

Årsberetning
for

SKIBSBEVARINGSFONDEN 2003-2004



Indhold:

Indledning ved formanden	side 3
Beskrivelse af fondens virke	side 4
• Støtteform	
• Hvad kan der ydes støtte til?	
• Særlige betingelser	
Ansøgninger i 2003-2004	side 6
Afgivne lånetilsagn 2003-2004	side 7
Rådgivning og tilsyn	side 10
Ophugning af fiskefartøjer.	side 11
Bevaringsværdighedserklæringer	side 11
Søfartsstyrelsen	side 12
Internationalt samarbejde	side 12
Nordisk samarbejde	side 13
Skibsbevaringsfondens bestyrelse	side 13

Bilag:

Resultatopgørelse for 2003-2004

Balance pr. 31/03 2004

Revisors beretning

Forsidebillede: Ålekvase MINERVA, bygget i Karrebæksminde 1908

Indledning

Hans Jeppesen, bestyrelsens formand

Som det fremgår af de følgende sider, har Skibsbevaringsfondens to medarbejdere og bestyrelsen også haft et travlt år i 2003/2004, hvor det i samarbejde med fartøjsejere er lykkedes at opnå en række gode og konkrete resultater til gavn for Danmarks sejlede kulturarv.

Alt lykkes naturligvis ikke, men det er med særlig stor beklagelse nødvendigt at konstatere, at der i beretningsåret ikke var politisk vilje til at udvide fondens økonomiske ramme – uanset der er et stadig voksende behov for den rådgivning, vejledning og de lån som Skibsbevaringsfonden kan tilbyde.

I forbindelse med at der blev afleveret budgetforslag for 2004/2005 til Kulturministeriet, blev der argumenteret for en markant rammeudvidelse, og fonden har ligeledes haft foretræde for Folketingets kulturudvalg. Vi blev velvilligt modtaget, men flere statslige midler til fartøjsbevaring blev det ikke til.

En af årets komplicerede opgaver ser dog ud til at ende med at kunne lette lidt på Skibsbevaringsfondens stramme økonomi i 2004/2005.

Det drejer sig om skonnerten MIRA, hvis hovedstandsættelse var fondens første låneengagement i millionklassen. I 2003 havde MIRA i længere tid ligget oplagt på grund af en konkursbegæring, og da der ingen penge var i boet, blev der ikke taget initiativer til at komme videre. Skibsbevaringsfonden foreslog derfor boets bestyrer, at skibet blev udlejet, og i et konstruktivt samarbejde mellem en mindre pantnaver, fonden og boet kunne MIRA derefter sejle med betalende gæster på Limfjorden i det meste af sommeren 2003. Hermed sikredes både, at skibet beholdt sin kulturhistoriske værdi og sin handelsværdi, og sidst på beretningsåret blev MIRA udbudt til salg af boet. Den nye ejer har accepteret, at skibet forbliver i dansk eje, og når boet er endeligt opgjort, forventer Skibsbevaringsfonden at få sit lån tilbage.

For den yderst bevaringsværdige skonnert MIRA er det utvivlsomt den bedst opnåelige løsning, og for Skibsbevaringsfondens økonomi i 2004/2005 er det en tiltrængt saltvandsindsprøjtning. Løsningen er tillige baseret på, at Skibsbevaringsfonden har tillid til, at den nye ejer både har viljen og evnen til at vedligeholde og drive skibet i overensstemmelse med dets høje bevaringsværdi.

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.
- at øge såvel skibsejeres som den øvrige befolknings forståelse for de kulturhistoriske værdier som skibe og maritime miljøer repræsenterer.

Den vigtigste direkte støtteform er rente- og afdragsfrie lån til ejere af bevaringsværdige fartøjer, der som modydelse accepterer en påtegning i skibets skøde. Iflg. påtegningen forfalder lånet ved salg til udlandet. 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 da Kulturministeriets økonomiske ramme ikke udvides trods en øget ansøgningsmængde, har der kun været en uddeling. 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.

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 økonomiske og personalemæssige 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 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 sejlad-
sen

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 2003-2004

Skibets navn	Ansøgt beløb	Bevilget
Jagt JENSINE (1852)	2.108.414	500.000
Færge MØN (1923)	1.000.000	1.000.000
Inspektionsskib H.V.RAVN (1938)	920.000	500.000
Bugserbåd NAKSKOV HAVN 1 (1914)	130.600	130.600
Ålekvase MINERVA (1908)	305.700	280.000
Skonnert MARTHA (1899)	294.000	280.000
Slæbebåd/isbryder S/S BJØRN (1908)	102.386	102.386
Skonnert KAROLINE SVANE (1884)	375.000	245.000
Fiskefartøj ELLEN (1906)	50.000	35.000
Galease SKIBLADNER II (1897)	4.500.111	500.000
Coaster CAROLINE S (1959)	200.000	200.000
Jagt MJØLNER (1922)	127.000	75.000
Fiskefartøj ELISABETH (1938)	95.300	90.000
Turbåd VIKING (1916)	38.300	35.000
Snurrevodskutter GRØNNE ERNA (1908)	109.050	50.000
Kattegatbåd SVALEN (1906)	13.000	0
Fiskefartøj ANNA BANG (1930)	422.960	0
Bæltbåd ELFRIDA (1925)	94.200	0
Fiskerikontrolskib FRIGG (1939)	84.000	0
Fiskefartøj GULDBORGSUND (1905)	300.000	0
Galease HJALM (1901)	1.198.000	0
Fiskefartøj LAPPEDYKKEREN 2 (1929)	580.000	0
Galease MESTER (1903)	491.534	0
Paket MJØLNER (1922)	41.590	0
Skoleskib NAVIGATOR (1962)	339.000	0
Lodsbåd NEPTUN (1927)	123.000	0
Fyrskib NO. 1 (1914)	265.000	0
I ALT	14.308.145	4.022.986

