		
	<i>Uforudset:</i>				
	Nyt bovspyd			1.000	220
	Sammenlagt	69.100	15.160	12.370	2.716
	I alt	81.470	17.876		
	Gennemsnit pr. år	13.580	2.980		
	Vedligeholdelse + faste udgifter	9.120	1.955		
	Driftsomkostninger	2.740	1.297		
	I alt	25.440	6.232		

En stor del af glæden ved at eje et gammelt træskib består af arbejdet med det – at dygtiggøre sig i de mange håndværksdiscipliner, som skal mestres for at holde et skib flydende. Det var nemt at indse, at et vaterpas ikke er til megen nytte i et skib – sværere var det at oplære sig til at skære træ i de mange smig og buer. At kalfatre jævnt og ensartet, så værket svarer rigtigt igen, er heller ikke nemt.

Men at lære det, og meget meget andet er utroligt givende. Udtrykt lidt sentimentalt er det meget tilfredsstillende at kunne realisere sig selv på den måde, samtidig med, at det giver en varm fornemmelse, at man har et godt og sikkert greb i den fortid, som er nødvendig for fremtiden.

At skulle udtrykke disse ting i økonomiske termer er ikke behageligt, men desværre en uomgængelig realitet. På den ene side står vi med en stor flok mennesker, der bruger en masse tid på at holde disse mange skibe i søen. Det betyder dels, at de konkrete ting er til stede, at de bruges, men også, at disse mange mennesker kan

udføre ting, som ellers risikerede at gå i glemmebogen. På den anden side viser de tørre tal, at det er rimeligt at råbe vagt i gevær, for ingen forestiller sig vel, at det bliver billigere med tiden.

Hvis vi forsat ønsker at bevare denne bredde, som faktisk er der, er det nok nødvendigt at overveje støtteforanstaltninger, der f.eks. kunne være: Momsfritagelse, olieafgiftsfritagelse, fri liggeplads og fritagelse for havnepenge.

I det viste eksempel, som nok ikke er meget ved siden af gennemsnittet, ville det nedsætte de årlige omkostninger med ca. 40%. Se, det ville jo nytte.

Viking

er en jagt på 19,57 brt., længde 45 fod excl. klyverbom, bredde 14 fod, dybgang 7½ fod.

Den blev bygget af N. F. Hansen i Odense 1897 som toldkrydsjagt nr. 16. Udover at bekæmpe smugleriet på kysterne, skulle den påse, at udenlandske fiskere ikke drev fangst på dansk område, samt indgive vejrobservationer til Meteorologisk institut og assistere Redningsvæsnet indtil Krydstoldvæsnet blev nedlagt i 1904.

I 1917 købte familien Petersen (Foska-Møllen) i Svendborg den, og i 1979 overtog Svendborg Museum *Viking*. I de 62 år Mølle-Marie ejede *Viking*, blev den kendt over det meste af Norden takket være den fantastisk omhyggelige vedligeholdelse. Der var en fast mand året rundt, og hele vinteren var den på land hos Walstedes bådeværft på Thurø. I de 10 år, Svendborg Museum har haft *Viking*, har den gennemsnitlige årlige værftsregning været på ca. 100.000 kr.

Viking er lagt op om vinteren. Om foråret bliver den rigget op, malet og lakeret m.v. af et ulønnet frivilligt bådelaug, ligesom de gør den vinterklar og hjælper til, når *Viking* er på sit årlige værftsbesøg.

Skibet er til rådighed for Svendborg Byråd/Museum til officielle og halvofficielle besøg, samt museale formål f.eks. veterantræf. Medlemmer af bådelaugene er besætning. Der er altså ikke hårdt dagligt slid på *Viking* udover hvad vind og vejr kan nedbryde.

