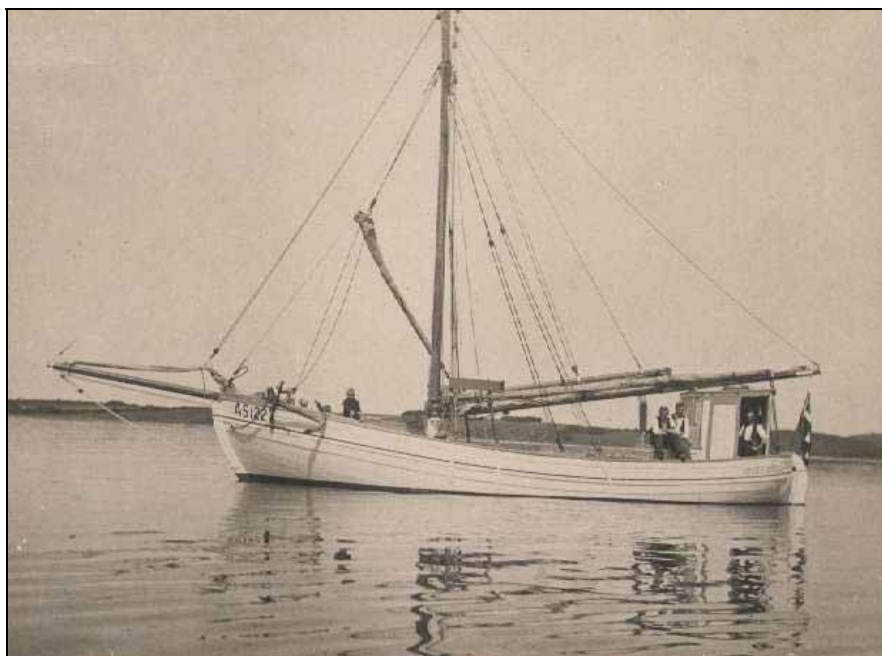


SKIBSBEVARINGSFONDEN 1999



Årsberetning

Indhold:

Indledning ved formanden	side 3
Beskrivelse af fondens virke	side 4
• Støtteform	
• Hvad kan der ydes støtte til?	
• Særlige betingelser	
Ansøgninger i 1999	side 6
Afgivne lånetilsagn i 1999	side 6
Rådgivning og tilsyn	side 8
Bevaringsværdighedserklæringer	side 8
Nordisk samarbejde	side 8
Internationale kontakter	side 9
Bestyrelsens sammensætning	side 9

Bilag:

Regnskab
Resultatopgørelse for 1999
Balance pr. 31/12 1999
Revisors beretning

Forsidebillede: jagten Aase bygget af N. F. Hansen i Odense 1904.

Indledning

Hans Jeppesen, bestyrelsens formand

Så gik 1999, det sidste år i dette årtusinde, men ikke desto mindre fondens hidtil bedste år. Der havde ved udgangen af 1998 været usikkerhed om fondens økonomiske fremtidsudsigter, men først på året kom den positive melding, at Kulturministeriet havde forhøjet fondens midler til 4 mio. kr. Den øgede bevilling gav mulighed for at yderligere to store sager, nemlig KATRINE PETERSEN og W. KLITGAARD, kunne hjælpes på vej, og i begge sager udløste vores bidrag et endnu større bidrag fra andre fonde.

Allerede i 1998 havde vi fået en henvendelse fra Inge & Asker Larsen's fond i Horsens. Henvendelsen resulterede i et samarbejde om restaurering af den lille skonnert META af Rudkøbing. Det betød, at META, der med meget stor sikkerhed ville være blevet solgt til udlandet eller ophugget, kunne restaureres fuldstændigt og i en meget høj kvalitet. Det er fondens hidtil største engagement, som samlet har strakt sig over næsten otte måneder. Erfaringerne fra dette projekt var mange, men det stod ret hurtigt klart, at SKIBSBEVARINGSFONDEN personalemæssigt ikke er gearet til at løse en så kompleks opgave, som både dækker det historiske, og ikke mindst det udrustningstekniske. Det har betydet, at andre opgaver har måttet nedprioriteres; men skal fartøjsbevaringen i Danmark have den nødvendige kvalitet, så må der være tid til at foretage dokumentation og tegningsarbejde.

