

Årsberetning  
for

# SKIBSBEVARINGSFONDEN 2001



## Indhold:

Indledning ved formanden	side 3
Beskrivelse af fondens virke	side 4
• Støtteform	
• Hvad kan der ydes støtte til?	
• Særlige betingelser	
Ansøgninger i 2001	side 6
Afgivne lånetilsagn 2001	side 7
Rådgivning og tilsyn	side 10
Ophugning af fiskefartøjer.	side 11
Bevaringsværdighedserklæringer	side 11
Søfartsstyrelsen	side 12
Nordisk samarbejde	side 12
Internationalt samarbejde	side 13
Bestyrelsens sammensætning	side 14

## Bilag:

Resultatopgørelse for 2001  
Balance pr. 31/03 2002  
Revisors beretning

Forsidebillede: Færgen ELLEN, bygget i Marstal i 1923 til ruten Fåborg-Lyø-Avernakø-Søby .

# Indledning

*Hans Jeppesen, bestyrelsens formand*

Skibsbevaringsfondens arbejde for at sikre bevaringen af et udvalg af kulturhistorisk værdifulde skibe i fortsat sejlads har også i 2001 givet stor travlhed hos fondens to ansatte Jes Kroman og Tom Rasmussen, og bestyrelsen har afholdt 5 ordinære møder.

Med den begrænsede økonomiske ramme og kun to ansatte er en fagligt begrundet prioritering et nøglebegreb.

Det gælder eksempelvis, når der fra 32 skibe søges om tilsammen 13,8 million kroner til restaureringsprojekter, og fonden har knap 4 millioner kroner til uddeling af lånetilsagn – en opgave som ikke blev nemmere af, at fonden desuden måtte lægge godt en million kroner ud til den af staten ejede skonnert BONAVISTA.

Men det gælder også den øvrige virksomhed med rådgivning og tilsyn.

Fonden har pr. 1. april 2002 udstedt bevaringserklæringer for 117 skibe, og 69 af disse har modtaget lån. Det øgede behov for vejledning, rådgivning og tilsyn bliver desuden forstærket af, at nye og yngre ejere og brugere af de bevaringsværdige skibe ikke altid er fortrolige med de traditionelle færdigheder og materialer, der hører sammen med skibenes vedligeholdelse. Skibsbevaringsfondens har derfor udbygget sin hjemmeside med vejledninger om udluftning af skibe, om traditionelle sejl og om malingstyper, og flere er planlagt. Vejledningerne kan snart også rekvireres som trykt materiale.

Prioritering var også et af de væsentlige temaer, da Skibsbevaringsfondens personale og bestyrelse den 14-15 maj 2001 afholdt internt seminar på Strynø. Med konsulent Henrik Hvass som katalysator blev der gjort status over de hidtidige resultater og virkemidler, og desuden taget hul på diskussionen af kursen for fonden i de kommende år. Bestyrelsen har siden vedtaget en perspektivplan for årene 2002-2005. Denne kan ses på Fondens hjemmeside.

Som det fremgår af årets beretning søger Skibsbevaringsfondens- også at repræsentere de maritime bevaringsinteresser over for nationale og internationale myndigheder og organisationer, hvis virke direkte eller indirekte spiller en rolle for fartøjsbevaring.

Arbejdet hermed kan være både langsommeligt og ind imellem uden de store resultater, men det er under alle omstændigheder nødvendigt. Det gælder for eksempel reglerne for ophugning af fiskekuttere, hvor fonden fortsat søger at forbedre mulighederne for at udtage både til bevaring, med fuldt tilskud.

Det er mit håb, at beretningen for 2001 vil blive læst og kommenteret af mange.

Fonden har nået en del, og det der mangler, skal som hidtil realiseres i en nær dialog mellem ejere, brugere, embedsmænd, politikere og Skibsbevaringsfondens.

Kronborg den 24. august 2002

# 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 registreringskema 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.

