

Årsberetning  
for

# SKIBSBEVARINGSFONDEN 2002-2003



## Indhold:

Indledning ved formanden	side 3
Beskrivelse af fondens virke	side 4
• Støtteform	
• Hvad kan der ydes støtte til?	
• Særlige betingelser	
Ansøgninger i 2002-2003	side 6
Afgivne lånetilsagn 2002-2003	side 6
Rådgivning og tilsyn	side 8
Ophugning af fiskefartøjer.	side 9
Bevaringsværdighedserklæringer	side 9
Søfartsstyrelsen	side 10
Internationalt samarbejde	side 10
Nordisk samarbejde	side 11
Skibsbevaringsfondens bestyrelse	side 11

## **Bilag:**

Resultatopgørelse for 2002-2003  
Balance pr. 31/03 2003  
Revisors beretning

# Indledning

*Hans Jeppesen, bestyrelsens formand*

Skibsbevaringsfonden er den eneste offentlige organisation, der har til opgave at støtte fartøjsbevaring i Danmark, og som det kan læses på de følgende sider om årets opgaver, er den lille fond med to en halv ansatte og en aktiv bestyrelse i mange henseender nået langt siden stiftelsen den 1. maj 1986.

Ved udgangen af marts 2003 var der udstedt bevaringserklæringer til i alt 147 skibe og 67 af disse har modtaget lån til restaureringsopgaver eller for at gennemføre et generationsskifte. I beretningen og på fondens hjemmeside ([www.skibsbevaringsfonden.dk](http://www.skibsbevaringsfonden.dk)) kan man også læse, hvad der gives støtte til og hvilke særlige betingelser, der er knyttet til fondens långivning, og hvordan fonden kan rådgive og vejlede bevaringsinteresserede fartøjsejere.

I beretningen for 2002/2003 kan man dog også læse om to foruroligende forhold, nemlig om den fortsatte reduktion af flåden af fiskefartøjer og om fondens formindskede rådighedsbeløb til långivning.

I løbet af det seneste årti er en væsentlig del af de mindre og ældre fiskefartøjer blevet hugget op, og først da et nyt direktiv trådte i kraft den 1. Januar 2000, blev det muligt at udtage ophugningsstøttede fiskefartøjer til bevaring under forudsætning af, at de udgår af fiskeri og at Skibsbevaringsfonden kan give en bevaringserklæring. Det er således meget sent, at der er blevet skabt regler, hvorefter en helt unødigt destruktion af maritime kulturværdier kan undgås, men direktivet har dog gjort det muligt for Skibsbevaringsfonden at medvirke til at indtil videre 15 fiskefartøjer kan bevares.

Som i det foregående år har Skibsbevaringsfonden modtaget ansøgninger om lån til restaureringsprojekter for næsten 15,4 millioner kr., men der har desværre kun været omkring 3,8 mio. kr. til rådighed for långivning. Når afstanden mellem behovet og rådighedsbeløbet bliver så stor, er der en indlysende risiko for, at endog yderst kulturhistorisk værdifulde skibe ikke vil kunne bevares, selv om der fra fondens side gennemføres en velovervejede prioritering.

At bevare gamle skibe foregår i et komplekst samspil mellem ideelle hensyn, personligt engagement, sikkerhedskrav og privatøkonomi, men uden et betydeligt større statsligt økonomisk bidrag vil fartøjsbevaring i Danmark få alt for ringe rammebetingelser.

Kronborg den 27. April 2003

# 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 besøgt 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 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. 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 2002-2003

Skibets navn:	Ansøgt beløb	Bevilling	Tidligere lånetilsagn
ANNA	101.350	50.000	250.000
H.V.RAVN	640.000	250.000	0
JENSINE	3.063.580	1.200.000	234.000
KLITGAARD	100.000	100.000	1.100.000
RAGNHILD	87.380	85.000	53.000
SAMKA	200.000	160.000	212.000
SKØDSHOVED	65.000	50.000	385.000
SOMMERFLID	100.000	100.000	130.000
SVALEN	260.000	250.000	575.125
TINNA	110.000	50.000	50.000
ANNA BANG	1.016.324	0	0
ISEFJORD	1.000.000	0	0
KATTEGAT	80.000	0	0
LAPPEDYKKEREN	1.328.000	0	0
MAJA	700.000	0	0
MARTHA	251.100	0	358.000
PEDER SKRAM	965.625	0	0
SKIBLADNER	3.800.000	0	303.860
I alt:	15.432.359	3.805.000	

