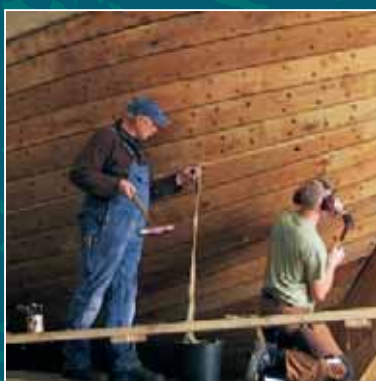




SKIBSBEVARINGSFONDEN



Vision og Strategi 2006-2011



SKIBSBEVARINGSFONDEN



Redaktion:

Hans Jeppesen
Eske Wohlfahrt
Jens Poulsen
Tom Rasmussen
Jes Kroman

Layout: Ole Pettersson, Pettersson Grafik

Tryk: TS Print Consult, oplag: 1000 stk.

Fotos:

Kirsten Jappe
Dieter Betz
Fiskeri- og Søfartsmuseet i Esbjerg
Werner Karrasch
Jan Knudsen
Jes Kroman
Læsø museum
Marstal Søfartsmuseum
Færgen MØN's venner
Ole Pettersson
Tom Rasmussen
m.m.flere

Tegninger: Åge Larsen

ISBN 87-991673-0-1

Udgivet af SKIBSBEVARINGSFONDEN Helsingør 2006

Vision og Strategi 2006-2011

Indhold

Indledning	6
Resultater	7
Lån	7
Skibene	10
Tilsyn og rådgivning	11
Sekretariatet	11
4 eksempler	
Færgen MØN	12
Jagten JENSINE	14
NAKSKOV HAVN 1	16
SKIBLADNER II	18
Vision og strategi 2006 – 2011	
Vision	20
Lån	20
Forsikring	22
Skibene	22
Formidling	24
Den maritime kulturarv	24
Tilsyn og rådgivning	25
Sekretariatet	26
Bestyrelsen	26
Sammenfatning	27
Summary in english	30
Bilag	34
Statens tilskud til Skibsbevaringsfonden	35
Afgivne lånetilsagn 1990 - 2006	36
Vedtægter for Skibsbevaringsfonden	38
Bestyrelse og personale pr. 1. maj 2006	39
Forfald pr. år for bevaringsværdige skibe	40
Fortegnelse over udstedte bevaringsværdighedserklæring pr. 31. marts 2006	46
Personer, organisationer m.fl. der har modtaget visions- og strategiplanen i høring	55
Liste over afgivne lånetilsagn	56

Forord

Den 1. maj 2006 var det 20 år siden Skibsbevaringsfonden blev stiftet af Træskibssammenslutningen TS, Nationalmuseet og Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.

Ligesom ved 10-års jubilæet har Fondens bestyrelse og sekretariat benyttet lejligheden til en samlet vurdering af de opnåede resultater, og til at overveje, hvordan man i de kommende år bedst kan bidrage til, at kommende generationer kan opleve et udvalg af kulturhistorisk værdifulde joller, både og skibe i de hjemlige farvande og havne. Og dette uanset om det opleves af en aktiv deltager i et skibsprojekt, af en turist på sejrende endagsudflugt i danske sunde og bælter eller af en gruppe skoleelever på ekskursion til søs, hvor de får erfaringer om hverdagsliv og samarbejde for 100 år siden.

Dialogen om fremtiden for fartøjsbevaring begyndte med et dagseminar for sekretariat og bestyrelse, og i løbet af det følgende 1½ år er en række delopgaver blevet vurderet i arbejdsgrupper og behandlet på ordinære bestyrelsesmøder. Mindre justeringer er allerede iværksat.

De følgende sider indeholder derfor både et "service-eftersyn" og vision og strategi for Skibsbevaringsfonden 2006 – 2011.

Planen har været til høring hos en række maritime foreninger, institutioner og myndigheder.

Vi vil gerne benytte lejligheden til at takke for de gode høringssvar, som vi har taget hensyn til i den her foreliggende endelige version.



Skibsbevaringsfondens bestyrelse
Oktober 2006

Indledning

De maritime erhverv er blevet mindre synlige i det hjemlige kulturlandskab og i danskernes hverdag. Store broer har afløst færger, flåden af fiskefartøjer er blevet voldsomt reduceret, den indenrigs fragtfart er næsten forsvundet, mange danske værfter er nedlagte, og havne uden erhvervsskibe omdannes til boligkvarterer med plads til lystfartøjer. Nutidens danske skibsfart er landets næststørste valutaindtjenende erhverv, men den højteknologiske og globale sejlads med containerskibe og bulkcarriers ses kun sjældent i hjemlige havne.

Kundskaber og færdigheder, der knytter sig til bygning, vedligeholdelse og sejlads med traditionelle skibe er derfor i dag forbeholdt en begrænset kreds, og de videregives kun i sjældne tilfælde fra generation til generation.



På denne baggrund kan det ikke undre, at der i en årrække har været et voksende behov for den kompetence, som Skibsbevaringsfonden repræsenterer.

I vedtægterne, jf. bilag 3, er Fondens formål formuleret således:

- *at bidrage til bevaring og restaurering af kulturhistorisk værdifulde, danske fartøjer*
- *at søge, herunder også undtagelsesvis ved køb, at bevare ejendomsretten til sådanne skibe i Danmark*
- *at øge skibsejernes og den øvrige befolknings forståelse for de kulturhistoriske værdier, som skibe og maritime miljøer repræsenterer*

Fonden søger disse mål fremmet gennem alment oplysende virksomhed, konsulentbistand samt økonomisk støtte, primært ved långivning.

Resultater

Staten har i årene 1990 – 2006 støttet fartøjsbevaring i Danmark gennem Skibsbevaringsfonden med i alt 42,8 millioner kroner, hvoraf 38,2 millioner kroner er anvendt til rente- og afdragsfrie lån til 199 restaureringsprojekter på 75 bevaringsværdige fartøjer, jf. bilag 1 og 2.

Desuden har Inge og Asker Larsens Fond til støtte af almenyttige formål bidraget med to bevillinger på samlet 5,7 millioner kroner til to øremærkede skibsprojekter – META og JENSINE. Administration og tilsyn med de to projekter er overdraget til Skibsbevaringsfonden, og Inge og Asker Larsens fond har tillige givet støtte til det lille fiskefartøj MARNA af Fåborg.

Skibsbevaringsfondens omkostninger omfatter informationsvirksomhed, tilsyn og faglig rådgivning, der alt overvejende er udført af de to restaureringsfagligt uddannede konsulenter, som sammen med en timelønnet bogholder udgør Fondens personale. Skibsbevaringsfondens virksomhed, herunder også årsberetninger m.v., fremgår af fondens hjemmeside – www.skibsbevaringsfonden.dk.

De engagerede ejeres og brugeres personlige indsats i form af arbejde og af penge er udgangspunktet for alle projekter, som Skibsbevaringsfonden har støttet såvel økonomisk som fagligt.

Restaureringsprojekterne hviler på individuelle aftaler mellem ejerne og Fonden, hvis rolle er begrænset til at være långiver, rådgiver og kontrollant af, at arbejderne udføres som aftalt.

Lån

Fra Fondens tidligste år har ydelsen af rente- og afdragsfrie lån til konkrete restaureringsopgaver med tilhørende rådighedsbegrænsninger for modtageren været det i økonomisk henseende vigtigste redskab. Fonden har herved støttet bevaringen af udvalgte, kulturhistorisk værdifulde fartøjer, og pr. 1. marts 2006 var 74 af de i alt 75 skibe, som gennem årene har fået et lån, ad denne vej sikret fortsat dansk ejerskab, jf. bilag 2.

Lån gives til fartøjer bygget til erhvervsformål, og almindeligvis skal følgende betingelser kunne opfyldes:

- *fartøjet skal være mellem 2 og 300 BT*
- *fartøjet skal være under dansk flag*
- *fartøjet skal være mindst 30 år gammelt*
- *fartøjet skal være bygget i Danmark.*
Udenlandsk byggede kan dog accepteres, såfremt typen ikke er bevaret i oprindelseslandet
- *fartøjet skal have mindst 10 år veldokumenteret tjeneste under dansk flag*
- *fartøjet skal være bevaret i en autentisk form, eller ikke være ændret mere, end en retablering af de oprindelige forhold er mulig*
- *fartøjet skal have en høj kulturhistorisk fortællerværdi*
- *fartøjet skal sejle, og der skal i så høj grad som muligt gives andre end ejeren adgang til at opleve sejladsen*

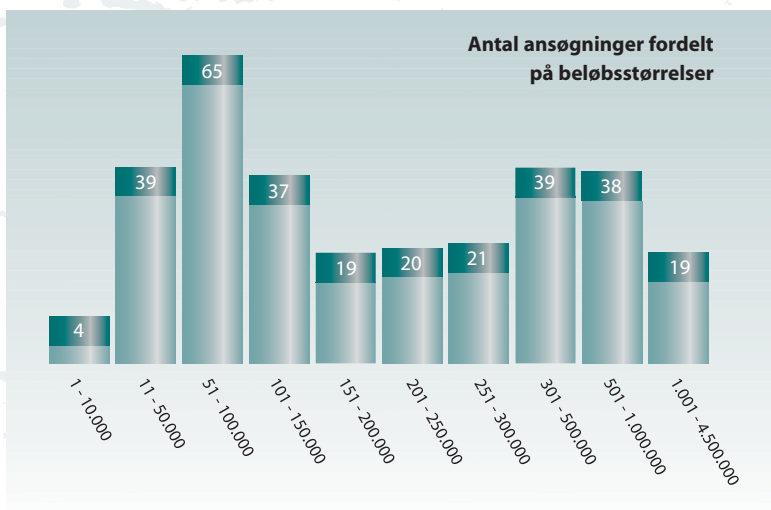
Til lånet er knyttet et pantebrev, hvor der mellem skibets ejer og Skibsbevaringsfonden bl.a. er aftalt følgende særlige bestemmelser:

- *at yderlig pantsætning kræver samtykke fra Skibsbevaringsfonden*
- *at Skibsbevaringsfonden i særlige tilfælde kan tillade pantsætning af lån fra andre med prioritet forud for nærværende lån, hvis lånet er ydet med henblik på gennemførelse af istandsættelsesarbejder, der forud er godkendt af Skibsbevaringsfonden og dokumenteret udført*
- *at lånet ydes med henblik på gennemførelse af nærmere fastlagte istandsættelsesarbejder, der udføres på ejers risiko. At tilsagn om lån bortfalder, og helt eller delvist udbetalte lån kan kræves tilbagebetalt, hvis istandsættelsesarbejder ikke bliver eller ikke kan gennemføres på de fastlagte, herunder økonomiske, vilkår*
- *at Skibsbevaringsfondens anvisninger vedrørende restaurering eller ombygning skal følges*
- *at skibet ikke sælges eller ejerkredsen ændres uden Skibsbevaringsfondens samtykke*
- *at Skibsbevaringsfonden i tilfælde af salg af skibet har forkøbsret til en pris, der svarer til skibets værdi i almindelig handel. Eventuelle tilbud eller betingede købsaftaler skal forelægges Skibsbevaringsfonden senest 14 dage efter deres datering, og senest 6 uger derefter skal Fonden meddele, om den vil benytte forkøbsretten*

Betingelser for at opnå lån og de særlige bestemmelser er gennem tiden justeret efter de indvundne erfaringer.

I enkelte tilfælde har ejere ikke overholdt eller ikke kunnet overholde de indgåede aftaler. I to sager, skonnert ELINOR bygget 1907 og galease HAABET bygget 1914, med lånetilsagn på i alt 350.000 kr. har Fonden måttet anse lånet for tabt, mens to lånemodtagere har tilbagebetalt lånet. I et tilfælde har Skibsbevaringsfonden valgt midlertidigt at overtage ejerskabet indtil en ny ejer blev fundet. Samlet er det Skibsbevaringsfondens vurdering, at Fondens långivning har fungeret i fin overensstemmelse med de vedtægtsbestemte opgaver.

Men samtidig gælder det, at der gennem en årrække er sket en forøgelse af afstanden mellem behovet og Fondens tilsagn om at yde lån, hvilket skyldes en uheldig kombination såvel af et reelt stigende behov som af manglende fremskrivning af Fondens årlige bevillinger. I regnskabsåret 2005-2006 søgte således 28 projekter om i alt 10,3 million kroner, mens Fonden kun havde økonomisk mulighed for at støtte 13 projekter med i alt 2,3 million kroner, som blev fordelt med største beløb på 0,9 million kroner og 7 tilsagn på hver under 100.000 kroner.



En prioritering af midlerne vil naturligvis altid være nødvendig. Men den stigende forskel mellem behov og tilskud betyder, at kulturhistorisk værdifulde projekter ikke realiseres og at tiltrængte arbejder på skibene i bedste fald må udskydes, i værste fald må opgives – og skibe hugges op. Det var for eksempel tilfældet med Danmarks ældste skonnert ISEFJORD, bygget i Frederikshavn 1872. Den måtte Fonden afvise at støtte på grund af et for fremskredet forfald.

Skibsbevaringsfonden har gennem de senere år fået indtryk af, at mange skibsejere har stadig vanskeligere ved, via den ordinære vedligeholdelse, at holde trit med skibenes naturlige forfald. Gennem en årrække har Bygnings Frednings Foreningen BYFO foretaget beregning af forfald pr. år for bevaringsværdige og fredede bygninger, og med inspiration fra dette store arbejde, har Skibsbevaringsfonden igangsat tilsvarende beregninger for de bevaringsværdige skibe.

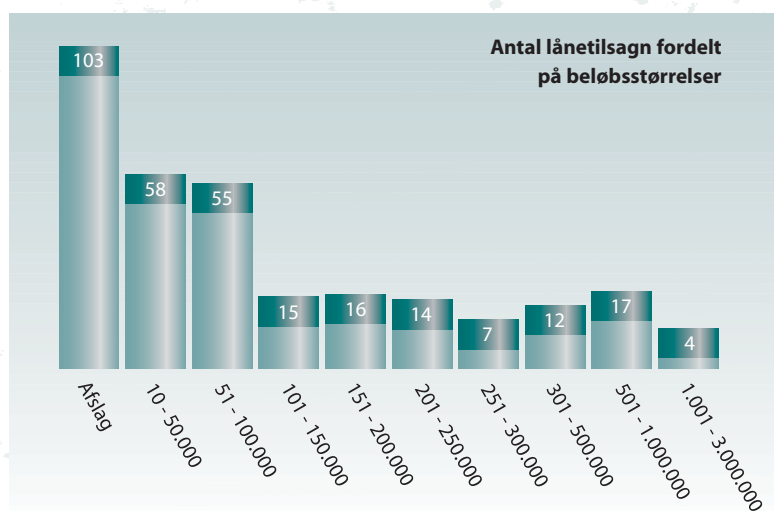
Beregningerne fremgår af et særskilt notat, der indgår som bilag 5.

Analyserne omfatter 12 skibe for hvilke der er fremskaffet data for udgifterne til vedligeholdelse m.v. i en mangeårig periode. Sammenholdt med udgifterne ved 3 næsten totalrenoveringer har Fonden kunnet opbygge en model til beregning af normal

for forfald pr. år for skibstyperne "lille" opgjort til 29.000 kr., "mellem" opgjort til 112.000 kr. og "stor" opgjort til 229.000 kr.



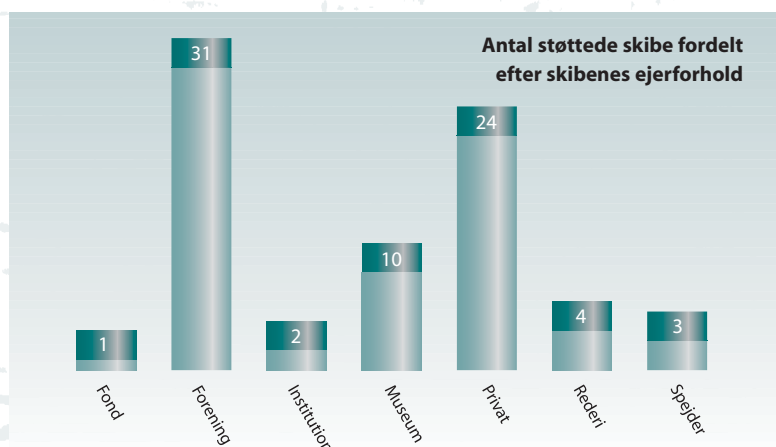
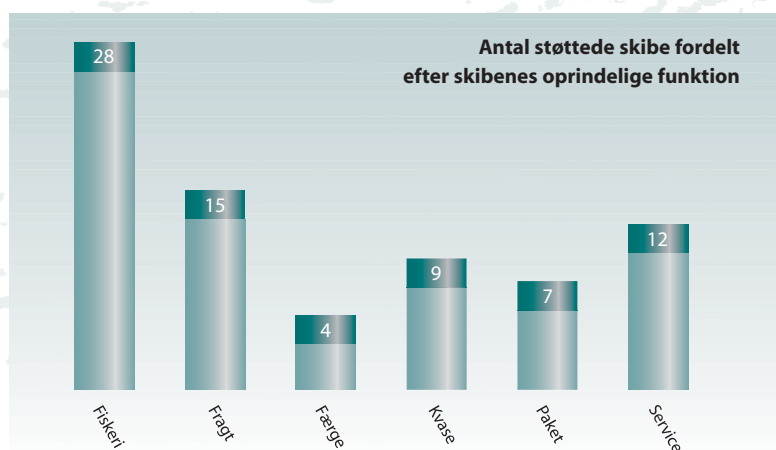
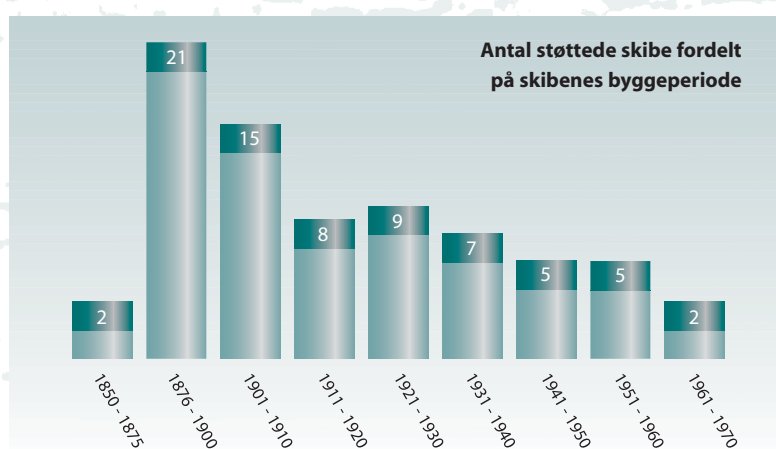
Bag disse normtal ligger selvsagt betydelige forskelle mellem de enkelte fartøjer, hvorfor de anførte tal alene dokumenterer, hvor store beløb der i gennemsnit skal afholdes for at sikre en uændret vedligeholdelsesstandard. Det er indtrykket, at de faktiske investeringer i vedligehold for en meget stor del af skibene ikke kommer op på disse niveauer, samt at det i stigende grad er ejernes likviditetsmæssige situation, snarere end skibenes behov, der bestemmer tidspunktet for vedligeholdelse.



Skibene

Skibsbevaringsfonden har gennem årene også udfærdiget såkaldte bevaringserklæringer med udgangspunkt i sekretariatets vurdering af det enkelte fartøjs kulturhistoriske værdi. Bilag 6 indeholder en oversigt over i alt 182 udstedte erklæringer, der var udstedt ved udgangen af marts 2006.

Erklæringerne anvendes bl.a. af de respektive fartøjsejere som bilag ved ansøgninger om tilskud fra fonde m.v. De har også i vid udstrækning dannet grundlag for Søfartsstyrelsens godkendelse af fartøjer til at sejle i henhold til teknisk forskrift nr. 15 "Skibe til særlige formål."



Antal støttede skibe fordelt på skibets byggested.

Byggested	Antal skibe
Assens	4
Dragør	1
Dyrehaugen	1
Esbjerg	1
Fakse Ladeplads	1
Fanø	2
Fejø	2
Fjellebroen	1
Frederikshavn	5
Frederikssund	3
Frederiksværk	2
Fåborg	4
Hirtshals	1
Horsens	1
Humblebæk	2
Karrebæksminde	1
Kerteminde	2
Kikhavn	1
Kolding	1
Køge	2
Læsø	1
Lønstrup	2
Marstal	3
Middelfart	1
Møn	1
Nakskov	3
Nyborg	1
Nykøbing Mors	1
Odense	4
Ry	1
Rødvig	1
Rønne	1
Skabohuse	1
Skælskør	1
Svaneke	1
Svendborg	5
Stenbjerg	1
Struer	1
Stubbekøbing	1
Tyskland	2
Ubekendt	1
Vejle	1
Østby	1
Ålborg	1

Tilsyn og rådgivning

Skibsbevaringsfondens to konsulenter varetager både en tilsynsfunktion og en rådgiverrolle.

Tilsynet sikrer, at lån anvendes til det bevilgede formål, samt at der foretages den nødvendige vedligeholdelse af de 74 skibe, hvori Fonden har lån, således af Fondens pant ikke forringes.

Rådgiverrollen er bredspektret og varierer fra telefonisk kontakt over løbende at følge en restaureringsproces til at bidrage med den nødvendige dokumentation i en konkret sag.

I et enkelt tilfælde har Fonden også solgt ekspertise til udlandet, nemlig i forbindelse med at det svenske Statens Maritima Museer i 2005 anmodede Fonden om at udarbejde et forprojekt til restaurering af fuldriggeren og skoleskibet Jarramas fra år 1900.