## 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 fortælleverdi.
- 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. SKIBSBEVARINGSFONDENS anvisninger vedrørende restaureringer eller ombygninger skal følges.
5. Skibet kan ikke sælges eller ændringer foretages i ejerkredsen uden samtykke fra SKIBSBEVARINGSFONDEN.
6. 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 2001

	<u>Skibsnavn</u>	<u>Ansøgt om</u>	<u>Tildelt</u>
1	ANNA	63.360	0
2	ANNA ELISE	80.000	0
3	ANNE KAROLINE	60.000	50.000
4	ARNE & JØRGEN	50.118	25.000
5	CAROLINE SAMSE	300.000	200.000
6	EJNO	177.500	175.000
7	ELISE	93.000	0
8	FREM	72.000	70.000
9	FRI	1.300.000	0
10	GITTE PRIESS	416.000	0
11	HAMME	620.340	0
12	ISEFJORD	800.000	0
13	KAJA	342.400	0
14	KALLIPYGOS	215.000	0
15	KAROLINE SVANE	410.200	400.000
16	MARLY	20.000	0
17	MA-RI	33.570	0
18	MARIE	196.422	100.000
19	MARIE NIELSEN	217.300	150.000
20	MJØLNER	277.760	0
21	MOTORFYRSKIB NR. I	4.121.000	100.000
22	OTTO MATHIASSEN	280.500	265.000
23	ROLF	118.580	100.000
24	RYLEN	95.500	0
25	SAMKA	310.000	12.300
26	SKØDSHOVED	700.000	0
27	SOMMERFLID	100.000	100.000
28	SVALEN	65.000	0
29	SÆRIMMER	84.618	0
30	GL. TURISTEN	0	300.000
31	W. KLITGAARD	300.000	300.000
32	ÆRØSUND	1.302.360	0
34	Nødpulje	600.000	600.000
	I alt:	13.822.528	2.947.300

## Afgivne lånetilsagn i 2001-2002

### **Drivkvase ANNE KAROLINE**

er bygget 1901 i Fjellebroen. Anne Karoline er en lille tomastet enkeltmands drivkvase, eller en vejebåd, som de kaldes i Marstal. Den er bygget til fisker Rasmussen i Marstal. Han fiskede en årrække alene med båden, men begyndte senere at fiske sammen med sønnen Lars Peter Rasmussen. Denne overtog senere båden i en periode og solgte den i 1976. Båden gik herefter ud af fiskeriet.

Båden blev i december 1993 solgt til Marstal Søfartsmuseum, der ejer den. Brug og vedligeholdelse er lagt ud til et brugerlaug.

ANNE KAROLINE er hjemmehørende i Marstal.

**Lånetilsagn: 75.000 kr. til reparation af skroget**

### **Fiskejolle ARNE & JØRGEN**

er bygget i 1967 af bådebygger Ernst Knudsen i Jyllinge til fiskerne Arne og Jørgen Hansen i Østskov ved Roskilde fjord. Jollen blev brugt til fiskeri med ruser og vod. Den var fra starten udstyret med en 13-15 HK en-cylinder Bukh dieselmotor; den samme motor sidder i jollen i dag. ARNE & JØRGEN, der er hjemmehørende i Jyllinge, er ejet af Fjordmuseet i Jyllinge, som har uddeponeret den til et brugerlaug.

**Lånetilsagn: kr. 25.000 til reparation af skrog og motor.**

### **Coaster M/S CAROLINE SAMSE**

er bygget i 1959 i Marstal og er den ene af de to tilbageværende Carolinere i den danske handelsflåde. Skibet, der er bygget i 1959 i Marstal som det sidste i serien på godt en snes søsterskibe, ejes af foreningen CAROLINE SAMSE. Foreningen driver skibet på frivillig basis som et sejlene fragt- og museumsskib. Skibet er beskæftiget i det åbne fragtmarked ind mellem museale opgaver med udstillinger m.m. Skibet, der blev købt i 1994 fra den mangeårige ejer, har i foreningens regi gennemgået omfattende restaurerings- og vedligeholdelsesarbejder med henblik på at sikre skibet for eftertiden som repræsentant for småskibsflådens modernisering efter Anden Verdenskrig.