## Afgivne lånetilsagn i 2002-2003

*Jagt ANNA* er bygget af Hans Jensen i Køge 1928. Skibet blev bygget til transport af fortrinsvis ost, æg og frugt fra Bøgeskoven på Stevns til markedet i København. *ANNA* kunne laste 25 tons og gjorde 48 rejser om året frem til 1962, hvor skibet blev stationær handelsbod ved Chr. d. Fjerdes bro i København. En osteforretning blev sat på dækket, og således har *ANNA* været kendt af de fleste, indtil familien Christiansen i 1996 opgav at drive forretningen videre.

Skibet har i en årrække været under en meget omfattende restaurering og vil efterhånden fremstå i samme form, som da det var nyt.

**Bevilling: 50.000 kr. til fremstilling af nyt ankerspil.**

Samlet bevilling: 300.000 kr.

**H. V. RAVN** er bygget ved Nakskov Skibsværft i 1938 - 1945, som inspektionsskib til Fyrvæsenet. Det måler 279 bruttotons og har en største længde på 42 meter. Skibet var næsten klart ved 2. Verdenskrigs udbrud, men blev oplagt i værftshavnen og bevidst forsømt, for at undgå at falde i okkupationsmagtens hænder. Efter befrielsen blev skibet gjort færdig og sat til at passe afmærkningen af den sydlige del af Nordsøen, med Esbjerg som hjemmehavn. I de sidste år før skibet blev udrangeret, sejlede det i de indre danske farvande. Skibet blev solgt i 80'erne til ophugning, men blev i stedet købt op af private med tanke på bevaring. Efter en længere oplægningsperiode i Hobro havn blev skibet i 2002 solgt, og en ny epoke i skibets tilværelse, nu som restaurant og charterskib, er begyndt.

**H. V. RAVN** har ikke gennemgået gennemgribende ombygninger eller moderniseringer. Skibet har sit originale maskineri intakt. Der er udført modernisering af lugarbekvemmelighederne, men udover disse forandringer fremstår **H. V. RAVN** i dag næsten som originalt. Skibet har således en høj kulturhistorisk fortællerværdi.

**Bevilling 250.000 kr. til restaurering af skibets dæk.**

Samlet bevilling: 250.000 kr.

**Jagt JENSINE**, der er bygget i Ålborg i 1852, er Danmarks ældste sejlede 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.

**Bevilling 1,2 mio kr. til en totalrestaurering af skibets skrog**

Samlet bevilling: 1.434.000 kr.

**Snurrevodskutter W. KLITGAARD**, der er bygget i Frederikshavn i 1891, er et af de første fiskeskibe der fra starten blev udstyret med maskine og fast skrueaksel. Det er det eneste tilbageværende af denne type, der er en dansk efterkommer af de engelske fiskesmakker. Efter et langt liv som fiskeskib blev skibet i løbet af 1970- og 80'erne tilbageført til nær oprindelig skikkelse. Ejer kredsen har drevet skibet uden nogen form for hjælp i en lang årrække. Efterhånden var skroget blevet så medtaget, at en omfattende restaurering var nødvendig. Arbejdet blev udført ved Strandby værft i 1999-2000.

**Bevilling 100.000 kr. til et nyt stel sejl, som skal udføres i forbindelse med et projekt for dokumentation af gamle sejlmagertraditioner.**

Samlet bevilling: 1.200.000 kr.

**Fiskefartøj RAGNHILD**, der er bygget på Ole Rasmussens værft i Frederiksværk i 1935, er et typisk eksempel på de tidligere så mangfoldige fiskefartøjer, som fiskede fra de danske fiskerihavne. Der er tale om et traditionelt fiskefartøj, som de så ud lige omkring 2. Verdenskrig. På grund af EU's fiskeripolitik, hvor mange tusinde fartøjer af denne type og størrelse er blevet hugget op i europa, må disse traditionelle fartøjer efterhånden betragtes som en sjældenhed.