Til støtte for skibsejere og -brugere har Fonden udarbejdet flere vejledende pjecer om emner som korrekte malingstyper, sejl og motorer i bevaringsværdige skibe, nødvendigheden af ventilation og om, hvordan man holder traditionelle trædæk tætte.

Pjecerne kan sammen med rapporter om konkrete projekter downloades fra Fondens hjemmeside www.skibsbevaringsfonden.dk.

Endelig fungerer Fondens to konsulenter i begrænset omfang som foredragsholdere og som rådgivere. Senest har Skibsbevaringsfonden i samarbejde med Miljøministeriet arbejdet for, at træbjæreværk kan bruges som et veldokumenteret overfladebehandlingsmiddel, jf. det fremsatte EU-direktiv om forbud mod salg og brug af træbjæreværk.

Sekretariatet

Foruden de ovennævnte opgaver betjener sekretariatet bestyrelsen i forbindelse med møder og sikrer at bestyrelsens beslutninger realiseres.

Det nordiske og øvrige internationale samarbejde er ligeledes forankret i sekretariatet.

Fondens kontoradresse er på sekretariatschefens bopæl nær Præstø, mens den anden konsulent arbejder fra sin bolig på Horsens-egnen. Dette har vist sig effektivt i forhold til den geografisk store spredning af fartøjerne.





Færgen MØN

Færgen MØN, der er Danmarks ældste nittede stål færge, blev indsat på ruten mellem Kalvehave og Koster på Møn i 1923. Allerede omkring 1916 var den gamle færge ULFSUND blevet for lille, og Præstø Amt overvejede at anskaffe en afløser. Efter mange overvejelser blev Nakskov værft i maj 1922 bedt om at lave et projekt til en ny skruefærge. Møn blev søsat i marts 1923 som værftets byggenr. 18.

I forbindelse med projektet var der mange overvejelser om fremdriftsmaskineriet. Færgebestyreren ønskede en dampmaskindreven færge, men de moderne dieselmotorer var dog efterhånden blevet så driftssikre, at bestyreren efterhånden blev overbevist om at fremtiden lå i dieselmotoren, der havde en fordel ved hurtig opstart og nedlukning.

Færgen var en dobbeltendet skruefærge med to sidehuse. På det ene sidehus var styrehuset anbragt. I styrehuset var der to rat, således at man altid så i sejlretningen under manøvrering. I sidehusene var der opholdssaloner og toiletter for passagererne samt kontor for skipperen.

På det modsatte sidehus var der anbragt en skibsjolle af træ, der kunne søsættes ved hjælp af davi-der.

I 1926 var færgen allerede blevet for lille, og amtet fik bygget færgen KOSTER, der dog kun var 1 fod længere. Herefter blev MØN taget ud af driften og

lejet ud til Sølager – Kulhuse-overfarten i Isefjorden, hvor den sejlede indtil 1938. Samme år blev der behov for en større færge, der kunne betjene Statens Veterinære Virusinstitut på Lindholm. Staten købte derfor færgen MØN af Præstø Amt for 30.000 kr. og indsatte den på ruten, som den betjente helt frem til 2000.

Med enkelte mindre ombygninger er færgen i dag bevaret med et udseende, der ligger meget nær det oprindelige. De foretagne ændringer har været

nødvendige for Virusinstituttets brug af skibet eller efter krav fra Søfartsstyrelsen. MØN er således et vidnesbyrd om en byggemetode og tradition, der stort set er glemt i dag.

I årene 2003 og 2004 bevilgede Skibsbevaringsfonden samlet kr. 1,4 mio. til restau-

tering af færgens hoveddæk og dæk på sidehusene. Det viste sig at blive et meget omfattende arbejde, der indbefattede udskiftning af store dele af færgens stålkonstruktion. Stålarbejdet blev udført af Stege værft og trædækket af bådebygger Morten Müller.

Foreningen, der ejer færgen, arbejder videre med restaureringen, og målet er at den bliver sejlklar i løbet af 2007. Om sommeren ligger MØN med overdækning i Stege havn, hvor den fungerer som cafe og restaurant. Det er langt fra den ideelle måde at vise færgen frem på, men mange mennesker kommer om bord og får herved en fornemmelse af det fine lille skib.





Jagten JENSINE



Jagten JENSINE er bygget i 1852/53 af bådebygger J. W. Riis i Aalborg til Lars Sørensen Smith, som var strandingskommissionær på Læsø. Der fortælles, at skibet skal være bygget

af tømmer fra en engelsk skonnertbrig, strandet på Læsø. JENSINEs skrogform er som på de samtidige sydfynske jagter, hvilket kan forklares ved, at skibsbyggeren oprindeligt kom fra Svendborg-egnen, hvor han havde lært sit fag.

Under navnet DE SYV SØDSKENDE var skibet frem til 1864 hjemmehørende på Læsø, ført af skipper Jens Johnsen Nicolaisen, hvorefter det blev solgt ud af distriktet.

Frem til 1960 sejlede skibet i kommerciel fart under forskellige ejere, og skiftede herunder i 1918 navn til JENSINE. Den første hjælpemotor blev lagt i så sent som i 1924. Skibet fik efterhånden styrehus og reduceret rigning.

Skibet blev i 1960 solgt til Frederikshavn til rekreative formål og skiftede i de efterfølgende år ejere flere gange.

I 1968 blev det gamle patent-ankerspil, som dog ikke var det oprindelige, demonteret og overgik til Søfarts- og fiskerimuseet i Esbjerg til udstillingsformål.

I 1970 blev skibet solgt til Klan-Skibslaget i Haderslev. Gennem de næste seks år blev der udført omfattende istandsættelsesarbejder, bl.a.

forhøjelse af den gamle køl, nyt kølsvin, nyt agterspejl, 200 meter ny klædning, støtter, skandæk, lønning, ny maskine osv. Der blev indlagt stålballast indstøbt i beton. Skibet blev rigget som jagt med røde sejl og malet og dekoreret efter sydfynsk forbillede, delvis efter anvisninger fra konservator Christian Nielsen, Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Ved samme lejlighed blev der udført en omfattende opmåling af skibet. Jensine kom ud at sejle igen i 1976.

I de efterfølgende år er der udført en del større og mindre udskiftninger om bord, bl.a. nyt dæk, ny stævn, nye støtter og en og anden klædningsplanke. I 1999 blev der installeret en ny motor og syet et nyt stel sejl, nu i naturfarvet dug, efter SKIBSBEVARINGSFONDENS anvisninger.

Skibsbevaringsfonden udførte en omfattende teknisk gennemgang af skibets skrog i efteråret 2000. Undersøgelsen afdækkede til dels betydelige angreb af råd i store dele af skibet. En voldsom kølsprængning på ca. 15 cm havde desuden medført, at den lille jagt havde tabt sin form. Ejerne havde længe ønsket at gøre noget ved problemet, men de betydelige udgifter til en udskiftning af kølen havde man ikke muligheder for at betale selv.

Fondens tilstandsrapport og tilhørende restaureringsplan blev lagt til grund for en tilbudsrunde blandt udvalgte træskibsværfter, for at få et overblik over forventede omkostninger ved en totalrestaurering af JENSINE efter kulturhistoriske retningslinier. Skibsbevaringsfonden udførte en historisk-teknisk dokumentation og en rekonstruktion af dæksplanet til perioden ca. 1900 -1920.

Der blev sideløbende arbejdet intenst for at finde en løsning på finansieringsproblemet.

Med Skibsbevaringsfonden og Inge & Asger Larsens fond som hovedbidragsydere indledtes i efteråret 2003 et længerevarende værftsophold for at få udskiftet JENSINEs køl og andre dårlige elementer i skroget.

Ikke uventet blev der afdækket omfattende dårligdomme. Mest overraskende var det, at den knap ti år gamle forstævn samt næsten alle lønningsstøtter var angrebet af svamp og måtte kasseres. Da projektet var afsluttet, havde skibet fået ny køl, bjørne og kølsvin, ny forstævn, nyt agterspejl, hen imod 2/3 af spantsystemet var udskiftet, samtlige vægere, et antal dæksbjælker, vaterbord, halvdæk agter, skanseklædning og lønning. Der var bygget ny storluge, forluge og kapper på dækket, monteret ny palstøtte og bygget et krøbelsspil. Skibet havde desuden fået ny aptering fra for til agter. På grundlag af en omfattende undersøgelse af historisk materiale, i første række skibsportrætter og mundtlig tradition, blev der udarbejdet et farvekort, som JENSINE blev malet efter. Dette indebærer udstrakt brug af linoljefarver og trætjære.

JENSINE er Danmarks ældste, sejlene fartøj. Det er bygget i kravelteknik på klamp, altså uden tegning. Dette sås tydeligst ved at skroget er bygget med enkle spant. Et andet særtræk er, at skibets oprindelige yder- og inderklædning har været fastgjort med trænegler. Denne meget vigtige detalje har stor betydning for skibets historiske troværdighed, og det blev besluttet, at JENSINEs nye klædning skulle monteres med trænegler. Denne betydelige ekstraudgift blev dækket af de to hovedbidragsydere i fællesskab, og for første gang i halvtreds år blev den ældgamle fastgørelsesteknik anvendt på ny i Danmark.

Projektet har totalt kostet ca. 5,5 mio. kroner.

JENSINE kom ud at sejle igen i foråret 2005.



NAKSKOV HAVN 1

Bugserbåden NAKSKOV HAVN 1 er bygget på Nakskov Træskibsværft, der var grundlagt 1913. NAKSKOV HAVN 1 med kendingsbogstaver FTJ 1541, blev bygget som motorbugserbåd til havnevæsenet i 1914 som bygning nr.4.

Grunden til nybygningen var bl.a. at havnevæsenet stod for at skulle opmudre havnen samt grave "det lige løb", i takt med udbygningen af Nakskov Træskibsværft og forbindelsen til Spodsbjerg. Havnen havde derfor brug for en bugserbåd til at slæbe mudderprammene.

Efter at have tjent Nakskov Havn i en ubrudt linie siden 1914, sluttede NAKSKOV HAVN 1 i sommeren 2001, som aktiv bugserbåd for Nakskov Havn.

I begyndelsen af 2002 blev båden overdraget til "Foreningen til bevarelse af bugserbåden NAKSKOV HAVN 1" af Nakskov Havn A/S, mod at foreningen færdiggør en igangværende reparation, samt efter endt reparation at foretage udsætning af afmærkninger i Nørredyb samt ved Albuen.

Året efter i 2003 kom den første ansøgning til Skibsbevaringsfonden, som bevilgede 115.000 kr. til projektet.

Foreningens formand var fra første færd klar over, at dokumentation var nøgleordet for at kunne udføre et ordentligt restaurerings- og rekonstruktionsarbejde. Der blev, med Skibsbevaringsfonden på sidelinien, udført et dygtigt indsamlingsarbejde,



som resulterede i et meget omfattende billedmateriale, som senere skulle vise sig afgørende for kvaliteten af det endelige resultat. På baggrund af det indsamlede materiale blev det, efter samråd med Skibsbevaringsfonden, besluttet, at skibet skulle føres tilbage til sit udseende fra 1914 med lille styrehus.

Skibet kom på land hos Hugo Hansen i Rødbyhavn, og første del af restaureringen kom til at indeholde en udskiftning af mange spanter, samt den øverste del af klædningen, støtter, skandæk, opstående, lønning, hoveddæk, fenderliste, samt rekonstruktion og flytning af nedgangskappen på fordækket. I 2004 bevilgede Skibsbevaringsfonden 230.000 kr.

til skibet, og i det sene efterår var NAKSKOV HAVN 1 atter på værft i Rødbyhavn. Denne gang blev fordækket og maskinruffet udskiftet, og det grimme nyere styrehus blev fjernet. Skibsbevaringsfonden udfærdigede, på baggrund af den indsamlede dokumentation, rekonstruktionstegninger til et nyt styrehus, og da skibet søsattes den 2. juni 2005 var det i noget nær den oprindelige skikkelse fra 1914. Dog manglede skorsten, luftventiler og trækkrog endnu, men med endnu en bevilling på 50.000 kr. fra Skibsbevaringsfonden i 2005, kunne publikum lige inden jul 2005 se bugserbåden NAKSKOV HAVN 1 færdigrestaureret tilbage til sin oprindelige skikkelse med lille styrehus, skorsten og de meget karakteristiske luftventiler.



SKIBLADNER II



SKIBLADNER II, blev bygget i 1897 på N. F. Hansens skibsværft i Odense. Han var kendt for at bygge meget fine skibe, og byggede en del skibe til staten, bl.a. fyrskibe og toldkrydsere. Han byggede desuden almindelige handelsfartøjer som SKIBLADNER II. Linietegningen, som findes bevaret på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, afslører, at bygmesteren havde indikeret en skonnertrigning som alternativ, men bestilleren, P. F. Gregersen i Odense, foretrak en galeaserigning. Også rigningstegningen er bevaret.

Ifølge bilbrevet, der er dateret 26. juli 1897, målte galeasen 37,22 brt og havde en længde imellem perpendikulærerne på 52 fod.

Kendetegnende for N. F. Hansens byggerier var hans sans for det smukke håndværk, som ses tydeligt i form af udsmykning af selv uvæsentlige detaljer om bord.

Da Københavns søkreds købte den efterhånden gamle galease "BRUUS" i 1962, havde skibet kun haft seks ejere. Frem til 1947 havde galeasen været i slægten Gregersens eje, og med det samme navn. Skibet var efterhånden blevet nedrigget og havde fået motor, men søkredsen ønskede et sejlskib og startede efter nogle få år på et omfattende reparationsarbejde, der skulle bringe skibet, der atter havde fået sit første navn, tilbage til det oprindelige udseende.

Processen var både langvarig og meget omfattende. Desværre medførte udskiftningsarbejdet, at skibet havde tabt sin oprindelige lang-skibsstyrke, hvilket tydeligt kunne ses ved en accelererende kølsprængning. Det stod efterhånden klart, at skulle SKIBLADNER II fortsætte at

sejle, skulle der omfattende istandsættelser til endnu en gang. Der blev indledet et samarbejde med Skibsbevaringsfonden om projektplanlægning af opgaven. Dette omfattede en grundig teknisk-historisk dokumentation, da de tidligere udførte istandsættelser i mindre grad havde taget hensyn til dette aspekt. I samarbejde med Fonden og Nationalmuseet blev der for nogle år siden udarbejdet en sejl- og rigningsplan efter forbillede af N. F. Hansens tegning fra 1897 og ældre fotografier, hvilket bl.a. medførte, at mesanmasten blev flyttet til sin oprindelige position.

Arbejdet kulminerede i 2005-06 med et længere værftsophold, hvor skibet fik skiftet køl, en hel del af spanterne, klædning, bjælker og dæk. Da dele af skibets yderklædning oprindeligt var gjort fast med trænegler, blev denne efterhånden sjældne teknik genanvendt. Ved samme anledning blev den oprindelige forluge og nedgangskappe genskabt, ligesom andre detaljer på dækket.

Projektet blev foreløbigt afsluttet i foråret 2006. SKIBLADNER II fremstår i dag i god overensstemmelse med skibets udseende i 1924, men med mange af sine oprindelige træk intakte. Fremtiden vil vise, om ejerne vil "løbe linen ud" og genskabe agterruffet fra 1897, samt give skibet en mindre dominerende storluge.



Vision og strategi 2006 – 2011

Statens bidrag til virksomheden har været af afgørende betydning for Skibsbevaringsfonden. De rente- og afdragsfrie lån til konkrete restaureringsprojekter med de tilknyttede forpligtelser for modtager, har vist sig som et vellykket middel til at sikre bevarelsen af nu 74 fartøjer under dansk flag.

Trods en velfungerende hjemmeside, udarbejdelse af en række vejledninger og en forøget vægt på rådgivning, er det dog også klart, at en udbygning af Skibsbevaringsfondens generelle formidling af arbejdet med de bevaringsværdige skibe vil være påkrævet i de kommende år. Dels for at sikre befolkningens fortsatte forståelse for betydningen af vor sejlene kulturarv. Dels for at øge opmærksomheden på de tilhørende fysiske miljøer og den tilknyttede faglige viden, som samlet indgår som synlige, aktive og anerkendte dele af den danske kulturarv.

Skibene er fortsat Fondens hovedområde, men meningsfulde bliver de først rigtigt, når de ses i forbindelse med det kyst- og havnemiljø, som de indgår i.

Det er på dette grundlag, Skibsbevaringsfonden hermed fremlægger sin vision for de næste fem år:

Vision

Skibsbevaringsfonden vil være en drivkraft i at sikre, at bevaringsværdige fartøjer med tilhørende fysiske miljøer og faglige viden indgår som en aktiv, synlig og anerkendt del af dansk kulturarv.

Fonden vil bidrage til, at:

- *bevaringsværdige fartøjer fortsat sejler i danske farvande*
- *den sejlene kulturarv giver glæde til ejerne, brugerne og borgerne*
- *sikre opretholdelse af færdigheder og kundskaber knyttet til skibene og havnemiljøerne, herunder også de faglige traditioner omkring godt sømandskab og godt maritimt håndværk*
- *give befolkningen større forståelse for den maritime kulturarvs joller, både og skibe samt de dertil knyttede fysiske miljøer og den nødvendige faglige viden*
- *bidrage til en udbygning af dialogen mellem havneejere og fartøjsejere om tidligere erhvervshavnes fremtid*

Under de følgende delemner er angivet en række konkrete forslag, som kan føre til disse mål.

Lån

Det vigtigste virkemiddel vil fortsat være rente- og afdragsfri lån til brug for konkrete restaureringsprojekter.

Skibsbevaringsfonden har gennem de senere år kunnet konstatere en svækkelse af skibenes vedligeholdelsestilstand grundet manglende økonomiske midler. Vedligeholdelsesarbejder er blevet udsat, og presset på Skibsbevaringsfonden er øget for bevilling af lån til mange velmotiverede arbejder.

Det årlige tilskud fra Staten har gennem adskillige år været på 3,5 mio. kr. Det er bestyrelsens opfattelse, at mere end en fordobling af dette beløb er nødvendig for at sikre, at den bevaringsværdige flådes samlede forfald pr. år opvejes af den samlede restaurerings- og vedligeholdelsesindsats.

Der henvises til bilag 5, som for forskellige skibstyper viser beregninger over forfald pr. år. Skibsbevaringsfonden oplever desuden et velmotiveret pres for tilskud til andre skibstyper end dem, som i dag er omfattet af Fondens praksis. Samtidig er der en generelt øget forståelse for, at ikke kun de enkeltstående fartøjer – både dem til erhvervs- og fritidsbrug – men også udvalgte havne og kystmiljøer repræsenterer bevaringsværdig kulturarv. Skibsbevaringsfonden anser det for et naturligt perspektiv at udstrække sin virksomhed til – i samarbejde med andre – også at omfatte disse større helheder, men det forudsætter i så fald tilførsel af yderligere midler.



År efter år modtager Skibsbevaringsfonden, som nævnt, flere og flere ansøgninger om stadig større lån, hvorfor en stedse skarpere prioritering er påkrævet.

Til brug bl.a. herfor agter Skibsbevaringsfonden at etablere en database, som dels kan tjene til Fondens interne administration og fortsat afbalancerede vægtning af lån til forskellige skibstyper, dels kan bidrage til synliggørelse af Fonden herunder også en formidling af den viden, Skibsbevaringsfondens sekretariat har oparbejdet. Databasen bliver tilgængelig via Fondens hjemmeside.

Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer har allerede en database over landets ældre lystfartøjer, som er alment tilgængeligt på Internettet. Et fremtidigt samarbejde med DFÆL kan blandt andet omfatte erfaringsudveksling omkring fartøjsregistre, så der enten etableres en fælles standard for fartøjsregistrering eller et fælles register.

Fondens lån ydes mod pant som 1. prioritet. For skibe hvortil der er ydet store lån har denne praksis imidlertid blokeret for yderligere privat låneoptagelse til andre ønskelige arbejder. Fonden har derfor i årenes løb efter en individuel vurdering valgt at rykke sit lån for at sikre plads for en privat låneoptagelse. Ud fra den opnåede viden omkring "forfald pr. år", jf. bilag 5, er Skibsbevaringsfonden indstillet på, at supplere denne individuelle vurdering med en automatisk virkende rutine, hvorefter sikkerheden for en given bevilling af midler systematisk rykker fra første- til sidsteprioriteten i løbet af den beregnede forfaldsperiode for det givne renoveringsarbejde. Ved en bevilling på eksempelvis 500.000 kr. beregnet til at være fuldt forfaldent efter 10 år, vil årligt således 50.000 kr. blive rykket fra første- til sidsteprioriteten. Efter de 10 år er hele førsteprioriteten således flyttet til sidsteprioriteten, og skibets ejer vil hermed kunne tilbyde en ny långiver sikkerhed svarende til førsteprioritet i forbindelse med nye restaureringsarbejder.

Skibsbevaringsfonden vil efter vedtagelsen af den nye visionsplan udarbejde praktiske retningslinjer for flytningen fra første- til sidsteprioriteten.

Samtidig hermed vil Fonden fortsat sikre, at de rente- og afdragsfrie lån ikke kommer til at danne grundlag for egentlige kapitaliseringer i form af urealistiske handelspriser, som vil give sælger en kapitalgevinst, men som samtidig på sigt vil umuliggøre, at den nye ejer får råd til at foretage de nødvendige vedligeholdelsesarbejder.

