

# Årsberetning for SKIBSBEVARINGSFONDEN 1996



CHRISTIANE 1918

1996 blev SKIBSBEVARINGSFONDENS andet år på finansloven med et statsligt tilskud på 3 mio. kr.

Fonden var i februar 1995 til et møde i Kulturministeriet, hvor retningslinjerne for det fremtidige arbejde blev drøftet. I begyndelsen af 1996 fremkom ministeriet med en række justeringsforslag til fondens fundats og virke, og den 31. januar fremkom ministeriet med den endelige udformning og accept af fondens fundats.

På mødet i februar 1995 blev det desuden besluttet at lade Kammeradvokaten se på den hidtidige praksis for fondens udlån. Det endelige svar fra Kammeradvokaten der forelå i maj 1996, betød en række ændringer i de hidtidige standardbemærkninger i de pantebreve der udstedes i forbindelse med långivning. De nye betingelser medførte en mængde ekstraarbejde, da indkøringen af registreringsprocedurerne kom til at vare det meste af året.

Der blev i årets løb afholdt 6 ordinære bestyrelsesmøder.

### Lånetilsagn:

På grund af MIRA-sagen i 1995, blev en række vigtige lånetilsagn fra 1995 overført til 1996. Der var derfor i 1996 ikke noget stort beløb til rådighed. Dette rygtedes, og det medførte at mange på forhånd opgav at søge fondens hjælp. Der indkom således i 1996 ansøgninger for et beløb på 5.171.000 mio. kr.

### Følgende fartøjer tildeltes lånetilsagn:

Jagt DE TO SØSKENDE (1910)	570.000
Paket SKØDSHOVED (1907)	35.000
Galease SKIBLADNER II (1897)	200.000
Galease HAVGASSEN (1898)	240.000
Drivkvase BETH (1905)	100.000
Snurrevodskutter GRØNNE ERNA (1908)	250.000
Evert REBEKKA (1921)	75.000
Galease HJALM (1901)	100.000
Galease PALNATOKE (1894)	150.000
Skonnert BRITA LETH (1911)	137.000
Fiskefartøj MARNA (1940)	204.000
Fiskefartøj MA-RI (1920)	30.000
Ålekvase OTTO MATHIASSEN (1898)	125.000
Galease HAABET (1914)	300.000
Jagt ELISE (1907)	80.000
Snurrevodskutter ANNA ELISE (1932)	40.000
Jagt JENSINE (1852)	50.000
Skonnert MARTHA (1899)	30.000
Vestkystbåd NORDSØEN (1938)	45.000

I alt: 2.761.000

### Opmuntringspræmie:

Der blev ikke uddelt opmuntringspræmier i 1996.

### Konsulentbistand:

Årets konsulenthjælp har været af meget forskellig karakter. Der er klart et voksende behov for konsulenthjælp i takt med at fartøjsejerne erkender fordelene ved fondens gratis rådgivning. Rådgivningen strækker sig fra hjælp i sager med andre offentlige myndigheder til egentlige restaurerings spørgsmål. Det mest omfattende arbejde der er udført, er de store dokumentationsrapporter og udarbejdelse af tegningsmateriale, samt byggetilsyn. Fonden har i året været involveret i 3 store sager: MIRA, DE TO SØSKENDE og CHRISTIANE.

Der er desuden ført afsluttende syn på alle lånesager.

Konsulenten var tilstede på sejladsen FYN RUNDT for Bevaringsværdige Skibe over 20 tons.

Der blev i år givet rådgivningsbistand til følgende skibe:

Skonnert MIRA (1898)	dokumentation/ tegninger/ byggetilsyn
Dæksbåd CHRISTIANE (1918)	dokumentation/ tegninger/ byggetilsyn
Jagt DE TO SØSKENDE (1910)	dokumentation/ opmåling/ tegninger/ byggetilsyn
Fiskefartøj MARNA (1940)	rådgivning i forb. m. oprettelse af ejerlaug
Jagt ANNA (1928)	besigtigelse og skitseopmåling
Galease SKIBET( 1880)	besigtigelse/ dokumentation/ rådgivning
Snurrevodskutter AS 38 LISBETH (1913)	besigtigelse og rådgivning
Smakkejolle på Horsens Museum	besigtigelse og rådgivning
Bæltjolle ORION (1910)	besigtigelse og rådgivning
Drivkase BETH (1905)	tilsyn og rådgivning
Paket ELISE (1907)	besigtigelse
Vestkystbåd NORDSØEN (1938)	besigtigelse
Snurrevodskutter GRØNNE ERNA (1908)	besigtigelse
Fiskefartøj SOMMERFLID	besigtigelse
Rødvig skibsmotormuseum	besigtigelse/ støtteskrivelse