**Bevilling 85.000 kr. til dæksarbejder**

Samlet bevilling: 138.000 kr.

**M/S SAMKA** er en coaster bygget på H. C. Christensens værft i Marstal 1956. Skibet blev bygget som det 15. i en serie på 23 skibe under 150 BRT som gik under betegnelsen *carolinere*, efter den først byggede, *Caroline*.

**SAMKA** fremstår i dag originalt uden at være blevet forlænget, som det skete for de fleste andre *carolinere*. Skibet har i de seneste år været drevet som coaster på noget nær ideelt grundlag.

**Bevilling 160.000 kr. til udgifter i forbindelse med klasning**

Samlet bevilling: 372.300 kr.

**Paket SKØDSHOVED** er bygget i Horsens i 1907 til pakETFart på ruten Århus - Skødshoved, hvor skibet sejlede indtil 1911. Det 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 det sejlede uafbrudt indtil 1951.

Skibet, der efter en meget omfattende restaurering i 2000/2001 er ført tilbage til sit udseende fra 1950-erne med styrehus og gaffelrigning og ejes af Kalø Vig Veteranskibssejlad.

**Bevilling 50.000 kr. til udførelse af ny lønning**

Samlet bevilling: 435.000 kr.

**Halvdæksbåden SOMMERFLID** blev bygget i 1915 på Brdr. Andersens skibsværft i Frederikssund til fiskerfamilien Kallehave fra fiskerlejet Vænget ved Jægerspris. Den 9 meter lange båd var udstyret med en stor rig og hjælpemotor og blev brugt til hovedsageligt bundgarnsfiskeri. Den var i sin tid egnens første og største fiskefartøj med motor.

**Sommerflid** tilhørte den samme familie frem til 1965 og har senere haft skiftende ejere i Hundested-området. Den er det sidste eksemplar af de større halvdæksbåde med glødehovedmotor, som var drivkvasernes efterfølgere i fjorden. Båden ejes nu af Museet Færgegaarden, Jægerspris og skal bevares som et levende lokalt kulturminde. Bådens historie er veldokumenteret og restaureringen i vinteren 2001-2002 har taget sigte på en retablering af skibets oprindelige skikkelse.

**Bevilling 100.000 kr. til nyt dæksplan og dækshuse**

Samlet bevilling: 230.000 kr.

**Kattegatbåd SVALEN** er bygget på Kikhavn i 1906 af bådebygger Andreas Olsen. **SVALEN** var en af de talrige kattegatbåde der deltog i de store sildefiskerier nord for Sjælland. **SVALEN** blev senere solgt og endte sine aktive dage som snurrevodskutter på Bønnerup Strand.

Ved Skibsbevaringsfondens mellemkomst har skibet fundet nye ejere i Hjarbæk. **SVALEN** er i dag en af fire bevarede klinkbyggede kattegatbåde.

**Bevilling 250.000 kr. til reparation af skibets bund**

Samlet bevilling: 825.125 kr.

**Post- og passagerbåd TINNA**, der er bygget i Middelfart i 1924, har formentlig fungeret som post- og passagerbåd mellem Snoghøj og Kongebroen. Senere desuden som fiskefartøj.

**Bevilling 50.000 kr. til udførelse af nyt dæksplan**

Samlet bevilling: 100.000 kr.

## Rådgivning og tilsyn

Skibsbevaringsfonden mærker en øget efterspørgsel på hjælp og vejledning. I de sidste år, har flere af de "gamle" i branchen takket af. Samtidig kommer nye til, desværre uden den fornødne kompetence og det er helt åbenbart nødvendigt, at disse nye ansigter får al den hjælp de behøver. Det for at øge deres kompetence, men ikke mindst for at stimulere deres interesse og forståelse for at arbejde med skibsbevaring ud fra et kulturhistorisk perspektiv.