I 1987 fik *Viking* udskiftet forstævnen og agterstævnen, SB lønning og skandæk, samt en del støtter, planker og skanseklædning. Værftsregning for træarbejder, beddingleje og op- og udsætning i 1987 beløber sig til 458.171 kr. incl. moms. Se følgende regning fra J. Ring-Andersen skibsværft:

Tekst	å-pris	Sammenlagt
Op- og udsætning	300,0	
Beddingleje	1.200,0	1.500,0
Førhaling, tilpasning af klodser, spuling og rengøring. Afskrabning af gl. patent, afbrænding af gl. maling fra Vandlinie til skandæk, udtagning, transport og isat mast, opstilling og nedtagning af stillads, maling og patent-smøring, oprømning på bedding:		
32 timer à 141,00 kr.	4.512,0	
15 timer à 139,00 kr.	2.085,0	
105 timer à 150,00 kr.	15.750,0	
24 timer à 148,00 kr.	3.552,0	
Højtryksspuling	100,0	
Plastfolie og træ til afdækning	374,0	
1 kg. Plastkit	160,0	
5 ltr. Blymønje	215,0	
12 ltr. Anticorrosive	300,0	
15 ltr. Kobberbundfarve	562,0	
6,5 ltr. Kuttermaling	212,0	27.822,5
	Transport	29.322,5
Transport		29.322,5
Lønning og skanseklædning aftaget i SB side og genanbragt efter fornyelse af en del støtter og skandæk, 1 stk. lønning og mastekrans, samt favnebjælke på ankerspil fornyet		

204 timer à 141,00 kr.	28.764,0	
297 timer à 150,00 kr.	44.550,0	
7,25 alen 5" eg	1.222,5	
3,5 " 4,5" eg	472,5	
11 " 4" eg	1.512,0	
2,5 " 3" eg	540,0	
21 " 2,5" eg	2.957,5	
16,5 " 2" eg	1.020,0	
Spiger, bolte og propper	1.276,0	82.314,5
Fornyelse af forstævn og judasøre, ankerklyds udtaget og ge Anbragt, fornyelse af en del klædningsplanker SB-BB samt stk. tømmer i hver side, nye planker forboltet, afpudset og kæ fatret, øvrige kalfatring eftergået:		
949 timer à 141,00 kr.	133.809,0	
37 timer à 139,00 kr.	5.143,0	
316 timer à 150,00 kr.	47.400,0	
8 alen 8" eg	5.952,0	
18 alen 5" eg	2.377,5	
24 alen 4,5" eg	3418,5	
18 alen 4" eg	2.322,0	
3 alen 3,5" eg	756,0	
2 alen 2,5" eg	105,0	
340 alen 2" eg	27.987,0	
Leje af svedekiste	2.000,0	
Spiger, bolte, propper, søm + skruer	4.396,0	
26 kg værk	1.820,0	
49 kg beg	1.470,0	
Ankerklyds sandblæst og galvaniseret	210,0	
6 stk. Bera zinkanoder	600,0	
Fyrretræ og Bodexplade	535,0	240.301,0
Øverste del af agterstævn samt ørestykker fornyet, rorbeslag aftaget og genanbragt		
151 timer a 141,00 kr.	21.291,0	
5 alen 8" eg	2.064,0	
Spiger, bolte, propper	256,0	23.611,0
Demonteret vandtank for, fremstillet timejern, rep. lænsør genmont. vandtank, rep. vandrør, udstødsrør aftaget, rep. + genanb.		
6 timer a 141,00 kr.	846,0	
34 " a 150,00 kr.	5.100,0	
15 kg. Plade	90,0	
Div. beslag galvaniseret	275,0	
Rør, fittings og slange	1.125,0	7.436,5
Eftersyn af redningsflåde incl. fragt		
		887,5
		383.873,0
Moms 22 %		84.452,0
I alt kr.		468.325,0

VIII. FORSLAG TIL STØTTEFORMER

HANS JEPPESEN OG OLE MORTENSØN

Fartøjsbevaring kan på mange måder sammenlignes med landjordens bygningsbevaring i ønsket om at sikre håndværksmæssige færdigheder, forsvarlige anvendelsesmuligheder for de restaurerede bygninger og i ønsket om at fremme private ejeres engagement i opgaven.

På flere punkter er fartøjsbevaring dog mere kompliceret end bygningsbevaring. Skibe er langt mere udsat for forfald og ødelæggelse end huse – og omkostningerne ved at holde dem flydende og sejlede er forholdsvis større end ved at vedligeholde bygningsværker på land af samme dimensioner. Hertil kommer at brugen af skibene kræver særlige færdigheder og endelig det forhold at skibene skønt de er bygningsværker kan sælges som løsøre til udlandet.

