



SKIBSBEVARINGSFONDEN



Vision og Strategi
2012 - 2016

Indhold

Forord	3
Fondens arbejdsgrundlag	5
Resultater	6
Lån	8
Skibene	13
Sekretariatet	17
Tilsyn og rådgivning	18
Eksempler på restaureringsprojekt	20
Statement	27
Vision og strategi 2012 – 2016	28
Mission	28
Vision	30
Strategi	31
Långivning og økonomi	34
De maritime håndværk	37
Oplevelsesøkonomisk potentiale	39
Kommunikation	40
Sekretariat og bestyrelse	41
Bilag Indhold	42
Statens tilskud til SKF	43
Modtaget lånetilsagn pr. 31.3.2012	44
Fundats for SKF	45
Personale pr. 31.3.2012	46
Bestyrelsen	47



Præstø havn omkring 1900.

Det blå Danmark - de maritime erhverv - er væsentlige, når man taler om indtjening til landet, men samtidig bliver det stadig mere usynligt i danskernes hverdag.

Færger og fiskefartøjer er i de seneste år forsvundet i et tempo, som kan tage pusten fra de fleste, og i den samme periode er den sejlene kulturarv i stadig stigende grad blevet kørt ud på et sidespor, hvor den befinder sig som et næsten usynligt vedhæng til den officielle danske kulturpolitik.

Samtidig har de allerseneste års økonomiske krise bidraget til at forstærke problemet, idet flere fartøjsejere har måttet give op over for den stadig tungere vedligeholdelsesbyrde, hvilket igen - sammen med fraværet af en stor aktiv fiskeriflåde - har forringet værfternes eksistensvilkår.

Det betyder, at ikke blot skibe, men også uvurderlig knowhow og fagkompetence forsvinder. Det er både på skibene, på værfterne, på fagskolerne og hos de myndigheder som skal godkende skibene. Og det er viden og kompetencer, som bliver uhyre svære at reetablere, hvis de først forsvinder.

Flere skibe er endt i udlandet, og den positive udvikling, som har varet siden de første fartøjer blev reddet fra ophugning i 1960'erne, er nu vendt til en negativ spiral.

Det er derfor en stor udfordring for Skibsbevaringsfonden at manøvrere i dette nye rum. Det er ikke længere nok at bevare skibene. For at fastholde 25 års opnåede resultater skal vi nu også sørge for, at de kompetencer, der tidligere var alment tilgængelige, bliver bevaret og formidlet til en hel ny generation af bådebyggere og fartøjsejere.

Men tiden har også bragt positive udviklingstegn. Hvor grundlaget for fartøjsbevaring er blevet - og stadig bliver - forringet i faretruende grad, er de gode grunde til at bevare sejlene kulturarv blevet flere og bedre. Hvor det at bevare historisk værdifulde sejlene skibe tidligere af mange blev set som en romantisk holden fast ved fortidens værdier, en musealt begrundet opgave af de større, har de bevaringsværdige skibe i dag fundet en nyttig plads i det moderne samfund, hvor de igen bliver aktive medspillere.

De er igen blevet en del af det blå Danmark, en del af søfartserhvervet, som de for mere end 50 år siden var en naturlig del af.

De bevaringsværdige skibe indtager en naturlig plads som kvalificeret uddannelsesplatform for unge mennesker. Det sker på de bevaringsværdige charterskibe, på de to sejlførende skoleskibe, og det sker på mange private bevaringsværdige skibe, som i foreningseje, som spejderskibe eller som ungdomsprojekter inspirerer næste generation til en karriere i søfartserhvervet.

Og også som en del af den moderne oplevelsesturisme har de bevaringsværdige skibe en rolle at spille, både som generelle imageskabere for Danmark og som konkrete turismeprodukter. Om end de bevaringsværdige skibe allerede agerer i turismesektoren, ligger der her fortsat store uudnyttede muligheder for udvikling, der blot forudsætter samarbejder på tværs af institutioner, sektorer og myndigheder.

Så samtidig med, at Skibsbevaringsfondens bestyrelse ser med stor bekymring på de bevaringsværdige fartøjers fremtidige muligheder for fortsat bevaring, ser den også med optimisme på fartøjernes fremtidige muligheder for at begrunde deres egen berettigelse.

Med denne blanding af dyb bekymring og forsigtig optimisme præsenterer Skibsbevaringsfonden hermed sin vision og strategi for årene 2012 til 2016.



Skibsbevaringsfondens bestyrelse

Februar 2012

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.



Everten REBEKKA af Nordby bygget 1921.

Staten har via Skibsbevaringsfonden støttet restaurering af bevaringsværdige fartøjer i Danmark med i alt 50,5 millioner kroner i årene 1990 – 2011. Beløbet er uddelt til 91 fartøjer fordelt på i alt 272 delprojekter.

Forskellen mellem antallet af fartøjer og delprojekter er bl.a. et udtryk for, at større restaureringer har måttet strækkes over en længere årrække. Dette er ikke hensigtsmæssigt, hverken økonomisk eller arbejdsmæssigt. Men det er desværre de vilkår, hvorunder Skibsbevaringsfonden har arbejdet igennem de sidste 20 år.



Der fyres stadig med kul på isbryderen BJØRN, bygget 1908.

En række andre fonde har i perioden støttet enkeltprojekter, og denne støtte har været uvurderlig.

De større restaureringsprojekter kunne simpelthen ikke gennemføres uden denne støtte. Særligt to fonde har gjort sig gældende her, nemlig A. P. Møller og Hustru Chastine Mc-Kinney Møllers Fond til almene Formaal, der har støttet med en betydelig donation til dampskibet BJØRN bygget i 1908.

Desuden Inge og Asker Larsens Fond til støtte af almennyttige formål, der har bidraget med betydelige donationer til to af vore største skibsprojekter - skonnerten META fra 1884 og jagten JENSINE fra 1852. I alle tre tilfælde har Skibsbevaringsfonden administreret støtten og udført tilsynet med projekterne.

Skibsbevaringsfonden udgøres i det daglige af en direktør og en fagkonsulent. Begge udfører skibsteknisk arbejde og faglig rådgivning i forbindelse med projekterne. Personalets arbejde består desuden af indsamling af dokumentation, oplysende virksomhed, afholdelse af kurser, foredrag og udarbejdelse af artikler til fagtidsskrifter, samt artikler til dagspressen. Dertil kommer alt det administrative arbejde med håndtering af pantebreve, almindeligt kontorarbejde og løbende opdatering af Dansk Historisk Skibsregister.

Fondens bedste redskab til at hjælpe kulturhistorisk værdifulde fartøjer med restaureringsopgaver er ydelsen af rente- og afdragsfrie lån mod pant i skibet. I forbindelse med långivning er der registreret en række rådighedsbegrænsninger for modtagerne (se nedenfor). Dette er en slags spilleregler, der udstikker retningslinjer for, hvorledes ejerne skal forvalte deres fartøj. Disse har vist sig virkningsfulde, således at skibene også i årene fremover er vel vedligeholdt samt at salg til udlandet i flere tilfælde er undgået. Vi kan således konkludere, at effekten af den ydede støtte er betragtelig.

To fartøjer har betalt de lånte midler tilbage til Skibsbevaringsfonden, da de ikke længere fulgte de rådighedsindskrænkninger, der er forudsætningen for lånene.

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 der.*
- *fartøjet skal have mindst 10 års veldokumenteret tjeneste under dansk flag*
- *fartøjet skal være bevaret i en autentisk form, eller ikke 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.*

De ovenfor omtalte rådighedsindskrænkninger er udtrykt således i pantebrevet:

- *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 samt de særlige bestemmelser er gennem tiden justeret efter indvundne erfaringer.

Kun i to tilfælde har ejerne ikke overholdt de indgåede aftaler, og de lånte beløb er blevet tilbagebetalt til Fonden.

I tre sager, skonnerten ELINOR bygget 1907, galeasen HAABET bygget 1914 og bundgarmsjollen STEVNS bygget 1936 har Fonden måttet konstatere, at de investerede midler var tabt.

I et enkelt tilfælde har Skibsbevaringsfonden desværre været nødt til for anden gang at overtage ejerskabet af et fartøj. Det er ålekvasen KATHRINE PETERSEN bygget i 1945.