SKIBSBEVARINGSFONDEN's bestyrelse føler et meget stort ansvar for at sikre det kulturhistoriske perspektiv i fartøjsbevaringen, og har samtidig en forpligtigelse til at sørge for, at de midler det offentlige hidtil har investeret ikke forringes unødigt. Skal denne opgave også i fremtiden løses forsvarligt, er det nødvendigt at styrke fondens mulighed for at yde restaureringsmæssig rådgivning og tilsyn.

Hans Jeppesen

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, 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 erfaringerne har efterhånden gjort, at man af praktiske grunde er gået over til at foretage en årlig uddeling. 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.

Med henblik på at sikre kvalitet i de enkelte projekter og samtidig en optimal udnyttelse af de begrænsede ressourcer, er 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.

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 følgende 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 fortællerværdi.
- 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 1999

Skibets navn	Formål	Ansøgning	Tildeling
META 1884	totalrestauration	1.000.000	1.000.000
GRØNNE ERNA	dæk, rig og styregrej	612.300	612.000
GITTE PRIESS 1944	ny bund	521.000	500.000
W. KLITGAARD 1891	skrogrep.	900.000	500.000
ANNA 1904	dæk, luger, kapper, ruf m.m	300.000	200.000
FREIA 1895	bundrep.	160.000	160.000
HAVGASSEN 1898	generationsskifte	100.000	100.000
SKIBET 1880	dæksplan, ruf, rig	110.000	100.000
MIRA 1898	færdiggørelse	80.000	80.000
VIKING 1897	udskiftning af planker, nye sejl	270.920	50.000
ELISE 1907	ruftage, kapper, luge, m.m.	204.000	20.000
HJALM 1901	flytning af kabys, ny mast	346.300	0
JOHANNE 1895	nyt agterskib	100.000	0
CAROLINE SAMSØ 1959	motor, propel	200.000	0
VIKING 1916	kimmingsvæger, bjælkevæger, dæk	120.000	0
YOKON 1930	200m planke, m.m.	342.000	0
LIVØ 1903	skrogrenovering	70.000	0
H. V. RAVN 1938	køb og restaurering	800.000	0
ÅSE 1904	køb, restaurering	550.000	0
BONA GRATIA 1903	dæk m.m.	190.000	0
RYLEN 1896	aptering	50.000	0
GEORG STAGE 1935	sejl	122.288	0
FRIGG 1938	skrogreparationer	125.000	0
TINNA 1924	dæk m.m.	80.000	0
SPROGØ 1937	skrogarbejder	650.000	0
PRAM 48	ny bund	<u>310.000</u>	<u>0</u>
I alt kr.:		8.213.808	3.322.000

Afgivne lånetilsagn i 1999

Skonnertkvasse META bygget i Assens 1884 1.000.000 kr.

META har i de seneste år været truet af salg til udlandet eller ophugning, hvis det ikke lykkedes at skaffe midler til en stærkt tiltrængt restaurering. Det har ikke tidligere været muligt for SKIBSBEVARINGSFONDEN at løfte denne store opgave, der således har været i venteposition i 3-4 år. En donation fra Inge & Asker Larsens fond til støtte af almennyttige formål på 3 mio. kr. gjorde det muligt at foretage en totalrestauration af skibet. Projektet, der er udført på Rudkøbing Bådebyggeri og Riggerværksted er stort set afsluttet i sommerens løb, mens enkelte detaljer udføres i løbet af vinteren 1999/2000.

Snurrevodskutter GRØNNE ERNA bygget i Esbjerg 1908 612.000 kr.

Skibet er ejet af Rederianpartsselskabet GRØNNE ERNA og bruges til privat sejlads. Det er et af de fineste tilbageværende eksemplarer på de store havgående sejltrawlere. GRØNNE ERNA har i de seneste år gennemgået en række større reparationer støttet af SKIBSBEVARINGSFONDEN, og skibet er nu næsten fuldstændig ført tilbage til sit oprindelige udseende fra 1908. Skibet fik desuden i 1998 et ekstraordinært tilskud på 400.000 kr. fra Kulturministeriet. Der er ansøgt om 612.300 kr. til nyt dæksplan med nedgangskapper, helt ny rigning og nyt styregrej.

Handelskvasse GITTE PRIESS bygget i Svendborg 1945 500.000 kr.

GITTE PRIESS, der under navnet KATHRINE PETERSEN, har været i aktiv fart indtil for få år siden, er bygget til transport af levende fisk for firmaet TH. Petersen i Kolding. Skibet fremstår endnu helt originalt, og det har været en betingelse for fondens engagement i projektet, at skibet fortsat holdes med minimale ændringer, der gør at det kan benyttes til sejlads med børn og unge.

