

SKIBSBEVARINGSFONDEN

Årsberetning for 1998



Indhold:

Indledning ved formanden	side 3
Beskrivelse af fondens virke	side 4
• Støtteform	
• Hvad kan der ydes støtte til?	
• Særlige betingelser	
Ansøgninger i 1998	side 6
Afgivne lånetilsagn i 1998	side 7
Rådgivning og tilsyn	side 8
Bevaringsværdighedserklæringer	side 8
Nordisk samarbejde	side 9
Internationale kontakter	side 9
Bestyrelsens sammensætning	side 10

Bilag

Resultatopgørelse for 1998
Balance pr. 31/12 1998
Revisors beretning

Forsidebillede: Caroliner CETUS

Indledning

Hans Jeppesen, bestyrelsens formand

Som det fremgår af de følgende sider har SKIBSBEVARINGSFONDEN i 1998 haft endnu et travlt år, hvor en grundig og velovervejet prioritering af støtteopgaverne har været påkrævet, når den samlede statslige bevilling til långivning, rådgivning og sekretariat var 3 mio. kr., og der i alt var ansøgninger for 4,6 mio. kr. Ved årets udgang havde offentligheden gennem SKIBSBEVARINGSFONDEN indsigt i og indflydelse på et halvt hundrede bevaringsværdige skibe, og herved bidrages på afgørende vis til at bevare et udsnit af Danmarks sejlene maritime kulturhistorie. For hvert skib, der tildeles lån, vil arbejdsbyrden med rådgivning og tilsyn også vokse, eller sagt i tørre juridiske termer: Behovet for at beskytte Statens pant mod værdiforringelse øges årligt. Samarbejde mellem fartøjs ejere, fartøjsbrugere og SKIBSBEVARINGSFONDEN og gerne andre fonde er grundlaget for alt bevaringsarbejde, og SKIBSBEVARINGSFONDENS mulighed for at kunne tilbyde kvalificeret rådgivning er et afgørende element i dette samarbejde.

Efterspørgslen på fondens rådgivning stiger i disse år. Den kommer fra ejere, brugere, myndigheder og andre fonde, og den kan i formen variere fra en konkret forespørgsel, der klares af konsulenten pr telefon, til en første kontakt, der gennem besigtigelse, samtaler, rådgivning og opmålingsarbejde fører til en ansøgning om lån. Under alle omstændigheder må den faglige kvalitet fastholdes, for at bibeholde det enkelte skibs bevaringsværdi, for at sikre den håndværksmæssige præcision i opgavens udførelse, og for hele tiden at kunne bidrage konstruktivt til den almene debat om betydningen af at bevare eksempler på denne del af vor kultur.

I beretningsåret har rådgivning, sagsbehandling, og sekretariatsarbejdet været udført af fondens eneste lønnede medarbejder, skibskonsulent og arkitekt *Jes Kroman*, som har løst opgaverne uden smålige hensyn til normal arbejdstid. Denne situation er dog hverken rimelig overfor den ansatte eller holdbar i forhold til fondens samlede virksomhed. Da fonden sidst på året indledte forhandlinger med Kulturministeriet, var det således både med henblik på at opnå forståelse for en tiltrængt udvidelse af SKIBSBEVARINGSFONDENS samlede ramme, og at en fastholdelse af kvaliteten måtte føre til et større forbrug til rådgivning.

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.

Holdningsskabende arbejde og rådgivning af fartøjsejere er i de seneste år blevet en meget vigtig del af virksomheden. Dette arbejde omfatter, foruden generel rådgivning, kulturhistorisk og historisk-teknisk dokumentation (f. eks. opmåling og udarbejdelse af tegninger af skrog og rigning), restaureringsplaner, budgetter, tilsyn med restaureringsarbejder osv. Hermed sikres den bedste udnyttelse af fondens begrænsede ressourcer, og de kulturhistoriske kvaliteter i de enkelte fartøjer.

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, efter endt restaurering, at fremtræde som da det blev bygget. En nyere epoke i skibets aktive liv (f.eks. med styrehus, motor og reduceret rigning) kan udmærket danne grundlag for et godkendelsesværdigt projekt.