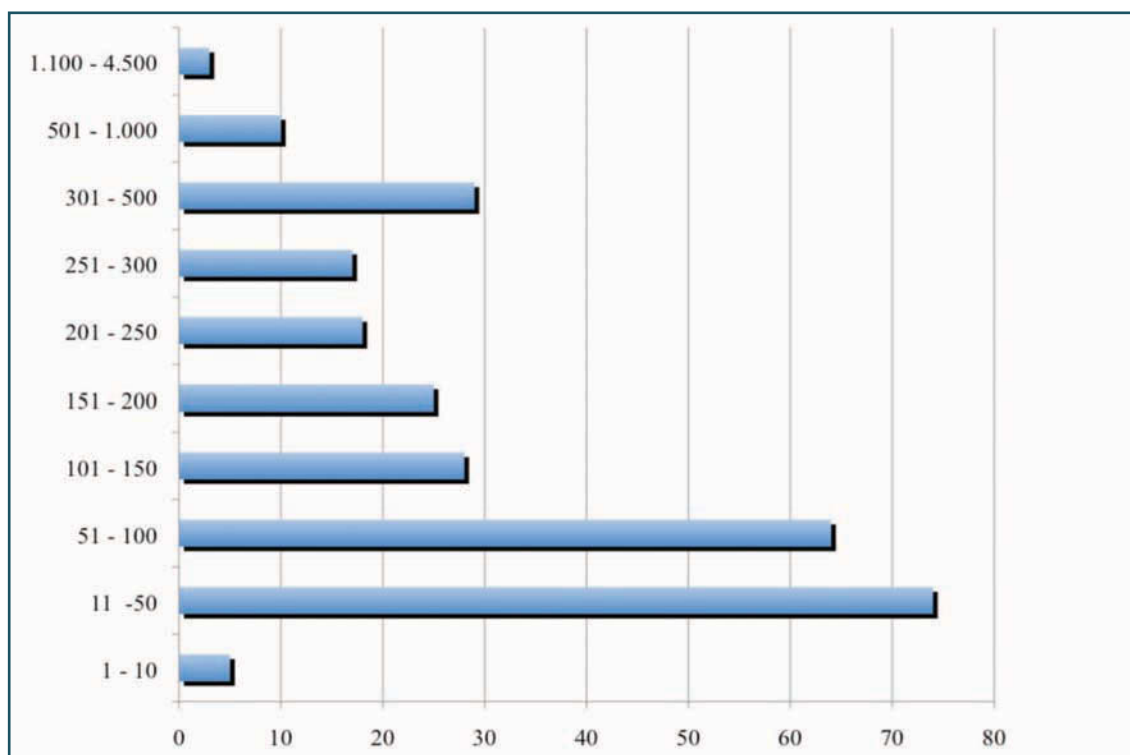
Samlet er det Skibsbevaringsfondens vurdering, at Fondens långivning har fungeret i fin overensstemmelse med de vedtægtsbestemte opgaver.

Vi kan også i 2011 konstatere, at den støtte, som staten yder til restaurering af bevaringsværdige fartøjer, ikke på nogen måde er tilstrækkelig. Den årlige støtte til Skibsbevaringsfonden er i 2011 kr. 500.000 større end den var i 1994. Støtten er aldrig blevet pristalsreguleret, og den almindelige løn- og prisudvikling i samfundet er derfor stærkt medvirkende til, at Fondens operationsmuligheder er blevet mindre med årene. Vi mener således, at der pga. den almindelige løn- og prisudvikling i samfundet har været tale om en konstant nedskæring siden 1994.

Med de til rådighed værende midler, er det ikke muligt at foretage planlægning af større opgaver. Ligeledes sker det, at uforudsete akutte opgaver vælter allerede foretagne dispositioner.

I modsætning til ved bygningsbevaring kan påbegyndte opgaver på et skib ofte ikke udsættes, når først fartøjet er på bedding. Er der åbnet for et skrog, skal det laves færdigt, for at skibet kan komme i vandet igen. Og i vandet skal det, da det for det første ikke kan tåle at stå på land i længere tid uden at det får konstruktionsmæssige skader, og desuden spærrer beddingspladsen for de skibe, der venter.

Det giver en helt speciel problemstilling, ikke mindst økonomisk, da en uforudset komplikation kan vælte både ejerens og Skibsbevaringsfondens budget. Alternativet kan blive, at fartøjet ophugges.



Figur 1: Antal lånetilsagn 1990-2011 fordelt på beløbsstørrelser. Opgivet i 1000 kroner.

Der har aldrig været et ønske fra Skibsbevaringsfonden om, at alle fartøjer skulle have støtte, idet vi naturligvis er klar over, at det aldrig vil være muligt at imødekomme alle ansøgninger. Det siger også alle erfaringer fra vort naboland Norge, hvor der, på trods af at man årligt anvender mellem 40 og 50 mio. kr., alligevel aldrig er nok. En prioritering af midlerne er nødvendig, og den prioritering foretager Fonden hvert eneste år.

Men manglende økonomi betyder, at unikke projekter må opgives. Skibsbevaringsfonden har nu for anden gang måttet påtage sig ejerskabet af den store ålekvase KATHRINE PETERSEN, idet ejerne har måttet opgive at realisere projektet på grund af manglende midler. Det er indlysende, at et sådant ejerskab belaster Fondens økonomi unødigt, men der er allerede anvendt så mange penge på skibet, at det vil være urimeligt at hugge det op.

Vi kan konstatere, at forskellen mellem behov og tilskud ikke er blevet mindre med årene. Og vi kan desuden konstatere, at der er opgaver - der ikke nødvendigvis er store - som vi simpelthen ikke kan løse. Det er stærkt utilfredsstillende at skulle afvise særdeles relevante ansøgninger på projekter af stor kulturhistorisk betydning.

Skibsbevaringsfonden har i de seneste år forsøgt at argumentere overfor vore politikere, for at få skibsbevaring sidestillet med bygningsbevaring. Snur-revodskuttere, fragtskonnerter og øfærger er lige så vigtige kulturbærere som herregårde, landsbykirker og vindmøller.

Vi har blandt andet forsøgt at få lavet en forfald pr. år ordning magen til den, der kendes fra Bygningsfredningsforeningen BYFO. Ordningen gør det muligt at fradrage de vedligeholdelsesudgifter, en husejer har på en fredet ejendom. Vi har desuden foreslået en række andre tiltag, der kunne hjælpe skibene til at få et lidt mere fornuftigt økonomisk fundament, således at skibene kunne tjene til deres egen vedligeholdelse og give ejerne en fornuftig indtægt, der kunne gøre det mere attraktivt at beskæftige sig med den sejlene kulturarv.

Skibsbevaringsfonden har tidligere udarbejdet en beregning, hvoraf det fremgår, hvad det koster at vedligeholde et bevaringsværdigt fartøj. På baggrund af tal fra tolv skibe har man analyseret de årlige udgifter, og ud fra dette opsat en model for vedligeholdet af tre skibe i tre forskellige størrelser “lille” – “mellem” – og “stor”.

Dette materiale har nu nogle år på bagen, men kan uden større vanskelighed opdateres, således at det bliver helt i trit med dagens forhold.

Det overordnede indtryk, som udarbejdelsen af ovennævnte gav, var, at de færreste skibsejere havde råd til at foretage de nødvendige vedligeholdelsesarbejder på deres skibe. Denne tendens er bestemt ikke blevet mindre. Tværtimod har den finansielle krise forstærket denne udvikling. Dette er katastrofalt for skibenes bevaring og vil på længere sigt være med til at forstærke behovet for ekstra tilført kapital.

*Inspektionsskibet
H.V. Ravn
bygget 1938*



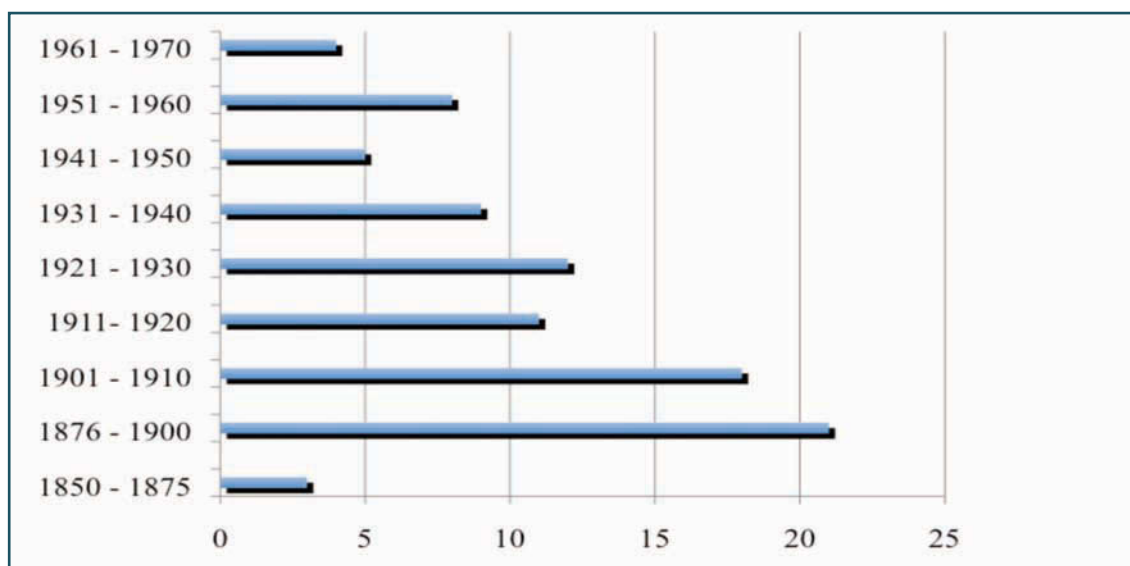
Skibsbevaringsfonden er Danmarks førende ekspertise, når det drejer sig om bevaringsværdige fartøjer. Fonden er således det eneste organ, der afgør, om et fartøj er bevaringsværdigt og samtidig det eneste organ, der kan udstede bevaringsværdighedserklæringer.

Der er til dato udstedt ca. 220 erklæringer. Tallet går lidt op og ned, idet enkelte nye fartøjer kommer til og enkelte mister deres erklæring. Pr. februar 2012 er antallet af bevaringsværdige skibe 199.