Rådgivning ydes dels i form af telefonkonsultationer og dels i form af konsulenternes personlige tilstedeværelse på de enkelte projekter. Kurser og foredrag er desuden en vigtig del af oplysningen, og konsulenterne har da også holdt flere kurser bl.a. vedligeholdelse og anvendelse af traditionel maling.



På Fondens hjemmeside [www.skibsbevaringsfonden.dk](http://www.skibsbevaringsfonden.dk) finder man forskellige vejledningspjecer bl.a. om udluftning af skibe, traditionelle sejl og traditionelle malingstyper. Pjecer om glødehovedmotorer og dokumentation er planlagt til udarbejdelse i 2003. Pjecerne kan desuden rekvireres som trykt materiale fra Fondens sekretariat.

Fondens hjemmeside er blevet et vigtigt værktøj i informationen om fartøjsbevaring. Der har således været 11.869 besøgende på siden i året der gik. Det svarer til et gennemsnit på 39,04 besøgende pr. dag, der hver har besøgt 4,24 sider.

Det fremgår desuden af statistikken, at siden er godt besøgt fra hele verden. Specielt de nordiske lande har benyttet Fondens vejledningspjecer.

I forbindelse med bl.a. færgen MØN, jagten JENSINE og W. KLITGAARD er der udarbejdet rapporter i form af tilstandsrapporter og restaureringsrapporter. 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.

## Ophugning af fiskefartøjer.

Den 1. januar 2000 trådte et nyt direktiv i kraft, der gav mulighed for at udtage ophugningsstøttede fiskefartøjer til bevaring. Når de havde modtaget tilsagn om støtte, kunne de udtages til bevaring, under forudsætning af, at Fonden erklærer dem bevaringsværdige.

Skibsbevaringsfonden har i den forbindelse deltaget i en række møder med Direktoratet for FødevarerErhverv. Der er lavet specielaftaler med Direktoratet om, at Skibsbevaringsfonden udfærdiger rammeaftaler, der beskriver bevaringen af de udtagne fartøjer. Der er indtil nu udtaget 15 skibe fra ophugningsordningen.

Skibsbevaringsfonden blev af Direktoratet for FødevarerErhverv bedt om at lave pressemateriale på sagen, men desværre blev materialet ikke anvendt i forbindelse med den sidste ophugningsrunde, der kom til at forløbe meget hektisk. Dette rådes der bod på ved fremtidige ophugningsrunder, ligesom Fonden har intensiveret sin information om emnet.

## Bevaringsværdighedserklæringer

En bevaringsværdighedserklæring udstedes 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 ”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 2003 udstedt totalt 147 bevaringsværdighedserklæringer.

Følgende skibe modtog fra marts 2002 til udgangen af marts 2003 en bevaringsværdighedserklæring fra Fonden:

1. ELLEN, snurrevodskutter bygget af J. O. Dolmer, Læsø 1906
2. PRAM fra Strynø Kalv, bygget Henningsen, Rantzausminde ca. 1950
3. BRØDRENE, postbåd bygget Nicolaj Nielsens & søn, Frederikshavn 1899/1900
4. HANSA, fiskefartøj bygget Andersen & Molich, Hundested i 1946
5. ELISABETH, fiskefartøj bygget H. Jensen, Køge i 1941
6. CARENE STAR, 3-m. topsejlsskonnert bygget Ring-Andersen 1945
7. LUNA, fiskefartøj bygget i Thyborøn 1936
8. GULDBORGSUND, snurrevodskutter bygget af J. O. Dolmer, Læsø 1905
9. HJORTØ, ex. MHV 85, ex minestryger MS7, bygget Frederikssund skibsværft 1941
10. BETTINA, snurrevodskutter bygget Hans Svendsens skibsværft, Hirtshals 1962
11. SØREN MARTIN, fiskefartøj bygget Ebeltoft træskibsværft 1938
12. MARGITH, fiskefartøj bygget Chr. Madsen, Lynæs 1943
13. JÆGERSPRIS, fiskefartøj bygget Djurhuus skibsværft, Jægerspris 1960
14. BRITTA, fiskefartøj bygget Strandby skibsværft 1948
15. KAREN ANETTE, fiskefartøj bygget Strandby skibsværft 1962
16. FORTUNA, fiskefartøj, ex. kvase bygget Brdr. Rasmussens værft, Agersø 1961
17. WINNIE, fiskefartøj bygget Eriksens skibsværft, Marstal i 1950
18. SKARREKLIT, fiskefartøj bygget i Stenbjerg 1962
19. H.M.F. XIII, havnerundfart bygget Lilleø Skibsværft, Korsør 1953
20. CLAN ANN, fiskefartøj bygget i Fakse Ladeplads 1962
21. TINA, OUSN, Bygget Kofoed i Fakse Ladeplads 1904.

