

ÅRSBERETNING for
SKIBSBEVARINGSFONDEN
1997

Indhold:

| | |
|----------------------------------|--------|
| Indledning ved formanden | side 2 |
| Beskrivelse af fondens virke | side 3 |
| • Støtteform | |
| • Hvad kan der ydes støtte til? | |
| • Særlige betingelser | |
| Oversigt over ansøgninger i 1998 | side 5 |
| • Afgivne lånetilsagn | |
| Eksempler på støtte | side 8 |
| • VEGA | |
| • JENSINE | |
| • ANNA af Århus | |
| Rådgivning og tilsyn | side ? |
| Opmuntringspræmier | side ? |
| Bevaringsværdighedserklæringer | side ? |
| Nordisk samarbejde | side ? |
| Internationale kontakter | side ? |
| Bilag | side ? |
| Bestyrelsens sammensætning | side ? |
| Resultatopgørelse for 1997 | side ? |
| Balance pr. 31/12 1997 | side ? |
| Specifikationer for 1997 | side? |

Indledning

Hans Jeppesen, formand

1997 blev i flere henseender et usædvanligt år for SKIBSBEVARINGSFONDEN. Nogle få og store restaureringsprojekter lagde beslag på en betydelig del af fondens 3 mio. kroner, og tog tillige megen tid for fondens enlige konsulent og sekretær Jes Kroman. Men som det fremgår af de følgende sider, blev det dog også muligt at videreføre en række efterhånden vel indøvede opgaver.

1997 blev desuden året, hvor der kunde gøres status over 10 år med statslig støtte til fartøjsbevaring i Danmark. Forårets debat i bestyrelsen førte i efteråret til udgivelsen af rapporten "SKIBSBEVARINGSFONDEN 1986-96 og de næste 10 år".

Blandt hovedresultaterne skal først og fremmest nævnes de skibe hvis fortsatte eksistens havde været mer end tvivlsom uden SKIBSBEVARINGSFONDEN's lån.

Det er bestyrelsen overbevisning, at fonden på baggrund af de hidtidige økonomiske betingelser og erfaringer mener at have fundet en virkemåde og organisationsform, som med et minimum af administration kanaliserer statslig støtte til udvalgte bevaringsværdige skibe, og sikrer fartøjsejerne kvalificeret rådgivning.

Efter 10 års virke vil det være passende at foretage en vurdering af fondens fremtidige arbejdsform, og dette emne vil blive et af debatemnerne i 1998.

Men blandt rapportens konklusioner er også, at spørgsmålet om generationsskifte ikke er løst. Hermed menes, at det i løbet af kort tid og i det næste årti vil komme nogle meget store restaureringsopgaver på grund af skibenes alder, og tillige en række aldersbetingede ejerskifter, hvor skibene repræsenterer de hidtidige ejernes pensionsopsparinger. Problemerne vedrørende generationsskifte var også hovedpunkt under de politiske forhandlinger, som i 1995 førte til, at SKIBSBEVARINGSFONDEN blev optaget på Finansloven. Derfor er der grund til at beklage, at en løsning af disse problemer ikke har været mulig. Vi må nu sande at fondens begrænsede økonomiske ramme stort set kun har givet mulighed for at udskyde problemet. En løsning er nøje knyttet til den snarlige og markante forøgelse af fondens statstilskud, som der er argumenteret for i "SKIBSBEVARINGSFONDEN 1986 - 96 og de næste 10 år".

Fondens virke

Støtteform

SKIBSBEVARINGSFONDEN skal ifølge fundatsens § 3

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

Den vigtigste direkte støtteform er rente- og afdragsfrie lån til ejere af bevaringsværdige fartøjer, der som modydelse accepterer en påtegning i skibets skøde. Hermed opnås i overensstemmelse med fondens fundats, at det bliver attraktivt for de udvalgte skibe at forblive i dansk eje.

For at modtage støtte fra SKIBSBEVARINGSFONDEN, er det en betingelse, at skibet restaureres troværdigt i overensstemmelse med dets oprindelige eller senere udseende og karakter som brugsfartøj. Fartøjet behøver således ikke nødvendigvis fremtræde, som da det blev bygget, efter restaureringen. En nyere epoke i skibets aktive liv (f.eks. med styrehus, motor og reduceret rigning) kan udmærket danne grundlag for et godkendelsesværdigt projekt, ligesom beboelsesindretningen under dæk ikke indgår i projektvurderingen. Dog skal der tages hensyn til bevaringsværdig apering.