Offentlig støtte til fartøjsbevaring må derfor udformes i overensstemmelse med opgavens særlige karakter. Hvordan kan man støtte fartøjerne?

Direkte støtte

Skibsbevaringsfonden anbefaler, at Staten i første række træder til med en direkte støtte til et udvalg af særligt værdifulde eksemplarer – dvs. umistelige fartøjer – af nationalhistorisk interesse. Skibsbevaringsfonden foreslår, at et årligt statstilskud på minimum kr. 1,5 millioner anvises fonden. Det er fondens overbevisning, at en offentlig støtte – og dermed en statsanerkendelse af skibe som bevaringsegne kulturbygninger – vil være en betingelse for at opnå nogen som helst fremgang i skibsbevaringssagen. Omvendt ser fondsmedlemmene optimistisk på mulighederne for at skaffe private midler til skibene, såfremt staten har sagt god for dem, og såfremt der eksisterer faglige kriterier for at udvælge bevaringsværdige eksemplarer og såfremt der er faste retningslinier for støtte og tilsyn med skibene.

En offentlig støtte på 1,5 millioner kr. årligt vil sikre effektiv overlevelshjælp til 2 - 4 fartøjer årligt. Støtten skal udbetales til de fartøjer der opfylder kriterierne i afsnit V som rente og afdragsfri lån med en løbetid på 30 år. Lånet nedskrives i løbet af de 30 år til 0 kr. I tilfælde af ejerskifte forfalder lånet, men det kan fornyes, hvis den ny ejer underskriver lånets bevaringsdeklaration.

Lån gives kun til betaling af støtte og konstruktionsmæssigt betydningsfulde istandsættelsesarbejder – dvs. til arbejde på fortrinsvis skrog, rig eller maskine. Det udførte arbejde skal være værftsarbejde. Lånet kan maksimalt dække 75 % af udgifterne.

Skibsbevaringsfonden fører og reviderer løbende en liste over bevaringsværdige danske fartøjer. Fondens kan selv påføre egnede skibe og kontakte ejere angående lån og istandsættelsesarbejde. Ejere kan også selv henvende sig med ønske om at komme på listen og eventuelt opnå lån. Fondens kan imidlertid afvise skibe/fartøjer som ikke skønnes bevaringsegne. Kun en lille del af listens bevaringsegne skibe vil kunne komme i betragtning ved fordeling af fondens begrænsede lånemidler. Der benyttes eksterne konsulenter i forbindelse med udarbejdelse af restaureringsplaner og tilsyn med restaureringsarbejdet.

Fondens administration begrænses til et minimum. En sekretariatsfunktion vil dog være nødvendig. Fondens udsender løbende informationsmateriale til offentligheden og meddelelser til pressen angående skibsbevaringssagen (jf. fundats § 3). Der afholdes et møde i slutningen af året, hvor fordelingen af lånemidler for det kommende år afgøres. Desuden udsendes en årsberetning, hvori aflægges regnskab for det forløbne år.

Indirekte støtte

Som det fremgår foroven er en række afgifter og myndighedskrav en betydelig belastning for ejere af veteranfartøjer. Det vil være et forholdsvis enkelt og meget virkningsfuldt middel, hvis skibe/fartøjer, der er godkendt af Skibsbevaringsfonden som bevaringsegne, kunne opnå lettelser. En række lempelser kan bringes i forslag.

1. Fritagelse for havnepenge. Havnepenge er for mange fartøjer en økonomisk belastning (jf. *Helenes* regnskab, hvor det er den største driftsudgift). En fritagelse for faste liggepenge – dvs. afgift i hjemhavnen – kunne ske i form af en museumshavneordning. Kommunale, statslige eller private havne, som ønsker en museumshavneordning, bør have mulighed for at gennemføre det. Et samarbejde med Planstyrelsen, så landfaciliteterne tages med i betragtning ved etablering af museumshavne, anbefales. Der er klart, at dervilse

et provenutab for havnekasserne, men tages den turistmæssige effekt i betragtning, bliver ordningen formentlig en gevinst. Erhvervstrafikkens udvikling har medført, at mange gamle havneanlæg ikke længere bruges. Disse havneanlæg kan passende bruges som museums- og gæstehavne for lystsejlere. Nyborg har i 1989 indviet et museumsafsnit, og flere byer må formodes at ville følge ideen. Nyborg har dog endnu ikke strakt sig så langt, at de har tilbudt gratis liggeplads.