Lån og bevaringserklæringer fra Skibsbevaringsfonden har i en del tilfælde haft en afledt virkning som blåstempling af konkrete restaureringsprojekter, hvilket igen har gjort det muligt for skibsejeren at tiltrække donationer fra andre fonde til projekterne. Skibsbevaringsfonden påtager sig fortsat gerne denne stempel- og kvalitetssikringsrolle.

Ud over administrationen af den forventede øgede bestand af rente- og afdragsfrie lån, vil Skibsbevaringsfonden i de kommende fem år virke for, at:

- udvikle et *Dansk Historisk Skibsregister*, som bl.a. skal benyttes i forbindelse med prioritering af låneansøgninger
- formidle viden om Skibsbevaringsfondens særlige kompetenceområde til relevante fonde
- justere krav om prioritet ved lån ud fra princippet i "forfald pr. år"-ordningen
- involvere relevante fonde i skibsbevaringsprojekter
- fonde, som påtænker at støtte konkrete skibsbevaringsprojekter, benytter Skibsbevaringsfonden som sparringspartner

Forsikring

Skibsbevaringsfonden har hidtil krævet, at et fartøj skal være kaskoforsikret for minimum det beløb, der er lånt i Fonden, sådan at Fondens udlån til en hver tid er dækket ind. For de skibe, der har store lån betyder det, at ejerne er forsigtige med selv at investere, fordi en hævelse af forsikringssummen til også at omfatte egeninvesteringen udløser en præmie, der i praksis ikke er til at finansiere. Generelt er det indtrykket, at forsikringsomkostningerne kan blive så tunge at bære, at de kan gå ud over ellers påkrævet vedligehold.

Af bilag 2 fremgår det at Fonden har ydet lån på indtil kr. 500.000 til 58 skibe, hvilket udgør 28 pct. af det samlede udlån, mod kun lån til 17 skibe på over 500.000 kr. svarende til 72 pct. af det samlede udlån.



Disse forhold taler samlet set for en justering af Skibsbevaringsfondens krav til forsikring i forbindelse med ydelse af lån. En model kunne være fremover kun at kræve forsikring for fartøjer, der bærer udmærkelsen "Historisk monument" (jf. nedenfor), og hvor restgælden for Fondens første prioritet (opgjort efter principperne for "forfald pr. år") overstiger 500.000 kr.

Ud fra disse overvejelser vil

Skibsbevaringsfonden:

- undersøge muligheden for at reducere kravet om kaskoforsikring

Skibene

Skibsbevaringsfonden lægger vægt på, at der ved planperiodens slutning findes en veldokumenteret grundbestand af bevaringsværdige skibstyper, der tillige afspejler de maritime erhverv som f.eks. søfart, fiskeri, færgefart og lodseri.

For at fremme udviklingen hen imod en sådan repræsentativ grundbestand, som også skal omfatte en afbalanceret fordeling mellem større og mindre fartøjer, vil Fonden bl.a. etablere det omtalte Dansk Historisk Skibsregister og benytte det som prioriteringsværktøj.

For at sikre den bedst mulige restaureringskvalitet, vil Fonden pege på et begrænset antal fartøjer, der kan fremstå som inspirerende forbilleder for andre. Udpegningen vil blive markeret ved at fartøjet udnævnes til det, som med en foreløbig arbejdstitel kunne kaldes "Historisk monument" og ved tildeling af et passende skilt til opsætning i skibet. Udmærkelsen som "Historisk monument" gives for en tidsbegrænset periode, men vil kunne fornys.

Bevaringserklæringer har ved siden af lånene gennem alle årene været Skibsbevaringsfondens vigtigste virkemiddel. Det vil de også blive i den kommende planperiode, hvor Fonden vil søge at give erklæringerne en skarpere profil, så det utvetydigt fremgår, at de alene vedrører et fartøjs kulturhistoriske eller antikvariske værdi.

Søfartsstyrelsen har hidtil lagt Skibsbevaringsfondens bevaringserklæringer til grund for evt. tilladelse til sejlads under "Teknisk forskrift nr. 15 for skibe til særlige formål". Skibsejere, der har fået afslag på ansøgning om bevaringserklæring, har i enkelte tilfælde bebrejdet Fonden, at den indirekte lægger hindringer i vejen for drift af deres fartøj ved at nægte udstedelse af en bevaringserklæring. Fonden lægger vægt på at fastholde dialogen med Søfartsstyrelsen om disse "krydsende" regelsæt således, at bevaringserklæringerne fortsat alene knytter sig til skibets kulturhistoriske værdier og ikke til sejlads- eller sikkerhedsmæssige vurderinger.

En række fartøjstyper er ikke længere repræsenteret i vort maritime kulturbillede, og flere store fartøjer er tidligere solgt til udlandet eller hugget op som følge af manglende økonomisk eller organisatorisk mulighed for at bevare dem. Også små fartøjstyper er forsvundet bl.a. som følge af, at ingen har fundet dem anvendelige som moderne brugsfartøjer.

I takt med at bevidstheden om vor maritime kulturarv er øget, er også bevidstheden og interessen for det, der er borte, vokset. Med erfaringerne fra bl.a.

Frankrig og Tyskland in mente vurderes der at være stigende interesse for kopibygning, ligesom det anses for sandsynligt, at det især er spektakulære sejlskibe og næppe damp- eller motorskibe, der især byder sig til som genstand for kopibygning. Fonden vil i den forbindelse overveje, om en korrekt udført kopi skal kunne opnå en bevaringserklæring. Skibsbevaringsfonden er opmærksom på, at den maritime kulturarv også rummer lystfartøjer – også selv om disse gennem alle årene har ligget uden for Skibsbevaringsfondens virkeområde. Bortset fra enkelte tilfælde, hvor der er tale om meget gennemgribende renoveringer, synes restaureringsomkostningerne til lystfartøjer i almindelighed at være lavere end for brugsfartøjernes vedkommende.

Den landsdækkende organisation for lystfartøjsejere, Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer, har konstateret et stadig stigende behov for rådgivning i forbindelse med restaurering. Skibsbevaringsfondens sekretariat har gennem årene opnået de nødvendige kompetencer, som vil kunne danne udgangspunkt for en sådan rådgivning, f.eks. gennem kurser i relevante emner. Sekretariatet vil kunne udvides til at varetage sådanne nye opgaver. En forudsætning herfor er en regulering af Fondens økonomiske rammer.

I de kommende fem år vil Skibsbevaringsfonden virke for, at:

- *der udpeges fartøjer, foreløbig kaldet "Historiske monumenter", som fremstår som inspirerende forbilleder for andre restaureringsprojekter*
- *der udarbejdes et skilt til opsætning i fartøjer med udmærkelse som "Historisk monument"*
- *fortsætte den positive dialog med Søfartsstyrelsen om regler og forskrifter for de bevaringsværdige skibe*
- *kvalitetsvurdere bygning af veldokumenterede kopiskibe*
- *bevaringsværdige lystfartøjer får større opmærksomhed og rådgivning i forbindelse med restaurering*
- *Dansk Historisk Skibsregister etableres så det rummer såvel brugs- som lystfartøjer*

Formidling

Skibsbevaringsfondens gennemslagskraft og effektivitet afhænger i vid udstrækning af dens synlighed.

Fondens hjemmeside - www.skibsbevaringsfonden.dk - er et stadig vigtigere "udstillingsvindue", som skal videreudvikles, og Fonden vil derfor i fremtiden "tænke i hjemmesiden". Dette gælder bl.a. når tegninger og rapporter udarbejdes, ligesom materiale, der hidtil har haft mere intern dokumentationskarakter, gradvis lægges på nettet til fri anvendelse for alle borgere.

Dansk Historisk Skibsregister vil blive tilgængeligt via Fondens hjemmeside.

Skibsbevaringsfondens formidling vil fortsat omfatte temapublikationer og faglige pjecer om særlige bevaringsspørgsmål. Fonden vil også fortsat disponere over en mindre, flytbar udstilling, som kan udlånes for opstilling i forbindelse med træf og sejladser.

Det er skibene selv, der bedst kan formidle forståelsen for bevaringsarbejdet. Derfor er det afgørende, at borgene får en bedre adgang til at få noget at vide om fartøjerne, disses historie og om det arbejde, der er gjort for at fastholde dem som sejlene kulturarv.

Et informationsskilt i passende størrelse ville være et godt element i en sådan formidling, og det vil være naturligt at sådanne skilte får en ensartet udformning og, at de bærer Skibsbevaringsfondens logo som en garanti for skibets kulturhistoriske kvaliteter.

Fondens konsulenter og flere af bestyrelsens medlemmer forventes fortsat at skrive faglige artikler, og konsulenternes direkte, personlige kontakter med skibsejere over hele landet vil selvsagt fortsætte.

I formidlingen vil Fonden søge at virke ved at inspirere og tilskynde andre til at udføre det praktiske arbejde, ligesom Fonden vil arbejde for, at der fortsat vil være den nødvendige tekniske og håndværksmæssige ekspertise i miljøerne omkring de bevaringsværdige skibe.

I de kommende fem år vil Skibsbevaringsfonden virke for, at:

- *udviklingen af Fondens hjemmeside fortsætter*
- *Dansk Historisk Skibsregister etableres som et "udstillingsvindue" via Fondens hjemmeside*
- *supplere den digitale version af Dansk Historisk Skibsregister med en trykt publikation*
- *de bevaringsværdige skibe forsynes med informationsskilte i et fælles, genkendeligt design*
- *nominere et dansk, bevaringsværdigt fartøj som kandidat til Europa Nostra Prisen*
- *tilgængeliggøre restaureringsfaglige pjecer på Fondens hjemmeside*
- *medvirke til at etablere mindre særudstillinger i begrænset omfang*
- *udbygge den personlige kontakt mellem skibsejere og konsulenter*

Den maritime kulturarv

Netop i disse år foregår der vældig byggeaktivitet i danske havne, som omformes til eksklusive kontor- og boligområder. Det er en udvikling, der påkalder sig en del debat, fordi karakteristiske kulturværdier dermed forsvinder.

Skibsbevaringsfonden har med sin nuværende fokusering på rente- og afdragsfrie lån til bevaringsværdige skibe desværre ikke haft mulighed for at indgå aktivt i debatten om de fysiske helheder og kulturmiljøer, som navnlig de bevaringsværdige skibe så at sige har været med til at udforme.

Fonden besidder imidlertid en viden, som i samarbejde med andre aktører med fordel for helheden kunne aktiveres i den aktuelle fysiske planlægning af de maritime miljøer i kommunerne.

Danmark har en tradition med mange små, maritime lokalsamfund baseret på fiskeri og søfart. Samfund med bådebyggerier og beddinge – og med en omfattende, men samtidig ikke-skriftlig viden om skibe og skibsbygning. Disse samfund er netop i disse år ved at blive afviklet eller forandret så grundlæggende, at vi hurtigt vil miste meget af den viden, som er forudsætning for at restaurere og vedligeholde de bevaringsværdige fartøjer. Fonden vil derfor klargøre sin holdning til etablering af særlige museumshavne og værnecentre, som det allerede kendes i vore nabolande.

Fonden vil fortsat bidrage til bevaring af de håndværksfaglige kundskaber ved at medvirke til afholdelse af kompetencehævende kurser for bådebyggere og skibstømrere, smede, riggere osv.

I de kommende fem år vil Skibsbevaringsfonden arbejde for at:

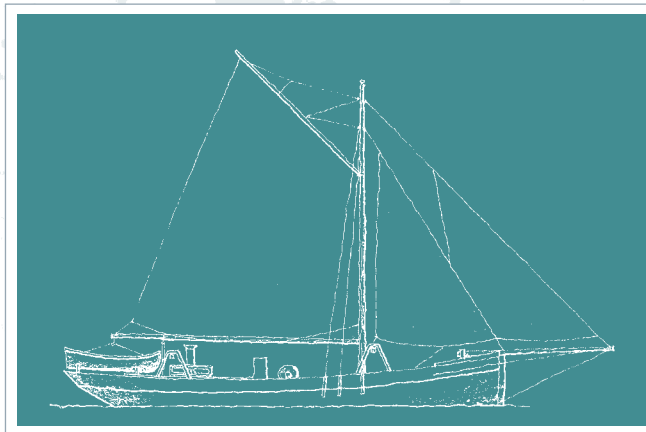
- *etablere nye partnerskaber med f.eks. bådebyggere, havneejere og turisterhverv med henblik på at gennemføre konkrete projekter til bevaring af maritime havnemiljøer*
- *finde interesserede havneejere, der sammen med Skibsbevaringsfonden vil udforme forslag til en havneudvikling, som medtænker den maritime kulturarv*
- *vurdere mulighederne for etablering af f.eks. to kompetencecentre for fartøjsbevaring i Danmark*

Tilsyn og rådgivning

Som en konsekvens af de årlige bevillinger af rente- og afdragsfrie lån, forventes Skibsbevaringsfonden i den kommende planperiode at blive den største långiver i stadig flere fartøjer. Der påhviler i den forbindelse Fonden en naturlig forpligtelse til at sikre, at de værdier, som Fonden har lån i, ikke forringes. Tilsyn vil derfor udgøre en væsentlig del af konsulenternes arbejde.

Fonden vil også i den kommende planperiode lægge stor vægt på at rådgive skibsejere og både-

byggere ud fra den betragtning, at restaureringsarbejde, der udføres korrekt og i tide, kan spare mange senere udgifter og ærgrelser.



Fondens to konsulenter har sporet en tendens til stadig mindre basal traditionel bådbygningsteknisk viden og kunnen i miljøet. Den tidligere så vidt udbredte handlingsbårne overførsel af maritim viden er efterhånden ebbet ud. De interesserede unge mennesker, der i dag kommer ind i miljøet omkring de bevaringsværdige fartøjer, møder op med en anderledes teoretisk tilgang til stoffet end tidligere. Det udløser et latent behov for oplæring i det praktiske arbejde – lige fra basal vedligeholdelse af fartøjer til sejlads med skibene. Dertil kommer, at dagens bådebyggere ikke er uddannet i den klassiske skibsbygningstradition og derfor ofte har behov for konkrete råd og anvisninger. At medvirke til at fastholde, opbygge og videregive denne form for maritim viden, opfatter Fonden som en af sine helt store udfordringer i de kommende år.

I de kommende fem år vil Skibsbevaringsfonden virke for, at:

- *der ikke sker forringelse af Fondens pant i de skibe, som har modtaget lån*
- *den serviceorienterede rådgivning til ejere og brugere af bevaringsværdige skibe udbygges*
- *udgive restaureringsfaglige pjecer og gøre dem tilgængelige på Fondens hjemmeside*
- *rådgive bådebyggere om konkrete løsninger*

Sekretariatet

Fondens to fastansatte konsulenter har opnået så stor maritimhistorisk og bådbygningsteknisk viden, at deres fremtidige indsat bør være relateret til den direkte rådgivning og kontrol over for skibsejere og bådebyggerier.

Det må imidlertid konstateres, at der er en stadig stigende administrativ arbejdsbyrde forbundet med udstedelsen og styringen af pantebreve for næsten 40 millioner kroner. Desuden er der tale om to normalt meget forskellige fagområder.

Konsulenterne bor i hver deres landsdel, ved henholdsvis Præstø og Horsens. Ved en overvejende geografisk opdeling af Fondens "kunder" sikres en begrænset tid til transport, men samtidig svækkes muligheden for opbygning af et fagligt/socialt miljø, ligesom der i dag ikke er nogen umiddelbar god økonomisk løsning af opgaver af sekretær-, økonomi- og bogholderimæssig art.

Fonden har derfor igangsat en vurdering af muligt tættere samarbejde med kollega-organisationer inden for den landbaserede bygningskultur, ligesom såvel et kontorfællesskab med foreningen BYFO som medlemskab af Bygningskultur Danmark har været drøftet.

I de kommende fem år vil Skibsbevaringsfonden virke for, at:

- *konsulenterne i højere grad frigøres til at arbejde inden for deres faglige kompetenceområder*
- *effektivisere Fondens samlede administration, gerne gennem samarbejde med andre og ved at overgå til moderne it-løsninger*
- *afslutte overvejelserne omkring medlemskab af Bygningskultur Danmark*
- *finde rutiner til bedre sikring af et fællesfagligt/ socialt miljø såfremt medarbejderne ikke er geografisk samlet*

Bestyrelsen

Ud over at udstikke de overordnede retningslinjer og skabe rammerne for konsulenternes daglige virke, deltager bestyrelsens medlemmer aktivt som faglige sparringspartnere ved behandlingen af en del sager, hvor de har en særlig viden.

Endvidere medvirker bestyrelsen ved prioriteringen af lånetilsagn.



Gennem de forgangne år har Skibsbevaringsfondens sekretariat løbende opbygget og udviklet et højt fagligt niveau. Bestyrelsens sammensætning med mange repræsentanter fra museumsverdenen har været afgørende herfor. I den kommende planperiode sker der ændringer i Fondens virke og vilkår, ligesom bestyrelsen har noteret sig dialogen omkring god selskabsledelse ("corporate governance"), der navnlig har været drøftet i relation til de børsnoterede selskabers virke.

Bestyrelsens sammensætning bør til stadighed afspejle såvel de opgaver Fonden er engageret i som den vedtagne vision og strategi for den kommende periode. I erkendelse af, at lystfartøjerne er en uadskillelig del af vor maritime kulturarv, er det naturligt at Skibsbevaringsfonden øger

opmærksomheden omkring bevaringsarbejdet med disse fartøjer. Derfor vil Fonden invitere en repræsentant for Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer med til Fondens bestyrelsesmøder som gæst.

Fondens økonomiske rammer giver i dag ikke mulighed for at kunne yde rente- og afdragsfrie lån til lystfartøjerne.

Fonden forventer, at der i løbet af planperioden vil blive etableret en landsdækkende kystkulturforening, som vil kunne fungere som fælles sekretariat og talerør for de forskellige fartøjsbevarings-organisationer og mindre havne. Fondens ovennævnte tilbud til DFÆL om deltagelse som gæst i bestyrelsens møder skal ses i denne sammenhæng.

I de kommende fem år vil Skibsbevaringsfonden virke for, at:

- *de udpegningsberettigede parter motiveres til en hyppigere udskiftning af bestyrelsesrepræsentanter end hidtil; en norm på max. 8 års virke anbefales som basis*
- *bestyrelsen repræsenterer en bredere kompetencemæssig sammensætning*
- *DFÆL inviteres som gæst med til bestyrelsens møder*

Sammenfatning

Den 1. maj 2006 var det 20 år siden Skibsbevaringsfonden blev stiftet af Træskibssammenslutningen TS, Nationalmuseet og Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Ligesom ved 10-års jubilæet har Fondens bestyrelse og sekretariat benyttet lejligheden til en samlet vurdering af de opnåede resultater, og til at overveje, hvordan man i de kommende år bedst kan bidrage til, at kommende generationer kan opleve et udvalg af kulturhistorisk værdifulde joller, både og skibe i de hjemlige farvande og havne.

Resultater

Staten har i årene 1990–2006 støttet fartøjsbevaring i Danmark gennem Skibsbevaringsfonden med i alt 42,8 millioner kroner. Heri indgår også Skibsbevaringsfondens omkostninger, der omfatter informationsvirksomhed, tilsyn og faglig rådgivning, der alt overvejende er udført af de to restaureringsfagligt uddannede konsulenter, som sammen med en timelønnet bogholder udgør Fondens personale. Skibsbevaringsfondens virksomhed, herunder også årsberetninger m.v., fremgår af fondens hjemmeside www.skibsbevaringsfonden.dk.

Fra Fondens tidligste år har ydelsen af rente- og afdragsfrie lån til konkrete restaureringsopgaver med tilhørende rådighedsbegrænsninger for modtageren været det i økonomisk henseende vigtigste redskab. Pr. 1. marts 2006 var 74 af de i alt 75 skibe, som har gennem årene har fået et lån, ad denne vej sikret fortsat dansk ejerskab. I enkelte tilfælde har ejere ikke overholdt eller ikke kunnet overholde de indgåede aftaler, som er beskrevet i de pantebreve, der følger Fondens lån. Men samlet set er det vurderingen, at Fondens långivning har fungeret i fin overensstemmelse med de vedtægtsbestemte opgaver.

Skibsbevaringsfonden har gennem de senere år fået indtryk af, at mange skibsejere har stadig vanskeligere ved, via den ordinære vedligeholdelse, at holde trit med skibenes naturlige forfald.

Gennem en årrække har Bygnings Frednings Foreningen BYFO foretaget beregning af forfald pr. år for bevaringsværdige og fredede bygninger, og med inspiration fra dette store arbejde, har Skibsbevaringsfonden igangsat tilsvarende beregninger for de bevaringsværdige skibe.

Vision og strategi 2006 – 2011

Skibsbevaringsfonden vil være en drivkraft i at sikre, at bevaringsværdige fartøjer med tilhørende fysiske miljøer og faglige viden indgår som en aktiv, synlig og anerkendt del af dansk kulturarv.