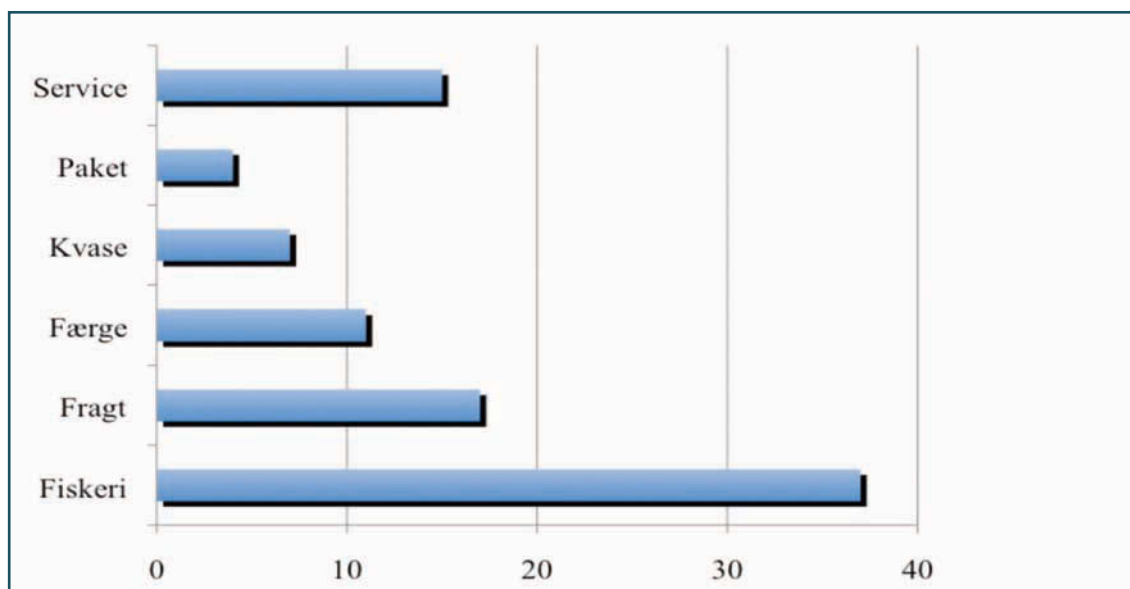
Som noget nyt har Skibsbevaringsfonden indført begrebet Historisk Monument, der gives til skibe i en helt særlig klasse, hvor autenticiteten er så høj, som det næsten er muligt. Der er pt. 11 fartøjer, der har fået status som Historisk Monument.

Bevaringsværdighedserklæringer og status som Historisk Monument har vist sig at være en blåstempling, når skibsejere ansøger andre fonde om hjælp til restaurering.

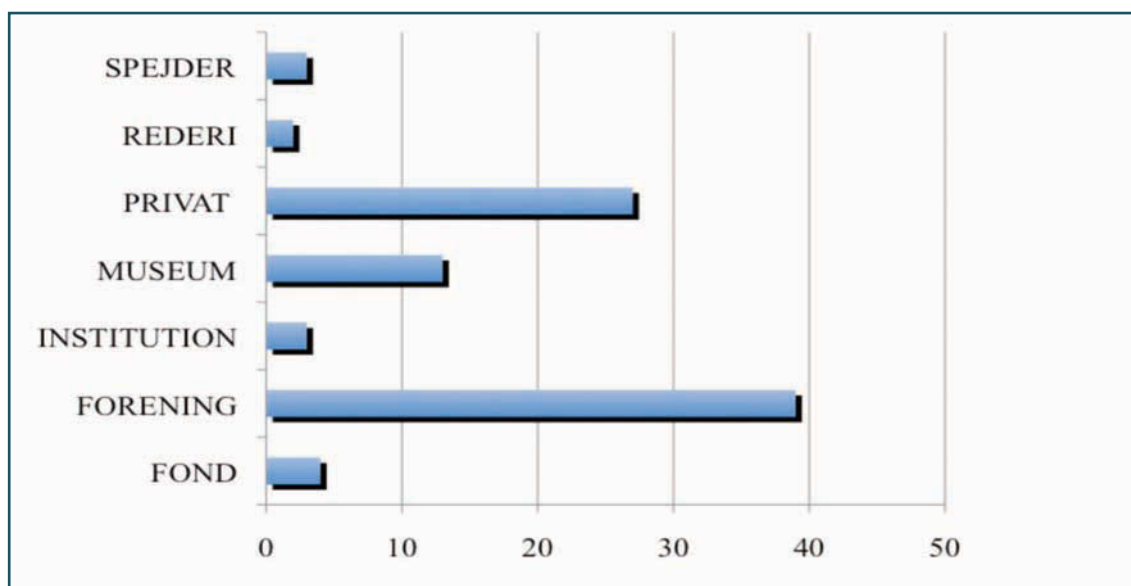
Erklæringerne har også tidligere dannet grundlag for Søfartsstyrelsens godkendelse af fartøjer til sejlads med passagerer i henhold til "teknisk forskrift nr. 15 af 20. november 2000 om skibe til særlige formål (bevaringsværdige skibe, lystfiskerskibe m.v.)" Dette synes ikke længere at være tilfældet, idet styrelsen selv vælger, hvilke fartøjer man betragter som bevaringsværdige. Dette er naturligvis problematisk, idet Styrelsens vurdering baseres på andre vurderinger end de kulturhistoriske.



Figur 2: Antal støttede skibe fordelt på skibenes byggeperiode. Totalt 91 fartøjer.



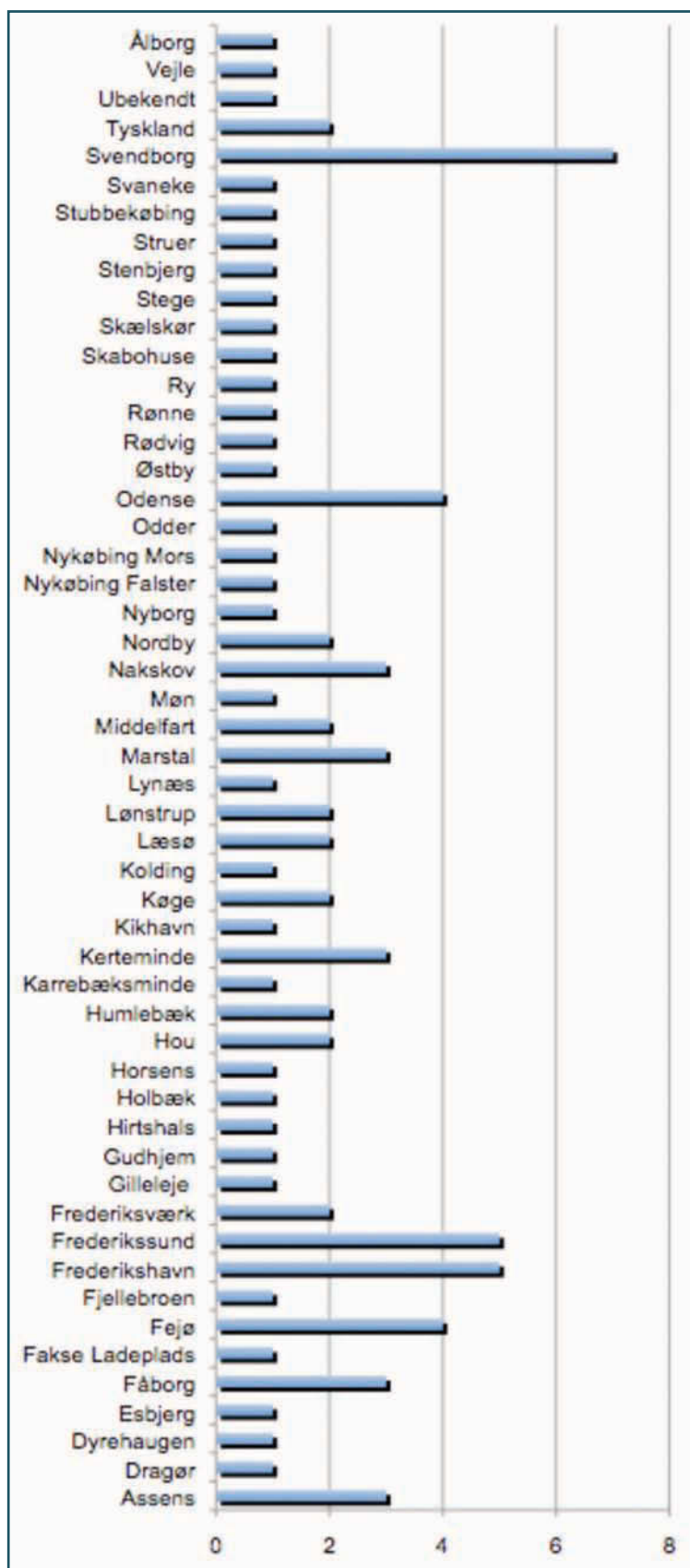
Figur 3: Antal støttede skibe fordelt efter skibenes oprindelige funktion. Totalt 91 fartøjer.



Figur 4: Antal støttede skibe fordelt efter skibenes ejerforhold

Snurrevodskutteren
JOHS. HEJLESEN
bygget 1962





Figur 3:
*Antal støttede skibe
fordelt på skibenes
byggested.*

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

Sekretariatet er desuden en af de drivende kræfter bag et yderst velfungerende nordisk samarbejde.

Det øvrige internationale samarbejde er ligeledes forankret i sekretariatet.

For at sikre et så lavt udgiftsniveau som muligt, har Fondens kontoradresse i en lang årrække haft til huse på direktørens adresse udenfor Præstø. Fondens skibshistoriske konsulent har til huse i lejede kontorlokaler i Søvind udenfor Horsens.