2. Fritagelse for lystbådeforsikringsafgifter.

Denne afgift udgør 1% af forsikringssummen og pålignes alle lystbåde. Mange veteranskibe er imidlertid slet ikke kaskoforsikret, da præmierne er meget høje eller da forsikringsselskaberne nægter at tage gamle fartøjer ind. Provenutabet ved en fritagelse for lystbådeafgiften vil derfor blive begrænset skønsmæssigt 1,5-2 mill. kr. for 150 veteranskibe. De meget vanskelige forsikringsforhold giver i øvrigt anledning til en drøftelse med forsikringsbranchen, men en sådan drøftelse betinger atter en blåstempling af skibsbevaringssagen.

3. Dispensation for ikke sikkerhedsbestemte skibstilsyns krav. Den professionelle sejlskibssøfart klager samstemmende over de passagerombygningskrav, som ikke er sikkerhedsmæssigt begrundet. Kravene gør det meget vanskeligt at bevare og drive veteranskibene. Skibstilsynet har endnu ikke fået færdiggjort det udkast til forskrifter, som udkom i marts 1982. I dette udkast nævnes mulighed for dispensation fra reglerne i museale tilfælde. I stedet for tilfældige dispensationer foreslås en general dispensation omfattende de bevaringsegnede fartøjer i charterfart. Fartøjejerne skal til gengæld underskrive bevaringsdeklarationen for at komme i betragtning. Denne ordning vil være uden omkostninger for staten og vil samtidig være erhvervsfremmende.

4. Momsfritagelse for materialer og arbejds løn ved restaurering af bevaringsegnede skibe. Momsfritagelsen skal kun være skibe på listen (ca. 150 stk.), som får udført arbejde på værft. Skibe, der momsfrtages, indberettes af Skibsbevaringsfonden til skatteministeriet. Ejerne skal underskrive bevaringsdeklarationen for at komme i betragtning. Staten må påregne et provenutab, som imidlertid på lidt længere sigt skønnes opvejet af en beskæftigelses effekt på Træskibsværfterne, hvor der vil blive øget omsætning. Momsfritagelse for materialer og arbejds løn eksisterer allerede for erhvervsfartøjer.

5. Fritagelse for energif afgift og moms. Som det fremgår af eksempelvis *Bonavistas* regnskab er udgifterne til diesel- og smøreolie betydelige. En nedsættelse eller fritagelse for energif afgift og moms på brændstof vil være en hjælp specielt til de erhvervs- og foreningsfartøjer, der sejler meget. En ordning, hvor der betales samme priser som i fiskeriet, anbefales. Erhvervsskibene kan ikke modregne momsen i indtægterne som fiskerne, da der ikke er moms på passagerer. Den manglende indgående moms giver især i dette tilfælde problemer for charterfartøjerne.

Rapporten har peget på en række konkrete muligheder for at støtte og hjælpe vore flydende maritime kulturminde. Det er Skibsbevaringsfondens håb, at skibene nu får lov at få plads i rækken af danske seværdigheder. Det skylder søfartsnationen vore efterkommere. Fonden har en begrundet formodning om, at denne rapportes holdninger støttes af mange foreninger og private, der lever med eller af de gamle skibe. Samstemmende lyder det : Der skal hjælp til nu – inden det er for sent.

FUNDATS

For DEN SELVEJENDE INSTITUTION SKIBSBEVARINGSFONDEN

1.

Under forudsætning af godkendelse fra Ministeriet for Kulturelle Anliggender stifter Nationalmuseet, Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg og Træskibssammenslutningen herved med virkning fra den. 1 maj 1986 den selvejende institution SKIBSBEVARINGSFONDEN

2.

Institutionens hjemsted er København

3.

Institutionens formål er :

- 1) at bidrage til bevaring og restaurering af karakteristiske danske fartøjer,
- 1) at søge, herunder undtagelsesvis også ved køb, at bevare ejendomsretten til sådanne skibe i Danmark

Institutionen søger disse mål fremmet ved gennemførelse af frivillige fredningsordninger for bevaringsværdige skibe i forbindelse med oplysning, rådgivning og økonomisk støtte, primært ved långivning.

4.