Fonden vil bidrage til, at:

- bevaringsværdige fartøjer fortsat sejler i danske farvande
- den sejlene kulturarv giver glæde til ejerne, brugere og borgerne
- sikre opretholdelse af færdigheder og kundskaber knyttet til skibene og havnemiljøerne, herunder også
- de faglige traditioner omkring godt sømandskab og godt maritimt håndværk
- give befolkningen større forståelse for den maritime kulturarvs joller, både og skibe samt de dertil knyttede fysiske miljøer og den nødvendige faglige viden
- bidrage til en udbygning af dialogen mellem havneejere og fartøjsejere om tidligere erhvervshavnes fremtid



Lån

Ud over administrationen af de rente- og afdragsfrie lån, vil Skibsbevaringsfonden i de kommende fem år virke for:

- at udvikle et Dansk Historisk Skibsregister, som bl.a. skal benyttes i forbindelse med prioritering af til låneansøgninger
- at formidle viden om Skibsbevaringsfondens særlige kompetenceområde til relevante fonde
- at justere krav om prioritet ved lån ud fra princippet i "forfald pr. år"

- at involvere relevante fonde i skibsbevaringsprojekter
- at fonde, som påtænker at støtte konkrete skibsbevaringsprojekter, benytter Skibsbevaringsfonden som sparringspartner

Forsikring

Fonden vil arbejde for:

- at undersøge muligheden for at reducere kravet om kaskoforsikring.

Skibene

Fonden vil arbejde for:

- at der udpeges fartøjer, kaldet "Historiske monumenter", som fremstår som inspirerende forbilleder for andre restaureringsprojekter
- at fortsætte den positive dialog med Søfartsstyrelsen om regler og forskrifter for de bevaringsværdige skibe
- at kvalitetsvurdere bygning af veldokumenterede kopiskibe
- at bevaringsværdige lystfartøjer får større opmærksomhed og rådgivning i forbindelse med restaurering
- at Dansk Historisk Skibsregister etableres, så det rummer såvel brugs- som lystfartøjer

Formidling

Ud fra den betragtning at Fondens gennemslagskraft og effektivitet i vid udstrækning afhænger af dens synlighed, vil Fonden arbejde på:

- en fortsat udvikling af hjemmesiden (www.skibsbevaringsfonden.dk)
- at Dansk Historisk Skibsregister etableres som et "udstillingsvindue" via Fondens hjemmeside
- at supplere den digitale version af Dansk Historisk Skibsregister med en trykt publikation
- de bevaringsværdige skibe udstyres med informationsskilte i et fælles, genkendeligt design
- at nominere et dansk, bevaringsværdigt fartøj som kandidat til Europa Nostra Prisen
- at tilgængeliggøre restaureringsfaglige pjecer på Fondens hjemmeside

- at medvirke til at etablere mindre særudstillinger i begrænset omfang
- at udbygge den personlige kontakt mellem skibsejere og konsulenter

Den maritime kulturarv

Også i de kommende år vil fokus være de bevaringsværdige skibe og det primære virkemiddel rente- og afdragsfrie lån. Men Fonden er opmærksom på den forvandling af traditionelle havnemiljøer, som overalt i landet finder sted i disse år. På den baggrund vil Fonden arbejde for:

- at etablere nye partnerskaber med f.eks. bådebyggere, havneejere og turisterhverv med henblik på at gennemføre konkrete projekter til bevaring af maritime havnemiljøer
- at finde interesserede havneejere, der sammen med Skibsbevaringsfonden vil udforme forslag til en havneudvikling, som medtænker den maritime kulturarv
- at vurdere mulighederne for etablering af f.eks. to kompetencecentre for fartøjsbevaring i Danmark

Tilsyn og rådgivning

Fonden har en forpligtelse til at sikre, at de værddier, som Fonden har lån i, ikke forringes. Derfor vil Fonden arbejde for:

- at der ikke sker forringelse af Fondens pant i de skibe, som har modtaget lån

Den tidligere så vidt udbredte handlingsbårne overførsel af maritim viden er efterhånden ebbet ud, og der spores en stigende mangel på basale sejladsmæssige og bådbygningstekniske færdigheder i miljøet omkring de bevaringsværdige skibe. Derfor vil Fonden arbejde for:

- at den serviceorienterede rådgivning til ejere og brugere af bevaringsværdige skibe udbygges
- at udgive restaureringsfaglige pjecer og gøre dem tilgængelige på Fondens hjemmeside
- at rådgive bådebyggere om konkrete løsninger

Sekretariatet

Fonden vil arbejde for:

- at de to konsulenter i højere grad frigøres til at arbejde inden for deres faglige kompetenceområder
- at effektivisere Fondens samlede administration, gerne gennem samarbejde med andre og ved at overgå til moderne it-løsninger
- at afslutte overvejelserne omkring medlemskab af Bygningskultur Danmark; Fonden er opmærksom på, at konsulenternes store viden omkring "træ" også omfatter træ i f.eks. fredede bygninger
- at finde rutiner til bedre sikring af et fællesfagligt/socialt miljø, såfremt medarbejderne ikke er geografisk samlet

Bestyrelsen

Fonden vil arbejde for:

- at de udpegningsberettigede parter motiveres til en hyppigere udskiftning af bestyrelsesrepræsentanter end hidtil; en norm på max. 8 års virke anbefales som basis
- at bestyrelsen repræsenterer en bredere erhvervmæssig sammensætning end hidtil
- DFÆL inviteres som gæst med til bestyrelsens møder

Bilag

- Statens tilskud til Skibsbevaringsfonden
- Afgivne lånetilsagn 1990 - 2006
- Vedtægter for Skibsbevaringsfonden
- Bestyrelse og personale pr. 1. maj 2006
- Forfald pr. år for bevaringsværdige skibe
- Fortegnelse over udstedte bevaringsværdighedserklæring pr. 31. marts 2006
- Personer, organisationer m.fl. der har modtaget visions- og strategiplanen i høring
- Liste over afgivne lånetilsagn

Summary in english

Twenty years ago on 1 May 2006, THE DANISH SHIP PRESERVATION TRUST (henceforth referred to as 'the Trust') was founded by The Wooden Ships Association, The National Museum and the Danish Maritime Museum.

Just as on the occasion of the tenth anniversary of the Trust, the executive committee and secretariat have chosen to mark the event by presenting an overview of the results achieved and to consider how the Trust in the years to come best can enable future generations to reap the benefits of a selection of dinghies, boats and ships in domestic waters and harbours which are of cultural-historical value.



Results

In the period 1990–2006, the State has supported ship preservation in Denmark through the Trust with a total subsidy of DKK 42.8 million. This figure includes the running costs of the Trust: information services, inspection and professional consultancy. These tasks have been carried out mainly by the three people who form the permanent staff of the

Trust: two consultants, who are experts in ship preservation, and a part-time bookkeeper. The activities of the Trust, including annual reports, etc., are to be found on the website: www.skibsbevaringsfonden.dk.

From the first year of the Trust, the central financial tool has been the granting of interest-free loans with deferred repayment for individual restoration projects, coupled to clauses restricting in certain respects the rights of the owners concerning the ships. In this way it has been ensured (as of 1 March 2006) that 74 of the total of 75 vessels that have received loans over the years continue to remain in Danish ownership. In one case the owners have not respected, or have not been able to respect, the endorsements contained in the title deeds that accompany loans from the Trust, but on the whole it must be concluded that the Trust's policy concerning loans has worked very well to achieve the goals set out in the Trust's charter.

In recent years, the Trust has gained the impression that many shipowners find it increasingly difficult to meet the ordinary maintenance requirements called for to counteract the natural deterioration of the vessels.

For many years, the Association of Owners of Historic Houses in Denmark (BYFO) has calculated the annual deterioration rate for buildings which are preserved or worthy of preservation.

Inspired by this pioneering work, the Trust has initiated similar calculations for vessels worthy of preservation.



Vision and strategy 2006 – 2011

The Trust will be a driving force to make sure that vessels worthy of preservation, along with the physical environments and store of knowledge associated with them, will be an active, prominent and recognised part of the Danish cultural heritage.

The Trust will strive to ensure:

- *that vessels worthy of preservation continue to sail in Danish waters;*
- *that this maritime cultural heritage will enrich the owners, users and the general public;*
- *the perpetuation of knowledge and skills connected with the vessels and with harbour environments, including professional traditions relating to good seamanship and good maritime craftsmanship;*
- *that the general public become more aware of the dinghies, boats and ships that make up our maritime cultural heritage, including the physical environments connected with them and the professional knowledge required; and,*
- *that the dialogue between harbour owners and owners of vessels concerning the future prospects for previous commercial harbours should continue and expand.*

Loans

Apart from the administration of interest-free loans with deferred repayment, in the next five years the Trust aims:

- *to develop a Danish Historical Vessels Register, which amongst other things can be used to assign priorities to applications for loans;*
- *to make relevant foundations aware of the special skills possessed by the Trust;*
- *to adjust the priority criteria when awarding loans according to the principle of 'deterioration rate per year';*
- *to involve relevant foundations in ship preservation projects; and,*
- *to encourage foundations considering supporting ship preservation projects to use the Trust as a sparing partner.*

Insurance

The Trust will work:

- *to investigate the chances of changing the requirements concerning hull insurance.*



Ships

The Trust will work to ensure:

- that vessels to be called 'Historical Monuments' be identified to serve as models and inspiration for other restoration projects;
- that a positive dialogue be maintained with the Danish Maritime Authority concerning rules and regulations governing ships worthy of preservation;
- that quality controls be applied to the construction of well-documented replica ships;
- that ships worthy of preservation be given more attention and consultancy services in connection with restoration projects; and,
- that a Danish Historical Ships Register be set up to include both commercial vessels and pleasure craft.

Dissemination

On the principle that the public impact and effectiveness of the Trust depend on its visibility, the Trust will work to ensure:

- the continued development of the website (www.skibsbevaringsfonden.dk);
- that the Danish Historical Ships Register be set up as a 'shop window' via the Trust's website;
- that the digital version of the Danish Historical Ships Register be supplemented with a printed version;

- that ships worthy of preservation be given information signs in a common, recognisable design;
- that a Danish vessel worthy of preservation be nominated for the Europa Nostra Prize; and,
- that information sheets concerning restoration work be available on the Trust's website;
- that the Trust contribute to a limited number of minor special exhibitions; and,
- that the Trust continue to develop personal contacts between shipowners and its consultants.

The Maritime Cultural Heritage

In the coming years, the main focus of the Trust's work will be ships worthy of preservation and the granting of interest-free loans with deferred repayment. At the same time, the Trust is aware of the transformation of traditional harbour environments taking place throughout the country at the present time. With this in mind, the Trust will work:

- to establish new partnerships with, for example, boat-builders, harbour owners and tourist organisations with a view to carrying out specific projects aim at the preservation of maritime harbour environments;
- to identify harbour owners who might be interested, in cooperation with the Trust, in outlining plans for harbour developments which respect the maritime cultural heritage; and,
- to evaluate the possibility of establishing, for example, two centres of excellence for the preservation of vessels in Denmark.

Inspection and consultancy

The Trust is obliged to make sure that the objects in which money has been invested in the form of loans do not depreciate. Therefore the Trust will work to ensure:

- that the ships in which the Trust has security in virtue of loans granted do not depreciate in value.

In previous times, when more people were involved, maritime knowledge was handed down in practical situations. Now, however, there is evidence of an increasing lack of basic sailing and boat-building skills in those circles which concern themselves with ships worthy of preservation. For this reason, the Trust will work to ensure:

- that advisory services to owners and users of ships worthy of preservation be expanded;
- that informational material about restoration work be written and made available on the Trust's website; and,
- that boat-builders be offered advice about practical problems and solutions.

Secretariat

The Trust will do its best:

- *to ensure that the two consultants be given wider opportunities to work within their special areas of professional competence;*
- *to make the whole administration of the Trust generally more effective, for example through cooperation with other agencies and an improved use of ICT;*

- *to conclude deliberations about membership of the Danish Architectural Culture Association. The Trust is aware that the wide knowledge possessed by their consultants with regard, for example, to 'wood' also comprises wood used in protected buildings; and,*
- *to establish routines to ensure a common professional and social working environments when employees are geographically dispersed.*

The Executive Committee

The Trust will work to ensure:

- *that those parties who have the right to nominate members of the committee be encouraged to replace committee members more frequently – eight years membership will be suggested as a norm;*
- *that the committee represent a broader spectrum of industrial interests than hitherto; and,*
- *that The Danish Association for Older Pleasure Craft (DFÆL) be invited to attend meetings of the committee as a guest.*



*Billag til Skibsbevaringsfondens
"Vision og strategi 2006 - 2011"*

Statens tilskud til Skibsbevaringsfonden Bilag 1

År	Tilskudsbeløb
1990	400.000 kr.
1991	400.000 kr.
1992	400.000 kr.
1993	500.000 kr.
1994	350.000 kr.
1995	3.000.000 kr.
1996	3.000.000 kr.
1997	3.000.000 kr.
1998	3.000.000 kr.
1999	4.000.000 kr.
2000/2001*	6.000.000 kr.
2001/2002	5.000.000 kr.
2002/2003	3.275.000 kr.
2003/2004	3.500.000 kr.
2004/2005	3.500.000 kr.
2005/2006	3.500.000 kr.

I alt 42.825.000 kr.

Note: Det ekstraordinært høje beløb i 2000 skyldes, at regnskabsåret blev omlagt og Fonden derved fik et kvartal yderligere i det nye regnskabsår.

Afgivne lånetilsagn 1990 – 2006 Bilag 2

I tabelopstillingen er lånetilsagnene sorteret efter størrelse. I første række fremgår således at det mindste lån, som er på kr. 10.000 udgør 0,03 pct. af den samlede bevilling gennem årene (som i alt er på kr. 38.657.242). Yderste højre kolonne angiverer den akkumulerede procent for alle lån til og med det enkelte skib - derfor tallet 0,03 i øverste række. Lånet på kr. 25.000 for det næstmindste lån udgør

0,06 pct. af den samlede bevilling, og hermed bliver den akkumulerede procent for de to mindste lån 0,09 pct. Den akkumulerede procent illustrerer hvor mange små lån der er i forhold til de få store. Jf. også Skibsbevaringsfondens årsregnskab 2005/2006, note 1.

Navn	Byggeår	Beløb		
		kr.	pct.	akk .pct
HELENE	1897	10.000	0,03	0,03
ARNE OG JØRGEN	1928	25.000	0,06	0,09
ANNE-MARIE	1904	30.000	0,08	0,17
MA-RI	1932	30.000	0,08	0,25
ANNA ELISE	1890	40.000	0,10	0,35
ELINOR	1901	50.000	0,13	0,48
JOHANNES HEJLESEN	1967	50.000	0,13	0,61
RYLEN	1906	50.000	0,13	0,74
VIKING AF SVENDBORG	1905	50.000	0,13	0,87
FREM	1908	56.000	0,14	1,01
ALVILDE	1911	65.000	0,17	1,18
ANNE CAROLINE	1899	75.000	0,19	1,37
REBEKKA	1859	75.000	0,19	1,57
BRØDRENE	1917	80.000	0,21	1,77
ELLEN	1872	80.000	0,21	1,98
LODSEN	1910	90.330	0,23	2,22
JENS KROGH	1898	98.000	0,25	2,47
BETH	1906	100.000	0,26	2,73
MARIE	1941	100.000	0,26	2,99
MARLY	1907	100.000	0,26	3,24
ROLF	1906	100.000	0,26	3,50
NORDSØEN	1897	120.000	0,31	3,81
MJØLNER	1934	125.000	0,32	4,14
OTTO RUD	1939	125.000	0,32	4,46
RAGNHILD	1908	138.000	0,36	4,82
ARON	1945	150.000	0,39	5,21
NEPTUN	1898	150.000	0,39	5,59
NORDLYSET	1919	150.000	0,39	5,98
PALNATOKE	1901	150.000	0,39	6,37
TINNA	1914	160.000	0,41	6,78

ELISABETH	1899	170.000	0,44	7,22
MARIUS	1852	170.000	0,44	7,66
CHRISTIANE	1895	178.000	0,46	8,12
ELISE (lån tilbagebetalt)	1962	180.000	0,47	8,59
JOHANNE	1885	182.500	0,47	9,06
DANNEBROG	1945	184.850	0,48	9,54
FRIGG	1922	188.000	0,49	10,03
STEVNS	1926	195.700	0,51	10,53
VIKING	1955	225.000	0,58	11,63
SOMMERFLID	1937	230.000	0,59	12,23
ANNA	1922	250.000	0,65	12,87
MOTORFYRSKIB NO. I	1955	250.000	0,65	13,52
SKIBET	1940	250.000	0,65	14,17
MARIE NIELSEN	1899	261.500	0,68	14,84
HAABET (skibet tvangssolgt)	1884	300.000	0,78	15,62
BRITA LETH	1908	326.195	0,84	16,46
MARNA	1898	342.000	0,88	17,35
EJNO	1932	369.650	0,96	18,30
SAMKA	1914	372.300	0,96	19,27
GL. TURISTEN	1923	375.500	0,97	20,24
CAROLINE S	1918	400.000	1,03	21,27
HAVGASSEN	1927	400.000	1,03	22,31
HJALM	1955	409.000	1,06	23,37
NAKSKOV HAVN 1	1938	410.100	1,06	24,43
SKØDSHOVED	1899	435.000	1,13	25,55
VEGA	1894	450.000	1,16	26,72
FREIA	1935	461.164	1,19	27,91
AASE	1921	550.000	1,42	29,33
MARTHA	1909	633.000	1,64	30,97
DE TO SØSKENDE	1896	686.841	1,78	32,75
MINERVA	1956	701.000	1,81	34,56
SVALEN	1880	838.125	2,17	36,73
ANNA AF ÅRHUS	1897	850.000	2,20	38,93
H.V. RAVN	1907	950.000	2,46	41,38
KATRINE PETERSEN (GITTE PRIES)	1915	950.000	2,62	44,00
KAROLINE SVANE	1936	1.065.375	2,81	46,81
W. KLITGAARD	1906	1.200.000	3,10	49,91
SKIBLADNER II	1924	1.303.860	3,37	53,29
MØN	1922	1.400.000	3,62	56,91
MIRA	1901	1.830.000	4,73	61,64
BJØRN	1917	2.034.386	5,26	66,90
GRØNNE ERNA	1897	2.521.241	6,52	73,43
META	1891	4.214.686	10,90	84,33
JENSINE	1904	5.734.000	15,67	100,00
Sum		38.251.303	100,00	-

Vedtægter for Skibsbevaringsfonden Bilag 3

§1 Fondens navn er "Skibsbevaringsfonden".
Fondens stiftere var Nationalmuseet, Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg og Træskibssammenslutningen.

§2 Fondens hjemsted er Helsingør.

§3 Fondens formål er:

- at bidrage til bevaring og restaurering af kulturhistorisk værdifulde, danske fartøjer.
- at søge, herunder undtagelsesvis også ved køb, at bevare ejendomsretten til sådanne skibe i Danmark.
- at øge såvel skibsejeres som den øvrige befolknings forståelse for de kulturhistoriske værdier som skibe og maritime miljøer repræsenterer.

Fonden søger disse mål fremmet gennem alment oplysende virksomhed, konsulentbistand samt økonomisk støtte, primært ved långivning.

§4 Fondens kapital var ved registreringen 400.000 kr. kontant.

Fondens kapital kan i overensstemmelse med § 3 anbringes i skibe, enten ved lån sikret ved registreret skibspantebrev eller undtagelsesvis ved køb. Kapitalen kan endvidere anbringes i fartøjer over 2 BRT og under 5 BRT som lån sikret ved løsørepandebrev. Bortset herfra skal kapitalen stedse være anbragt efter de til enhver tid af Justitsministeriet fastsatte regler om anbringelse af fondes midler.

§5 Fondens bestyrelse består af indtil 10 medlemmer, der vælges på følgende måde:

- Nationalmuseets Marinarkæologiske Undersøgelser udpeger 1 repræsentant
- Handels- og Søfartsmuseet udpeger 2 repræsentanter
- Museer med tilknytning til søfartsområdet udpeger 1 repræsentant

- Museer med tilknytning til fiskeriområdet udpeger 1 repræsentant
- Træskibssammenslutningen udpeger 2 repræsentanter

Herudover kan bestyrelsen supplere sig med 3 medlemmer.

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

Bestyrelsens måde at fungere på fremgår af "Forretningsorden for Skibsbevaringsfonden". Skibsbevaringsfonden tegnes af formanden eller næstformanden i forening med yderligere et medlem af bestyrelsen.

§7 Fondens regnskabsår er fra 1. april til 31. marts. Regnskabet skal revideres af en af bestyrelsen udpeget statsautoriseret eller registreret revisor. Revisor vælges på årets sidste møde for næste år. Det reviderede årsregnskab og årsberetning indsendes efter regnskabsårets første bestyrelsmøde til Kulturministeriet. Budget for det følgende regnskabsår indsendes til Kulturministeriet senest 1. august.

§8 Ændringer i nærværende fundats eller opløsning af fonden, kan vedtages af 2/3 af bestyrelsens medlemmer. Beslutningen skal godkendes af Kulturministeriet og Civilretsdirektoratet. Ved fondens opløsning skal den fonden tilhørende, beholdne formue tilfalde et af Kulturministeriet godkendt kulturbevaringsformål.

Bestyrelse og personale pr. 1. maj 2006 Bilag 4

Navn:

Udpeget af:

Hans Jeppesen, museumsdirektør, formand Handels- og Søfartsmuseet

Eske Wohlfahrt, konsulent, næstformand SKIBSBEVARINGSFONDEN

Morten Gøthche, museumsinspektør Vikingskibsmuseet

Thomas Højrup, professor SKIBSBEVARINGSFONDEN

Ole Mortensen, museumsinspektør Søfartspuljen

Anker Lauritsen, centerleder Træskibs Sammenslutningen

Jens Poulsen, direktør Træskibs Sammenslutningen

Max Vinner, museumsinspektør Handels- og Søfartsmuseet

Finn Rindom Madsen, museumskonsulent Fiskeripuljen

SKIBSBEVARINGSFONDENS personale:

Jes Kroman, fondens daglige leder

Tom Rasmussen, skibshistorisk konsulent

Lene Debois, bogholder

Niels P. Hansen, registreret revisor, fondens revisor



Forfald pr. år for bevaringsværdige skibe Bilag 5

Vedligeholdelsen af de bevaringsværdige fartøjer er blevet betydeligt dyrere gennem de seneste år. Arbejdet er meget lønintensivt, hvortil kommer at materialerne ikke er massevarer, men "naturens egne" produkter, fremelsket gennem mange år.