Denne løsning har vist sig uhyre praktisk og også økonomisk i forhold til den geografisk store spredning af fartøjerne.



Fiskejolle bygget af bådbygger Chr. Nielsen på Fejø.

Skibsbevaringsfondens personale består af en direktør og en skibshistorisk konsulent. Den daglige administration varetages primært af direktøren, men dette udgør den absolut mindste del af de ansattes arbejde. Deres primære arbejdsopgaver er dokumentation, udarbejdelse af projektmateriale, byggetilsyn og øvrig projektrådgivning til skibsejerne.

Tilsynet sikrer, at ydede lån bliver anvendt på den bedste måde og til det bevilgede formål. Tilsynet har desuden til hensigt at sikre, at de fartøjer, der har opnået lån i Skibsbevaringsfonden, til stadighed er vel vedligeholdt, således af Fondens pant ikke forringes.

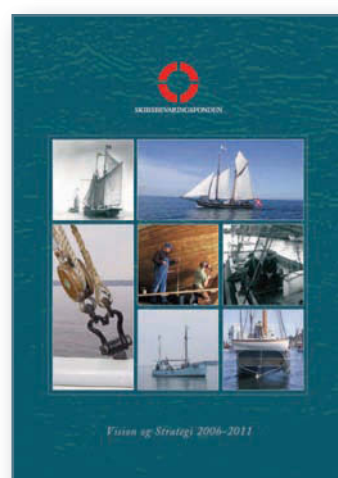
Niveauet af rådgivning varierer fra telefonisk kontakt over besøg på skibet til at udarbejde egentlige arbejdsbeskrivelser til værfterne. Desuden rådgives om historisk korrekte håndværksmæssige løsninger, således at skibene restaureres på den historisk korrekte måde.

Skibsbevaringsfonden er også i udlandet anerkendt for sin ekspertise, og udfører derfor fra tid til anden bestilingsarbejder for både norske og svenske museer.

En del af Fondens virke består af en bredere formidling af traditionelle håndværksmæssige teknikker samt i den efterhånden glemte kunst at vedligeholde et traditionelt træfartøj med traditionelle midler.

Formidlingen foregår dels gennem en række pjecer, som ligger på fondens hjemmeside, og dels gennem afholdelse af kurser for grupper af skibsejere. Pjecerne kan sammen med rapporter om konkrete projekter downloades fra Fondens hjemmeside:

www.skibsbevaringsfonden.dk.



Flere pjecer og rapporter på hjemmesiden: www.skibsbevaringsfonden.dk



Snurrevodskutteren **ALVILDE** (1897)

FN. 26 ALVILDE, bygget i Frederikshavn i 1897, var en af skibsbygmester Nicolaj Olsens populære 30-tons rundgattede damkuttere. Med fiskehandler N. Larsen i Sæby som korresponderende reder skulle kutteren, som de første fem – seks år var et rent sejlskib – drive fiskeri med snurrevod, hovedsageligt efter rødspætter, i Nordsøen og Skagerrak.

Men fiskeriet er et omskifteligt erhverv, og allerede i 1903 blev kutteren solgt til Grenaa, hvor fiskeskipper Christian Jensen fik den registreret som A. 26 ALVILDE. Her blev lagt en lille motor i skibet, og fisker Jensen, som var fra Venø, sejlede med kutteren frem til 1913, da han solgte den til fiskeskipper S. A. Jensen i Esbjerg.

I de næste mange år var ALVILDE hjemskrevet i Esbjerg under forskellige navne, men altid med havnekendingsbogstaverne E. 48. Fiskeskipper Andreas Jensen var stærkt religiøs og aktiv i Indre Mission, og derfor fiskede ALVILDE aldrig om søndagen.

Reddet på strengen

Kutteren fik et langt liv i Esbjerg, faktisk fiskede den helt frem til 1964, da den som E. 48 "Paw" blev solgt til udlandet. Dermed skulle man tro, at kutterens danske historie havde nået sin slutning, men i 1970 vendte "Paw" tilbage til Danmark, indført fra Tyskland. Fra og med dette år optrådte kutteren i Skibsregistret som lystfartøj og under forskellige navne, før den i 1972 fik sit oprindelige navn tilbage.

ALVILDE kom herefter til Aarhus, hvor kutteren blev udsat for en omfattende ombygning og genopstod som sejlskib med stort ruf og ditto rigning. Det gik kutteren godt i mange år, men omkring årtusindskiftet stod det klart, at ALVILDE havde behov for en gennemgribende istandsættelse. Det var svært at engagere foreningens medlemmer til dåd. Skibet blev liggende under sin presenning, og årene gik.

Men i 2006 skete det, der vel må siges at være fartøjets redning. Et lille, men entusiastisk hold i Frederikshavn kunne ikke udstå den tanke, at en af de efterhånden sjældne "frederikshavnere" bare skulle ligge dernede i Aarhus og gå til.

Et ejerskifte blev aftalt, formedelst kr. 1, og i løbet af de fem år, der siden er gået, har ALVILDE fået ny forstævn, mange nye spanter og ny klædning. Der er nye dæksbjælker og dæk, nye lønningsstøtter og nye ruf efter de oprindelige dimensioner. Palstøtten og mesanmasten er flyttet til sine oprindelige positioner. Det historisk ukorrekte rat er smidt i land, og når kutteren kommer under sejl igen, sidder rorsmanden på en tofte og styrer med en robust rorpind.

ALVILDE vil til den tid, sammen med ”søstrene” BONA GRATIA, opr. ”Grazia” (1903), BENTE IRENE, opr. ”Dagmar” (1902), DANISH BETTY, opr. ”Betty” (1902) og den hollandsk-registrerede REXONA, opr. ”Nevada” (1899) repræsentere den rundgattede snurrevodskutter, som Nicolaj Olsens værft i Frederikshavn blev så anerkendt for. ALVILDE vil være den, som ligger tættest på sit oprindelige udseende, og når kutteren skal have sin rigning fornyet, vil den igen fremstå som en galease, eller ”halvandenmaster”, som kuttere med en beskeden mesanrigning blev kaldt.

Snurrevodskutteren ALVILDE binder Frederikshavns fortid og nutid sammen. Den fartøjstype, ALVILDE repræsenterer, er en væsentlig del af Frederikshavns historie, både når det gælder fiskeriet og træskibsbygningen. ALVILDE er den eneste af denne fartøjstype, der optræder i sit oprindelige miljø.

Uden finansiel støtte fra forskellige fonde, Friluftsrådet, lokale banker og kommunen og nu til sidst EU-midler gennem Fiskeri-LAG, mener de nuværende ejere, at de aldrig havde kunnet gennemføre restaureringen. Skibsbevaringsfonden har været med hele vejen med midler og faglig rådgivning og har indtil nu givet skibet rente- og afdragsfri lån på 1,1 millioner kroner til skibet. Dette gør fonden til bevaringsprojektets største bidragsyder.

ALVILDE-laugets formand Peter Giltoft håber, at skibet skal være færdigrestaureret i 2013. Men der mangler fortsat midler. Vinteren 2012 er bådebyggeriet ved at afslutte de arbejder, der er midler til, og ejerne er til enhver tid i gang med at søge fonde om bidrag. De håber naturligvis også, at Skibsbevaringsfonden fortsat ser med velvillighed på projektet.

Når skibet igen er sejlklar, er det planen, at bådelaugets skal benytte kutteren til sejlads med laugets medlemmer som en aktiv formidler af Frederikshavns historie indenfor fiskeri og træskibsbygning.



Postbåden **RØRET** (1902)

RØRET, der var bygget i Nykøbing Falster i 1902, som post- og passagerbåd til Nyord ved Stege, havde siden 1973 været i privat eje og anvendt som lystbåd. Båden, der allerede i 1973 var gammel, trængte mere og mere til en gennemgribende istandsættelse.

I 2008 sank RØRET i Christianshavns kanal. Og så kunne eventyret egentlig udmærket have været slut her. Men sådan skulle det ikke gå.

En gruppe borgere på Nyord havde åbenbart haft øje på RØRET i lang tid, og de fik lov at købe den for 1 kr.! Men nu er det jo ikke prisen, der er afgørende for, om købet af en gammel båd er et godt køb. Det helt afgørende er det, man pådrager sig efterfølgende.

Og i dette tilfælde var det bestemt ikke nogen god forretning, de gode folk på Nyord havde gjort. Den første store udfordring blev at hæve båden og få den sejlet hjem til Nyord.

Det lykkedes at få gang i motoren og få båden ”sikkert” hjem til Nyord. Det blev en stor dag på Nyord, da den gamle RØRET vendte hjem, selv om det var en helt anden båd, end den der forlod øen. Den var jo i mellemtiden blevet bygget om til ukendelighed.

Kort tid efter RØRETs hjemkomst besigtigede Skibsbevaringsfonden båden på Nyord, og det blev besluttet at bugsere den til Rødvig værft, hvor den kom på land. Her fik vi en første indikation på, at det nok ikke var så godt med den gamle båd. Den tabte simpelthen enderne, som måtte understøttes for ikke at falde sammen. Desuden var forstævnen revet ud under bugseringen. Det viste sig i forbindelse med opmålingen, at der ikke var nogen original aptering eller dækshuse tilbage på båden. Det eneste originale, der var tilbage, var selve skroget, og her havde de tidligere ejere jo naturligvis over årene skiftet en del.