## Søfartsstyrelsen

Skibsbevaringsfonden har deltaget i flere møder med Søfartsstyrelsens vicedirektør Hans Christensen samt forskellige inspektører vedrørende det særlige regelsæt for bevaringsværdige fartøjer.

Det har været Søfartsstyrelsens ønske at lave ændringer i det forholdsvis nye regelsæt. Desuden har Styrelsen ønsket ændringer i kriterierne for udstedelse af bevaringserklæringer. Det sidste er dog blevet afvist af Skibsbevaringsfonden, som fortsætter med de hidtidige kriterier og retningslinier. Det er endnu uvist hvornår denne møderække kan afsluttes.

## 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 EU's medlemslande, der arbejder med bevaring og sejlads med

traditionelle skibe. Jørgen Josephsen har været Fondens repræsentant i EMH. Ved Josephsens udtræden af Fondens bestyrelse er Eske Wohlfahrt trådt ind.

I løbet af 2002 har EMHs "Cultural Committee" udarbejdet et forslag til charter, der søger at bevare traditionelle skibes kulturhistoriske aspekter og samtidig tage hensyn til skibenes indtjeningsmuligheder. Fonden har givet en høringsudtalelse til udkastet.

## 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.

Sekretariatet har i de sidste par år været styret fra Stockholm, og det årlige møde afholdtes da også her den 14-15 november 2002.

Et af de emner Skibsbevaringsfonden ønskede drøftet på årets møde var begrebet bevaringsværdighedserklæringer, der også eksisterer i de andre nordiske lande, men med forskelligt udtryk. EMH's "Barcelona Charter" diskuteredes.

Stephen Riley fra The National Maritime Museum i Greenwich var på mødets sidste dag inviteret til at deltage, med henblik på at indsamle erfaring til opbygning af et støttesystem i England.

## Skibsbevaringsfondens bestyrelse

SKIBSBEVARINGSFONDENS bestyrelse havde i beretningsåret følgende sammensætning:

Navn:	Udpeget af:
<i>Hans Jeppesen</i> , museumsdirektør, formand	Handels- og Søfartsmuseet
<i>Jørgen Josephsen</i> , skibsfører, næstformand *	Træskibs Sammenslutningen
<i>Eske Wohlfahrt</i> , seniorforsker **	SKIBSBEVARINGSFONDEN
<i>Morten Gøthche</i> , arkitekt m.a.a	Nationalmuseet
<i>Thomas Højrup</i> , lektor	SKIBSBEVARINGSFONDEN
<i>Ole Mortenssøn</i> , museumsinspektør	Søfartspuljen
<i>Anker Lauritsen</i> , koordinator	Træskibs Sammenslutningen
<i>Max Vinner</i> , museumsinspektør	Handels- og Søfartsmuseet
<i>Henrik C. Winkel</i> , advokat	SKIBSBEVARINGSFONDEN
<i>Finn Rindom Madsen</i> , museumsleder	Fiskeripuljen

- Jørgen Josephsen afløstes i 2002 af Arne Gotved arkitekt m.a.a. fra Træskibs Sammenslutningen som bestyrelsesmedlem.

\*\* Eske Wohlfahrt afløste i 2002 Jørgen Josephsen som næstformand.

SKIBSBEVARINGSFONDENS personale:

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

Skibshistorisk konsulent: *Tom Rasmussen*

Sekretær: *Agnethe Flenø*

Fondens revisor: Registreret revisor *Niels P. Hansen*