Vi skønner at skibsejernes kompetenceniveau er langsomt dalende, når det gælder traditionelt vedligehold af træskibe. Samtidig har antallet af værfter, der kan udføre et fagmæssigt godt arbejde, været faldende gennem de seneste år. Samlet fører dette til en forflytning fra frivilligt fritidsarbejde mod betalt arbejde ydet af bådebyggere eller værfter, hvis indsats dermed også belægges med moms og lønafgifter.

Disse forhold påvirker forholdsmæssigt mest de ikke-erhvervsdrivende fartøjer, altså de mindre enheder, der er ejet af private personer, og som for en stor del ikke er momsregistreret. Private ejere kan ikke kalkulere med en indtjening i skibets drift, men skal betale vedligeholds- og istandsættelsesudgifter af en allerede beskattet indtægt.

Skibsbevaringsfonden har længe været bekymret for vedligeholdstilstanden i den bevaringsværdige flåde. Indtil nu har mistanken om et stigende, generelt forfald kun været underbygget af visuelle indtryk. Et statistisk talmateriale, der kunne styrke denne mistanke, har ikke været tilgængeligt. Derfor gennemførte Skibsbevaringsfonden i 2005 en undersøgelse af et udvalg skibes driftsregnskaber og vedligeholdsrutiner; dels for at få bekræftet det generelle indtryk af et faldende kompetenceniveau så vidt gælder vedligeholdet, dels for at få bekræftet, at skibenes forfald sker i en takt, der er hurtigere end istandsættelsestakten.

Undersøgelsen konstaterer, at de færreste skibe vedligeholdes efter et planlagt vedligeholdssystem, og ingen skibe i undersøgelsen følger en

decideret vedligeholdsplan. Vedligeholdsarbejdet udføres derimod på basis af erfaring og Fingerspitzgefühl, og ikke mindst styret af de ofte begrænsede økonomiske midler.

Skibsbevaringsfonden har i 2001 udarbejdet en model for en vedligeholdsplan, som blev udsendt til et udvalg fartøjer til praktisk afprøvning. Uagtet flere efterfølgende opfølgninger har vi ikke fået nogen brugbare reaktioner, og samlet er vor konklusion at de fleste skibsejeres vedligeholdelsesrutiner ofte er mere dikteret af de begrænsede økonomiske muligheder end af de – på langt sigt – nødvendige behov for rettidige udskiftninger af udslidte skibsdele.

For fartøjer ejet af enkeltpersoner tages beslutninger om istandsættelser individuelt. I laug eller foreninger med mindre fartøjer tages beslutninger om istandsættelser normalt i fællesskab, med de fordele og ulemper dette giver, mens der for de større fartøjer ofte er oprettet et vedligeholdsudvalg under en bestyrelse. Men for alle ejergrupper gælder, at man vedligeholder/reparerer efter en kortsigtet prioritet og/eller behov, og vedligeholder/reparerer efter den aktuelle likviditet og den økonomiske formåen.

Samtidig konstaterer vi, at der er tydelige tegn på, at skibenes gennemsnitlige, generelle vedligeholdelsestilstand er faldende.

For nærmere at klargøre de økonomiske aspekter omkring skibenes vedligeholdsudgifter, har Skibsbevaringsfonden indsamlet data for den løbende vedligeholdelse fra 12 fartøjer, dækkende skibe som FULTON med 102 BT bygget i 1913 som det største, og SKØDSHOVED på 11 BT bygget i 1907 som det mindste. Et større antal fartøjer er

blevet opfordret til at deltage i undersøgelsen, men manglende ønske om at deltage og evt. manglende opgørelser over vedligeholdsudgifterne, kombineret med f.eks. ejerskifte indenfor de seneste år, har betydet at vore undersøgelser er blevet konkretiseret til de nedenstående 12 skibe.



Hoveddata for de skibe, der indgår i undersøgelsen:

FULTON, skonnert, opr. fragtskib i træ, bygget i 1915. 116 fod, 120 BRT. Moderne dieselmotor.

SKJELSKØR, last- og passagerskib i stål, bygget i 1915. Ca. 70 fod, 49,2 BRT. Dampmaskine

HJALM, galease, opr. fragtskib i træ, bygget i 1901. Ca. 66 fod, 49,8 BRT. Moderne dieselmotor.

W KLITGAARD, ketch, opr. fiskefartøj i træ, bygget i 1891. Ca. 65 fod, 37,5 BRT. Alpha diesel-motor.

CAROLINE S, coaster i stål, bygget i 1959. Ca. 105 fod, 159 BRT. Tungbygget dieselmotor.

ANNA ELISE, galease, opr. fiskefartøj i træ, bygget i 1932. Ca. 53 fod, 38 BRT. Hundested glødehovedmotor.

BONA GRATIA, galease, opr. fiskefartøj i træ, bygget i 1903. Ca. 55 fod, 32,6 BRT. Moderne dieselmotor.

JENSINE, JAGT, opr. fragtfartøj i træ, bygget 1852-53. Ca. 48 fod, 31 BRT. Moderne dieselmotor.

MJØLNER, JAGT, opr. motorpaket i træ, bygget i 1922. Ca. 52 fod, 19,8 BRT. Glødehovedmotor.

META, skonnert, opr. fragtskib i træ, bygget i Assens i 1884. Ca. 48 fod, 19,44 BRT. Moderne dieselmotor.

SVALEN, jagt, opr. fiskefartøj i træ, bygget i 1906. 38 fod, 14,8 BRT. Moderne dieselmotor.

SKØDSHOVED, galease, opr. fiskefartøj/paket i træ, bygget i 1907. Ca. 38 fod, 10,9 BRT. Moderne dieselmotor.

Årlige udgifter til reparation og vedligehold opgivet i 1.000 kr.

Skib	Byggeår	BT	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	sum	Antal år	gn.sn pr. år	Korrigeret gn.-snit pr. år
FULTON	1913	102	386	739	753	1.084	265				3.227	5	645	536
SKJÆLSKØR	1915	49	215	196							411	2	206	206
HJALM	1901	49	136	279	187	461	640	115	221	302	2.341	8	293	293
W. KLITGAARD	1891	38	354	165	189	155	2.021				2.884	5	577	216
CAROLINE S.	1959	159	49	123	154						326	3	109	109
ANNA ELISE	1932	38	79	241	121	71					512	4	128	128
BONA GRATIA	1903	33	96	208	75	76	61	167	37	114	834	8	104	104
JENSINE	1852	31	83	169	127						379	3	126	126
MJØLNER	1922	19	12	9	77	23					121	4	30	30
META	1884	19	63	59	89	42	95	87	83	36	554	8	69	69
SVALEN	1906	15	4	5	3	10	11	9	5		47	7	7	7
SKØDSHOVED*	1907	11	40	49	18	1.078	170	58	26	27	1.466	8	183	55
*)		restaurering				1.028					1.028			

Både JENSINE, META, SVALEN OG SKØDSHOVED har gennemgået omfattende restaurering indenfor de seneste seks år. I SKØDSHOVEDs tilfælde er udgifterne til restaureringen medtaget i regnskabet – derfor det høje beløb i 2001.

For det samlede datasæt gælder "de store tals lov", og uagtet der er huller i materialet, er det Skibsbevaringsfondens opfattelse, at ovenstående tegner et fornuftigt billede af økonomien bag de nævnte bevaringsværdige skibe.

Tallene i de enkelt rækker er præget af store udsving, og f.eks. for FULTON var der i 2001 udgifter for totalt kr.1,084 mio. mod året før på kr.265.000 og året efter på kr.753.000. Disse udsving fra normen udtrykker netop en praktisk samling af arbejder ved de længerevarende værftsophold, hvor der laves flere og dyre reparationer når skibet måske alligevel er lukket op. En del af sådanne udgifter (læs: reparationer) har en længere levetid end andre, hvorfor de over en så kort årrække som anført i tabellen faktisk kan give et misvisende gennemsnit. Derfor er der i den yderste højre søjle anført et beregnet gennemsnit for alle år bortset fra det år, hvor der har været den største udgift. For FULTON er det anførte gennemsnitstal kr. 536.000,

således beregnet for årene 2004, 2003, 2002 og 2000.

Med denne korrektion fremstår den yderste højre søjle som en mere harmonisk talrække.

Konstruktionsmæssigt er der betydelig forskel på dels de enkelte skibe i de enkelte størrelsesklasser og dels mellem disse, hvilket skyldes at skibene oprindeligt er bygget til forskellige formål.

Gennemsnitlig årlig vedligehold for tre skibsstørrelser opgivet i 1.000 kr.

Skib	Byggeår	BRT	Lille	Mellem	Stor
FULTON	1913	102			536
SKJÆLSKØR	1915	49			206
HJALM	1901	49			293
W. KLITGAARD	1891	38		216	
CAROLINE S.	1959	159		109	
ANNA ELISE	1932	38		128	
BONA GRATIA	1903	33		104	
JENSINE	1852	31		126	
MJØLNER	1922	19	30		
META	1884	19	69		
SVALEN	1906	15	7		
SKØDSHOVED	1907	11	55		

De anførte gennemsnitlige udgifter til vedligehold har også i denne præsenterationsform en indbyrdes "harmonisk" forstået således, at udgiften kombineret med byggeår og brutto ton (BT) for et skib virker "korrekt," sammenlignet med andre skibe af samme type. Eksempelvis er udgiften for FULTON, som er bygget i 1913 og er på 102 BRT, i gennemsnit på kr. 536.000, mens udgiften kun er på kr. 206.000 for SKJÆLSKØR, bygget i 1915 og på "kun" 49 BRT. De gennemsnitlige udgifter er til sammenligning på kr. 293.000 for HJALM, ligeledes på 49 BRT, bygget i 1901.

Samme "harmonisk" gælder også for de andre skibsstørrelser, navnlig når vi ser på skibenes alder.

Især for de mindre og mellemstore skibe ydes der en særlig indsats fra ejeres og dennes venners side, ligesom der erfaringsmæssigt indgår arbejde, som ikke rigtigt registreres som en udgift for det private skib, der primært alene bruges privat.

Tilsvarende gælder, at det alene er de erhvervs-mæssige skibe, som kan modregne den indgåede moms i momsen hidrørende fra salg af billetter og ture. Begge forhold betyder, at de anførte tal for de mindre skibe kan være undervurderet, hvorfor en øget indsats for denne gruppe kan være påkrævet i fremtiden for at sikre et repræsentativt udvalg af bevaringsværdige skibe for eftertiden.



Efter år 2000 er følgende tre mindre fartøjer blevet totalrenoveret:

Skib	Byggeår	BT	År	1.000 kr.
MIRA	1898	39	2000	4.000
JENSINE	1852	31	2004	5.100
META	1884	19	2001	3.500

Udgiften til JENSINE synes særligt stor i relation til de to andre totalrenoveringer, hvilket dels må tilskrives de stærkt stigende udgifter i perioden år 2000 og 2001 til år 2004, dels at der ved arbejdet med Jensine blev anvendt trænegler for at bevare skibets autenticitet i renoveringen.

Ud fra såvel de indhentede data omkring udgifterne såvel til vedligeholdelse som til totalrenoveringer, har Skibsbevaringsfonden efter drøftelser med skibsbyggere kunnet opstille en model for det gennemsnitlige forfald pr. år for skibstyperne: lille, mellem og stor, jfr. foranstående specifikationer.

Som for alle tilsvarende modeller skal også denne model løbende ajourføres i takt med de indvundne erfaringer. Hertil er det igen vigtigt at understrege, at ikke to skibe er ens og at kombinationerne af arbejder i et skib afhænger meget af, om der er afledte følgearbejder. Forenklet sagt kan det give en god økonomi også at udskifte dele, som ellers ville kunne holde måske 5 år endnu, hvis de er placeret bag andre skibsdele, som skal skiftes og som ventes at have en levetid på måske 20 år.

Nedenstående tabel viser det beregnede forfald pr. år for tre skibsstørrelser. Alle tal i 1000 kr.

Art af arbejde:	Levetid (år)		Skib		
	Norm.	Anvendt	Lille	Mellem	Stort
Sejl	5	5	20	100	200
Mast pr. stk.			20	40	80
Antal master			1	2	3
Master i alt	10	10	20	80	240
Rundholt pr. stk.			10	15	20
Antal rundholter			3	6	9
Rundholt i alt	10	10	30	90	180
Rigning	5-20	12	30	100	200
Tovværk	20	20	10	50	100
Maskineri	20-100	30	100	250	500
El. og navigation	20-100	30	50	100	200
Dæk	20	20	100	250	500
Spanter	20-100	30	100	500	1.000
Klædning	20-100	30	100	500	1.000
Køl	50-100	75	75	500	750
Sum			635	2.520	4.870
Gennemsnit pr. år, vejjet			29	112	229

Alle tal med fed skrift indgår i de respektive summer for de tre størrelsesgrupper af skibe.
De øvrige tal er forudsætningerne bag de ovennævnte tal, og de indgår således ikke i nævnte summer.

Alle tal med fed skrift indgår i de respektive summer for de tre størrelsesgrupper af skibe.

De øvrige tal er forudsætningerne bag de ovennævnte tal, og de indgår således ikke i nævnte summer.

Tabellen viser mange såkaldte normtal. Det gælder for antal enheder pr. type af skib, levetiden for de enkelte angivet som en korteste/længste udtrykt i år, den her anvendte gennemsnitlige norm i antal år samt udgiften ved det pågældende arbejde.

Den nederste linie viser det således beregnede gennemsnit for forfald pr. år for de tre størrelsesgrupper af skibe på kr. 29.000 for de små, kr. 112.000 for de mellemstore og kr. 229.000 for de store.

For de små skibe kan det beregnede forfald på kr. 29.000 pr. år sammenholdes med de konstaterede gennemsnitlige udgifter i intervallerne kr. 7.000 til kr. 69.000. Disse tal giver et simpelt gennemsnit for alle på kr. 40.000 mod kun på kr. 31.000, hvis det dyreste skib udelades. Igen en rimelig "harmonisk" i tallene.

For mellemgruppen er gennemsnittet af de årlige udgifter til vedligehold på kr. 137.000, hvilket reduceres til kr. 117.000, hvis det dyreste fartøj udelades, og her udgør det beregnede forfald pr. år kr. 112.000.

Endelig for de store fartøjer er gennemsnittet af de årlige udgifter på kr. 345.000, hvilket reduceres til kr. 250.000, hvis det dyreste fartøj udelades, og vi har her et beregnet forfald pr. år på kr. 229.000.

Konklusion

Skibsbevaringsfonden konstaterer, at der er tydelige tegn på at, skibenes gennemsnitlige, generelle vedligeholdelsestilstand er faldende. Dette forhold giver os anledning til at frygte at der, totalt set, sker et forfald i den bevaringsværdige flåde, der går hurtigere end den realistiske reparationstakt.

For fartøjer ejet af enkeltpersoner tages beslutninger om istandsættelser på individuelt grundlag. For mindre fartøjer ejet af laug eller foreninger tages beslutninger om istandsættelser normalt i fællesskab, mens der for de større fartøjer gerne er et vedligeholdelsesudvalg underlagt bestyrelsen. For alle ejergrupper gælder, at man vedligeholder/reparerer efter en kortsigtet prioritet og/eller efter behov vedligeholder/reparerer efter den aktuelle likviditet og den økonomiske formåen.

Skibsbevaringsfonden konkluderer, at det ved hjælp af de talstørrelser, der er fremkommet gennem bearbejdelsen af de indsamlede tal, kan opstilles en model, der kan beregne den værdi, der går tabt gennem de bevaringsværdige skibes forfald pr. år.

Fortegnelse over udstedte bevaringsværdighedserklæring pr. 31. marts 2006 Bilag 6

AGNETE

sundbåd, bygget i Snekkersten 1924udstedt 1994

AKELA

sejlyacht, bygget Roskilde Baadeværft 1951udstedt 2004

ALBA II, ex. GORM

inspektionsskib, bygget i Nakskov 1944udstedt 1996

ALBATROS

ex. hjemmeværnsskutter bygget Sæby 1937udstedt 2005

ALVILDE

tidl. snurrevodskutter bygget i Frederikshavn 1897udstedt 2005

ALVØR

fiskefartøj, bygget i Bogense 1945udstedt 1998

ANDOHRIK

fiskefartøj bygget i Hvide Sande 1971udstedt 2003

ANNA ELISE

snurrevodskutter bygget J. Christoffersen, Nordby, 1932udstedt 2001

ANNA MØLLER

galease, bygget i Randers 1906udstedt 1998

ANNA

fiskekvase, bygget i Kolding 1904udstedt 1997

ANNA

jagt, bygget i Køge 1928udstedt 1997

ANNA BANG

snurrevodskutter bygget i Frederikshavn 1931udstedt 2002

ANNE KAROLINE

drivkvase/vojebåd bygget i Fjellebroen 1901udstedt 2001

ANNE MARIE

fiskekvase, bygget i Assens 1890udstedt 2000

ASSISTENTEN

bygget af H. C. Poulsen, Svendborg 1911udstedt 1999

AVENTURA

galease, bygget i Kolding 1914udstedt 1993

BETTY NORGAS

gastanker, bygget Svendborg 1958udstedt 1994

BIPIKA

fiskefartøj bygget i Lynæs 1943udstedt 2003

BJØRN

bugserbåd/isbryder, bygget i Bremerhaven 1908udstedt 1998

BONA GRATIA

Snurrevodskutter, bygget i Fr.havnudstedt 2004

BONAVISTA

skonnert, bygget i Marstal 1914udstedt 1998

BRITT LISE	
fiskefartøj bygget i Rødvig 1959	udstedt 2003
BRITTA	
fiskefartøj bygget i Strandby 1948	udstedt 2003
BRØDRENE	
postbåd bygget i Frederikshavn 1899/1900	udstedt 2002
BUKKEN-BRUSE	
pendulfærge bygget i Bergen 1961	udstedt 2005
CARENE STAR	
3-m. topsejlsskonnert bygget i Svendborg 1945	udstedt 2002
CASTINA	
Fiskefartøj, glasfiber, bygget i Kbh. 1978	udstedt 2003
CAROLINE S.	
coaster bygget i Marstal 1959	udstedt 2002
CASSIOPEIA, ex. MHV 63	
Frederikssund Skibsværft 1938	udstedt 2000
CETUS, ex. RIO	
coaster, bygget i Svendborg 1958	udstedt 1999
CHIMERA	
passagerfærge, opr. dampyacht, bygget Sandhaven, Skotland 1912.	udstedt 2005
CHRISTIANE	
halvdæksbåd, bygget på Fejø 1917	udstedt 1994
CHRISTOFFER	
trawler bygget Lindstøl skips- og båtbyggeri, Risør 1967	udstedt 2001
CLAN ANN	
fiskefartøj bygget i Fakse Ladeplads 1962	udstedt 2003
CYCLUS, ex. FALKEN	
fiskeriinsp.-skib, bygget i Malmö 1890	udstedt 1998
DANNEBROG	
bæltbåd, bygget i Skabohuse 1872	udstedt 2000
DORTHE FJORD	
bygget Grenaa 1952.	udstedt 2004
DROGDEN	
Lodsbåd bygget i Helsingør 1880	udstedt 2001
EJNO	
lodsartøj bygget i Frederikshavn 1898	udstedt 1997
ELISABETH	
fiskefartøj bygget i Køge 1941	udstedt 2002
ELISE	
jagt, bygget i Svendborg 1907	udstedt 1997
ELLEN	
snurrevodskutter bygget på Læsø 1906	Udstedt 2002
ELLEN FEJØ	
Motorfærge bygget i Marstal 1933	udstedt 2002
ELSA MARGRETHE	
snurrevodskutter bygget i Esbjerg 1926	udstedt 1995