#### MIRA (1898):

Skonnerten MIRA, der er bygget hos Rs. Møller i Fåborg i 1898, er den sidste af de helt små skonnerter med pælemaster. MIRA er med sine smukke linjer en værdig repræsentant for det fine håndværk som Rs. Møllers værft leverede. Den er gennem årene blevet et uundværligt syn langs de danske kyster.

MIRA blev i 1970-erne restaureret, men det har i de senere år vist sig mere og mere påkrævet med en kølopretning. Desværre viste det sig, da skibet kom på land, at MIRA var i en meget dårlig forfatning, og der ventede en totalreovering af skroget.

Det har således været fondens hidtil største sag, hvor der i 1995 blev afsat 1,5 mio. kr. til en komplet restaurering af skibet. Opgaven løses i samarbejde med Arbejdsmarkedets Feriefond, der har afsat 1,2 mio. til projektet. Det har været en uhyre ressourcekrævende sag. Den har ikke blot omfattet udarbejdelse af dokumentation og tegninger, men i høj grad også tilsyn på værftet i Lilleje. 2 bestyrelsesmedlemmer, skibsfører Jørgen Josephsen og restaureringsarkitekt Morten Gøthche har deltaget i regelmæssige byggemøder, der fastlægger de overordnede retningslinjer for projektet. Det underordnede tilsyn har været foretaget af Jes Kroman.

Arbejdet forventes afsluttet sommer 1997.

#### DE TO SØSKENDE (1910):

En anden omfattende sag har været restaureringen af jagten DE TO SØSKENDE. Skibet er på værft i Bagenkop, hvor det gennemgår en omfattende restaurering.

Det blev i 1995 besluttet at bekoste den omfattende restaurering af skibet, under forudsætning af, at man kunne finde en fremtidig ejer/ bruger af skibet. Det lykkedes, idet Lillebælt Smakkelaug i Middelfart meldte sig som interesseret. Der er indgået aftale om overtagelse og fremtidig drift af skibet.

Fondens konsulent har opmålt skibet og foretaget en omfattende dokumentation. På denne baggrund er der udført arbejdstegninger og projektbeskrivelse, der danner baggrund for restaureringen.

Fondens konsulent har ført et intensivt tilsyn med projektet.

### CHRISTIANE (1918):

Dæksbåd CHRISTIANE er bygget i 1917 på Fejø af bådebygger Carl Nielsen. Båden, 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 støtter en totalrestaurering af båden, hvor den oprindelige spryd-stagerig med fast sprydstage genetableres.

CHRISTIANE ejes af Fejø Drivkvaselaug. Der er udført et større dokumentationsarbejde og en del tegningsmateriale. Jes Kroman har desuden ført intenst tilsyn med restaureringen.

### Bevaringsværdighed:

Fonden har i løbet af 1996 ydet bistand til et antal fartøjer, der ønskede en bevaringsværdigheds-erklæring. Denne erklæring fra SKIBSBEVARINGSFONDEN er en forudsætning for at skibe kan omfattes af Søfartsstyrelsens særlige regelsæt for bevaringsværdige fartøjer. Hertil kommer, at en sådan erklæring gerne skulle gøre det lettere for ejeren at søge tilskud fra andre fonde.