Afgivne lånetilsagn i 2003-2004

JENSINE (1852) Lånetilsagn: kr. 250.000

Fondens samlede engagement i skibet: kr. 1.934.000

JENSINE er Danmarks ældste, sejlene fartøj. Det er en af de meget få bevarede spejlbyggede jagter og repræsenterer en overgangsform fra den gamle sydfynske type til en medio 1800-tals skrogform. På trods af ejernes store indsats stod skibet, pga. accelererende aldring, i fare for at mistes for eftertiden som maritimt kulturminde.

Skibets tilstand var langt værre, end selv meget erfarne træskibsbyggere havde forestillet sig, inden det blev demonteret. I dag er kun én gammel bundstok, spantesystemet i agterskibet (fra 1950erne) og det 6-7 år gamle dæk ikke udskiftet.

Som et separat projekt har der i forbindelse med restaureringen indgået dokumentation af hele skibet. I den forbindelse kom det frem, at det oprindeligt var bygget med træagler. Det blev derfor besluttet, at skibet skulle restaureres efter denne metode. Da denne kompetence ikke fandtes på det udførende værft, har det efterfølgende været nødvendigt med et kursus i fremstilling og montering af træagler. Denne del af projektet har været finansieret som ekstraordinært tillægslån på kr. 250.000. Dokumentationsmaterialet vil senere blive bearbejdet med tanke på formidling.

Takket være en gavmild donation på kr. 2.250.000 fra Inger & Asker Larsens Fond i Horsens, samt donationer fra flere andre fonde, har det været muligt at totalrestaurere det fine fartøj. De omfattende arbejder på skibet har samtidig givet anledning til at gøre JENSINE's dækslayout mere originalt, som skibet så ud omkring 1900.

Lånet skal benyttes til videre restaureringsarbejder.

MØN (1923) Lånetilsagn: Kr. 1.000.000

Fondens samlede engagement i skibet: kr. 1.250.000

MØN er den ældste bevarede, danskbyggede bilfærge i nittet konstruktion. Færgens historie er særdeles godt belyst gennem en kulturhistorisk analyse og en komplet historisk-teknisk dokumentation med tilhørende restaureringsplan. Byggekorrespondance, kontrakt og specifikationer, tegningsmateriale og synspapirer foreligger. Der er etableret en kulturhistorisk og teknisk-fagligt orienteret venneforening, der med stor entusiasme arbejder for MØNs bevaring i sit hjemmemiljø (Stege på Møn).

Lånet skal benyttes til fortsat udskiftning af stålbjælker og strækplader i dækket, samt lægning af nyt trædæk.

H.V.RAVN (1938) Lånetilsagn: kr. 500.000

Fondens samlede engagement i skibet: kr. 750.000

H.V.RAVN er 3. generations opsynsskib for Fyr- og Vagervæsenet og det ældste bevarede. Sammen med efterfølgeren LØVENØRN tegner skibet en vigtig del af dansk søfartshistorie. Med sit design, den nittede stålkonstruktion, det danskproducerede tekniske udstyr (maskineri, spil, osv.) er skibet et udstillingsvindue for det ypperste af mellemkrigstidens danske stålskibsbygningsindustri. Skibets ejergruppe er særdeles kompetent til at løfte den meget omfattende restaureringsopgave.

Arbejdet udføres i størst mulig udstrækning på antikvarisk grundlag. Kun i interiøret bliver der foretaget beskedne ændringer som tilpasninger til skibets nye funktion som restaurantskib.

Lånet skal benyttes til at løse forskellige opgaver i de tekniske installationer, lægning af nyt dæk på styrehus m.m.

NAKSKOV HAVN 1 (1914) Lånetilsagn: kr. 115.000 Fondens samlede engagement i skibet: kr. 115.000

NAKSKOV HAVN 1 er et specialfartøj bygget til forskelligt havnearbejde. Fartøjstypen har få fælles kendetegn – de blev specialbygget til deres individuelle formål. Fartøjer af denne type appellerer til det lokale engagement snarere end det store publikum indenfor skibsbevaringsbevægelsen, men er ligeså obligatoriske i det brede, maritime kulturbillede som sejlskibene.