Så kom næste fase, hvor der skulle udarbejdes en historisk dokumentation og rekonstruktion, som kunne anvendes, når der skulle indhentes priser på selve restaureringsarbejdet.

Det var en spændende tid, hvor der rullede rigtigt meget materiale ind fra mange mennesker i området. Desuden var vi så heldige, at de tidligere ejere havde lavet en hurtig opmåling af båden inden de begyndte deres ombygning. På baggrund af dette materiale lykkedes det at lave en ret præcis rekonstruktion, som førte båden tilbage til tiden lige efter 2. Verdenskrig.

Ejerne indhentede efterfølgende tilbud fra to værfter, og på baggrund af disse blev Skibsbevaringsfonden så i 2009 første gang ansøgt om økonomisk støtte til projektet. Der blev bevilget 475.000 kr. til opmåling og restaurering af skroget. Men dette var jo langt fra nok til at afslutte projektet, idet båden jo også skulle have nye dækshuse, aptering og rig.

Så der måtte ansøges igen, og Fonden gav året efter et lånetilsagn på kr. 406.500.

Lånene fra Fonden blev givet under forudsætning af, at båden blev udført så historisk korrekt som det ville være muligt.

Selv om projektet endnu ikke var fuldt finansieret, så betød det dog, at det nu var muligt at sætte gang i selve træarbejdet på værftet. Sideløbende hermed ansøgte ejerne nu om yderligere støtte til færdiggørelsen via andre kanaler.

Der skulle jo også ny maskine og øvrig teknisk udrustning til. Det lykkedes senere samme år ejerne at få en donation på over kr. 700.000 fra Fiskeri aktionsgruppen, og dermed var der foreløbig fuld finansiering af projektet.

Efter at RØRET var transporteret til Rødbyhavn på en blokvogn, blev nyere dele, som ikke skulle indgå i det kommende projekt fjernet. Da alt var klar til genopbygningen startede man med en ny køl. Efterhånden som processen skred fremad og vi kom længere og længere op i båden, stod det efterhånden klart, at der næppe ville blive meget tilbage af den gamle båd fra 1902. Men, på den anden side set, båden var nu 109 år gammel.

Det viste sig også, at de tidligere ejere havde foretaget en del udskiftninger undervejs i deres proces med at omdanne båden til tomastet lystbåd. Og disse udskiftninger var bestemt ikke af forskriftsmæssig karakter. Så det betød, at en del originale samlinger og tømmer var fjernet, og nyt indsat, så det mange steder var klods på klods.

Efterhånden tog skroget form, men det var en meget langstrakt proces, og også en del længere og vanskeligere end bådebygger Hugo Hansen fra starten havde tænkt. Der viste sig desuden nødvendigt at udskifte væsentligt mere end der oprindeligt var planlagt.

Da skroget endelig stod færdigt kunne opbygningen af dækshusene påbegyndes. Og det var ligeledes en udfordrende proces, idet de oprindelige dækshuse bestemt ikke var lavet af en faguddannet bådebygger. Så øvelsen bestod i høj grad i at lave nye dækshuse, der samtidig ikke skulle se for pæne ud. Men det er jo svært at piske en i øvrigt dygtig håndværker til at lave dårligt håndværk.

Men det lykkedes, og nogle få år i drift, vil sikkert gøre sit til at båden fremtræder mere autentisk.

I løbet af et sådant projekt ligger der mange byggemøder, hvor selv de mindste detaljer diskuteres. Og det er også her, man diskuterer de eventuelle fravigelser i det autentiske, som der altid vil dukke op i et sådant projekt, som skal leve op til et nutidigt krav til sikkerhed.

Vi har set det før, men det er jo desværre et resultat af mange faktorer: naturlig alderdom, der er ikke foretaget det fornødne vedligehold, der er lavet en alt for tætsluttende aptering og så det som måske i grunden er det væsentligste: der har ikke været penge nok. For der er jo ingen tvivl om, at det har været rigtig dyrt at holde et træfartøj i denne størrelse for en privat familie. Og de har gjort det så godt, som de kunne. Hvad det angår, så adskiller RØRET sig ikke fra alle de andre fartøjer, som Fonden over årene har beskæftiget sig med.

Og endnu engang er det på trods af alle odds lykkedes at redde og restaurere et unikt fartøj, således at også kommende generationer kan få glæde af deres maritime fortid. RØRET er allerede blevet en stor succes hvor den er blevet vist frem, lige som den genkendes af mange, som i deres barndom har sejlet med skibet.

” Den sejlene kulturalv er en del af Det Blå Danmark. Ikke kun en påmindelse om fortidens Blå Danmark, men også slet og ret en del af nutidens Blå Danmark. Den sejlene kulturalv kan inspirere til de unges første step i karrierer til søs, og den inspirerer til forsat udvikling af kystturismen og de maritime erhverv.

Vi kan ikke undvære de gamle skibe, der viser os, hvor langt vi er nået, siden de var “state of the art”, og som har en værdifuld brandingeffekt for hele erhvervet. Da de i de danske havne nemt kan ses tæt på af alle, vil de minde os alle om at der findes skibe på havet ”

Direktør Steen Sabinsky ,
Europas maritime udviklingscenter



Galeasen SKIBLADNER II bygget 1897.

I Danmark er det ikke muligt at befinde sig mere end 50 km. fra en kyst, og interessen for vandet og aktiviteter på og ved vandet, har da heller aldrig været større end den er nu. Mængden af lystbåde er steget kraftigt over de sidste 20 år, og i dag er 250.000 danskere ifølge Dansk Sejlunion på vandet som lystsejlere. Det maritime sætter til og med solidt sit mærke på den danske kulturarv, hvor skibe for fulde sejl fylder op i tv-udsendelser og turistbrochurer, og hvor Danmarks radios store talkshow har Nyhavns riggede master i baggrunden. Vi kan, som noget unikt, i Danmark fremvise en autentisk kulturhistorisk flåde af skibe, som er med til at tegne Danmark i en verden, hvor oplevelsesøkonomi er et område i rivende vækst. Her er ingen kulisser, men ægte sejl og tovværk. Samtidig har Kulturarvsstyrelsen og Realdanias initiativ "Bygningskultur 2015" vist, hvordan kulturarven kan være en god investering. Alligevel har netop den sejlede danske kulturarv i mange år været under pres, både materielt og kundskabsmæssigt. Senest har den økonomiske krise betydet, at det kan være endnu vanskeligere at finde pengene til bevaring, og med en nedgang i værftsopgaver forsvinder vidensgrundlaget hastigt. Skibsbevaringsfondens arbejde er, med andre ord, kun blevet mere og mere centralt for bevaringen af den sejlede og kundskabsmæssige kulturarv.

MISSION

Skibsbevaringsfondens formål er ifølge vedtægterne:

- At bidrage til bevaring og restaurering af kulturhistorisk værdifulde, danske fartøjer igennem konsulentbistand og långivning.
- 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.

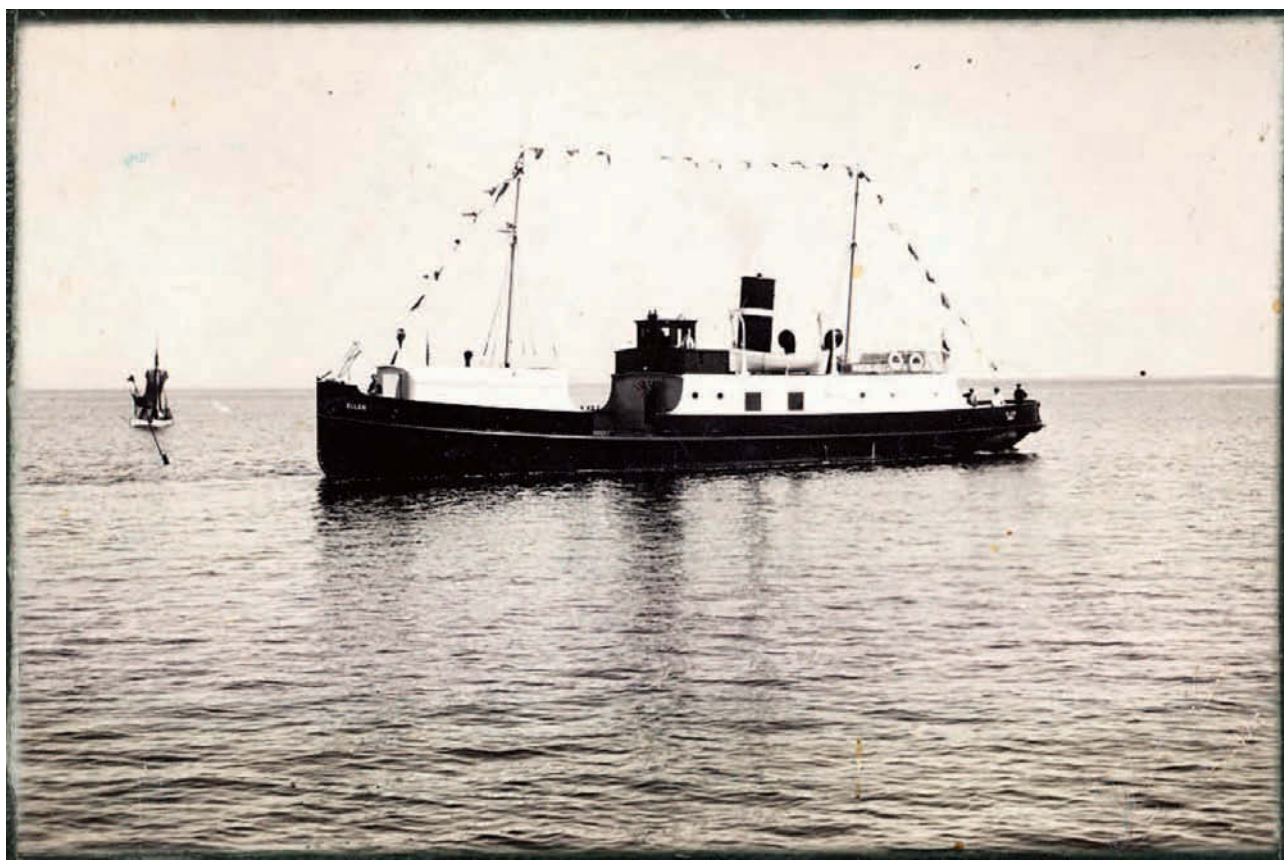
Fonden søger at fremme disse mål gennem konsulentbistand til skibsejere, almen information om skibsbevaring og Fondens arbejde samt økonomisk støtte ved långivning.