### Følgende 20 fartøjer er erklæret bevaringsværdige i 1996:

SG 100 MARNA, garnbåd bygget 1940 i Fåborg  
MARILYN ANNE, 3-mastet skonnert, bygget 1919 Marstal  
ELSE DORTHEA BAGER, 3-mastet topsejlskonnert, bygget 1942 i Svendborg  
Motorfærgen SPROGØ, bygget 1962 i Helsingør  
Motorfærgen KONG FREDERIK IX bygget 1954 i Helsingør  
Skonnert FULTON, bygget 1915 i Marstal  
Jagt OTTO MATHIASSEN, bygget 1898 i Frederikssund  
Motorfærge JACOB HARDESHØJ bygget 1954, Ring-Andersen  
Skonnert META, bygget 1884 i Assens  
Snurrevodskutter HANSA, bygget hos Nipper i Skagen 1924  
Lystfartøj WHIMBRELL, bygget i Coves, England 1899  
Galease HAABET, bygget hos L. Christiansen i Rødvig 1914  
Inspektionsskib (GORM)ALBA II, bygget i Nakskov 1944  
Skonnert NESTOR bygget i Eckernførde 1905  
Galease HJALM bygget i Assens 1901.  
Ketch FORSØGET, bygget i Plymouth 1906  
MIRA III, bygget i Fr.sund 1915  
ROSITA, bygget i Frederikshavn 1931  
PRAM 48, bygget i B&W 1925  
NORDSØEN, bygget i Stenbjerg 1938

### SKIBSBEVARINGSFONDENS fartøjsregister:

Registret over bevaringsværdige fartøjer er i årets løb blevet ajourført og omfatter nu 342 fartøjer.

#### Udstilling om SKIBSBEVARINGSFONDEN:

Fondens konsulent udarbejdede i 1995 i samarbejde med restaureringsarkitekt Morten Gøthche en udstilling, der kort fortæller om fondens virke. Udstillingen blev i foråret vist på Boatshow 96 i Bella Centret, og har i sommerens løb været vist på Nationalmuseets skib ANNA MØLLER, der deltog i forskellige sejlads, bl.a. Nordisk Sejlads og Tall Ships Race. Udstillingen blev desuden vist på museet i Horsens.

#### Nordisk møde:

I marts deltog Hans Jeppesen, Jørgen Josephsen, Henrik Winkel og Jes Kroman i et nordisk møde i Stockholm, hvor der desuden var deltagere fra Norge, Sverige, Finland og Åland. Blandt emnerne var bl.a. debat om et internationalt europæisk samarbejde for fartøjsbevaring. Det blev besluttet, at etablere et nordisk register over leverandører af materialer til fartøjsbevaring.

#### Studierejse:

Fondens konsulent Jes Kroman var i september i Norge, hvor han besøgte de to fartøjsvernercentre i Kristianssand og Nordheimsund. Målet var dels at se hvilke erfaringer nordmændene har gjort med at oprette egentlige restaureringscentre, dels at diskutere de nærmere detaljer til et register over leverandører af traditionelle materialer.

#### Arbejdsmarkedets Feriefond:

Hans Jeppesen, Jørgen Josephsen og Jes Kroman har deltaget i en møderække i Arbejdsmarkedets Feriefond, hvor man diskuterede maritim turisme/kulturformidling og maritime centre i Danmark.

#### TS-pinsetræf:

SKIBSBEVARINGSFONDEN var ved årets TS-pinsetræf i Dragør repræsenteret ved Hans Jeppesen, Jørgen Josephsen, Max Vinner, Eske Wohlfahrt, Thomas Højrup og Jes Kroman. Det har hidtil været tradition, at den ene af de to årlige uddelinger af lånetilsagn blev uddelt i forbindelse med TS-pinsetræf. Det er dog nu besluttet, at fonden fremover foretager disse uddelinger ved særskilte arrangementer, for derved at kunne profilere sit arbejde mere tydeligt.

#### Bestyrelsen:

Der har i året været enkelte ændringer i bestyrelsens sammensætning, idet den nyudnævnte Rigsantikvar Steen Hvass har valgt at sidde i fondens bestyrelse. Desuden er museumsassistent Max Vinner udpeget af Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Bestyrelsens sammensætning så derfor ved årets udgang således ud:

Formand: Hans Jeppesen, Handels- & Søfartsmuseet Kronborg. Udpeget af H&S.  
Næstformand: Jørgen Josephsen, Fulton-stiftelsen. Udpeget af Træskibs-sammenslutningen.  
Steen Hvass, Rigsantikvaren.  
Max Vinner, Vikingskibshallen. Udpeget af Handels- & Søfartsmuseet Kronborg.  
Gunnar Svendsen. Udpeget af Træskibs-sammenslutningen.  
Ole Mortensøn, Langelands Museum. Udpeget af Søfartspuljen  
Eske Wohlfahrt, Limfjordsmuseet. Udpeget af Fiskeripuljen  
Morten Gøthche, Skibshistorisk Laboratorium. Udpeget af Nationalmuseet  
Advokat Henrik C. Winkel. Udpeget af SKIBSBEVARINGSFONDEN.  
Thomas Højrup, Københavns Universitet udpeget af SKIBSBEVARINGSFONDEN.