Der foretages så vidt muligt 2 årlige uddelinger, og skibenes ejere ansøger på baggrund af et registreringskema og en ansøgningsvejledning. Ansøgningen vedlægges detaljerede planer for skibenes restaurering. I mange tilfælde aflægges ansøgeren et besøg for uddybende orientering. Det forudsættes at restaureringerne skal foregå på anerkendt værft. Dette kan dog i helt specielle tilfælde fraviges.

Rådgivning af fartøjsejere er i de seneste år blevet en vigtigere del af virksomheden. Hermed sikres den bedste udnyttelse af begrænsede ressourcer, og kvaliteten i de enkelte fartøjer.

Hvad kan der ydes støtte til?

SKIBSBEVARINGSFONDEN yder støtte til restaurering af bevaringsværdige fartøjer bygget til erhvervsformål.

Desuden kan fonden yde hjælp til at beholde eller tilbageføre sådanne skibe under dansk flag.

For at et fartøj skal komme i betragtning ved tildeling af støtte, skal flg. betingelser almindeligvis kunne opfyldes:

- fartøjet er mellem 2 og 300 BRT stort
- fartøjet er under dansk flag
- fartøjet er mindst 30 år gammelt
- fartøjet er danskbygget. Eller udenlandsk bygget, og tilsvarende findes ikke bevaret i udlandet.
- fartøjet har en veldokumenteret lang tjeneste (dvs. min. 10 år) under dansk flag.
- fartøjet er bevaret i en autentisk form, eller er ikke ændret mer, end at en retablering af de oprindelige forhold er mulig.
- fartøjet har en høj kulturhistorisk fortælleverdi.

- fartøjet sejler, og giver i så høj grad som muligt andre end ejeren adgang til at opleve sejladsen.

Da midlerne er begrænsede, yder fonden som hovedregel kun støtte til skrog, rig og evt. maskine, og ikke til aptering eller lignende under dæk.

Almindelig vedligeholdelse og drift støttes ikke af SKIBSBEVARINGSFONDEN.

Støtte fra SKIBSBEVARINGSFONDEN yde i alle henseender, også økonomisk, som hjælp til selvhjælp, idet det er en forudsætning, at også ejeren selv bidrager aktivt økonomisk og praktisk til fartøjets restaurering og vedligehold. Hvis det mod forventning viser sig, at en støttemodtager ikke udfører noget reelt arbejde på fartøjet, således at det pant SKIBSBEVARINGSFONDEN har i fartøjet forringes, kan fonden kræve sit pant indløst ved tilbagebetaling af lånet eller overtagelse af fartøjet.

Særlige betingelser

Arbejdet skal som hovedregel udføres på anerkendt værft til gældende dagspris. Eventuel støtte gives som et fast beløb, almindeligvis ydet som rente- og afdragsfrit lån, der udbetales efter regning. I forbindelse med lånets optagelse skal fartøjets ejer underskrive et pantebrev, der indeholder fondens særlige betingelser for udstedelse af lån. Lånet kan først komme til udbetaling når pantebrevet er registreret og det udførte arbejde er godkendt af SKIBSBEVARINGSFONDEN. De i pantebrevet vedhæftede betingelser lyder således:

1. Skibet kan ikke pantsættes yderligere uden samtykke fra SKIBSBEVARINGSFONDEN.
2. SKIBSBEVARINGSFONDEN vil tillade pantsætning af lån, eventuelt også med prioritet forud for nærværende pantebrev, hvis lånet er ydet med henblik på gennemførelse af istandsættelsesarbejder, og disse forud er godkendt af og dokumenteret udført for SKIBSBEVARINGSFONDEN.
3. Lånet er ydet med henblik på gennemførelse af nærmere fastlagte istandsættelsesarbejder, og disse udføres på ejerens risiko. Tilsagn om lån bortfalder, og helt eller delvis udbetalt lån kan kræves tilbagebetalt hvis istandsættelsesarbejderne ikke bliver eller ikke kan gennemføres på de fastlagte, herunder økonomiske, vilkår.
4. Skibet kan ikke sælges eller ændringer foretages i ejerkredsen uden samtykke fra SKIBSBEVARINGSFONDEN.
5. SKIBSBEVARINGSFONDEN har i tilfælde af salg forkøbsret til skibet til en pris, der svarer til skibets værdi i almindelig handel, og eventuelle tilbud eller betingede købsaftaler skal forelægges for SKIBSBEVARINGSFONDEN senest 14 dage efter deres datering. SKIBSBEVARINGSFONDEN skal senest 6 uger derefter meddele, om SKIBSBEVARINGSFONDEN vil benytte forkøbsretten.