De seneste 15 år har budt på forringede økonomiske forhold for både skibsejere og Fonden. Den voldsomme finanskrisen har ramt skibsejerne hårdt, og de midler, der er tilført Skibsbevaringsfonden, er ikke blevet pristalsreguleret siden 1990'erne. Det betyder, at midlerne reelt er blevet ca. 35% mindre værd. I lyset heraf er det naturligt, at Fonden fokuserer sine kræfter på de for Fonden centrale opgaver, og målretter indsatsen med de midler, der er til rådighed, hvor det skønnes, at de bedst kan gavne den sejlene kulturarv.

Skibsbevaringsfondens arbejde med långivning til konkrete restaureringsprojekter, med de dertil tilknyttede forpligtelser, har igennem en lang årrække vist sig at være et vellykket middel til at bevare og styrke den sejlene danske kulturarv. Denne långivning og tilknyttede rådgivningsvirksomhed må betragtes som Fondens mest centrale opgave.

Skibsbevaringsfonden arbejder ligeledes målrettet for at øge og forbedre informationsniveauet omkring såvel skibene som Fondens arbejde. Det sker igennem fondens hjemmeside, udarbejdelse af en lang række vejledninger, deltagelse i arrangementer og i den offentlige debat. Dette sker for at sikre befolkningens fortsatte kendskab til og forståelse for betydningen af den sejlene kulturarv.

I lyset af de senere års erfaringer har det vist sig, at særligt informationsarbejdet er af vital betydning for at tiltrække midler til skibsbevaringen. Der er behov for ikke alene at fastholde, men simpelthen at øge offentlighedens fokus på skibenes kulturhistoriske og oplevelsesøkonomiske betydning. Dette skal ske for at kunne bevare det system af interesserede skibsejere og brugere samt tilskudsydere – såvel statslige som private -, der gør det muligt at bevare den sejlene kulturarv. De bevaringsværdige skibe må ses som elementer, ikke blot i den danske kulturarv, men også i den aktive danske søfart, turismeindustrien og ikke mindst en national oplevelsesøkonomi. Det er en central opgave for Skibsbevaringsfonden at oplyse om skibenes betydning inden for netop disse områder.



Færgen ELLEN bygget 1933

VISION

Skibsbevaringsfonden ønsker i den kommende planperiode at yde et væsentlig bidrag til, at:

- Bevaringsværdige fartøjer fortsat sejler i danske farvande ved at styrke bevaringen af den sejlene kulturarv igennem konsulentbistand og långivning.
- Give befolkning, erhverv og beslutningstagere større forståelse for betydning af den sejlene kulturarvs mangfoldighed.
- Synliggøre den sejlene kulturarvs oplevelsesøkonomiske og samfundsmæssige betydning.
- Opsamle og tilgængeliggøre viden om maritime håndværk knyttet til de bevaringsværdige skibes restaurering og funktion
- Aktivt støtte tiltag, der bevarer de maritime håndværk og tilgængeliggøre viden om maritime håndværk knyttet til de bevaringsværdige skibes restaurering og funktion.

STRATEGI

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

Skibe og repræsentativitet

I den forrige visionsplan blev der lagt vægt på, at der ved planperiodens udløb skulle findes en veldokumenteret grundbestand af bevaringsværdige skibstyper, der afspejler de maritime erhverv som f.eks. søfart, fiskeri, færgefart og lodseri. Denne formålserklæring har tjent som rettesnor i Fondens arbejde, og bl.a. medført udnævnelsen af en række skibe til Historiske Monumenter (K-mærkningen), der tildeles et fartøj, der på forbilledlig vis fremtræder i særlig restaureret eller autentisk stand, og som derfor er en entydig kilde til kundskab om den danske søfarts historie. Disse skibe har tjent som inspirerende forbillede for andre skibe i planperioden.

Skibsbevaringsfonden har dog kunnet konstatere, at der er behov for en tydeligere rettesnor i arbejdet med at sikre repræsentativitet i flåden af bevaringsværdige skibe for yderligere at kunne målrette arbejdet med at sikre en bredere repræsentativitet i flåden af bevaringsværdige skibe. Der er behov for at forenkle og målrette arbejdet for såvel fondsbestyrelse som konsulenter, for at kunne fokusere indsatsen på konkret skibsbevaring og rådgivning til skibsejerne. Der er desuden behov for i arbejdet at kunne tage højde for, at skibsbevaring og opbygning af en bred, repræsentativ flåde af bevaringsværdige skibe er en proces, der kontinuerligt må forholde sig til de ændringer skibsflådens sammensætning og tilstand samt opfattelsen af, hvad der er bevaringsværdigt, undergår. Til det formål ønsker Skibsbevaringsfonden at implementere en ny strategi for udpegelse og organisering af bevaringsværdige skibe.

I den nye strategi inddeles skibene i tre kategorier: Autentiske (A) for skibe, der har opnået en meget høj grad af autenticitet og dermed besidder en tilsvarende høj grad af fortælleleværdi, Bevaringsværdige (B) for skibe, der er gode formidlere af den maritime kulturhistorie, men som (endnu) ikke har

opnået den samme høje grad af autenticitet, og endelig Observationsskibe (O) for skibe med potentiale for at blive enten A eller B-skibe, men som mangler at opnå en tilstrækkelig grad af autenticitet. De to første kategorier af skibe er støtteberettigede, mens den sidste kategori af skibe kan modtage rådgivning og hjælp til udarbejdelsen af en restaureringsplan, der kan bringe skibet til at blive enten et A eller B skib .

I arbejdet med at skabe repræsentativitet i bestanden af bevaringsværdige skibe skal Skibsbevaringsfonden i de kommende år yderligere tage stilling til en række andre spørgsmål. Fonden har i forrige planperiode afsøgt mulighederne for at få lystfartøjer integreret i arbejdet med skibsbevaringen. Der er nu åbnet op for muligheden af, at lystfartøjer kan opnå erklæring om bevaringsværdighed. I den kommende planperiode fortsættes arbejdet med lystfartøjerne, og det er af stor betydning, at der fastlægges klare retningslinjer for en eventuel tilskudsgivning til bevaringsværdige lystfartøjer. Mængden af lystfartøjer er stor, og de mange erfaringer, der i årenes løb er gjort i Fonden i arbejdet med bevaringen af erhvervsfartøjer, bør inddrages i forhold til lystfartøjer. Målet er på forhånd at få klarlagt kravene til autenticitet, repræsentativitet og bevaringsværdi, for på længere sigt at skabe stringens i arbejdet med lystfartøjerne.

I årene fremover vil særligt skibe fra fiskerflåden udgøre ”nye” skibe, der realistisk set kan gøres bevaringsværdige. Den danske fiskeriflåde har længe været under afvikling, men det sker nu med en skræmmende hastighed. I modsætning til mange andre skibstyper er det kun et fåtal af udgåede fiskeskibe, der finder anvendelse som fritidsfartøjer, og det medvirker til at begrænse mængden af bevarede fiskefartøjer. Skibsbevaringsfonden skal i den kommende planperiode tage stilling til og medvirke til en styrkelse af bevaringen af fartøjstyper fra fiskeriflåden. Fonden bør ligeledes tilstræbe en repræsentativitet inden for materialetyper (træ, stål og glasfiber), idet disse hænger tæt sammen med fiskeriformer og farvandstyper.

Generelt må Skibsbevaringsfonden i de kommende år forholde sig til forskellige fartøjstyper og overveje, om nyere fartøjstyper på længere sigt i højere

grad kan integreres i Fondens arbejde. Eksempelvis er flåden af mindre og mellemstore joller til fiskeri er hastigt ved at forsvinde i takt med, at det kystnære fiskeri er kraftigt decimeret, og mange af bådene ombygges til lystsejlads. Da disse bådtyper typisk ikke fabrikeres længere, og mange af de mindre jolleværfter er forsvundet, må denne fartøjsflåde efterhånden anses for at være truet.

Endelig bør fonden i den kommende planperiode tage stilling til, hvordan man vil forholde sig til kopier af bevaringsværdige og/eller historiske skibe. Der bygges i disse år i stigende grad rekonstruktioner/kopier af allerede kendte skibe og skibstyper. Disse kopier befinder sig i en gråzone mellem stærkt restaurerede bevaringsværdige skibe og egentlige nybygninger, og kan på flere måder ses som bærere af en kulturhistorisk tradition i såvel udformning som byggeproces. Fonden bør beslutte, hvorvidt disse skal indgå som bevaringsværdige på lige fod med originale skibe.