Projektgruppen har desuden modtaget støtte fra to andre sponsorer for et beløb på i alt 950.000 kr. under forudsætning af SKIBSBEVARINGSFONDEN's medvirken.

Der er ansøgt om 521.000 kr. til ny bund og isætning af spanter i den gamle dam.

Snurrevodskutter W.KLITGAARD bygget i Frederikshavn 1891 500.000 kr.

På linje med snurrevodskutteren GRØNNE ERNA er der her tale om et nationalt klenodie. Det er det eneste tilbageværende fartøj af denne type, der er en dansk efterkommer af de engelske fiskesmakker. W. KLITGAARD, der er bygget i 1891, er et af de første skibe der blev udstyret med maskine og fast skrueaksel.

Ejerkredsen har drevet skibet uden nogen form for hjælp i en lang årrække, men der forestår nu en meget omfattende reparation, som det vil være umuligt for ejerne at overkomme alene.

Der er ansøgt om 900.000 kr. til omfattende skrogreparationer.

Kvase ANNA bygget i Skærbæk 1904 200.000 kr.

ANNA er formentlig bygget som drivkvase til fiskeeksportør P. Christensen i Kolding. Skibet, der er bygget som "tyskerkvase" med klipperstævn, blev opkaldt efter P. Christensens kone Anna. Efter ti år fik skibet ilagt en lille motor og kom derefter til at sejle som opkøberkvase.

Der er ansøgt om 300.000 kr. til dæk, luger, kapper, ruf m.m.

Skonnert FREIA bygget i Rønne 1895 160.000 kr.

FREIA, der er det sidste bevarede stålsejlskib i Danmark, er bygget til sejlads med fragt i de danske farvande. Skibet er privat ejet og har i en årrække været benyttet som charterskib. FREIA skiftede i 1998 ejer, og der er allerede foretaget store reparationer og ombygninger, men flere store opgaver trænger sig på. Der er ansøgt om 160.000 kr. til div. pladearbejder på skroget.

Galease HAVGASSEN bygget i Fåborg 1898. 100.000 kr.

Skibet, der fra starten bar navnet HAABET, blev bygget til opkøb og transport af levende fisk bl.a. på Norge.

Skibet blev allerede i 1964 registreret som lystfartøj. Der er siden foretaget store istandsættelsesarbejder, og skibet fremstår i dag som et af vore fineste bevarede, sejlførende fartøjer.

Der er ansøgt om 100.000 kr. til at lette et generationsskifte.

Galease SKIBET bygget i Dyrehaugen 1880 100.000 kr.

Denne lille galease på 9 brt. er som traditionel bæltbåd bygget til sildefiskeri i 1880 af R. Hansen i Dyrehaugen ved Nyborg. Den er i begyndelsen af århundredet blevet ombygget til stenfisker, og det er til denne skikkelse fra omkring 1910-20 skibets ejere FDF/FPF 20. Søkreds i Århus har ønsket at tilbageføre galeasen.

Der er ansøgt om 110.000 kr. til nyt dæksplan, lasteluge og rigning

Skonnert MIRA bygget i Fåborg 1898 80.000 kr.

MIRA, der tidligere varetog transporten af varer mellem landsdelene, er ejet af Fonden MIRA af København. Skibet blev færdigrestaureret i 1999, og benyttes nu atter til chartersejlads.

SKIBSBEVARINGSFONDEN bevilgede i 1995 et beløb på 1. 5 mio. kr. til en totalrestaurering af skibet. Dette beløb blev siden fulgt op af en bevilling på omkring 2 mio. kr. fra Arbejdsmarkedets Feriefond.

Der er ansøgt om 80.000 kr. til færdiggørelse af projektet.

Krydstoldjagt VIKING bygget i Odense 1897 50.000 kr.

VIKING, der er bygget på N. F. Hansens værft i Odense, er den eneste tilbageværende af den tidligere store flåde af krydstoldjagter, og således et stort klenodie. Skibet er ejet af Svendborg & Omegns museer. Der er ansøgt om kr. 270.920 kr. til udskiftning af planker i bunden og nye sejl.

Jagt ELISE bygget i Svendborg 1907 20.000 kr.

ELISE er bygget til skipper Jens Jensen i Lohals, der bl.a. sejlede med stykgods. 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. Det er nu hjemmehørende i København.