CAROLINE SAMSE er hjemmehørende i Ballen, men vil formentlig efter salg skifte hjemsted til Svendborg.

**Lånetilsagn: 200.000 kr. til generationsskifte.**

### **Lodsbåd EJNO**

er bygget 1898 på H.V.Buhls værft i Frederikshavn. Den blev oprindeligt bygget til lodseriet i Slipshavn ved Nyborg som rent sejlfartøj.

EJNO fik sin første motor i 1903 og tjente Nyborg-lodserne godt indtil de fik en større båd i 1950. EJNO solgtes derefter til Rudkøbing kommune for kr. 5000,-. I Rudkøbing fungerede båden dels som lodsbåd og dels som bugserbåd indtil den i 1990 blev solgt til foreningen EJNO under sejl. EJNO er hjemmehørende i Rudkøbing.

**Lånetilsagn: 239.650 kr. til reparation af skroget og udskiftning af isforhudning.**

### **Galease FREM**

er bygget i 1934 på Mortensens værft, Fejø. Frem blev bygget til skipper Kaj Merkel på Femø, der sejlede med fragt med skibet frem til 1948. Det forlyder, at skibet under 2. Verdenskrig desuden sejlede med jøder til Sverige.

I 1952 købtes skibet til Holbæk af skipper Julius Andersen, der brugte det til fragtskib, stenfisker og uddybningsfartøj. Således transporteredes sand og grus fra Isefjorden, og der blev sejlet muslinger til Lysekil i Sverige.

Holbæk kommune forærede i 1973 FREM til Holbæk sejlklub, og foreningen er stadig ejer.

FREM er hjemmehørende i Holbæk.

**Lånetilsagn: 70.000 kr. til nyt dæk samt div. mindre reparationer.**

### **Turbåd GAMLE TURISTEN**

er bygget i Ry i 1922 af bådejer R. P. Willumsen, men under supervision af bådebygger Christensen fra Silkeborg. Skibet har fra det var nyt og frem til 1975 været anvendt i rutefarten mellem Ry og Himmelbjerget. Det har gennem alle disse år gennemgået kun få forandringer og har derfor bevaret meget af sin oprindelighed. Ejer er Ferskvandsmuseet i Ry, som vil bruge skibet i museets formidlingsarbejde. Gl. Turisten gennemgår vinteren 2001/2002 en omfattende restaurering ved Ry bådebyggeri.

**Lånetilsagn.: 300.000 kr. til restaurering af skroget.**

### **Galease KAROLINE SVANE**

er bygget i Humlebæk 1885, til transport af levende fisk i dam. Skibet var oprindeligt bygget som skonnert. I begyndelsen af 1920'erne blev skibet rigget om til galease og samtidig ombygget til almindelig fragtfart, ved at dammen blev udtaget og skibet blev udstyret med en stor lastluge. Ved samme lejlighed blev også et styrehus påsat.

KAROLINE SVANE er med sin fyldige bov det eneste tilbageværende eksempel på den "gamle" måde at bygge skibe.

**Lånetilsagn.: 500.000 kr. til div. Skrogreparationer samt nyt dæk m.m.**

### **Vestkystbåd MARIE**

er bygget i 1955 i Løkken af tømrer og skibsbygger Evald Larsen, Lønstrup, oprindeligt til en fader og hans to sønner i Nr. Lyngby, men året efter solgt til fisker Tage Jensen, Løkken. Båden fik da navnet MARIE og blev benyttet til fiskeri med snurrevod, linefiskeri og hummerfiskeri. Fartøjet har en bruttotonnage på 6,72 ton og er bygget af eg på eg.

I løbet af sin tid som fiskerfartøj har båden haft tre forskellige maskiner, men er aldrig blevet ombygget.

I stedet for at kondemnere båden, solgte Tage Jensen den i 1999 til Bådelauget Løkken (Marie), med det formål at bevare den i sit oprindelige miljø. MARIE fremstår i dag som et autentisk fartøj og er typisk for de ældre kystfiskerbåde, som benyttes ved Jyllands vestkyst, men hvis antal er i en hastig tilbagegang.