På området der omhandler repræsentativitet i bestanden af bevaringsværdige skibe skal Fonden arbejde for følgende:

- Fonden skal implementere en ny strategi i arbejdet for at sikre repræsentativitet i bestanden af bevaringsværdige skibe.
- Fonden skal arbejde for at få lystfartøjer yderligere integreret i arbejdet med skibsbevaring.
- Fonden skal tage stilling til bevaring af fartøjstyper fra fiskeriflåden.
- Fonden skal overveje om nyere fartøjstyper på længere sigt skal integreres i fondens arbejde.
- Fonden skal tage stilling til, hvordan man vil forholde sig til replika af bevaringsværdige skibe.



Krydstoldjagt VIKING bygget 1897

LÅNGIVNING OG ØKONOMI

Det vigtigste middel i Skibsbevaringsfondens arbejde er og skal fortsat være udstedelsen af rente- og afdragsfri lån til brug for konkrete restaureringsprojekter. I de kommende år vil Fonden arbejde hen mod en række overordnede retningslinjer, hvor fokus holdes på skibene samt deres bevaring og restaurering, men hvor der udarbejdes og gennemføres en ny strategi for fartøjsbevaringen.

Den danske sejllende kulturarv er et resultat af et bredt folkeligt engagement, hvor et stort antal entusiaster og ildsjæle lægger tid og arbejde samt egne beskattede penge i bevaringen af en lang række skibe. Takket være deres arbejde og en målrettet indsats fra Skibsbevaringsfonden kan Danmark derfor i dag fremvise en talrig og varieret flåde af bevaringsværdige skibe. Desværre har Skibsbevaringsfonden igennem de seneste par år som følge af finanskrisen oplevet en svækkelse af skibenes tilstand og op til flere konkurser med salg af skibe til følge.

Restaureringsarbejder er blevet udskudt eller helt opgivet, og skibsejere har sideløbende opgivet at ansøge Skibsbevaringsfonden om støtte, da det ikke er lykkedes dem at skaffe blot delvis finansiering af projekterne. Ved manglende vedvarende nødvendig restaurering sker der et hastigt og kraftigt forfald af den bevaringsværdige flåde. Dette er en bekymrende udvikling, som i sidste ende vil betyde, at værdifuld sejlede kulturarv i Danmark går tabt. Statens økonomiske involvering i at bremse denne proces er af helt afgørende betydning. Fonden vil derfor i den kommende visionsplans periode kontinuerligt og målrettet arbejde for få tilført øgede midler fra staten, således at de resultater, der er opnået, ikke mistes. Der er talrige eksempler på, at de statlige midler har været af afgørende betydning for, at kulturhistorisk værdifulde skibe i dag sejler i danske farvande.

Fonden anser det ligeledes som centralt at arbejde målrettet på at skaffe midler fra anden side. Dette skal primært sket igennem andre fonde og i særdeleshed igennem partnerskaber mellem andre fonde, Skibsbevaringsfonden og skibsejerne. Arbejdet med at skaffe ekstern finansiering kan ske på forskellig måde. Det kan ske igennem direkte fondsansøgninger fra Skibsbevaringsfonden med henblik på at skaffe midler, som Fonden frit kan bruge i sit arbejde, som det skete ved Den Danske Maritime Fond.



Krydstoldjagt no. VII bygget 1890

Det kan også have karakter af samfinansierings-projekter, hvor Skibsbevaringsfonden samarbejder med andre fonde og tilskudsgivere om konkrete bevarings- og restaureringsprojekter. Herved kan Fonden opnå at løfte større opgaver end det ellers var muligt inden for de eksisterende økonomiske rammer. I sammenhæng hermed kan Fonden arbejde for at indgå som sparingspartner i konkrete skibsbevaringsprojekter, hvor fonde, der indgår i samarbejder med skibsejere, benytter Skibsbevaringsfonden som samarbejdspartner.

Driften af de bevaringsværdige skibe er helt afgørende for mulighederne for at bevare dem sejlene og som levende kulturbærere. Skibsbevaringsfonden bør derfor indgå i drøftelserne om, hvordan skibene drives mest hensigtsmæssigt, så der tages højde for såvel deres særlige bevaringsmæssige udfordringer som sikkerhed og økonomi. I forhold til drift skal Fonden udelukkende indgå som vidensressource og rådgivende part, idet egentlig drift og udvikling af bæredygtige forretningsmodeller falder uden for Fondens virke.

Hovedopgaverne for Fonden inden for økonomi og långivning i de kommende fem år er derfor følgende:

- Fonden skal kontinuerligt arbejde for at få øgede midler fra staten.
- Fonden skal ligeledes arbejde for at skaffe flere fondsmidler fra andre relevante fonde
- Fonden skal arbejde på at indgå samarbejde med andre relevante omkring samfinansiering og andre former for samarbejde rettet specifikt mod konkrete bevarings- og restaureringsprojekter.
- Fonden skal søge at formidle konkrete samarbejder mellem skibene og relevante fonde.
- Fonden skal indgå som vidensressource i forhold til samarbejder mellem skibsejere og andre fonde.
- Fonden kan medvirke til at rådgive om forskellige driftsformer, ejerskabsformer og nye anvendelsesformer med henblik på at gøre driften af skibene lettere og mere rentabel. Det kan være i form af idekatalog eller artikler og bør foregå i tæt samarbejde med eksempelvis Træskibs Sammenslutningen og andre aktører på området.

*Sejlmagerloft i Helsingør*

DE MARITIME HÅNDVÆRK

Det er helt centralt for de bevaringsværdige skibes fortsatte eksistens, at der findes fagpersoner med kendskab til de særlige krav til restaurering og nybygning, som disse skibe stiller, samt personer med kompetencer til at føre skibene. Disse kompetencer er i øjeblikket under pres på flere måder. Bådebyggeruddannelsen er i øjeblikket under omlægning, hvorved en del af fokus på træfaglige specialer forsvinder. Dette forhold kombineret med vanskeligheder ved at opretholde tilstrækkeligt med opgaver inden for fartøjsbevaring og de traditionelle maritime håndværk kan på længere sigt føre til, at uvurderlige kundskaber går tabt. I tillæg hertil gør strenge krav til skibenes udrustning i forbindelse med sejlads med særligt de større bevaringsværdige skibe det stadig vanskeligere at opnå tilladelse til sejlads med passagerer. Dette understøttes af endog meget høje krav til skibenes bemanning, der kan gøre det vanskeligt at finde personer med den nødvendige uddannelse til at føre skibene.

Uden mulighed for at sejle med skibene forsvinder en stor del af mulighederne for en økonomisk bæredygtig drift af skibene, og det vil vanskeliggøre situationen for en række af skibsejerne. Skibsbevaringsfonden skal i den kommende planperiode forholde sig til disse problematikker og fondens konsulenter skal indgå aktivt i arbejdet med at indsamle og tilgængeliggøre viden om maritime håndværk knyttet til de bevaringsværdige skibes restaurering og funktion. Samtidigt bør skibsbevaringsfonden følge arbejdet med omlægningen af bådebyggeruddannelsen og aktivt medvirke til, at der fortsat uddannes folk med relevante kundskaber inden for såvel håndværk som sejlads.

Hovedpunkterne inden for arbejdet med de maritime håndværk i den kommende planperiode er derfor:

- Fondens konsulenter skal bidrage med relevant rådgivning i forhold til den nuværende og eventuelle alternative tiltag i forhold til bådebyggeruddannelse med fokus på træskibsfaglige emner.
- Fonden kan tænke i muligheder for en egentlig antikvarisk bevaring af traditionelle træfaglige specialer i samarbejde med relevante aktører.
- Fondens konsulenter kan udarbejde en række standarder for fartøjsbevaring (ti bud om fartøjsbevaring), der skal indgå i rådgivningen om fartøjsbevaring til skibsejere og værfter.
- Fonden kan indgå i samarbejder med relevante aktører om forbedring af mulighederne for at sejle med de bevaringsværdige skibe.



OPLEVELSESØKONOMISK POTENTIALE

Det er et privilegium, at vi i Danmark kan basere en oplevelsesøkonomi på bl.a. en autentisk kulturhistorisk flåde. At vi i en lang række sammenhænge kan opleve de autentiske skibe i deres rette element, må ses som et unikt selling point for såvel turismeindustrien som den kulturhistoriske oplevelsesindustri i form af skibene selv og eksempelvis museer. Det er dog i den seneste planperiode blevet særdeles tydeligt, at den brede befolknings kendskab til og forståelse for den sejlene kulturarv, dens oplevelsesøkonomiske potentiale og identitetsskabende betydning langt fra er tilstrækkeligt. Det vurderes, at netop en bred forståelse for skibenes betydning og potentiale er afgørende for skibenes overlevelse på længere sigt, og i den kommende planperiode vil der derfor blive lagt en særlig indsats inden for dette område.

Fonden skal derfor i den kommende planperiode arbejde for at få lavet en analyse af skibenes oplevelsesøkonomiske betydning og potentiale. Herunder eventuelt skibenes mulige betydning for rekrutteringen til Det Blå Danmark. Målet er at få et overblik over skibenes betydning her, nu og i fremtiden.