Fortegnelse over udstedte bevaringsværdighedserklæring pr. 31. marts 2006

EMANUEL

jagt bygget i Rødvig 1902udstedt 2001

EMMA, ex. HMV 73 Hercules

bygget Frimodt & Husmer, Hundested 1944udstedt 2001

EMMA-LINE

fiskekutter, bygget i Esbjerg 1943udstedt 2004

FORSØGET,

ketch, bygget i Plymouth 1906udstedt 1996

FORTUNA

fiskefartøj, ex. kvase bygget på Agersø 1961udstedt 2003

FREM

galease, bygget i Nykøbing Mors 1939udstedt 1995

FREM

galease, tidl. Jagt, bygget på Fejø i 1934udstedt 2001

FRI

galease, bygget i Svendborg 1912udstedt 1998

FRIGG

fiskerikontrol, bygget i Struer 1939udstedt 2000

FULTON

skonnert, bygget i Marstal 1915udstedt 1996

FYLLA

skonnert, bygget i Nyborg 1922udstedt 1998

FYRHOLM

havundersøgelsesskib, bygget på Orlogsværftet 1945udstedt 1998

FYRSKIB NR. 1

motorfyrsbåd, bygget Rasmus Møller, Fåborg, 1912-14udstedt 2001

FØNIKS MILJØ

tidl. militært transportfartøj, bygget Marstal/Skagen 1968.udstedt 2005

GEORG STAGE

skoleskib, bygget i Frederikshavn 1934udstedt 1998

GITTE PRIESS

bygget Ring-Andersen 1944 – 45udstedt 1995

GL. TURISTEN

passagermotorbåd bygget i Ry 1922udstedt 2003

GLORIA

fiskefartøj bygget Hirtshals 1961.udstedt 2004

GRIBSKOV

fiskekutter, bygget i Hobro 1976udstedt 1994

GRØNNE ERNA

snurrevodskutter, bygget i Esbjerg 1908udstedt 1997

GULDBORGSUND

snurrevodskutter bygget på Læsø 1905udstedt 2002

HAMMER

øvelsesbåd bygget i Fjellebroen 1950udstedt 2003

H. V. RAVN

fyrinspektionsskib bygget Nakskov Skibsværft 1938udstedt 2000

HANNA

fiskefartøj bygget Strandby 1938.udstedt 2004

HANNE HANSEN

coaster, bygget i Marstal 1958udstedt 1998

HANSA

fiskefartøj bygget i Hundested 1946udstedt 2002

HANSA

snurrevodskutter, bygget brd. Nipper i Skagen 1924udstedt 1996

HAVET

motorgalease, bygget 1954udstedt 1991

HAVGASSEN

galease, bygget i Fåborg 1898udstedt 1994

HEBRON

fiskefartøj bygget Nr. Vorupør 1963udstedt 2003

HJALM

galease, bygget i Assens 1901udstedt 1996

HJORTØ, ex. MHV 85, ex MS7

ministryger bygget i Frederikssund 1941udstedt 2002

HJORTØ

post/passagerbåd bygget Rantzausminde 1954.udstedt 2004

HAABET

galease, bygget hos L. Christiansen i Rødvig 1914Udstedt 1996

HAABET

Fiskefartøj bygget i Nr. Vorupør 1947udstedt 2003

ISEFJORD

skonnert bygget Buhl i Skagen 1874udstedt 2000

JAKOB

Bugserbåd, bygget i Orange, Texas 1943udstedt 2006

JACOB HARDESHØJ

motorfærge, bygget i Svendborg 1954udstedt 1996

JANE SOPHIE, ex. HENRIETTE

Fiskefartøj bygget i Nyborg 1920udstedt 2002

JANNI SKOVEN

fiskefartøj bygget i Hvide Sande 1975udstedt 2003

JANUS

opsynsskib, bygget i Skagen 1974udstedt 1999

JENS KROGH

snurrevodskutter bygget Buhl Frederikshavn 1899udstedt 2001

JENSINE

jagt bygget af J. W. Riis, Aalborg 1852/53udstedt 2000

JOHANNE

skonnert, bygget i Øxenbjerg 1895udstedt 1993

Fortegnelse over udstedte bevaringsværdighedserklæring pr. 31. marts 2006

JOHANNE

motorgalease bygget Ring-Andersen 1923.udstedt 2003

JOHANNES HEJLESEN

snurrevodskutter, bygget i Hirtshals 1962udstedt 2002

JØRGEN BRØNLUND

politifartøj, bygget Rantzausminde 1952udstedt 1997

KAJA

færgebåd bygget på Tåsinge i 1923udstedt 2000

KAROLINE SVANE

galease, bygget i Humlebæk 1885udstedt 1995

KATTEGAT

fiskefartøj, bygget i Ebeltoft 1939udstedt 1999

KONG FREDERIK IX

motorfærge, bygget i Helsingør 1954udstedt 1996

LAPPEDYKKEREN II

hajkutter, bygget Gilleleje træskibsbyggeri 1929udstedt 2001

LAPPEDYKKEREN III ex. Dan-Harding

fiskefartøj bygget Gilleleje 1960udstedt 2005

LENE

fiskefartøj bygget i Strandby 1962udstedt 2003

LEO

logger, bygget i Holland 1919udstedt 1993

LILLA DAN

topsejlsskonnert, bygget i Svendborg 1951udstedt 1994

LINE, ex. TURISTEN

passagerbåd bygget i Ry 1922udstedt 2000

LODSEN

lodskutter, bygget i Nykøbing Mors 1926udstedt 2003

LOTTE

fiskefartøj bygget i Jægerspris 1960udstedt 2003

LISE

fiskefartøj bygget Hobro 1975udstedt 2004

LIVØ

last/passagerbåd bygget J. Ring Andersen 1925udstedt 2004

LUNA

fiskefartøj bygget Thyborøn skibsværft 1936udstedt 2004

LYØ

ex. Minestryger MS. 4, ex. MHV 86 Lyø, bygget Korsør 1941udstedt 2000

M/F EGESKOV

bygget i Svendborg 1937udstedt 1998

MADONNA

3-mastet topsejlsskonnert, bygget i Svendborg 1942udstedt 1996

MARIANNE-F

ex. Minestryger bygget Holbæk Skibs- og bådbyggeri 1941udstedt 2000

MARIE NIELSEN

bornholmerkutter bygget H. P. Hansen, Svaneke 1937udstedt 2001

MARIE

fiskefartøj, bygget i Sæby 1919udstedt 1999

MARIE

kystfiskerbåd bygget af Evald Larsen, Lønstrup 1955Udstedt 2001

MARILYN ANNE

3-mastet skonnert, bygget i Marstal 1919udstedt 1996

MARIUS

lodsbåd bygget i Frederikssund 1922udstedt 2000

MARLY

vestkystjolle, bygget i Lønstrup 1955udstedt 1997

MARNA SG 100

fiskefartøj, bygget Fåborg 1940udstedt 1997

MARTHA

Skonnert, bygget i Vejle 1899udstedt 1994

MEJT

sejlyacht bygget i Stockholm 1911udstedt 2003

META

skonnert, bygget i Assens 1884udstedt 1996

MIDDELGRUNDEN ex. MHV 66

bygget i Sverige 1926udstedt 1995

MINERVA

ex ålekvasse KR 862, bygget Karrebæksminde 1908udstedt 2001

MIRA III

bygget i Frederikssund 1915udstedt 1996

MIRA

skonnert, bygget i Fåborg 1897udstedt 1999

MJØLNER

pakett, bygget hos Ring Andersen i 1922udstedt 1992

MØN

motorfærge, bygget Nakskov 1923udstedt 1993

NAKSKOV HAVN 1

bugserbåd bygget Nakskov Træskibsværft i 1914udstedt 2002

NARSSAK

inspektionskutter, bygget i Svendborg 1954udstedt 1994

NAVIGATOR

skoleskib, bygget i Nakskov 1941udstedt 1997

NEPTUN

lodsartøj, bygget i Dragør 1927udstedt 2005

NESTOR

skonnert, bygget i Eckernförde 1905udstedt 1996

NORDBOEN

skonnert, bygget Ring-Andersen 1933udstedt 1997

Fortegnelse over udstedte bevaringsværdighedserklæring pr. 31. marts 2006

NORDLYSET

fiskefartøj, bygget i Frederiksværk 1955udstedt 1997

NORDLYSET

galease bygget Lilleø skibsværft 1934udstedt 2001

NORDSØEN

bygget i Stenbjerg 1938udstedt 1996

NR. 10

fiskerikontrolfartøj, bygget i Frederikssund 1938udstedt 2000

OBERON

Fiskekutter, bygget i Skagen 1938udstedt 2003

OLEA

Fiskefartøj bygget i Fakse Ladeplads 1931udstedt 2002

OLE RØMER

grønlandsskib, bygget i Holbæk 1947udstedt 1994

OTTO MATHIASSEN

jagt, bygget i Frederikssund 1898udstedt 1996

OTWI, ex. SCHWALBE

skonnert, bygget i Tyskland 1911udstedt 1997

PALNATOKE

galease, bygget i Humlebæk 1894udstedt 1994

PIA BANG

fiskefartøj bygget Juelsminde 1954udstedt 2004

PIONER

lodsartøj bygget i Laboe, Vesttyskland 1966udstedt 2004

PRAM fra Strynø Kalv

bygget i Rantzausminde ca. 1950udstedt 2002

PRAM 48

lastepram, bygget B&W 1925udstedt 1996

RAGNA POULSEN

Fiskekutter, bygget i Esbjerg 1945udstedt 2004

RAGNHILD

bygget i Frederiksværk 1935udstedt 2000

REGITZE BIANCA

fiskefartøj bygget Agger Skibsværft 1983udstedt 2004

RELAY

fiskefartøj bygget Lynæs 1960udstedt 2004

ROLF, ex. HERMAN, ex. ODIN

færgebåd bygget Frederikssund 1909udstedt 2001

ROSITA II

fiskefartøj, bygget i Frederikshavn 1931udstedt 1996

RUNA

lystfartøj, bygget i Skovshoved 1910udstedt 1998

RYLEN

bæltbåd, bygget i Kerteminde 1896udstedt 2000

SAGA

skonnert, bygget i Finland 1946 udstedt 1991

SAMKA

coaster, bygget i Marstal 1956 udstedt 1997

SKIBET

bæltbåd, bygget i Dyrehaugen 1880 udstedt 1997

SKIBLADNER II

galease, bygget i Odense 1897 udstedt 1995

SKJELSKØR

passagerdampskib, bygget i Svendborg 1915 udstedt 1998

SKØDSHOVED

paket, bygget i Horsens 1907 udstedt 1993

SOFIE LARSEN

fiskefartøj bygget i Marstal 1950 udstedt 2003

SOMMERFLID

halvdæksbåd bygget i Frederikssund 1915 udstedt 2001

SONTE

ex. minestryger bygget Frederikssund Skibsværft 1941 udstedt 2003

SPROGØ

motorfærge, bygget i Helsingør 1962 udstedt 1996

ST. KNUD

slæbebåd, bygget i Frederikshavn 1931 udstedt 1997

STEVNS

fiskefartøj bygget i Fakse Ladeplads 1936 udstedt 2005

SVALEN

kattegatbåd, bygget i Kikhavn 1906 udstedt 1997

SVALEN

kattegatbåd, bygget i Kikhavn 1906 udstedt 1998

SØLØVEN

fyrinspektionsskib bygget Orlogsværftet 1960 udstedt 2003

SØREN MARTIN

fiskefartøj bygget i Ebeltoft 1938 udstedt 2003

TAKIAP

tidl. hjemmevernsskutter bygget i Skagen 1929 udstedt 2005

TENNESSEE, ex. SKT. KNUD

bugserbåd bygget B&W 1959 udstedt 2000

TERNEN

fiskeriinspektionsskib, bygget i Svendborg 1937 udstedt 1999

TERTIA

ambulancebåd, bygget i København 1929 udstedt 1996

THEIS

fiskefartøj bygget i Rønne 1980-82 udstedt 2005

TINA

fiskefartøj, bygget i Fakse Ladeplads 1904 udstedt 2003

Fortegnelse over udstedte bevaringsværdighedserklæring pr. 31. marts 2006

TINNA

færgebåd/fiskefartøj bygget i Middelfart 1924udstedt 2000

ULINA

stenfiskerfartøj bygget Statskanaal, Holland 1931udstedt 2004

URSA

cementfragtskib, galease, bygget i Hou 1939udstedt 2000

VANJA

motorgalease bygget Holbæk skibsværft 1951udstedt 2001

VEGA

kvase, bygget Th. Lunds værft i Assens i 1902udstedt 2001

VESTA

sundbåd bygget bådebygger Holm i Sletten, 1918udstedt 2001

VIKING

krystoldjagt, bygget i Odense 1897udstedt 1999

VIKING

motortravalje/passagerskib, bygget i Skælskør 1916udstedt 1997

VILHELM

kattegatbåd bygget i Lynæs 1888udstedt 2001

VITO

motorgalease bygget i Holland 1907/08udstedt 2004

W. KLITGAARD

kutter, bygget i Frederikshavn 1891udstedt 1993

WHIMBRELL

lystfartøj, bygget i Coves, England 1899udstedt 1996

ÆRØBOEN

motorfærge, bygget 1932 i Svendborgudstedt 1993

ÆRØSUND

motorfærge bygget Husumer Schiffswerft 1960udstedt 2000

AAGE

lystfartøj bygget af Svend Svendsen, Kastrup, 1912udstedt 2000

AASE

ålekvase, bygget i Odense 1904udstedt 2000



Personer, organisationer m.fl. der har modtaget visions- og strategiplanen i høring Bilag 7

Kulturarvsstyrelsen

Slotsholmsgade 1, 1216 København K

Kulturministeriet

Nybrogade 2, 1230 København K

Træskibssammenslutningen

c/o Poul-Erik Clausen

Karetmagerstien 3, 8400 Ebeltøft

Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer

Ove Juhl

Præstøvej 19, 4771 Kalvehave

Simon Hansen

Gl. Mejerivej 14 A, 3050 Humlebæk

Visit Denmark

Islands Brygge 43, 2300 København S

Skibs- & Bådebyggeriernes

Arbejdsgiverforening

H C Andersens Boulevard 18

1787 København V

Kommunernes Landsforening

Weidekampsgade 10, 2300 København S

Sammenslutningen af mindre

Erhvervsfartøjer

Allégade 2, 3000 Helsingør

Danish Schooner Charter

Allégade 2, 3000 Helsingør

Maritimt Center

Havnepladsen, 5700 Svendborg

Bygningskultur Danmark

Borgergade 111, 1300 København

Riksantikvaren

Postboks 8196 Dep., N 0034 Oslo, Norge

Sjöhistoriska Museet

Box 27131, S 102 52 Stockholm, Sverige

Finlands Sjöhistoriska Museum

Vrakholmen, SF 00570 Helsingfors, Finland

Søfartspuljen, Fiskeri og Søfartsmuseet

Tarphagevej 2, 6710 Esbjerg.

Fikeripuljen, Fiskeri og Søfartsmuseet

Tarphagevej 2, 6710 Esbjerg

Vikingskibsmuseet

Postboks 298, 4000 Roskilde

"Passagerfart", Lise Mortensen Høy

Klintevej 6, Havnsø, 4591 Føllenslev

BYFO

Borgergade 111, 1300 København K

Fregatten JYLLAND

Strandvejen 4, 8400 Ebeltøft

Dansk Museum for Lystsejlads

Slotsalleen 100, Troense, 5700 Svendborg

Foreningen til gamle skibes bevarelse

c/o Frits Holm Hansen

Vibevej 42, Ulvshale, 4780 Stege

FRILUFTSRÅDET

Scandiagade 13, 2450 København SV

Lillebælt Smakkelaug

c/o Jens Glindvad

Provstskovvej 9, 5500 Middelfart

Foreningen Nordvestjysk Fjordkultur

Pakhuset, Havnevej 6, 7600 Struer

Liste over afgivne lånetilsagn Bilag 8



Snurrevodskutter

ALVILDE

bygget hos J. N. Olsen i Frederikshavn 1897, er en af de sidste tilbageværende rundgattede

snurrevodskuttere med stor rig. Skibet er ejet af ALVILDE-fonden i Århus, der driver ukommerciel social virksomhed med unge mennesker.

Fondens engagement i ALVILDE

er på 65.000 kroner.



Jagtpaket ANNA

bygget af Hans Jensen i Køge 1928 til transport af fortrinsvis ost, æg og frugt fra Bøgeskoven på Stevns til markedet i

København. ANNA kunne laste 25 tons og gjorde 48 rejser om året frem til 1962, hvor skibet blev stationær handelsbod ved Chr. d. Fjerdes bro. En osteforretning blev sat på dækket, og således har ANNA været kendt af de fleste, indtil familien Christiansen i 1996 opgav at drive forretningen videre.

Fondens engagement i ANNA

er på 300.000 kroner.



Kvase ANNA

bygget i Skærbæk ved Kolding 1904. ANNA, der er bygget som "tysker-kvase" med klipperstævn, var byg-

get som drivkvase til fiskeeksportør P. Christensen. Skibet blev opkaldt efter P. Christensens kone Anna. Efter ti år fik skibet ilagt en lille motor, og kom derefter til at sejle som opkøberkvase.

Efter en omskiftelig tilværelse med mange ejere, er skibet nu ejet af Århus Produktionsskole. Skibet er efter meget omfattende istandsættelser, udført ved Hobro værft, tilbageført til sit oprindelige udseende, med visse tilpasninger for at imødekomme den nye tilværelse som øvelsesskib for skolens elever.

Fondens engagement i ANNA

er på 850.000 kroner.



Snurrevodskutter

ANNA ELISE

bygget på Christoffersens værft i Nordby på Fanø 1932. ANNA ELISE, der blev

bygget med dam og en encylindret maskine foruden en større støtterig, blev bygget til snurrevods-fiskeri på Nordsøen. Skibet er i dag rigget efter en tradition, der ligger 20 - 30 år tidligere end byggetidspunktet.

Fondens engagement i ANNA ELISE

er på 40.000 kroner.



Drivkvase

ANNE KAROLINE (M 172)

bygget i Fjellebroen 1901. ANNE KAROLINE er en drivkvase, lokalt kaldet vojebåd, bygget til Rasmus Rasmussen, Marstal. Båden, der er nænt op efter Rasmus' kone, er 22 fod

lang og bygget af lærk og eg på eg. Bådebyggeren er ukendt. Den blev oprindeligt brugt til drivgarnsfiskeri på Bredningen og Skovballebredningen. I slutningen af 1940'erne overtog brodersønnen båden, og i 1976 blev den solgt til Ollerup i Thurøbund. I 1993 blev kvasen overtaget af Marstal Søfartsmuseum.

Gennem en genskabelse af dammen og i øvrigt bevaring af den nuværende udgave stilles der fokus på perioden efter at båden fik installeret maskine. På denne måde vil kvasens kulturhistoriske fortællerværdi være betydelig.

Fondens engagement i ANNE KAROLINE er på 75.000 kroner.



**Røgtejolle
ARNE & JØRGEN**

bygget af både-
bygger Ernst
Knudsen på
Jyllinge

Bådebyggeri 1967.

Jollen er den sidste træjolle fra Jyllinge Bådebyggeri. Jollen fik ikke noget navn, men blev blot omtalt som "motorjollen" af de to ejere, Arne og Jørgen Hansen, Østby. Den 18 fod lange klinkbyggede jolle har været brugt til ruse- og vodefiskeri. Trods flere senere ejerskab efter, at brødrene solgte jollen i 1984, er der ikke foretaget ændringer på jollen. Alle skibspapirer er forlist af en af de tidligere ejere. Fjordmuseet i Jyllinge købte jollen i 1999 med tanke på bevaring gennem aktiv brug, i et samarbejde med Østby Bådelaug. Efter restaurering skal jollen fremdeles fiske ud fra "Skovrenden", der for tre generationer siden blev gravet af fiskerne selv.

Fondens engagement i ARNE & JØRGEN er på 25.000 kroner.



Galease ANNE-MARIE

bygget på S. S.
Christensens værft i
Assens 1890. ANNE-
MARIE blev oprindelig
bygget til opkøb af
levende fisk, og fungere-
de som sådan, indtil den

nogle få år senere blev solgt til Frederikshavn, hvor den blev beskæftiget med fiskeri. Skibet havde en

omtumlet tilværelse indtil det i 1971 blev købt med henblik på ombygning til lystfartøj.

Fondens engagement i ANNE -MARIE er på 30.000 kroner.



2-mastet skonnert ARON

bygget hos brødrene Bager i Marstal 1906. ARON er en af Danmarks bedst bevarede skonnerter. Skibet ejes af skibsfører Kristian Lund, der overtog skibet i 1968. Han var en af de første, der

i Danmark fik øjnene op for mulighederne i et gammelt sejlskib, men samtidig også en af dem, der siden mest konsekvent har forsøgt at bevare og genskabe det oprindelige. Således er den originale skipperkahyt i ARON stadig, som noget enestående, bevaret.

ARON, der i øvrigt altid har heddet sådan, sejlede i mange år under de samme ejere i danske farvande, og undergik samme udvikling som de øvrige skibe, der forblev aktive, nemlig en gradvis ned- og afrigning i takt med at større motorer blev installeret.

Fondens engagement i ARON er på 150.000 kroner.

Drivkvase BETH

bygget i Damme på Møn i 1905. BETH er blandt de første fartøjer der udstyredes med en lille hjælpemotor, og det er skibets udseende som tidlig motor-drivkvase der nu er genskabt. BETH er privatejet med hjemhavn i Vordingborg.

Fondens engagement i BETH er på 100.000 kroner.



Slæbebåd/isbryder S/S BJØRN

bygget i Bremen 1908 for Randers Havn. Skibet blev solgt til Dansk Veteranskibsklub, da skibet var 72 år. Medlemmerne har i en lang årrække arbejdet på

dampskibet, først ved kaj på Holmen, de seneste år på tidligere Helsingør Skibsværfts område.

Skibet er udstyret med landets eneste bevarede tregangsmaskine, som tidligere var den almindeligste maskine i danske dampskibe.

BJØRNs restaurering er et meget langsigtet projekt, der synes at være i de bedste hænder gennem mange af medlemmernes kompetence som stålskibsbyggere.

Fondens engagement i S/S BJØRN er på 339.500 kroner.



Tremastskonnert BRITA LETH

bygget på Øksenhøj værft i Svendborg 1911 af bygmester Anders Jensen. Skibet blev søsat under navnet BRITA. Skibet var indtil 1915 beskæftiget i nord-

europæisk fart, hvorefter det solgtes til Sverige. Den første maskine installeredes i 1922. BRITA sank under en orkan i 1941 sydvest for Samsø på 22 meter vand, men blev hævet af brødrene Flyvbjerg, der reparerede det og ved den lejlighed omriggede det til galease med navnet M. A. FLYVBJERG. Der blev fortsat sejlet med fragt, men i 1957 blev skibet endeligt rigget ned til jagt og nu brugt til sten- og vragfiskeri.