Der er ansøgt om kr. 204.000 kr. til bl.a. ruftage, kapper, luge, m.m.

Rådgivning og tilsyn

Årets rådgivning og tilsyn har på grund af flere samtidige store sager været uhyre omfattende. Således har arbejdet med totalrestaurering af skonnerten META og færdiggørelsen af snurrevodskutteren GRØNNE ERNA ligget samtidig, og der har i begge sager været tale om en ekstraordinær indsats med meget dokumentations- og tegnearbejde, ligesom der har været en omfattende tilsynsvirksomhed med begge opgaver.

Færgen MØN, der er ejet af Statens Veterinære Institut for Virusforskning, er i 1999 blevet udfaset, og fonden har i den forbindelse deltaget i en række møder for at finde frem til en ny ejer af færgen.

Af de mindre opgaver kan nævnes lods- og fiskejollen FREDE, bygget i Fakse Ladeplads i 1899. Jollen er ved fondens mellemkomst blevet deponeret i Fiskeri- og Søfartsmuseet i Esbjerg. Inden den blev bragt hertil, blev den af fondens konsulent opmålt og udtegnet til brug for senere kopibygning.

Der er ført tilsyn med alle igangværende opgaver, ligesom der er ydet rådgivning i fornødent omfang.

Bevaringsværdighedserklæringer

En bevaringsværdighedserklæring udfærdiges på grundlag af en vurdering af et skibs kulturhistoriske fortællerværdi, 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 1999 udstedt totalt 84 bevaringsværdighedserklæringer.

Følgende skibe modtog i 1999 en bevaringsværdighedserklæring fra fonden:

1. TERNEN, fiskeriinspektionsskib, bygget i Svendborg 1937
2. KATTEGAT, fiskefartøj, bygget i Ebeltoft 1939
3. MARIE, fiskefartøj, bygget i Sæby 1919
4. MIRA, skonnert, bygget i Fåborg 1897
5. JANUS, opsynsskib, bygget i Skagen 1974
83. CETUS, ex. RIO, coaster, bygget i Svendborg 1958
84. VIKING, krydstoldjagt, bygget i Odense 1897

Nordisk samarbejde

SKIBSBEVARINGSFONDEN har i de sidste år deltaget i et uformelt samarbejde mellem Norge, Sverige, Finland, Åland og Danmark. 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 på forvaltningsniveau. Deltagerne har alle ansvaret for tildeling af de statslige midler til bevaringsværdige skibe i deres respektive lande.

SKIBSBEVARINGSFONDEN har indtil videre udført sekretariatsarbejdet, idet erfaringerne viser, at et effektivt nordisk samarbejde er afhængig af et aktivt arbejdende sekretariat.

Et samarbejds møde er afholdt i marts på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. På mødet blev bl.a. drøftet et fagseminar i Norheimsund i år 2000. Desuden aflagdes status for Nordisk database for fartøjsvernet

SKIBSBEVARINGSFONDEN's konsulent har desuden bidraget med et kapitel i håndbogen "Flytende Kulturminner", der er udgivet af Rigsantikvaren i Oslo.

Internationale kontakter

Der har været usædvanligt stille i det europæiske samarbejde.

Fonden er stadig "advisory member" af "the European Maritime Heritage" — EMH.

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

Bestyrelsens sammensætning

SKIBSBEVARINGSFONDENs bestyrelse havde i beretningsåret følgende sammensætning:

Navn:

Hans Jeppesen, museumsdirektør, formand

Jørgen Josephsen, skibsfører, næstformand

Morten Gøthche, arkitekt m.a.a

Thomas Højrup, universitetslektor

Ole Mortenssøn, museumsinspektør

Gunnar Svendsen, lærer

Max Vinner, museumsinspektør

Henrik C. Winkel, advokat

Eske Wohlfahrt, museumsinspektør

Finn Rindom Madsen, museumsinspektør

Udpeget af:

Handels- og Søfartsmuseet

Træskibssammenslutningen

Nationalmuseet

SKIBSBEVARINGSFONDEN

Søfartspuljen

Træskibssammenslutningen

Handels- og Søfartsmuseet

SKIBSBEVARINGSFONDEN

Fiskeripuljen senere Rigsantikvaren

Fiskeripuljen

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

Fondens revisor: Registreret revisor *Niels P. Hansen*

Bilag

Regnskab

Resultatopgørelse for 1999

Balance pr. 31/12 1999

Revisors beretning