Det er ligeledes en forudsætning for et godt kendskab til de bevaringsværdige skibe, at et bredt publikum får mulighed for at opleve skibene på tæt hold. Der er i dag allerede mulighed for at komme ud og sejle med en række af de bevaringsværdige skibe på kortere eller længere ture, lige som en del af skibene deltager i sejladsere som eksempelvis Limfjorden Rundt, og dermed opnår stor synlighed. Denne positive udvikling bør styrkes yderligere for at give endnu flere mulighed for gode oplevelser på vandet.

Endelig sker der en kontinuerlig udbredelse af kendskabet til den sejlene kulturarv igennem udgivelse af faglitteratur vedrørende skibsbevaring og bevaringsværdige skibe. Skibsbevaringsfondens konsulenter er allerede aktive med publikationer, men også i fremtiden bør fonden tilstræbe at deltage i publiceringer af faglitteratur for såvel fartøjsejere som almindeligt interesserede.

Hovedpunkterne inden for oplevelsesøkonomi i de kommende fem år er derfor følgende:

- Fonden skal arbejde for at få udarbejdet en analyse af skibenes oplevelsesøkonomiske betydning og potentiale.
- Fonden kan medvirke til at styrke mulighederne for oplevelser med og på skibene.
- Fonden kan medvirke til publiceringen af faglitteratur vedrørende skibsbevaring og bevaringsværdige skibe.

KOMMUNIKATION

En vigtig del af arbejdet med at udbrede kendskabet til og forståelsen for den sejlene kulturarv og dens muligheder er at styrke kendskabet til Skibsbevaringsfondens arbejde inden for skibsbevaringen. Der findes, trods fondens efterhånden lange levetid, fortsat skibsejere, der enten ikke kender til de muligheder fonden giver, eller ikke finder det overkommeligt at benytte sig af dem. Dette til skade for mangfoldigheden i og kvaliteten af den sejlene kulturarv. Der må derfor siges at være et behov for at styrke kommunikationen med fartøjsejerne om de mulighederne for økonomisk eller kundskabsmæssig støtte, fonden tilbyder.

Endvidere er der et behov for at styrke kendskabet til fondens arbejde inden for skibsbevaringen til folk, der ikke tilhører kredsen af fartøjsejere eller særligt interesserede. Som tidligere beskrevet, er det af stor betydning bl.a. for tilførslen af økonomiske midler, at der er et bredt kendskab til værdien af det arbejde med den sejlene kulturarv, der udføres i regi af skibsbevaringsfonden. Fonden bør derfor i den kommende planperiode arbejde for at udbrede kendskabet til fondens arbejde ud over den snævre kreds af fartøjsejere. I den forbindelse bør det dog stå helt klart, at det først og fremmest er skibene, der er de bedste ambassadører for den sejlene kulturarv, og disse bør derfor inddrages aktivt i arbejdet med at udbrede kendskabet til fondens arbejde.

Hovedopgaverne for Fonden inden for kommunikation i de kommende fem år er derfor følgende:

- Fonden skal arbejde for at få lavet en kommunikationsstrategi for den sejlene kulturarv og fondens arbejde i den sammenhæng.
- Fonden skal stille krav om at skibe, som har modtaget støtte fra skibsbevaringsfonden skal skilte med dette fysisk ved skibet og på deres eventuelle hjemmeside, mens arbejdet med skibene pågår.

SEKRETARIAT OG BESTYRELSE

Det er et grundlæggende princip for Skibsbevaringsfonden at målrette de tildelte fondsmidler til arbejdet med skibene. Det betyder en kontinuerlig drøftelse af vægtningen af arbejdet ”bag kulisserne” i fondens sekretariat og bestyrelse for at sikre, at der bruges mindst mulig tid og penge på administration og mest mulig tid på de skibsfaglige spørgsmål. Arbejdet bør kontinuerligt prioriteres økonomisk og tidsmæssigt, og nye digitale hjælpemidler inddrages, hvor de kan lette det administrative arbejde.

I den kommende planperiode vil Skibsbevaringsfonden også rykke et stort skridt nærmere et generationsskifte i fondens sekretariat. Det vil give en række faglige udfordringer og risici for, at viden går tabt. For at minimere tabet af kundskaber, bør fonden allerede nu iværksætte tiltag, der sikrer en så høj grad af vidensoverdragelse og kontinuitet i arbejdet som muligt.

I forbindelse med sekretariats- og bestyrelsesarbejdet foreslås derfor følgende for den kommende planperiode:

- Fonden skal overveje tiltag til optimering af indsats og arbejdsrutiner for såvel sekretariat som bestyrelse.
- Fonden skal overveje tiltag i forhold til vidensoverdragelse i forbindelse med et kommende generationsskifte for fondens konsulenter.

1. Statens tilskud 1990/91 – 2011/2012
2. Afgivne lånetilsagn 1990 - 2012
3. Skibsbevaringsfondens fundats
4. Bestyrelse og personale pr. 1. April 2012
5. Fortegnelse over udstedte
bevaringserklæringer
pr. 31. marts 2011

Statens tilskud til Skibsbevaringsfonden

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.
2006/2007	3.500.000 kr.
2007/2008	3.500.000 kr.
2008/2009	3.650.000 kr.
2009/2010	3.577.000 kr.
2010/2011	3.577.000 kr.
2011/2012	3.577.000 kr.

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

Liste over alle skibe der har modtaget lånetilsagn pr. 31.3. 2012

ALVILDE	1.141.000	L.L.JACOBSEN	370.000
ANNA	250.000	LODSEN 1926	90.330
ANNA af Århus	850.000	LODSEN af Løgstør	150.000
ANNA ELISE	290.000	LOTTE BRINCH	300.000
ANNE KAROLINE	75.000	MA-RI	30.000
ANNE MARIE	30.000	MARIE	125.000
ANTON	162.350	MARIE NIELSEN	401.500
ARNE & JØRGEN	25.000	MARLY	100.000
ARON	150.000	MARNA	692.000
BETH	100.000	MARTHA	993.000
BJØRN	3.864.386	META	4.220.000
BRITA LETH	454.275	MINERVA	725.328
BRØDRENE	80.000	MJØLNER	150.000
CAROLINE S	400.000	MÆFIKKEN	25.000
CHRISTIANE	261.180	MØN	1.692.500
DANNEBROG	142.425	NAKSKOV HAVN 1	574.600
DE TO SØSKENDE	761.841	NEPTUN	200.000
EJNO	435.150	NG 259	10.000
ELINOR	50.000	NORDLYSET	150.000
ELISABETH	170.000	NORDSTJERNEN	750.000
ELLEN	80.000	NORDSØEN	270.000
ELLEN af Kalundborg	50.000	OTTO RUD	125.000
ESPINA EHLERS	351.313	PALNATOKE	150.000
FREIA	620.000	POLLUX	20.000
FREM	56.000	RAGNHILD	138.000
FRIGG	188.000	REBEKKA	75.000
FYRSKIB nr. 1	250.000	ROLF	100.000
GL. TURISTEN	375.500	RYLEN	50.000
GNISTEN	86.864	RØRET	881.500
GRØNNE ERNA	2.921.241	SAMKA	372.300
HAVGASSEN	400.000	SKIBET	250.000
HELENE	10.000	SKIBLADNER II	1.578.860
HJALM	907.000	SKØDSHOVED	435.000
HJORTØ	50.000	SOMMERFLID	230.000
H.V.RAVN	1.250.000	STEVNS	280.700
IDA	1.540.000	SVALEN	813.125
JAKOB	150.000	TINNA	160.000
JENSINE	5.734.611	TUNØ	150.000
JENS KROGH	98.000	VEGA	600.000
JOHANNE	582.500	VIKING	225.000
JOHANNES HEJLESEN	85.000	VIKING af Svbg.	50.000
KAROLINE SVANE	1.084.875	VILHELM af Kerteminde	50.000
KATHRINE PETERSEN	1.250.000	W. KLITGAARD	1.983.000
KDL	230.000	AASE	1.440.500
KIVIOQ	300.000		
Krydsjagt no. VII	952.000	i alt	51.234.674
LIVØ	150.000		

Fundats for Skibsbevaringsfonden

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

§ 4 2 Fondens hjemsted er Helsingør.

§ 4 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 løsøre pantebrev. 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 "Forettningsorden 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 bestyrelsesmøde 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.

Personale pr 31. marts 2012

Direktør:

Jes Kroman,
arkitekt m.a.a.

Skibshistorisk konsulent:

Tom Rasmussen

Bogholderi:

Tina Rossen

Revision:

Stiig Ostfeldt,
statsautoriseret revisor

Bestyrelse pr. 1. april 2012**Navn:****Udpeget af:****Formand:**

Ole Vistrup, daglig leder

Handels- og Søfartsmuseet

Næstformand:Morten Hahn-Pedersen,
museumsdirektør

SKIBSBEVARINGSFONDEN

Lene Floris, museumschef

Nationalmuseet

Thomas Højrup, professor

SKIBSBEVARINGSFONDEN

Mikkel Kühl, museumsinspektør

Søfartspuljen

Egon Hansen, konsulent

Træskibs Sammenslutningen

Sven Irgens-Møller, forstander

Træskibs Sammenslutningen

Torkil Adersen, museumsinspektør

Handels- og Søfartsmuseet

Nanna Folke Olsen, museumsinspektør

Fiskeripuljen

Observatør:

Ove Juhl

Dansk forening for ældre
lystfartøjer



SKIBSBEVARINGSFONDEN