Det har været intentionen, så vidt muligt at foretage to årlige uddelinger, men på grund af en stigende mængde ansøgninger er antallet nu reduceret til en gang årligt. Skibenes ejere ansøger på baggrund af et registreringsskema og en ansøgningsvejledning. Ansøgningen vedlægges detaljerede planer for skibenes restaurering. Aktuelle skibe bliver besigtiget inden tildeling, og i mange tilfælde aflægges ansøgeren et besøg for uddybende orientering.

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

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 mere, end at en retablering af de oprindelige forhold er mulig.
- Fartøjet har en høj kulturhistorisk fortælleleværdi.
- Fartøjet sejler, og det 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 ydes 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 fonden vil benytte forkøbsretten.

Ansøgninger i 1998

Skibets navn	Formål	Ansøgt beløb	Lånetilsagn
Galease FREM af Holbæk	Kalfatring	95.000	0
Fiskefartøj NORDLYSET	Styrehus, ruf, skanseklædning, støtter, dæk, lønning, renovering af motor, beslag, strøm	269.000	150.000
Snurrevodskutter GRØNNE ERNA	Støtter, skandæk, vaterbord, klædning, lønning, skanseklædning med spejl, pullerter, naglebænke, dæksbjælker, røstjern, nedgangskappe, ny nedgang midtskibs, nyt pumpespil	590.000	550.000
Galease SKIBET af Århus	Klædning, ny forstævn og agterstævn, støtter, lønning, skanseklædning, renovering af dæk, omforandring af luge og ruf, ny rig	183.750	150.000
Logger LEO	Nye master, nye sejl, ruf, ombygning af luge, nyt mellemdæk	780.000	0
Coaster SAMKA	Tilskud til køb	200.000	200.000
Skonnert FREIA	Resterende betaling til Ring Andersen	150.000	0
ELSA MARGRETHE	Nye sejl	100.000	0
Fiskekvase ANNA af Århus	Nyt dæksplan, samt renovering af agterskib nye ruf m.m.	592.000	450.000
Jagt ELISE af København	Kølopretning	118.000	80.000
Postbåd BRØDRENE	Merudgifter ved tidligere arbejder	70.000	0
Galease PALNATOKE	Agterruf	82.000	0
Skonnert SAGA	Kobberforhudning	150.000	0
Galease FRI	Skrogreparationer	485.000	0
Galease HJALM	Nedgangskappe og dæk	175.000	0
Kattegatbåd SVALEN	Køb + totalrestaurering	550.000	550.000
	Total:	4.589.750	2.130.000

Afgivne lånetilsagn i 1998

Jagt, fiskekvasse ANNA (1904)

ANNA er bygget i 1904 på Chr. Christensens værft i Kolding for fiskeeksportør P. Christensen som énmasteret ålekvase 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 blev påbegyndt på Hobro Værft i begyndelsen af 1998. Store dele af skroget er udskiftet, dvs. spanter, klædning, støtter, skandæk, dæk og ruf. Den oprindelige rig skal rekonstrueres. Da der er tale om et skoleprojekt, er det meningen at der i alle detaljer skal bruges "gamle" materialer.

Der er ansøgt om kr. 592.000 til renovering af agterskib, retablering af oprindelig dæksplan og nye ruf.

Der er bevilget kr. 450.000

Jagt ELISE af København (1907)

Jagt ELISE er bygget i Svendborg i 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 af lystfiskere.

Der er ansøgt om kr. 118.000 til kølopretning.

Der er bevilget kr. 80.000

Snurrevodskutter GRØNNE ERNA (1908)

GRØNNE ERNA, der er bygget på S. Abrahamsens værft i Esbjerg i 1908 til snurrevodsfiskeri 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 sejlførende snurrevodskuttere, har i de seneste år gennemgået en gradvis restaurering og tilbageføring til sit oprindelige udseende.

Der er ansøgt om kr. 590.000 til reparation/udskiftning af støtter, skandæk, vaterbord, klædning, lønning, skanseklædning med spejl, pullerter, dæksbjælker, røstjern, nedgangskappe, ny nedgang midtskibs, nyt pumpepil.

Der er bevilget kr. 550.000.