Oversigt over ansøgninger i 1997

| | | Ansøgt beløb | Lånetilsagn |
|-------------------|------------------|--------------|-------------|
| ALVILDE (1897) | Snurrevodskutter | kr. 104.000 | kr. 65.000 |
| ANNA (1928) | Paket | kr. 495.000 | kr. 250.000 |
| ANNA (1904) | Fiskek vase | kr. 340.000 | kr. 200.000 |
| ANNE-MARIE (1890) | Fiskek vase | kr. 200.000 | 0 |

| | | | |
|-----------------------|------------------|-------------------|---------------|
| ASSISTENTEN (1911) | Fragtfartøj | kr. 87.000 | 0 |
| BRØDRENE (1899) | Postbåd | kr. 120.000 | kr. 80.000 |
| FREIA (1895) | Fragtfartøj | kr. 50.000 | kr. 50.000 |
| FRI (1912) | Fragtfartøj | kr. 2.333.000 | 0 |
| GRØNNE ERNA (1908) | Snurrevodskutter | kr. 385.000 | kr. 385.000 |
| HAABET (1914) | Fragtfartøj | kr. 1.200.000 | 0 |
| HELENE (1919) | Fiskefartøj | kr. 16.000 | kr. 10.000 |
| JENSINE (1852) | Fragtfartøj | kr. 110.622 | kr. 100.000 |
| JOHANNE (1895) | Fragtfartøj | kr. 82.000 | kr. 82.000 |
| KAROLINE SVANE (1885) | Fiskekvase | kr. 365.000 | 155.000 |
| LEO (1919) | Fragtfartøj | kr. 644.500 | 0 |
| LOTTE BRINCH (1920) | Fiskefartøj | kr. 153.000 | 0 |
| MARLY (1955) | Fiskefartøj | kr. 100.000 | kr. 100.000 |
| META (1884) | Fragtfartøj | kr. 1.643.000 | 0 |
| MIRA (1898) | Fragtfartøj | kr. 300.000 | kr. 200.000 |
| ORION (?) | Fiskefartøj | kr. uspecificeret | 0 |
| SKIBLADNER II (1897) | Fragtfartøj | kr. 125.000 | 0 |
| SKIBLADNIR (1948) | Fragtfartøj | kr. 150.000 | 0 |
| TRAVALJE (?) | Marinefartøj | kr. 5.000 | 0 |
| VALBORG (1935) | Fiskefartøj | kr. 53.000 | kr. 53.000 |
| VEGA (1901) | Fiskekvase | kr. 457.000 | kr. 350.000 |
| VIKING (1916) | Turbåd | kr. 99.700 | kr. 90.000 |
| <hr/> | | | |
| I alt: | | kr. 9.494.222 | kr. 1.930.000 |

Afgivne lånetilsagn

Snurrevodskutter ALVILDE

ALVILDE, der er bygget i Frederikshavn 1897 til snurrevodsfiskeri fra Frederikshavn, ejes af Alvildefonden i Århus. Skibet benyttes som socialt projekt til sejlads med unge.

Der er søgt om kr. 104.000 til udskiftning af tømmer ved skibets forstævn.

Der er bevilget: kr. 65.000

Paket ANNA

ANNA, der er bygget i Køge 1928 til sejlads med varer fra Stevns til København, er privat ejet. Skibet er under totalrestaurering og skal senere benyttes til mindre chartersejlad.

Der er ansøgt om kr. 495.000 til en totalrestaurering af skroget.