**Lånetilsagn: 100.000 kr. til reparation af skroget.**



### **Bornholmerbåd MARIE NIELSEN**

er bygget i 1937 på Hans Peter Hansens bådebyggeri i Svaneke til fisker Albert M. Petersen, Årsdale. Skibet fik navnet Vega og blev brugt til lakse- og sildefiskeri i Østersøen. Fra ca. 1950 var kutteren hjemmehørende i Nexø under navnet Mågen.

Kutteren skiftede ejer en række gange i løbet af de næste ca. 25 år. I 1977 blev skibet solgt til et partsrederi i Århus og skiftede navn til Marie Nielsen .

Marie Nielsen fremstår i dag som et relativt autentisk fartøj. Styrehuset hævdes at være originalt, mens forruffet er forlænget lidt agterud. Den eksisterende Hundested-motor på 22 hk er den eneste, skibet har haft.

**Lånetilsagn: 250.000 kr. til reparation af skrog og maskine.**

### **MOTORFYRSKIB NR. 1**

er bygget i 1914 på Rasmus Møllers skibsværft i Fåborg og overleveret i august 1914. Skibet omtales som MOTORFYRSKIB NR. 1, medens dets navn, ifølge målebrev, skøde og nationalitetsbevis, er FYRSKIB NR. 1.

FYRSKIB NR. 1 er det fyrskib, der i længst tid har været stationeret ud for Esbjerg, og som sådant derfor en yderst relevant repræsentant for denne særlige historie. Hertil kommer, at fartøjet tillige både er Danmarks første motoriserede fyrskib og samtidig verdens største bevarede fyrskib af træ. Skibets bevaring er derfor relevant både i forhold til byen Esbjergs historie og i en international sammenhæng.

FYRSKIB NR. 1 har, trods flere omfattende renoveringer, den sidste i 1967/68, en enestående kulturhistorisk fortællerværdi.

FYRSKIB Nr. 1 er hjemmehørende i Esbjerg.

**Lånetilsagn: 100.000 kr. til reparation af dækshuse.**

### **Kvase OTTO MATHIASSEN**

er bygget i 1898 på Julius Poulsens værft i Frederikssund til fisker Jørgen Ustrup, Frederikssund. Den galeaseriggede kvase var udrustet med åledam midtskibs, lukaf forude og styrehul agter. Skibet drev fiskeri, opkøb og transport af levende fisk og sejlede de første år under navnet OTTO RUD.

I 1932 blev skibet solgt og disponeret som ren handelskvase med nyt navn – OTTO MATHIASSEN.

Fra 1959 blev skibet atter brugt til fiskeri, nu med navnet ANNI. I 1969 blev skibet igen handlet og fik en ny tilværelse som fritidsfartøj. Navnet forandredes igen, nu til OTTO MATHIASSEN (med ét s), da billedskæreren, der fremstillede navnebrættet, vistnok var løbet tør for s'er.

**Lånetilsagn: 265.000 kr. til nyt dæk og reparation af dækshusene.**

### **Turbåd P. 131 ROLF**

er bygget på brødrenes Andersens værft, Frederikssund i 1909, og indgik allerede samme år i Skipperhusets passagerfart på Esrom Sø mellem Fredensborg og Nødebo.

Uden for sæsonen har båden desuden været benyttet til fiskeri, idet den ifølge tilsynsbogen har trukket hyttefade. Fiskeriet hørte dengang til Skipperhuset.

Bådens første navn var HERMAN og siden ODIN, men da den forhenværende færgemands hund Rolf døde, fik båden dette navn.

ROLF er hjemmehørende i Fredensborg.

**Lånetilsagn: 100.000 kr. til reparation af skrog og dæk.**

### **Coaster SAMKA**

er bygget i 1956 på H.C. Christensens Stålskibsværft, Marstal. Skibet blev bygget som ét i en serie på 23 skibe under 150 BT med betegnelsen Carolinere, efter den først byggede i serien – CAROLINE. De første skibe blev bygget som et led i Marshall hjælpen efter den 2. Verdenskrig. SAMKA står i dag næsten originalt, uden at være forlænget som det skete for de fleste af de andre Carolinere. Dog mangler skibets master, som der er planer om at genopstille. SAMKA er hjemmehørende i Marstal.