Institutionens kapital, der ved stiftelsen andrager kr. 0,- kan i overensstemmelse med § 3 anbringes i skibe, enten ved lån sikret ved registreret skibspantebrev eller ved køb. Bortset herfra skal kapitalen stedse være anbragt efter de til enhver tid af Justitsministeriet fastsatte regler om anbringelse af fondens midler.

5.

Institutionens bestyrelse består af indtil 10 medlemmer, der vælges på følgende måde :

- Rigsantikvaren udpeger i repræsentant
- Nationalmuseet, Skibshistorisk Lab. Udpeger 1 repræsentant
- Handels- og Søfartsmuseet udpeger 1 repræsentant
- Museerne under søfartspuljen udpeger 1 repræsentant
- Museerne under fiskeripuljen udpeger 1 repræsentant
- Træskibssammenslutningen udpeger 2 repræsentanter
- Fredningsstyrelsen udpeger 1 repræsentant

Herudover kan bestyrelsen supplere sig med yderligere 2 medlemmer.

6.

Det påhviler bestyrelsen at drage omsorg for, at de i § 3 fastsatte formål nyder fremme.

Bestyrelsen holder møde så ofte formanden bestemmer det, eller af 3 medlemmer af bestyrelsen opfordres dertil. Bestyrelsesmøde afholdes dog mindst én gang om årligt.

Over bestyrelsens beslutninger og handlinger føres en protokol. I protokollen indføres denne fundats og i øvrigt alle beslutninger og meddelelser, der er af betydning for institutionens virke.

Bestyrelsen er beslutningsdygtig, når mindst halvdelen af medlemmerne er til stede. Den træffer – bortset fra de i § 8 nævnte tilfælde – sine afgørelser ved almindeligt stemmeflerhed, dog således at formandens eller – ved hans forfald – næstformandens stemme i tilfælde af stemmelighed er afgørende.

Bestyrelsen kan nedsætte udvalg til at varetage særlige funktioner i relation til institutionens formål. Institutionen tegnes af formanden eller næstformanden i forening med yderligere et medlem af bestyrelsen.

7.

Institutionens regnskabsår er finansåret.

Regnskabet revideres af en statsautoriseret revisor, der vælges af bestyrelsen. Valget skal godkendes af Ministeriet for Kulturelle Anliggender, og revisor kan ikke afskediges af bestyrelsen uden ministeriets godkendelse.

Regnskab og årsberetning indsendes til Ministeriet for Kulturelle Anliggender til godkendelse.

8.

Ændringer i nærværende fundats og opløsning af institutionen kan vedtages med almindelig stemmeflerhed i overensstemmelse med reglerne foran i § 6, men kræver herudover for at være gyldig samtykke fra Ministeriet for Kulturelle Anliggender og Justitsministeriet.

Ved institutionens opløsning skal den institutionen tilhørende beholdne formue tilfalde et særligt fond med tilsvarende eller lignende formål som Skibsbevaringsfonden.

Bilag 2

Udkast til bevaringsdeklaration.
Tinglyses i skibsskødet.

Undertegnede ejer/ejere af nævnte fartøj forpligter sig til ikke at sælge fartøjet til udlandet (kravet skal muligvis omformuleres til et procedurekrav m. samme sigte) samt at rådføre sig med Skibsbevaringsfonden i restaurerings- eller ombygningsspørgsmål. I øvrigt er det min/vor erklærede hensigt, at bevare dette fartøj som flydende kulturminde i overensstemmelse med de henvisninger, der gives af Skibsbevaringsfonden.

Hvis deklarationen ikke efterleves, betragtes lånet som misligholdt, og lånet skal da tilbagebetales med renters rente (markedsrenten).

Dato

N.N.

Uddrag fra slutseddel ved Odense kommunes salg af galeasen "Frem"

Køber forpligter sig til fremtidig at lade skibet sejle under dansk flag, ligesom køber forpligter sig til ved videresalg at drage omsorg for, at skibet også efter videresalget sejler under dansk flag.

Til sikkerhed for dette krav registreres ejerpantebrev stort 500.000 kr., der respekterer alle nuværende og fremtidige hæftelser og rettigheder at enhver art i skibet. Ejerpantebrevet forfalder, såfremt skibet ikke sejler under dansk flag.