Der er bevilget: kr. 200.000

Fiskekvasse ANNA

ANNA, der er bygget i Kolding 1904 til opkøb af levende ål, er ejet af Århus Produktionsskole. Skibet er under totalrestaurering og skal senere benyttes til dagsejladser med skolens elever.

Der er ansøgt om kr. 340.000 til restaurering af skibets stævn og det omkringliggende tømmer.

Der er bevilget: kr. 200.000

Postbåd BRØDRENE

BRØDRENE, der er bygget i Frederikshavn 1899 til sejlads med post og passagerer til Hirtsholmene, er privat ejet.

Skibet er bevaret i original stand, men har nu behov for en større reparation af klædningen.

Der er ansøgt om kr. 120.000 til fornyelse af klædningen over vandlinien.

Der er bevilget: kr. 80.000

Skonnert FREIA

FREIA, der er bygget i Rønne 1895 til sejlads med fragt i de danske farvande, er privat ejet. Skibet har i en årrække været benyttet som charterskib, og er efter en årrække under udenlandsk flag blevet hjemflaget til Danmark. Der er allerede foretaget store reparationer, men flere delopgaver trænger sig stadig på.

Der er søgt om kr. 50.000 til div. pladearbejder på skroget.

Der er bevilget: kr. 50.000

Snurrevodskutter GRØNNE ERNA

GRØNNE ERNA, der er bygget i Esbjerg 1908 til snurrevodfiskeri i Nordsøen, er ejet af Rederianpartsselskabet GRØNNE ERNA og bruges til privat sejlads. Skibet, der er et af vores fineste tilbageværende eksemplarer af de store havgående trawlerne, har i de seneste år gennemgået en gradvis restaurering.

Der er ansøgt om kr. 385.000 til udskiftning af forstævnen, adskillige spanter og en stor del af klædningen.

Der er bevilget: kr. 385.000

Jagt JENSINE

JENSINE, der er Danmarks ældst bevarede sejlskib, er bygget i 1852 i Ålborg til transport af varer mellem landsdelene. Skibet er ejet af Klanskibslaget i Haderslev og benyttes til togter med medlemmerne. JENSINE har været under restaurering i en årrække, og er et enestående eksempel på hvordan frivillig indsats har reddet et nationalt maritimt klenodie.

Der er ansøgt om kr. 110.622 til reparation af støtter, skandæk og lønning.

Der er bevilget: kr. 100.000

Skonnert JOHANNE

JOHANNE, der er bygget i Svendborg 1895 til transport af varer mellem landsdelene, er privat ejet og benyttes til chartersejladser.

Der er ansøgt om kr. 82.000 til ny forstævn.

Der er bevilget: kr. 82.000

Fiskekvasse KAROLINE SVANE

KAROLINE SVANE, der er bygget i Humlebæk 1885 til transport af levende fisk, er privat ejet.

Skibet har været under restaurering i et kvart århundrede, og er i dag i en stand, der sikrer skibet langt ind i næste århundrede.

Der er ansøgt om kr. 365.000 til diverse arbejder i klædningen og kølen.

Der er bevilget: kr. 155.000

Vestkystbåd MARLY

MARLY, der er bygget i Lønstrup 1955 til fiskeri på Vestkysten, er ejet af Lønstrup bådelaug, der driver fartøjet som et museumsprojekt.

Der ansøgt om kr. 100.000 til en gennemgribende restaurering af skroget.

Der er bevilget: kr. 100.000

Skonnert MIRA

MIRA, der er bygget i Fåborg 1898 til transport af varer mellem landsdelene, er ejet af Fonden MIRA af København. Skibet skal, når det er færdigrestaureret, atter benyttes til chartersejlad.

SKIBSBEVARINGSFONDEN bevilgede i 1995 et beløb på 1.5 mio. kr. til en totalrestaurering af skibet. Dette beløb blev samtidig fulgt op af 1.2 mio. kr. fra Arbejdsmarkedets Feriefond.

Der er ansøgt om kr. 300.000 til ny rigning og genetablering af det oprindelige ankerspil.

Der er bevilget: kr. 200.000

Fiskefartøj VALBORG

VALBORG, der er bygget i Frederikssund 1935 til fiskeri i de indre danske farvande, er privat ejet. Skibet er et fint eksempel på et af de talrige små fiskekuttere under 20 tons, der tidligere var så almindelige i de danske farvande.