**Lånetilsagn : 12.300 kr. til reparation af skibsjollen.**

### **Halvdæksbåd SOMMERFLID**

er bygget 1915 i Frederikssund til fiskeri i Roskilde og Isefjord. Den fiskerfamilie i Jægerspris der bestilte båden, ejede og brugte den indtil omkring 1965. Ca. 1970 fik båden påbygget styrehus og mistede samtidig sin høje rigning. I 1996 købte Egnsmuseet Færgegaarden i Jægerspris båden. Båden drives nu af et laug, der vedligeholder den. Der er udarbejdet en restaureringsplan, der har til mål at føre båden tilbage til dens oprindelige udseende fra 1915. SOMMERFLID er hjemmehørende i Jægerspris.

**Lånetilsagn: 130.000 kr. til reparation af skrog og dæk samt fremstilling af ny rigning.**

### **Snurrevodskutter W. KLITGAARD**

er bygget i 1891 på Nikolaj Olsens værft i Frederikshavn og er det første danske fiskefartøj bygget med skrueaksel ført gennem agterstævnen. Den oprindelige maskine var en dampmaskine på 14 indikerede hk. Skibet drev fiskeri i Nordsøen, i Kattegat og Østersøen og på Island. Den lille dampmaskine blev skiftet ud med den første i en række glødehovedmotorer i 1900. I 1924 blev skibet taget i brug som handelskvase, for i 1955 at overgå i trawlfiskeriet i de indre danske farvande. I 1980'erne var det slut med fiskeriet, og skibet blev solgt til bevaringsinteresserede i Frederikshavn. I 1988 kom skibet under sejl igen i det store og det hele i 1890-profil. W. KLITGAARD er det sidst bevarede af sin type og har således en meget høj kulturhistorisk fortællerværdi.

W. KLITGAARD er hjemmehørende i Frederikshavn.

**Lånetilsagn: 300.000,- kr. til opfølgning på totalrestaurering.**

## **Rådgivning og tilsyn**

Skibsbevaringsfondens hjemmeside på [www.skibsbevaringsfonden.dk](http://www.skibsbevaringsfonden.dk) har medført et øget kendskab til Fondens virksomhed og med deraf efterfølgende øget efterspørgsel på hjælp og vejledning. Der er desuden et naturligt behov for rådgivning til de fartøjer, der tidligere har modtaget støtte fra Fonden, idet en afsluttet lånesag ikke betyder afslutning på en rådgivningssag. Fonden er til stadighed rådgivende for skibsejere som har modtaget lån fra Fonden. Det samlede antal lånetilsagn på skibe er nu oppe på 69, og Fonden følger skibenes fremtidige restaurering og ombygning, fordi det er nødvendigt at sikre, at de kulturhistoriske værdier forbliver så intakte som muligt.

I forbindelse med den intensiverede rådgivning har Fonden udgivet forskellige vejledningspjecer bl.a. om udluftning af skibe, om traditionelle sejl og traditionelle malingstyper og flere pjecer er

planlagt. Disse pjecer er tilgængelige på Fondens hjemmeside, men kan også snart rekvireres som trykt materiale.

Det er Fondens erfaring at der er kommet flere nye kræfter til i ”træskibsmiljøet”, som ikke har de fornødne forudsætninger for at vedligeholde et skib på traditionel måde. Fonden har derfor valgt at tilrettelægge rådgivningsmaterialet som støtte for netop denne målgruppe, da ældre skibsejere, som har mange års erfaring, udmærket ved, hvordan de skal vedligeholde deres skib.

I forbindelse med flere større sager, er der sat ind med større rapporter i form af tilstands-rapporter og restaurerings-rapporter, og de er lavet - dels som en service for skibsejerne så de har et materiale som de kan arbejde videre ud fra -, og dels som en dokumentation for Fonden. Så har man, i forbindelse med fremtidige restaureringsarbejder, værktøjet til at foretage de korrekte nødvendige indgreb.