Skibet har siden været i familien Leths eje og er i dag et af Danmarks smukkeste og bedst restaurerede træskibe.

Fondens engagement i BRITA LETH er på 326.195 kroner.



Postbåd BRØDRENE

bygget af N. Nielsen & Søn i Frederikshavn 1899 - 1900. BRØDRENE blev bygget til at besejle postruten mellem

Frederikshavn og Hirsholmene, en rute det besejlede i hen ved 70 år, de fire første som rent sejlskib. Den første motor var en 4 HK petroleumsmotor, som trak en såkaldt "cykelskrue", der var gjort fast udenpå skibet. Senere kom styrehus og opstående gelænder, så der i godt vejr kunne føres 35 passagerer. Skibet er gennem årene blevet tilbageført til sit oprindelige udseende og sejler ud fra Sæby.

Fondens engagement i BRØDRENE er på 80.000 kroner.



Coaster CAROLINE S

bygget i Marstal 1959. Skibet har delvis sit navn efter det første skib i serien, M/S "Caroline" bygget ved H.

C. Christensens Staalskibsværft i Marstal i 1951. Typen var tænkt som afløserne for de aldrende skonnerter og galeaser samt ofte tidligere tyske eller hollandske stålskibe, som dannede kernen i den danske indenrigsflåde i 30'erne og 40'erne. En fornyelse trængte sig på, og en del af det store Marshall-lån til Europas genopbygning efter krigen blev sat af til finansieringen af bl.a. dette nybyggeri. Så populær blev carolinerne, at der i alt blev bygget 23. De lastede ca. 240 tons og havde en rummelig og dengang moderne aptering til sædvanligvis skipper og styrmand samt fire mand på dækket

(bedstemand, matros, ungmand og dæksdreng – eller andre kombinationer efter rederens valg og fartsområde m.v.). Maskineriet var ligeledes nyskabelser med god maskinkraft til 8-9 knob, hjælpe-motor, lossespil drevet af egen dieselmotor eller hydraulisk osv.

Caroline S blev i 1994 overtaget af foreningen Caroline Samsø, der blev stiftet samme år i havnebyen Ballen på Samsø. Formålet var at sikre carolineren som skibstype for eftertiden. I 2002 skiftede skibet navn til Caroline S, og i forbindelse hermed var ny hjemmehavn og ejerkreds i Svendborg.

Fondens engagement i CAROLINE S er på 400.000 kroner.



Bagenkop, indtil den efter 1960 blev solgt. Ca. 1972 skiftede båden atter ejer og er i de følgende år blevet bygget om til rekreative formål,

men med behørig respekt for de kulturhistoriske værdier, en så gammel båd repræsenterer.

DANNEBROG er blandt de ældste, sejlene båd i Danmark og er i sin størrelse og udformning et eksempel på, under hvilke vilkår datidens fiskere levede og virkede.

Fondens engagement i DANNEBROG er på 184.850 kroner.



Dæksbåd CHRISTIANE bygget i 1917 på Fejø af bådbygger Carl Nielsen. CHRISTIANE, der er bygget til fiskeri med skovlvod, ålevod, sildegarn og kroge, har altid været hjemmehørende på Fejø. Det var derfor naturligt, at SKIBSBEVARINGSFONDEN støttede et initiativ der gik ud på at bevare den på øen. SKIBSBEVARINGSFONDEN har givet støtte til en totalrestaurering af båden, hvor den oprindelige sprydstage rig med fast sprydstage er genetableret.

Fondens engagement i CHRISTIANE er på 175.000 kroner.



Jagtpaket DE TO SØSKENDE

bygget i Nyborg 1910 til skipper Christen Nielsen på Agersø. Skibet blev oprindeligt bygget til pakETFart, og var forberedt til

maskine, men først ti år senere blev der lagt en 7/10 HK Rudkøbing-motor i.

DE TO SØSKENDE forsynede Agersø med dagligvarer fra fastlandet, men var samtidig beskæftiget som brændeskude, der hentede bøgkløv ved de syddanske skoves små ladesteder. Mursten blev bl.a. hentet ved teglværkerne i Egersund.

DE TO SØSKENDE, der blev drevet i konkurrence med dampfærgen SKJÆLSKØR, var efterhånden blevet for lille til at dække agersøboernes transportbehov, og skibet blev derfor i 1936 forlænget 5 fod.

I 1960-erne fik Agersø en ny og større færge, der også kunne tage lastbiler ombord. DE TO SØSKENDE blev endelig taget ud af fragtfarten og nu kun brugt til sejlads med lystfiskere. Skibet stod i 1992 i fare for at blive solgt til Tyskland, og Skibsbevaringsfonden besluttede at købe skibet.

Bæltbåd DANNEBROG

bygget i 1872, formodentlig til fisker Rasmus Larsen, Skabohuse. Båden, der blev bygget til sildefiskeri og fragt havde en oprindelig længde på 25 fod, men skibet blev forlænget med 5 fod før 1900. Båden fik installeret sin første maskine i 1908. DANNEBROG tilhørte den samme slægt i henved 90 år og var i alle disse år hjemmehørende i



Det blev i 1995 endelig besluttet at restaurere skibet og føre det tilbage til dets oprindelige udseende. Det omfattede også en forkortelse af skibet til den oprindelige længde.

DE TO SØSKENDE er i

1996 overdraget til Lillebælt Smakkelaug, der forestår driften og vedligeholdelsen.

Fondens engagement i DE TO SØSKENDE er på 686.841 kroner.



Lodsåden EJNO

bygget på H. V. Buhls værft i Frederikshavn 1898. EJNO blev oprindeligt bygget til lodseriet i

Slipshavn ved Nyborg som rent sejlførende fartøj. Den første motor blev dog installeret allerede i 1903. EJNO forblev i Slipshavn indtil 1950, hvorefter den solgtes til Rudkøbing kommune for 50.000 kr. Båden fungerede som aktivt lodsfartøj i Rudkøbing indtil 1990 og er nu bevaret med et tilnærmet oprindeligt udseende.

Fondens engagement i EJNO er på 305.000 kroner.



Fiskefartøj

K 571 ELISABETH

bygget på H. Jensens Baade- og Skibsværft i Køge. ELISABETH blev bestilt af fisker Ejner Larsen i Dragør til fiskeri

i Øresund og Køge bugt. Den blev bygget som et klinkbygget, halvdæks fiskefartøj med dam.



I overensstemmelse med dansk lovs forordninger for fiskefartøjer blev båden bygget i eg. Den blev bygget på klamp efter

skabeloner, som var det almindeligste for de mindre fartøjer. Den målte 28 fod i længden og største bredde udvendig var 11,5 fod. Tonnagen var på 7,12 Bruttotons. ELISABETH blev fra starten udstyret med en 15-17 h.k. 2' takts "Dan" motor af dansk fabrikant. Denne blev dog senere i 1960-erne udskiftet med en 1 cylindret Hundested motor, som også i dag sidder i båden. Fisker Ejner Larsen betalte 8.000 kr. for båden og samme pris for motoren. ELISABETH blev første gang forsikret i september 1942. Forsikringssummen lød på 15.900 kr., og kostede Ejner Larsen 457,12 kr. for et år. ELISABETH er nu tilbageført til sit oprindelige udseende med lavt styrehus.

Fondens engagement i ELISABETH er på 170.000 kroner.



Snurrevods-kutter ELLEN

bygget på Læsø i 1906 af skibsbygger Jens Otto Dolmer. Fartøjet erhvervedes i 1989 af

Læsø museum, og det er hermed lykkedes at bevare en original snurrevods-kutter, bl.a. udrustet med den gamle stopmaskine til indhaling og opkvajling af snurrevodstovene.

Det er således et væsentligt kulturhistorisk element der her bevares, idet store dele af fiskeflåden i disse år ophugges eller i bedste fald blot ombygges til ukendelighed..

Fondens engagement i ELLEN er på 75.000 kroner.



Skonnert FREIA

bygget i Rønne 1897. Bortset fra skoleskibene Danmark, Georg Stage og skonnert RUTH, det sidste eksisterende

danskbyggede sejlskib af stål. Oven i købet en klipperbygget skonnert. Skibet har indtil 1972 været hjemmehørende i Rønne, hvorfra den, som andre skibe af samme slags, har sejlet forskellig fragtsejlsads. Efter 1972 blev skibet solgt til USA, men sejler nu atter under dansk flag.

Fondens engagement i FREIA
er på 461.164 kroner.



Galease FREM

bygget hos E. Mortensen på Fejø i 1934 til Kaj Merkel, Femø. FREM sejlede med fragt indtil ca. 1948. Blandt andet skal

skibet have evakueret danske jøder til Sverige under besættelsen. Skibet blev i 1952 solgt til Julius

Andersen, Holbæk, og fungerede i mange år som fragtskib, stenfisker og uddybningsfartøj. Ca. 1969 blev FREM solgt til Holbæk kommune, der i 1973 forærede skibet til Holbæk Sejlklub. Det blev rigget om fra jagt til galease og indrettet med kahyt og køjepladser og taget i brug som fritidsfartøj og dommerskib ved klubbens sejlsads.

Fondens engagement i FREM
er på 70.000 kroner.



Fiskerikontrolskib FRIGG

bygget 1939 i Struer. FRIGG står den dag i dag næsten original, og der er i årenes løb

kun foretaget enkelte ændringer, bl.a. er skorstenen ændret. Der er de seneste år udført omfattende

istandsættelsesarbejde på skroget og den oprindelige skorsten er rekonstrueret.

Fondens engagement i FRIGG
er på 188.000 kroner.



Snurrevodskutter GRØNNE ERNA

bygget på S. Abrahamsens værft i Esbjerg 1908. Skibet, som oprindeligt kun

hed ERNA, blev bygget som rent sejlfartøj med en stor storrig og en lille støttemesan. Det blev brugt til snurrevodsfiskeri i Nordsøen.

Skibet har i en årrække været ejet af rederianpartselskabet GRØNNE ERNA, der har prioriteret sejlsadsen med skibet højere end en egentlig restaurering. Skibet gennemgik i årene 1998-1999 en totalrestaurering og fremstår i dag i den oprindelige form.

Fondens engagement i GRØNNE ERNA
er på 2.521.241 kroner.



Galease HAVGASSEN
bygget hos skibsbygmester Rasmus Møller i Fåborg 1898. Skibet, der fra starten bar navnet HAABET, blev byg-

get til opkøb og transport af levende fisk bl.a. på Norge.

Skibet blev i 1964 registreret som lystfartøj, og i 1976 blev det erhvervet af et partrederi med blandt andre den nuværende ejer. Der er siden foretaget store istandsættelsesarbejder og skibet fremstår i dag som et af vore fineste bevarede sejlførende fartøjer.

Fondens engagement i HAVGASSEN
er på 400.000 kroner.



Fyrinspektionsskib

H. V. RAVN

bygget ved Nakskov Skibsværft i 1938 - 1945, som inspektions-skib til Fyrvæsenet. Det

måler 279 bruttotons og har en største længde på 42 meter. Skibet var næsten klart ved 2. Verdenskrigs udbrud, men blev oplagt i værftshavnen og bevidst forsømt, for at undgå at falde i okkupationsmagts hænder. Efter befrielsen blev skibet gjort færdig og sat til at passe afmærkningen af den sydlige del af Nordsøen, med Esbjerg som hjemmehavn. I de sidste år før skibet blev udrangeret, sejlede det i de indre danske farvande. Skibet blev solgt i 80'erne til ophugning, men blev i stedet købt op af private med tanke på bevaring. Efter en længere oplægningsperiode i Hobro havn blev skibet i 2002 solgt, og en ny epoke i skibets tilværelse er begyndt.

H. V. RAVN har ikke gennemgået gennemgribende ombygninger eller moderniseringer. Skibet har sit originale maskineri intakt. Der er udført modernisering af lugarbekvemmelighederne, men udover disse forandringer fremstår H. V. RAVN i dag næsten som originalt. Skibet har således en høj kulturhistorisk fortællerværdi.

Fondens engagement i H. V. RAVN

er på 950.000 kroner.”



Jagt HELENE

bygget i Kerteminde i 1919 til fiskeri. Vi ved ikke særlig meget om skibets historie.

Fondens engagement i HELENE er på 10.000 kroner.



Galease HJALM

bygget i Assens 1901. HJALM har gennem de seneste år gennemgået betragtelige forandringer. Gennem målrettet

arbejde har ejerne reduceret skibets mange kasser og huse på dæk, ligesom der er lavet en smukt udseende nedgangskappe på fordækket. Desuden er kabyssen gjort mindre, bl.a. ved at den er ned-sænket i dækket.

Der blev for nogle år siden lavet en rekonstruktion af riggen, som ville kræve et væsentligt indgreb i hele skibet og nye sejl. Arbejdet blev udført vinteren 2000-2001, samtidig som der blev udført påkrævet istandsættelsesarbejde i forskibet

Fondens engagement i HJALM

er på 400.000 kroner.



Jagt JENSINE

bygget i Ålborg i 1852. JENSINE er Danmarks ældste sejlede skib. Det er en traditionel dansk jagt efter syd-fynsk forbillede bygget

af J.W. Riis, der oprindeligt stammede fra Svendborg. Skibet, der har levet en omtumlet tilværelse, blev i 1970 overtaget af Klanskibslaget i Haderslev, der siden har stået for restaurering og drift af det gamle skib. Gennem de seneste år har ejerne arbejdet målrettet på en tilbageføring af skibets udseende til tiden omkring 1910.

Fondens engagement i JENSINE

er på 3.934.000 kroner.

JENS KROGH

bygget på H. V. Buhls træskibsværft i Frederikshavn i 1899 til købmand Holst m.fl. i Skagen. Kutteren blev bygget til det moderne havgående fiskeri med efter rødspætter.



snurrevodd, der blev startet i Skagen og Frederikshavn i 1880'erne. Med Frederikshavn som hjemmehavn fiskede kutteren hovedsageligt JENS KROGH blev byg-

get netop i de år hvor brugen af de store, sejlførende kuttere kulminerede. Man var begyndt at udstyre fartøjerne med små petroleumsmotorer til indhaling af voddet, og efterhånden også til fremdrift. Jens Krogh var fra starten udstyret med en lille 6 HK motor, men blev allerede i 1907 udstyret med større motor. JENS KROGH blev handlet flere gange og har været hjemmehørende i Esbjerg som E 191 IDA; i de sidste år som fiskefartøj var kutteren hjemmehørende i Sæby under navnet ULLA-VITA. Skibet blev i 1977 overtaget af FDF Aalborg Søkrede. Søkrede påbegyndte en gennemgribende istandsættelse af skibet, hovedsageligt med kuttermodeller på Bangsbomuseet og Handels- og søfartsmuseet som forbilleder. Der er gennemført et omfattende arbejde med dokumentation af skibet, og resultaterne fra denne indsats har ligget til grund for skibets istandsættelse.

Fondens engagement i JENS KROGH er på 98.000 kroner.



Skonnerten JOHANNE

bygget på Øksenhøj værft i 1895. JOHANNE er et fint eksempel på de små sydfynske skonnerter der byggedes omkring århundredeskiftet. Der var tidligere i hundredvis

af disse skibe, der sejlede med fragt i de danske farvande. JOHANNE er i dag et veldrevet skib, hvor

der er foretaget omfattende reparationer. JOHANNE drives som charterskib.

Fondens engagement i JOHANNE er på 182.500 kroner.



Snurrevoddskutter JOHANNES HEJLESEN bygget i 1962 på Hans Svendsens Skibsbyggeri i Hirtshals. Den er hækbygget efter teg-

ninger af Brdr. Nipper i Skagen, og der er tale om en af de sidste hækbyggede fiskefartøjer bygget på et dansk værft. Skibet blev oprindeligt bygget med dam til snurrevodsfiskeri, men dammen blev dog senere udtaget. Skibet blev i 2002 udtaget af fiskeri med fuld ophugningsstøtte.

Fondens engagement i JOHANNES HEJLESEN er på 50.000 kroner.



Ålekvasen KATHRINE PETERSEN bygget i 1945 hos Ring-Andersen i Svendborg. KATHRINE PETERSEN er et eksempel på dansk

skibsbygningskunst, når den er bedst. Skibet, der i mange år havde hjemsted i Kerteminde, er under navnet KATHRINE PETERSEN kendt af mange, der har set det i de danske og norske farvande, hvor det i en årrække opkøbte ål for firmaet Th. Petersen i Kolding.

Senere blev det solgt til familien Priess i Glyngøre. Skibet er nu hjemmehørende i Hobro, hvor det efter planen skal udstyres til sejlads med handicappede.

Fondens engagement i KATHRINE PETERSEN er på 600.000 kroner.



Krydstoldjagt No. VII
bygget af N. F. Hansen i Odense i 1890. Spidsgattet jagt, kraelbygget i eg. 1904 overgik fartøjet til Marinen

og fik navnet THYRA. Senere blev skibet solgt til private og anvendtes nu som stenfisker, senere solgt til Tyskland som lystfartøj. I 2005 blev skibet tilbagekøbt og fragtet hjem fra Tyrkiet med støtte fra Skibsbevaringsfonden, og det skal nu tilbageføres til oprindelig udseende.

Fondens engagement i KRYDSTOLDJAGT No. VII er på 500.000 kroner.

Galease KAROLINE SVANE

bygget i Humlebæk i 1885. KAROLINE SVANE blev oprindeligt bygget til transport af levende fisk i dam. Senere blev skibet ombygget til almindelig fragtfart. Skibet er med sin fyldige bov et enestående eksempel på en ældre type sejlskib. Skibet var oprindeligt bygget som skonnert, men har i de senere år været rigget som galease. Det er et af landets mest langstrakte restaureringsprojekter, idet arbejdet har strukket sig over mere end 30 år. Der er nu udført omfattende restaureringsarbejder på skroget, og skibet vil fremover fremstå som motor-galease med styrehus.

Fondens engagement i KAROLINE SVANE er på 1.065.375 kroner.

K.D.L.

bygget i Frederikssund i 1922 til Rørvig lodseri. Allerede under bygningen erkendte man at en hjælpemotor ville være vigtig, og en 6 HK Hein motor blev installeret. Da Rørvig lodseri blev nedlagt, blev båden forflyttet til Holbæk og fungerede der først som lodsåb, og senere som slæbebåd, bøjebåd og isbryder.

Fondens engagement i K.D.L. er på 170.000 kroner



Lodsåb LODSEN

I 1926 indgav staten ved Thyborøn Lodseri ordre på en nybygning til lodsdrift i Limfjorden. Fartøjet blev byg-

get på Søren Larsens værft i Nykøbing Mors. Det blev kraelbygget i eg og havde hoveddimensionerne 43,8 x 14,7 fod. Fartøjet málte 11,92 BRT og var rigget som lodskutter med styrehus agter. Masten havde tillige løftegrej til bøjer og sømærker. Skibet var lodsartøj nr. 114 og fik navnet LODSEN, som har fulgt skibet siden.

I 1937 blev der foretaget en delvis fornyelse af agterenden. Den oprindelige Tuxham-motor blev på et tidspunkt udskiftet med en Bukh. I 1945 blev kutteren ombygget en del. Det oprindelige styrehus agterude blev erstattet af et moderne styrehus med skrå front, placeret foran maskinruffet. Bukh-maskinen blev erstattet af en 2-cyl. Hundested-motor på 60/72 HK.

I 1979 afhændede staten LODSEN, som blev solgt til dykker Gert Normann Andersen, Holstebro.

I 2002 var skibet blevet fundet for uhensigtsmæssigt til dykkerdrift og overdraget til Foreningen Nordvestjysk Fjordkultur, Struer, med tanke på bevaring. Bevaringsplanen tager udgangspunkt i bevarelse af skibet i dets nuværende form.

Fondens engagement i LODSEN er på 90.330 Kr.



Fiskefartøj MA-RI

bygget i Warnemünde i 1921-22. Det formodes at MA-RI, der er en lille hækbygget galease, pga. sin store dybgang

oprindelig har været handelskvase. Skibet, der er letbygget, blev i 1923 opbragt for smugleri ved Helsingør. Det figurerer som fiskefartøj Ellen af Åls-gårde i 1920'erne og har senere ført en omflakken-de tilværelse som fiskekvase og senere handelsfar-tøj.

I slutningen af 60'erne blev skibet solgt til fritidsfor-mål, og et større reparationsarbejde blev sat i gang.

**Fondens engagement i MA-RI
er på 30.000 kroner.**



Kystbåd MARIE

bygget i 1955 af tømrer og skibsbygger Evald Larsen, Lønstrup. MARIE, der er en kystbåd, er oprindelig bygget til en

fader og hans to sønner i Nr. Lyngby, men året efter solgt til fisker Tage Jensen, Løkken. Båden fik da nav-net Marie og blev benyttet til fiskeri med snurrevod, linefiskeri og hummerfiskeri. Fartøjet har en brutto-tonnage på 6,72 ton og er bygget af eg på eg.

I løbet af sin tid som fiskerfartøj har båden haft tre forskellige maskiner, men er aldrig blevet ombygget.

I stedet for at kondemnere båden, solgte Tage Jensen den i 1999 til Bådelauget Løkken, med det formål at bevare den i sit oprindelige miljø.

Marie fremstår i dag som et autentisk fartøj og er typisk for de ældre kystfiskerbåde, som benyttes ved Jyllands vestkyst, men hvis antal er i en hastig tilbagegang.