Der er ansøgt om kr. 53.000 til udskiftning af støtter, skanseklædning og lønning.

Der er bevilget: kr. 53.000

Fiskekvase VEGA

VEGA, der er bygget i Assens 1901 til opkøb af levende ål, er privat ejet. Det er meningen, at skibet senere skal beskæftiges med mindre chartersejladser.

Der er ansøgt om kr. 457.000 til en totalrestaurering af skroget.

Der er bevilget: kr. 350.000

Turbåd VIKING

VIKING, der er bygget i Skælskør 1916 til turistsejlad på Esrom Sø, er privat ejet af færgemanden på Esrom Sø.

Der er ansøgt om kr. 99.700 til udskiftning af agterstævn og div. reparationer på skroget.

Der er bevilget: kr. 90.000

Eksempler på støtte

Fiskekvase VEGA

VEGA er bygget på Th. Lunds værft i Assens 1900-1901 til I. Jensen i Bøjden. Skibet var fra starten bygget som rent sejlskib med galeaserig og uden motor.

VEGA, der var indrettet med dam til opbevaring af levende fisk, blev senere solgt til det navnkundige åleopkøberfirma Th. Petersen i Kolding. I disse år fik skibet installeret motor og blev samtidig bygget om med styrehus. Samtidig blev rigningen reduceret, så der til sidst kun var tale om en støtterig.

VEGA har i en årrække henligget for ombygning i Kolding, men i 1995 blev skibet på ny handlet, og det blev i den forbindelse besluttet at genskabe det oprindelige skib i den udstrækning det var muligt.

VEGA blev sat på land på Fur, og i den forbindelse blev der foretaget en opmåling, der senere dannede baggrund for en rekonstruktion.

Arbejdet, der nu har stået på i to år, har været meget omfattende og har medført, at det meste af skroget er blevet skiftet ud, ligesom skibet er rettet for sin kølsprængning.

VEGA forventes færdigrestaureret sommeren 1998.

Jagten JENSINE

JENSINE blev bygget på J. W. Riis' værft i Ålborg 1852. Typen er en typisk sydfynsk jagt, idet J. W. Riis kom fra Svendborg. JENSINE er i dag Danmarks ældst sejlene skib og et sjældent klenodie, på trods af, at denne skibstype i sidste århundrede var lige så almindelig som en lastbil er det i dag.

JENSINE var dømt til ophugning, da Klanskibslaget i Haderslev juleaften 1970 købte skibet for kr. 10.000 af klunser-Kaj i Københavns Kalkbrænderihavn.

I løbet af de næste 6 år restaureredes JENSINE tilbage til et sejlene skib. Restaureringen indbefattede indsætning af ny køl, kølsvin, agterspejl, klædning, skandæk, vaterbord og dæk m.m. Der er dog stadig en del gammelt tømmer i skibet.

Klanskibslaget har i de forløbne henvend 30 år slidt i det og holdt JENSINE godt ved lige, men på trods af dette har skibet nået dertil hvor en kølopretning er nødvendig indenfor en kort årrække. Der er opstået en så stor kølsprængning, at det karakteristiske spring er rettet ud. Dette er en opgave, som Klanskibslaget på trods af en stor indsats ikke magter at løfte selv.

Fiskekvasen ANNA

ANNA er bygget i Kolding 1904 på Chr. Christensens værft i Kolding for fiskeeksportør P. Christensen som 1-mastet ålekvas på ca. 17 BRT. Skibet blev bygget med klipperstævn og et lille agterspejl og opkaldt efter ejerens kone Anna.

Efter at have sejlet med levende ål for firmaet Christensen indtil begyndelsen af 1950-erne, blev ANNA solgt til det konkurrerende firma Th. Petersen, der på et tidspunkt var en af landets største åleopkøbere.

ANNA blev dog snart solgt til en fisker i Hundested og få år senere til Frederiksværk. Derefter fulgte skiftende ejere indtil Århus Produktionsskole i 1996 overtog skibet og påbegyndte en seriøs restaurering tilbage til det oprindelige udseende fra 1904. Der har siden købet pågået et intenst dokumentationsarbejde, og det er efterhånden lykkedes at stykke skibets historie og udseende sammen.