Konsulenterne har desuden været på Danmarks Museum for Lystsejlad på Tåsinge for at give råd om Restaurering af en af museets både.

## Ophugning af fiskefartøjer.

Skibsbevaringsfonden har deltaget i flere møder med Direktoratet for FødevarerErhverv vedrørende ophugning af fiskefartøjer. Det tidligere regelsæt for ophugning af fiskefartøjer er blevet lavet om, så det nu er muligt at udtage ophugningstruede fiskefartøjer til bevaring med fuld kompensation.

Der er lavet specielaftaler med Direktoratet om udfærdigelse af rammeaftaler for bevaringen af de udtagne fartøjer. Der er indtil nu udtaget 3 skibe fra ophugningsordningen.

## Bevaringsværdighedserklæringer

En bevaringsværdighedserklæring udstedes 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 ”Teknisk forskrift nr. 15 af 1. december 2000 om skibe til særlige formål (bevaringsværdige skibe, lystfiskerskibe m.v.)”. Fonden udsteder dog ikke erklæringer med henblik på at et fartøj kan opnå lempelser i sikkerhedskravene.

SKIBSBEVARINGSFONDEN har ved udgangen af marts 2002 udstedt totalt 117 bevaringsværdighedserklæringer.

Følgende skibe modtog fra januar 2001 til marts 2002 en bevaringsværdighedserklæring fra Fonden:

**ANNA BANG**, snurrevodskutter bygget Mortensens Skibsværft, Frederikshavn 1931  
**ANNA ELISE**, snurrevodskutter bygget J. Christoffersen, Nordby, 1932  
**ANNE KAROLINE**, drivkvasse/vojebåd bygget i Fjellebroen 1901  
**CAROLINE S.**, coaster bygget H. C. Christensens stålskibsværft, Marstal  
**CHRISTOFFER**, trawler bygget Lindstøl skips- og båtbyggeri, Risør i 1967  
**DROGDEN**, lodsbåd bygget af P. Bjerg, Helsingør i 1880  
**ELLEN FEJØ**, motorfærge bygget H. C. Christensens stålskibsværft, Marstal 1933  
**EMANUEL**, jagt bygget i Rødvig 1902  
**EMMA**, ex. HMV 73 Hercules, bygget Frimodt & Husmer, Hundested 1944  
**FREM**, galease, tidl. jagt, bygget på Fejø i 1934  
**FYRSKIB NR. 1**, motorfyrskeib, bygget Rasmus Møller, Fåborg, 1912-14  
**HENRIETTE**, fiskefartøj bygget i Nyborg 1919/20  
**JENS KROGH**, snurrevodskutter bygget Buhl Frederikshavn 1899  
**LAPPEDYKKEREN II**, hajkutter, bygget Gilleleje træskibsbyggeri 1929  
**MARIE**, kystfiskerbåd bygget af Evald Larsen, Lønstrup 1955  
**MARIE NIELSEN**, bornholmerkutter bygget H. P. Hansen, Svaneke 1937  
**MINERVA**, ex ålekvasse KR 862, bygget Karrebæksminde 1908  
**NAKSKOV HAVN 1**, bugserbåd bygget Nakskov Træskibsværft i 1914  
**NORDLYSET**, galease bygget Lilleø skibsværft 1934  
**OLEA**, fiskefartøj bygget i Fakse Ladeplads 1931  
**ROLF**, ex. HERMAN, ex. ODIN, færgebåd bygget Frederikssund 1909  
**SOMMERFLID**, halvdeksbåd bygget i Frederikssund 1915  
**VANJA**, motorgalease bygget Holbæk skibsværft 1951  
**VEGA**, kvasse, bygget Th. Lunds værft i Assens i 1902  
**VESTA**, sundbåd bygget bådebygger Holm i Sletten, 1918  
**VILHELM**, kattegatbåd bygget i Lynæs 1888

## Søfartsstyrelsen

Skibsbevaringsfonden har afholdt møde med Søfartsstyrelsens vicedirektør Hans Christensen samt forskellige inspektører vedrørende det særlige regelsæt for bevaringsværdige fartøjer. Det var Søfartsstyrelsens ønske at foretage ændringer i regelsættet samt kriterierne for udstedelse af bevaringsværdighedserklæringer. Dette møde var det første møde i en række som forventes afviklet i 2002.