Fondens konsulent og sekretær: Jes Kroman  
Fondens revisor: Niels P. Hansen, Farum

## Beskrivelse af de i 1996 støttede projekter.

**Jagten DE TO SØSKENDE** er bygget i Nyborg 1910 til skipper Christen Nielsen på Agersø, der skulle bruge den til pakETFart. Skibet var forberedt til maskine, men først 10 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 bøgekløv ved de syddanske skoves små ladesteder. Mursten blev bl.a. hentet ved teglværkerne i Egersund.

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

Da Agersø fik en ny og større færge, der også kunne tage lastbiler ombord blev DE TO SØSKENDE 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. Det blev i 1995 endelig besluttet at restaurere skibet og føre det tilbage til dets oprindelige udseende.

DE TO SØSKENDE er i 1996 overdraget Lillebælt Smakkelaug, der skal forestå den fremtidige drift og vedligeholdelse.

**Paket SKØDSHOVED** er bygget i Odder 1907 til pakETFart 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 2 års restaurering er ført tilbage til sit udseende fra 1940-erne med et lille styrehus og en forholdsvis lille rigning. Den 1. juni 1996 blev skibet overdraget til den nye bestyrelse for Kalø Vig Veteran-skibssejlads.

**Galease SKIBLADNER II** er bygget af den navnkundige skibsbygmester N. F. Hansen i Odense 1897. Skibet er bygget til fragtsejlads 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 kommende år blev der foretaget en række restaureringer af skibet.

**Galease HAVGASSEN** er bygget hos skibsbygmester Rs. Møller i Fåborg 1898. Skibet, der fra starten bar navnet HAABET, blev bygget 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 bl.a. den nuværende ejer. Der er siden foretaget store istandsættelsesarbejder og skibet fremstår i dag som et af vore finest bevarede sejlførende fartøjer.

**Drivkvasse BETH** er bygget i Damme på Møn i 1905. Den er blandt de første fartøjer der udstyredes med en lille hjælpemotor, og det er skibets udseende som tidlig motordrivkvasse der nu bliver genskabt.

**Snurrevodskutter GRØNNE ERNA** er 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 rederianpartsselskabet GRØNNE ERNA, der har prioriteret sejladsen med skibet højere end en egentlig restaurering. Der er nu indgået et samarbejde mellem ejerne og SKIBSBEVARINGSFONDEN om at få det spændende skib ført tilbage til det oprindelige udseende.

**Evert REBEKKA af Fanø** er 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 har henstået 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.

Det nyrestaurerede skib søsattes i Nordby den 11. juli 1996.

**Galease HJALM** er bygget hos Christoffersens værft i Assens 1901. Skibet, der oprindeligt hed HULDA, blev bygget til et svensk rederi, men kom i 1907 under dansk flag. Det var beskæftiget med almindelig fragtfart, men blev i 1935 solgt og omdøbt til DYKKEREN af Grenå, hvorefter det anvendtes til stenfiskeri.

I 1978 blev skibet overtaget af Holbæk kommune, der ombyggede det til lejrskoleskib for kommunens institutioner. Kommunen forsøgte senere at sælge skibet til Sverige, men dette blev i sidste øjeblik forpurret, og skibet er i dag ejet af foreningen til bevarelse af HJALM.

**Galease PALNATOKE** er bygget i Humlebæk af R. Jensen 1894. Den var i starten beskæftiget med at sejle kalk fra Saltholm til København, men fandt under sine henvendelser 20 forskellige ejere og også anden beskæftigelse. Skibet blev i 1968 erhvervet med henblik på ombygning til lystfartøj, og forskellige ejere har siden da ombygget skibet mere i stil med traditionen.