Fiskefartøj NORDLYSET (1955)

NORDLYSET er bygget i Frederiksværk i 1955 til fiskeri med snurrevod, kroge og garn i farvandene omkring Nordsjælland. Båden fremstår i dag som da den blev bygget, dog er der, pga. ændret fiskeri kommet lidt udrustning til, som ikke var der oprindeligt. Der er tale om et traditionelt dansk fiskefartøj, som de tidligere kendtes fra enhver havn.

Der er ansøgt om kr. 269.000 til restaurering/istandsættelse af styrehus, ruf, skanseklædning, støtter, dæk, lønning, renovering af motor, beslag og elektriske installationer.

Der er bevilget kr. 150.000.

Coaster SAMKA (1956)

SAMKA er en af de såkaldte carolinere, der blev bygget på Marshall-hjælp efter Anden Verdenskrig. Skibet blev bygget ved H. C. Christensens Staalskibsværft i Marstal til skibsfører Arne Flyvbjerg, Nørresundby. Skibet blev som nybygning nr. 69 leveret i 1956.

Der er ansøgt om kr. 200.000 som tilskud i forbindelse med at skibet overgår til foreningseje.

Der er bevilget kr. 200.000.

Galease SKIBET af Århus (1880)

Denne lille galease på 9 brt. er som traditionel bæltbåd bygget til sildefiskeri i 1880 af R. Hansen i Dyrehaugen ved Nyborg.

Ejeren, DFD/FPF 20. Søkrede, Århus, arbejder for at rekonstruere galeasen efter dokumentation fra 1910-20. Restaureringen af skibet har pågået i ca. 20 år, en tid under vejledning af afdøde konservator Chr. Nielsen.

Der er ansøgt om kr. 183.750 til istandsættelse af klædning, forstævn og agterstævn, støtter, lønning, skanseklædning, renovering af dæk, omforandring af luge og ruf, samt ny rig.

Der er bevilget kr. 150.000.

Kattegatbåd SVALEN (1906)

SVALEN, der på grund af sin størrelse er en lidt utraditionel kattegatbåd, er bygget på Kikhavn i 1906 af bådebygger Andreas Olsen. Båden er dels bygget til fiskeri i Kattegat og dels fragt af varer fra de nordsjællandske lejer til København. Den er 38 fod og dermed en af de største kattegatbåde der er bygget på Nordsjælland.

Der er ansøgt om kr. 550.000 til køb og totalrestaurering af skibet.

Der er bevilget kr. 550.000, hvoraf kr. 150.000 er tilbagebetalingspligtige.

Rådgivning og tilsyn

Årets rådgivning og tilsyn har på grund af den store mængde bevillinger været uhyre omfattende. Flere store opgaver har trængt sig på, bl.a. snurrevodskutteren GRØNNE ERNA som på grund af uforudsete krav fra Søfartsstyrelsen var ved at gå tabt. Også skonnerten META's restaurering skulle forberedes, idet der skulle laves detaljeret udbudsmateriale og dokumentation til det senere restaureringsarbejde. Hertil kom et omfattende tilsyn med begge opgaver.

Alle øvrige igangværende opgaver har været fulgt nøje, og der har været ydet rådgivning i fornødent omfang.

Bevaringsværdighedserklæringer

En bevaringsværdighedserklæring udføres på grundlag af en vurdering af et skibs kulturhistoriske fortælleverdi, aktuelle udseende og tilstand, sammenholdt med eventuelle restaureringsplaner. Erklæringen giver skibet en status i det maritim-historiske kulturbillede og skal sikre at skibets værdi som kulturhistorisk genstand ikke reduceres. Søfartsstyrelsen kræver en erklæring, for at et skib kan omfattes af det særlige sikkerhedsregelsæt for bevaringsværdige skibe, og her har bevaringsværdighedserklæringen en vigtig funktion.

SKIBSBEVARINGSFONDEN har ved udløbet af 1998 udstedt totalt 77 bevaringsværdighedserklæringer.