**Fondens engagement i MARIE
er på 100.000 kroner.**



Bornholmerbåd

MARIE NIELSEN

ex. Vega

bygget i 1937 ved Hans Peter Hansens både-byggeri i Svaneke til

fisker Albert M. Petersen, Årsdale. Båden blev oprin-deligt anvendt til at drive med lakse- og sildegarn i Øster-søen. Fra ca. 1950 var kutteren hjemme-hørende i Nexø under navnet Mågen. Kutteren skif-tede ejer en række gange i løbet af de næste ca. 25 år. I 1977 blev skibet endelig solgt til

et partsrederi i Århus og skiftede navn til MARIE NIELSEN .

MARIE NIELSEN fremstår i dag som et relativt autentisk fartøj. Styrehuset hævdes at være origi-nalt, mens forruffet er forlænget lidt agterud. Den eksisterende Hundested-motor på 22 hk er den eneste, skibet har haft.

**Fondens engagement i MARIE NIELSEN
er på 150.000 kroner.**



Kystbåd MARLY

bygget af bådebygger Evald Larsen i Lønstrup i 1955.

Bådtypen betegnes på vestkysten som en

"Lønstrupjolle" idet størrelsen hurtigt viste sig at være særdeles velegnet til hummerfiskeri. De store gamle dæksbåde blev afløst af denne bådtype, som gjorde hverdagens slid med ud- og opsætning fra den åbne kyst lettere.

I løbet af 1950-erne blev der til Lønstrup-fiskerne og til et par nabopladser lavet ca. 15 både af denne type. MARLY, der altid har været hjemmehørende på Lønstrup Bådplads, var den sidste jolle der blev bygget. Skibet ble for få år siden totalrestaureret.

**Fondens engagement i MARLY
er på 100.000 kroner.**



SG 100 MARNA

bygget af Carl "Jolle" Andersen i Fåborg 1940. Skibet er bygget til forskelligt fiskeri i de indre danske farvande.

MARNA er et eksempel på gedigent dansk bådebyggerhåndværk, som det har været udført over hele landet. Desværre har den alvorlige tilbagegang i fiskeriet medført, at en lang række af disse karakteristiske fartøjer i de seneste år er blevet hugget op med støtte fra EU.

MARNA er på trods af de senere års udvikling i fiskeriet bevaret næsten intakt, idet der kun er tilføjet ganske få tekniske hjælpemidler såsom radar og ekkolod.

Fondens engagement i MARNA er på 292.000 kroner.



hvorefter den blev rigget om til stenfisker, og i den periode boede tre mand forude i det trange lukaf. De levede dog rimeligt af

stenfiskeriet. I en kort periode under 2. Verdenskrig blev skibet brugt som muslingefisker i Snaptun, og på disse ture medbragtes også nedkastede våben. 1946 bjærgede META 14 lig fra en minesprængt rutedamper AGDA. I 1961 solgtes META til København, hvor den sejlede med lystfiskere, og her blev den oplagt i 1978. META blev i 1979 reddet af en kreds af mennesker fra Rudkøbing og blev derefter indrettet til lystfartøj. I 1998 -1999 blev skibet totalrestaureret ved værft i Rudkøbing.

Fondens engagement i META er på 4.164.686 kroner.



Skonnerten MARTHA

bygget på S. Lindtners værft i Vejle i 1899. Skibet har siden 1973 været ejet af foreningen Skonnerten MARTHA.

Foreningen, der tæller i nærheden af 100 medlemmer, har til formål at bevare og restaurere skibet på ikke kommercielle betingelser. Der er arbejdspligt i foreningen, og hvert år i påsken kan foreningens medlemmer ses på beddingen i Søby i færd med at gøre MARTHA forårklar.

Fondens engagement i MARTHA er på 633.000 kroner.



Ålekvasen MINERVA

bygget hos E. M. Jacobsen i Karrebæksminde i 1908 til fisker Martens, der var ind-

vandret fra Tyskland. Oprindeligt var MINERVA, der er bygget til transport af levende ål, bygget uden styrehus og med stor rigning, men var dog samtidig udstyret med en 8 Hk DAN-motor. I forbindelse med senere ombygninger, hvor der også blev lavet styrehus, blev motoren udskiftet med en 30 Hk. Hundested. Båden er nu ejet af 3. generation af familien Martens, og er stadig i funktion med opbevaring af ål. Desuden ligger båden på samme plads i Karrebæksminde, som den har gjort siden den blev bygget.

Fondens engagement i MINERVA er på 651.000.

Skonnert META

bygget hos skibsbygmester Christoffersen i Assens 1884. META er en lille klipperbygget skonnert, der sammen med to andre skibe blev bygget af træ. Skibet var oprindeligt bestemt til en skonnertbrig, men bestilleren døde inden arbejdet blev påbegyndt. META sejlede indtil 1938 som fragtfartøj,



Paket MJØLNER
bygget på Ring-Andersens værft i Svendborg 1922. Skibet er en fin repræsentant for

de motorjagter der omkring 1. Verdenskrig vandt frem. Typen var baseret på de gamle sejlskibe, men bredere bagtil og med styrehus/maskinruf. Skibet sejlede i en årrække i pakETFart mellem de Sydfynske øer, men blev senere solgt til Fejø, hvorfra den kom til at sejle med frugt. Skibet havde i mange år ligget uvirksomt hen i en krog af Københavns havn, da ejeren i 1990 besluttede sig til at overdrage den til Langelands Museum. Museet har nu i en årrække arbejdet på at føre MJØLNER tilbage til sit oprindelige udseende.

Fondens engagement i MJØLNER er på 125.000 kroner.



Motorfyrskib Nr. 1
bygget ved Rasmus Møllers skibsværft i Fåborg og overleveret i august 1914. Skibet omtales som

Motorfyrskib Nr. 1, medens dets navn, ifølge målebrev, skøde og nationalitetsbevis, faktisk er Fyrskib Nr. 1. Dette er det fyrskib, der i længst tid har været stationeret ud for Esbjerg, og som sådant derfor en yderst relevant repræsentant for denne særlige historie. Hertil kommer, at fartøjet tillige både er Danmarks første motoriserede fyrskib og samtidig verdens største bevarede fyrskib af træ. Skibets bevaring er derfor relevant både i forhold til byen Esbjergs historie og i en international sammenhæng.

Fondens engagement i MOTORFYRSKIB NO. 1 er på 150.000 kroner.



Færgen MØN
bygget på Nakskov værft i 1923, er oprindeligt bygget til Kalvehave - Køster overfarten, men har senest besejlet ruten

Kalvehave-Lindholm. MØN er Danmarks ældste sejlene færg. MØN er en nittet stålfærg med bil-dæk og to sidebygninger. Den var oprindeligt tænkt udstyret med dampmaskine, men i sidste øjeblik vandt den moderne teknologi, og der blev installeret en moderne Holeby diesel. Denne er dog senere udskiftet til en mere tidssvarende B&W Alpha Diesel, som endnu i dag er brug. MØN er, efter at være taget ud af drift, overdraget til Foreningen Færgen Møns venner.

Fondens engagement i MØN er 1.662.500 kroner.



Havnebugserbåd NAKSKOV HAVN 1
bygget på det gamle Nakskov Træskibsværft i 1914, er et specialfartøj bygget til forskelligt

havnearbejde. Fartøjstypen har få fælles kendetegn - idet de blev specialbygget til deres individuelle formål. Fartøjer af denne type appellerer mere til det lokale engagement end til individuelle ejere, men er ligeså vigtige for forståelsen af vores maritime kulturhistorie som sejlskibene.

NAKSKOV HAVN 1, der snart vil være tilbageført til sit oprindelige udseende, er samtidig bevaret i sit oprindelige havnemiljø, hvor det stadig har lokale, farvandsrelaterede opgaver, men nu i en udvidet rolle - nemlig som bevidst kulturbærer.

Fondens engagement i NAKSKOV HAVN 1 er på 410.000 kroner.



Lodsbåd NEPTUN
bygget til Dragør lodseri, hos skibsbygmester A. Jans i Dragør i 1927. Den var i 40 år hjemmehørende ved Dragør lodseri.

NEPTUN er bygget som motorlodsbåd, men var på grund af byggetidspunktet stadig forsynet med sejlføring. Efter perioden i Dragør kom båden til Bornholm, hvor den gjorde tjeneste i 15 på Allinges lodseri. Senest har båden fungeret som slæbebåd i Nexø havn.

Fondens engagement i NEPTUN er på 150.000 kroner.



Fiskefartøj NORDLYSET
bygget i Frederiksværk 1955. NORDLYSET drives stadig i aktivt fiskeri i området omkring Lynæs. Den er et enestående eksempel på de tidligere så talrige småbåde, der drev fiskeri med garn, kroge og snurrevod fra de fleste af vore mindre havne.

Fondens engagement i NORDLYSET er på 150.000 kroner.



Vestkystbåd NORDSØEN
bygget af bådebygger Kristen Jensen i Stenbjerg 1938. Båden stod fra 1938 - 1941 i

Stenbjerg uden at blive søsat, idet bygherren ikke havde råd til at indløse den. Fra 1941 - 1991 har den, hjemmehørende i Hirtshals, været aktiv inden for stort set al slags fiskeri med snurrevod, garn og linefiskeri.

Både står i dag smukt restaureret i sin originale tilstand uden at være ombygget og er et meget velbevaret eksempel på de efterhånden sjældne vestkystbåde

Fondens engagement i NORDSØEN er på 120.000 kroner.



Jagt OTTO RUD ex. OTTO MATHIASSEN
bygget i Frederikssund 1899 under navnet OTTO RUD. Skibet, der oprindeligt var galeaserigget, var bygget til fiskeri, men fungerede desuden som handelskase. Skibet fik omkring 1.

Verdenskrig sin første motor og blev samtidig rigget ned til jagt.

Skibet er med det oprindelige udseende som inspiration blevet ombygget til fritidssejlsd, dog er det i dag rigget som jagt.

Fondens engagement i OTTO RUD er på 125.000 kroner.



Galease PALNATOKE
bygget i Humlebæk af R. Jensen 1894. Den var i starten beskæftiget med at sejle kalk fra Saltholm til København,

men fandt under sine hen ved tyve forskellige ejere også anden beskæftigelse. Skibet blev i 1968 erhvervet med henblik på ombygning til lystfartøj, og forskellige ejere har siden da ombygget skibet, som i dag mere ligner et lystfartøj end et lastfartøj.

Fondens engagement i PALNATOKE er på 150.000 kroner.

Fiskefartøj RAGNHILD

bygget på Ole Rasmussens værft i Frederiksværk 1935. Et typisk eksempel på de tidligere så mangfoldige fiskefartøjer, som fiskede fra de danske fiskerihavne. Der er tale om et traditionelt fiskefartøj, som de så ud lige omkring 2. Verdenskrig. På grund af EU's fiskeripolitik, hvor mange tusinde fartøjer af denne type og størrelse er blevet hugget op i Europa, må disse traditionelle fartøjer efterhånden betragtes som en sjældenhed.

Fondens engagement i RAGNHILD er på 138.000 kroner.



Evert REBEKKA

bygget hos Abrahamsen i Nordby i 1921. Det blev bygget til sejlads på ruten Esbjerg - Fanø, og da det var bygget med maskine, var der ikke behov for den store rigning man ellers ser på

everter af tilsvarende størrelse.

Skibet henstod på land i Københavns Nordhavn i en årrække, men en lokal gruppe borgere på Fanø købte i 1993 skibet tilbage til øen med henblik på at restaurere det. Første fase i projektet var at skaffe penge, og som støtte for dette og til hjælp for det senere restaureringsarbejde udarbejdede SKIBSBEVARINGSFONDEN en rekonstruktionsrapport om skibets udseende.

Der har siden sommeren 1995 været arbejdet med at restaurere skibet, og skibet fremstår i dag i sin oprindelige skikkelse.

Fondens engagement i REBEKKA er på 75.000 kroner.



Færgebåd ROLF

bygget hos Brdr. Andersen i Frederikssund i 1909. Båden blev bygget til den traditionsrige passagerfart på

Esrom Sø. Skibet var i de første år navngivet Herman og kom siden til at hedde ODIN. Da den daværende færgemands hund Rolf døde, blev skibet igen omdøbt, denne gang til ROLF.

Til færgefarten hørte et skipperhus. Udenfor passagersæsonen, hvor ROLF har sejlet mellem Fredensborg og Nødebo, er skibet blevet brugt til at trække hyttefade i forbindelse med fiskeriet, som en gang hørte til huset.

Rolf tilhører det traditionsrige færgeri som blev etableret af kong Frederik den 4. I dette miljø udgør skibet en betydelig kulturhistorisk værdi.

Fondens engagement i ROLF er på 100.000 kroner.



Bæltbåd RYLEN

bygget 1896 i Kerteminde. RYLEN er en almindelig traditionel bæltbåd til fiskeri i Storebælt. I forbindelse med

Acton Friis og Johannes Larsens opdagelsestogter i danske farvande i 1920-erne blev båden bygget om til beboelse for et par mand. I denne skikkelse sejlede båden og dens mandskab rundt i Danmark, og resultatet heraf ses i opslagsværket "De danske øer".

Det er i denne specielle form Rylen er bevaret og restaureret.

Fondens engagement i RYLEN er på 50.000 kroner.



Coaster M/S SAMKA
bygget på H. C. Christensens værft i Marstal 1956. Skibet blev bygget i en serie på 23 skibe under 150 BRT

som gik under betegnelsen carolinere, efter den først byggede, Caroline.

Samka fremstår i dag originalt uden at være blevet forlænget, som det skete for de fleste andre carolinere.

Fondens engagement i SAMKA
er på 372.300 kroner.



Bæltbåd SKIBET
bygget i Dyrehaugen i 1880. Der er tale om en traditionel bæltbåd, der omkring 1910-20 blev forlænget og brugt til

stenfisker. Et meget interessant lille skib, og formentlig det eneste tilbageværende af slagsen.

Skibsbevaringsfonden har tidligere indvilget i at gå ind i projektet i to etaper under forudsætning af at ejerne selv skaffede et større beløb, og at skibet er restaureret efter en omfattende restaureringsplan udarbejdet af Fonden. Dette oprindeligt anonyme lille stenfiskerfartøj er restaureret ved Aarø Sund bådebyggeri og fremstår nu i tilnærmet oprindelig skikkelse.

Fondens engagement i SKIBET
er på 250.000 kroner.



Galease SKIBLADNER II
bygget af den navnkundige skibsbygmester N. F. Hansen i Odense 1897. Skibet er bygget til

fragtsejls fortrinsvis i danske farvande og fungerede som sådan, indtil det i 1962, under navnet BRUUS, blev overtaget af FDF Københavns Søkorps.

Søkorpsset gav i 1972 skibet sit gamle navn SKIBLADNER II tilbage, og i de næste år blev der foretaget en række restaureringer af skibet. En del af det udførte arbejde har dog ikke været helt tilfredsstillende, og den nuværende styregruppe har investeret meget energi i at få skibet mere korrekt restaureret. Bl.a. har SKIBLADNER II fået ny rigning efter N. F. Hansens originale sejlrids.

Fondens engagement i SKIBLADNER II
er på 803.860 kroner.



Paket SKØDSHOVED
bygget i Horsens i 1907 til pakfart på ruten Århus - Skødshoved, hvor den sejlede indtil 1911. Den solgtes derefter

til Danmarks Havfiskeriforening, der dog ikke kunne anvende skibet, der var bygget med en ringe dybgang på kun 1,40 m. SKØDSHOVED blev derfor solgt tilbage til Århus - Skødshovedruten, hvor den sejlede uafbrudt indtil 1951.

Skibet, der efter en meget omfattende restaurering i 2000/2001 er ført tilbage til sit udseende fra 1950-erne med styrehus og gaffelrigning og ejes af Kalø Vig Veteranskibssejls.

Fondens engagement i SKØDSHOVED
er på 435.000 kroner.



Halvdæksbåden SOMMERFLID
bygget i 1915 på Brdr. Andersens skibsværft i Frederikssund til fiskerfamilien Kallehave fra

fiskerlejet Vænget, Jægerspris. Den 9 meter lange båd var udstyret med en stor rig og hjælpemotor og blev brugt til hovedsageligt bundgarnsfiskeri. Den var i sin tid egnens første og største fiskefartøj med motor.

SOMMERFLID tilhørte den samme familie frem til 1965 og har senere haft skiftende ejere i Hundested-området. Den er det sidste eksemplar af de større halvdæksbåde med glødehovedmotor, som var drivkvasernes efterfølgere i fjorden. Båden ejes nu af Museet Færgegaarden, Jægerspris og skal bevares som et levende lokalt kulturminder. Dens historie er veldokumenteret og ligger til grund for restaureringen vinteren 2001-2002, som har taget sigte på en retablering af skibets oprindelige skikkelse.

Fondens engagement i SOMMERFLID er på 230.000



Fiskefartøj STEVNS

bygget i Fakse Ladeplads 1936, er en typisk bundgarnsjolle med styrehus, bygget til fisker Frederiksen i

Lund på Stevns. Fartøjet blev i 1997 reddet fra ophugning ved Skibsbevaringsfondens mellemkomst. Båden er senere overdraget til Bådelauget Udsigten i Viemose. Projektet er baseret på at båden bevares i sin originale tilstand uden nogen form for ombygninger.

Lauget har siden sejlet med den, og vist den frem ved adskillige lejligheder, bl.a. i forbindelse med demonstration af fiskeriteknikker rundt om i havnene i amtet.

Det er en uhyre vigtig opgave der her udføres, idet der ikke er mange chancer for at vi ellers vil se denne type fartøjer bevaret i original stand. Båden blev restaureret ved værft i Hundested foråret 2001.

Fondens engagement i STEVNS er på 120.000 kroner.



Kattegatbåd SVALEN

bygget på Kikhavn 1906 af bådebygger Andreas Olsen. SVALEN var en af de talrige kattegatbåde der deltog i de store sil-

defiskerier nord for Sjælland. SVALEN blev senere solgt og endte sine aktive dage som snurrevodskutter på Bønnerup Strand.

Ved Skibsbevaringsfondens mellemkomst har skibet fundet nye ejere i Hjarbæk. SVALEN er i dag en af fire bevarede klinkbyggede kattegatbåde.

Fondens engagement i SVALEN er på 838.125 kroner



Post- og passagerbåd TINNA

bygget i Middelfart i 1924. Båden har formentlig fungeret som post- og passagerbåd mellem Snoghøj og

Kongebroen. Senere desuden som fiskefartøj.

Der mangler fyldig dokumentation på bådens oprindelige udseende, og restaureringen er derfor baseret på viden om andre tilsvarende fartøjer fra den tid.

Fondens engagement i TINNA er på 100.000 kroner.



Motorpassagerbåd GL. TURISTEN

bygget i Ry i 1922 af bådejer R. P. Willumsen, men under supervision af bådebygger

Christensen fra Silkeborg. Skibet har fra det var nyt og frem til 1975 været anvendt i rutefarten mellem Ry og Himmelbjerget.

Det har gennem alle disse år kun gennemgået få forandringer og har derfor bevaret meget af sin oprindelighed. Ejer er Ferskvandsmuseet i Ry, som anvender skibet i museets formidlingsarbejde. GL.TURISTEN gennemgik vinteren 2001/2002 en omfattende restaurering ved Ry Bådebyggeri.

Fondens engagement i GL.TURISTEN er på 375.500 kroner.



Ålekvasen VEGA

bygget på Christoffersens værft i Assens 1901-1902. Også dette skib har sejlet for åleeksportør Th. Petersen i Kolding.

Skibet er nu, med få modifikationer, ført tilbage til sit oprindelige udseende, og anvendes af ejeren i undervisningsøjemed ved Naturskolen i Roskilde.

Fondens engagement i VEGA er på 450.000 kroner.



Krydstoldjagt VIKING

bygget på N. F. Hansens værft i Odense 1897. Det er den eneste af den tidligere store flåde

af krydstoldjagter, der endnu er sejlede.

Skibet, der i gennem en årrække har været privat ejet, er nu ejet af Svendborg & Omegns museer.

Fondens engagement i VIKING er på 190.000 kroner.

Passagerbåd VIKING

bygget i Skælskør 1916 til færgefarten på Esrum Sø. Båden er en middelstor åben motorbåd med agterspejl og meget smukke linjer. Båden fungerer til transport af passagerer på Esrum Sø i sommerhalvåret på.

Fondens engagement i VIKING er på 225.000 kroner.

Snurrevodskutter W. KLITGAARD

bygget i Frederikshavn i 1891, er et af de første fiskeskibe der fra starten blev udstyret med maskine og fast skrueaksel. Det er det eneste tilbageværende af denne type, der er en dansk efterkommer af de engelske fiskesmakker.

Efter et langt liv som fiskeskib blev skibet i løbet af 1970- og -80'erne tilbageført til nær oprindelig skikkelse. Ejerkredsen har drevet skibet uden nogen form for hjælp i en lang årrække.

Efter hånden var skroget blevet så medtaget at en omfattende restaurering var nødvendig. Arbejdet blev udført ved Strandby værft i 1999-2000.

Fondens engagement i W. KLITGAARD er på 1.200.000 kroner.



Ålekvasen AASE

bygget 1904 af N.F. Hansen i Odense til P. Christensens åleeksport i 1912 solgt til det kon-

kurrerende firma Th. Petersen i Kolding.

Der er tale om et uhyre smukt skib, der i facon ligner de legendariske krydstoldjagter.

Aase var i 2000-2001 genstand for en omfattende restaurering.

Fondens engagement i AASE er på 550.000 kroner.