**Skonnert BRITA LETH** er bygget på Øksenbjerg værft i Svendborg 1911 af bygmester Anders Jensen, og søsat under navnet BRITA. Skibet var indtil 1915 beskæftiget i nordeuropæisk 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 brødre 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 Leth's eje, og er i dag et af Danmarks smukkeste og bedst restaurerede træskibe.

**SG 100 MARNA** er bygget af Carl "jolle" Andersen i Fåborg 1940. Skibet er bygget til forskelligt fiskeri i de indre danske farvande.

MARNA fremstår idag som en typisk lille trawlkutter fra de indre farvande. Desværre har den alvorlige tilbagegang i fiskeriet medført, at en lang række af disse karakteristiske fartøjer i de senere 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.

MARNA er i år overtaget af en nyetableret forening til bevarelse af fiskefartøjet MARNA.

**Fiskefartøj MA-RI** er et lille galeaserigget fartøj bygget i Warnemünde i 1920. Skibet der er letbygget blev i 1923 opbragt for smugleri ved Helsingør. Det har ført en omflakkende tilværelse som fiskekvase og senere handelsfartøj.

**Jagt OTTO MATHIASSEN** blev bygget i Frederikssund 1899 under navnet OTTO RUD. Skibet, der oprindeligt var galeaserigget, var bygget til fiskeri men fungerede desuden som handelskvase. Skibet fik omkring 1. Verdens-krig sin første motor og blev samtidig rigget ned til jagt.

**Galease HAABET** blev bygget hos L. Christiansen i Rødvig 1914. Skibet, der måler 72 BRT, er en usædvanlig stor galease. HAABET har under navnet TUT i en lang årrække været hjemmehørende i Kerteminde, hvor det har været beskæftiget med sejlads med lystfiskere.

**Jagt ELISE** er bygget i Svendborg 1907 til skipper Jens Jensen i Lohals, der bl.a. sejlede stykgods med den. Fra 1936 til 1972 var skibet hjemmehørende på Agersø, hvor det indtil 1968 sejlede i pakETFart mellem Agersø og Skælskør. Fra 1968 til 1972 var skibet beskæftiget med sejlads med lystfiskere.

**Snurrevodskutter ANNA ELISE** er bygget i 1932 på Christoffersens værft i Nordby på Fanø. Skibet, der blev bygget med dam og en en-cylindret maskine foruden en større støtterig, blev bygget til snurrevodsfiskeri på Nordsøen.

Skibet er i dag rigget efter en tradition, der ligger 20 - 30 år tidligere end byggetidspunktet.

**Jagt JENSINE**, der er bygget i Ålborg 1852, er Danmarks ældste sejlene skib. Det er en traditionel dansk jagt efter sydfynsk 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.

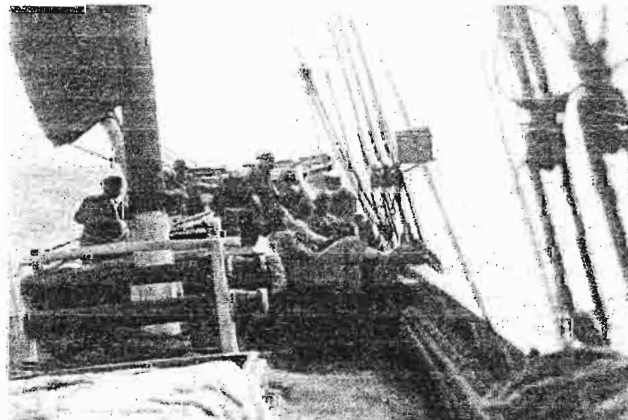
Denne forening burde kunne danne forbillede for andre lignende foreninger.



**Skonnert MARTHA**, der er bygget på S. Lindtners værft i Vejle i 1899, 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 forårsklar. Også de store reparationer udfører foreningens medlemmer selv. Der er således gennem årene lagt en kæmpemæssig frivillig indsats, som har sikret det gamle skib for eftertiden..

Denne forening burde ligeledes kunne danne forbillede for andre lignende foreninger.

**Vestkystbåd NORDSØEN** er 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.



Skonnert MIRA på chartersejlad