Følgende skibe modtog i 1998 en bevaringsværdighedserklæring fra fonden:

1. RUNA, lystfartøj, bygget 1910 i Skovshoved
2. M/F EGESKOV, bygget i Svendborg 1937
3. CYCLUS, fiskeriinspektionsskib, bygget Malmö 1890
4. HANNE HANSEN, coaster bygget i Marstal 1958
5. GEORG STAGE, skoleskib bygget i Frederikshavn 1934
6. FYRHOLM, havundersøgelsesskib bygget på Orlogsværftet 1945
7. ALVUR, fiskefartøj bygget i Bogense 1945
8. BONA VISTA, skonnert bygget i Marstal 1914
9. SVALEN, kattegatbåd bygget i Kikhavn 1906
10. FYLLA, skonnert bygget i Nyborg 1922
11. ANNA MØLLER, galease bygget i Randers 1906

12. S/S BJØRN, bugserbåd bygget i Bremerhaven 1908
13. S/S SKJELSKØR, passagerskib bygget i Svendborg 1915
14. FRI, galease bygget i Svendborg 1912

Nordisk samarbejde

SKIBSBEVARINGSFONDEN har i de sidste år deltaget aktivt i et uformelt samarbejde mellem de nordiske lande. Dette samarbejde blev på et møde i Stockholm i 1996 udvidet til også at omfatte Finland og Åland. Samarbejdets formål er at fremme antikvarisk-faglige holdninger og -kundskab indenfor skibsbevaringsmiljøerne i Norden.

Under vignetten "Samarbejdet Nordisk fartøjsbevaring" mødes deltagere fra de nordiske lande til uformelle samtaler af forvaltningsmæssig karakter. Deltagerne har alle ansvaret for tildeling af de statslige midler til bevaringsværdige skibe i deres respektive lande.

I marts 1998 blev der afholdt rådsmøde i Göteborg, hvor linierne for et videre samarbejde blev trukket op. Det blev besluttet at oprette et sekretariat, indtil videre placeret hos SKIBSBEVARINGSFONDENS konsulent. En fagkonference, planlagt at afholdes i Helsingfors i oktober, blev aflyst pga. lav tilmelding. Erfaringerne til nu viser, at det nordiske samarbejde er afhængig af et aktivt arbejdende sekretariat.

SKIBSBEVARINGSFONDEN har et godt samarbejde med norske kolleger. Den norske Rigsantikvar forbereder en håndbog i skibsbevaring, hvor fondens konsulent er inviteret til at deltage med et kapitel om opmåling af skibe.

Internationale kontakter

Fonden følger fremdeles udviklingen og er et såkaldt "advisory member" af "the Common European Maritime Heritage" — EMH — oprindeligt CEMHC. Organisationen havde sit første møde i Amsterdam i 1992.

Organisationens primære mål er, i følge dens informationsmateriale, at etablere et netværk og repræsentere interesserne til private ejere og organisationer i EUs medlemslande der arbejder med bevaring og sejlads med traditionelle skibe.

Den 3. "Common European Maritime Heritage Congress" blev arrangeret i Helsingør i august, i et tæt samarbejde med Træskibssammenslutningen og Danish Schooner Charter. SKIBSBEVARINGSFONDENS formand, *Hans Jeppesen* var ordstyrer i en af konferencens sessioner. *Jørgen Josephsen* holdt, i egenskab af fondens næstformand, et foredrag med titlen "Ship preservation in Denmark". *Eske Wohlfahrt* holdt et foredrag om hvordan de maritimhistoriske traditioner ved Limfjorden bliver holdt levende.

Bestyrelsens sammensætning

SKIBSBEVARINGSFONDENS bestyrelse havde i beretningsåret den følgende sammensætning:

Navn:

Hans Jeppesen, museumsdirektør, formand
Jørgen Josephsen, skibsfører, næstformand
Morten Gøthche, arkitekt m.a.a.
Thomas Højrup, lektor
Ole Mortenssøn, museumsinspektør
Gunnar Svendsen, lærer
Max Vinner, museumsinspektør
Henrik C. Winkel, advokat
Eske Wohlfahrt, museumsleder

Udpeget af:

Handels- og Søfartsmuseet
Træskibssammenslutningen
Nationalmuseet
SKIBSBEVARINGSFONDEN
Søfartspuljen
Træskibssammenslutningen
Handels- og Søfartsmuseet
SKIBSBEVARINGSFONDEN
Fiskeripuljen

Fondens sekretær og konsulent: *Jes Kroman*, arkitekt m.a.a

Fondens revisor: Registreret revisor *Niels P. Hansen*

Bilag

Regnskab

Resultatopgørelse for 1998

Balance pr. 31/12 1998

Revisors beretning