## Nordisk samarbejde

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 også i år deltaget aktivt i det uformelle samarbejde mellem Norge, Sverige, Finland, Åland og Danmark. Samarbejdets formål er at fremme antikvarisk-faglige holdninger og – kundskab indenfor skibsbevaringsarbejdet i Norden.

I mellemtiden er også Island kommet med i det nordiske samarbejde; den islandske repræsentant har dog ikke været til stede, men har fået tilsendt materiale for at kunne holde sig orienteret om hvad der foregår i samarbejdet, og vi ser naturligvis frem til også at møde vores islandske kollega.

Samarbejds møde blev afholdt i Stockholm den 12. – 13. november 2001.

På mødet blev bl.a. følgende emner diskuteret:

Den svenske T-klasse/K-mærkningen af fartøjer (tilsvarende de danske bevaringsværdighedserklæringer)

Ophugning af fiskefartøjer

Udførselsforbud – en drøftelse af de respektive landes regler..

Det blev besluttet at samarbejds mødet i 2002 eventuelt kunne finde sted i Ebeltoft i forbindelse med et af Skibsbevaringsfonden planlagt seminar om syning af traditionelle sejl.

Jes Kroman var i Gøteborg, inviteret af det svenske Sjöfartsverket, til en drøftelse af kulturmærkningen af svenske fartøjer. Invitationen var sendt for at høre Skibsbevaringsfondens erfaringer med udstedelse af bevaringsværdighedserklæringer.

## Internationalt samarbejde

Fonden er såkaldt "advisory member" af " 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.

Jes Kroman deltog som repræsentant for Skibsbevaringsfonden i juni 2001 i EMH's 4. kongres i Barcelona.

EMH har taget initiativ til at udarbejde European Charter for the Conservation and Restoration of Historical Traditional Ships in Operation, også kaldet "Barcelona Charteret". Charteret omhandler holdninger og principper for restaurering af sejlende kulturhistoriske fartøjer. Skibsbevaringsfonden har deltaget aktivt i processen.

Tom Rasmussen har repræsenteret Skibsbevaringsfonden på et symposium i Japan i oktober 2001, inviteret af Tokyo National Research Institute of Cultural Properties. Symposiets formål var at dele erfaringerne fra bevaring og restaurering af stålskibe i Norden med japanske kolleger

## Skibsbevaringsfondens bestyrelse

SKIBSBEVARINGSFONDENS bestyrelse havde i beretningsåret følgende sammensætning:

Navn:

*Hans Jeppesen*, museumsdirektør, formand

*Jørgen Josephsen*, skibsfører, næstformand

*Eske Wohlfahrt*, seniorforsker

*Morten Gøthche*, arkitekt m.a.a

*Thomas Højrup*, lektor

*Ole Mortenssøn*, museumsinspektør

*Anker Lauritsen*, koordinator

*Max Vinner*, museumsinspektør

*Henrik C. Winkel*, advokat

*Finn Rindom Madsen*, museumsleder

Udpeget af:

Handels- og Søfartsmuseet

Træskibs Sammenslutningen

SKIBSBEVARINGSFONDEN

Nationalmuseet

SKIBSBEVARINGSFONDEN

Søfartspuljen

Træskibs Sammenslutningen

Handels- og Søfartsmuseet

SKIBSBEVARINGSFONDEN

Fiskeripuljen

SKIBSBEVARINGSFONDENS personale:

Fondens daglige leder: *Jes Kroman*, arkitekt m.a.a

Skibshistorisk konsulent: *Tom Rasmussen*

Fondens revisor: Registreret revisor *Niels P. Hansen*

## Bilag

Resultatopgørelse for 2001

Balance pr. 31/3 2002

Revisors beretning