Det omfattende restaureringsarbejde påbegyndes på Hobro Værft i begyndelsen af 1998. Det ventes, at store dele af skroget skal udskiftes, dvs. spanter, klædning, støtter, skandæk, dæk og ruf. Desuden skal den oprindelige rig rekonstrueres. Da der er tale om et skoleprojekt, er det meningen at der i alle detaljer skal bruges "gamle" materialer.

Rådgivning og tilsyn

Årets rådgivning og tilsyn har på grund af den store mængde bevillinger været uhyre omfattende. De to mest krævende opgaver har uden sammenligning været skonnerten MIRA og jagten DE TO SØSKENDE, hvortil der er udarbejdet detaljerede restaureringsbeskrivelser til værftet samt ført regelmæssigt tilsyn med begge opgaver.

Desuden er der udarbejdet et detaljeret udbudsmateriale på skonnerten META's restaurering.

Alle igangværende opgaver har været fulgt nøje og der har været ydet rådgivning i det fornødne omfang.

Opmuntringspræmier

Der er i 1997 uddelt opmuntringspræmier til ND 301 STÆVNS, postbåden HJORTØ og en travalje ejet af Assens Marineforening. Der er uddelt 3 portioner på hver kr. 5.000.

Bevaringsværdighedserklæringer

Følgende skibe modtog i 1997 en bevaringsværdighedserklæring fra fonden:

1. Skoleskib NAVIGATOR, bygget i Nakskov 1941
2. Lystfartøj RUNA, bygget i Skovshoved 1910
3. Skonnert OTWI, bygget
4. Vestkystjolle MARLY, bygget i Lønstrup 1955
5. Coaster SAMKA, bygget i Marstal 1956

6. Politifartøj JØRGEN BRØNLUND, bygget i Rantzausminde 1952
7. Snurrevodskutter GRØNNE ERNA, bygget i Esbjerg 1908
8. Skonnert NORDBOEN, bygget i Svendborg 1933 Erkl. er tidsbegrænset
9. Motortralvalje VIKING, bygget i Skælskør 1916
10. Jagt ANNA, bygget i Køge 1928
11. Kattegatbåd SVALEN, bygget i Kikhavn 1906
12. Bæltbåd SKIBET, bygget i Dyrehaugen 1880
13. Jagt ELISE, bygget i Svendborg 1907
14. Fiskefartøj NORDLYSET, bygget i Frederiksværk 1955
15. Coaster CAROLINE SAMSØ, bygget i Marstal 1959
16. Lodsartøj EJNO, bygget i Frederikshavn 1898

Nordisk samarbejde

SKIBSBEVARINGSFONDEN har i de sidste år deltaget aktivt i et samarbejde mellem de nordiske lande. Dette samarbejde blev på et møde i Stockholm i 1996 udvidet til også at omfatte Finland og Åland.

1997 blev mødet afviklet på Åland i oktober. Deltagerantallet var i forhold til tidligere udvidet betragteligt. I 1998 afholdes et møde i Norge, hvor rammerne for det videre Nordiske samarbejde vil blive fastlagt.

Det indkaldes desuden til et bredere nordisk møde i Helsinki i efteråret 1998.

Den fælles-nordiske materiale-database over materialer og forhandlere af interesse for ejere af bevaringsværdige fartøjer er nu under etablering med det norske Rigsantikvarembede som den drivende kraft.

Internationale kontakter

Fonden følger udviklingen af The Common European Maritime Heritage Congress (CEMHC), som siden det første møde i Amsterdam i 1992 synes at lægge mest vægt på at blive en europæisk interesseorganisation for fartøjsejere.

CEMHC's næste møde afholdes i Danmark i 1998.

Jes Kroman var i august inviteret af Foreningen NORDEN i Letland til i Ventspils at præsentere SKIBSBEVARINGSFONDEN's arbejde på en konference om fartøjsbevaring. Mødedeltagerne var dels lokale og dels nordiske forskere.

Den 22. september var Hans Jeppesen inviteret af L'association pour la foundation du patrimoine maritime til i Paris at præsentere SKIBSBEVARINGSFONDEN's opbygning, virkemåde og resultater for 200 franske repræsentanter for ejere af fartøjer og museer.