Fartøjet bevares i sit oprindelige havnemiljø og vil også fremover få lokale, farvandsrelaterede opgaver, men nu i en udvidet rolle – nemlig som bevidst bærer af vores maritime kulturarv.

Lånet skal benyttes til afsluttende træarbejder.

MINERVA (1908) Lånetilsagn: kr. 250.000 Fondens samlede engagement i skibet: kr. 250.000

Den klinkbyggede ålekvase MINERVA er bygget i Karrebæksminde, men er inspireret af isefjordsbådene. Den har været i familien Martens' eje siden den i 1908 blev bygget til handel med levende ål. Båden bruges i dag primært som hyttefad til ål, beliggende på sin oprindelige plads i sin oprindelige hjemmehavn Karrebæksminde.

Lånet skal benyttes til arbejder på skrog og dæksplan.

MARTHA (1899) Lånetilsagn: kr. 225.000 Fondens samlede engagement i skibet: kr. 633.000

MARTHA, der er en jagtbygget skonnert med pælemaster, er et godt eksempel på "et skibsprojekt" som favner vidt. Siden 1973 har "Foreningen til Skonnerten Martha's restaurering" møjsommeligt gjort netop det, som er foreningens formål. Arbejdets kvalitet er blevet bedre og bedre med årene, og med et lån i 2003 vil man efterhånden være kommet et langt skridt på vejen.

Lånet skal benyttes til udskiftning af spanter og garnering i bagbords side.

S/S BJØRN (1908) Lånetilsagn: kr. 89.500 Fondens samlede engagement i skibet: kr. 352.386

BJØRN er et af vores meget få bevarede dampskibe. Dets originalitet er næsten 100%, og fortællerværdien er nærmest grænseløs. Danmarks største intakte skibsdampmaskine af tregangstypen bliver restaureret efter bogen af en gruppe damp-entusiaster med værftsbaggrund. Stålarbejdet udføres med autentiske håndværksteknikker, men de har behov for træfaglig bistand til at få lagt nyt brodæk. Det nye dæk vil give ejerne anledning til at komme videre med rekonstruktionen af broen.

Lånet skal benyttes til at lægge nyt brodæk.

KAROLINE SVANE (1884) Lånetilsagn: kr. 245.000 Fondens samlede engagement i skibet: kr. 1.065.375

KAROLINE SVANE, der oprindeligt blev bygget til transport af levende fisk, er gennem snart 30 år blevet gennemrestaureret og vil efter en planlagt udskiftning af kølen genopstå som et repræsentativt eksemplar af en mindre motorskonnert. Den vil være et af meget få jagtbyggede skibe med både styrehus og sejlskibsrigning, hvor fjernkendingen signalerer autenticitet.

Lånet skal benyttes til udskiftning af køl, bundstokke i fornødent omfang, kølrange og stråkøl.

ELLEN (1906) Lånetilsagn: kr. 50.000 Fondens samlede engagement i skibet: kr. 80.000

ELLEN er en lille Dolmer-bygget kutter, hjemmehørende i sin oprindelige havn Vesterø på Læsø. Den ser ud som en fiskekutter og er en fiskekutter. Den fisker nogle få gange om året med snurrevod, for at den håndfuld ombordværende museumsgæster kan opleve hvorledes den slags fiskeri foregik efter 1924-metoden.

Skibet er slidt efter et langt liv i fiskeriet. Det har aldrig været ombygget til fritidsformål, men er overgået direkte fra kommercielt fiskeri til formidlingen af sin egen historie.

Lånet skal benyttes til udskiftning af styrehuset.

SKIBLADNER II (1897) Lånetilsagn: kr. 500.000 Fondens samlede engagement i skibet: kr. 803.860

SKIBLADNER II er en fin lille galease bygget af den legendariske N.F.Hansen i Odense. Skibet er ved et vendepunkt, idet de punktvisse reparationer ikke længere kan fortsættes, og en totalrestaure-ring har derfor været planlagt gennem længere tid. Skibsbevaringsfonden har lavet en restaurerings-plan for skibet, der skitserer en knap så radikal udskiftning som ejerne ønsker. Det ansøgte beløb er urealistisk at imødekomme, og projektet skal have flere finansieringskilder at støtte sig til. Med dette lånetilsagn ønsker Skibsbevaringsfonden at signalere vilje og ansvar til at medvirke til beva-ring af dette fine skib.

CAROLINE S (1959) Lånetilsagn: kr. 200.000 Fondens samlede engagement i skibet: kr. 400.000

Er en coaster af caroliner-typen, bygget i Marstal 1959. Skibet har delvis sit navn efter det første skib i serien, M/S "Caroline" bygget ved H. C. Christensens Staalskibsværft i Marstal i 1951. Typen var tænkt som afløserne for de aldrende skonnerter og galeaser samt ofte tidligere tyske eller hol-landske stålskibe, som dannede kernen i den danske indenrigsflåde i 30'erne og 40'erne. En fornyel-se trængte sig på, og en del af det store Marshall-lån til Europas genopbygning efter krigen blev sat af til finansieringen af bl.a. dette nybyggeri.

Så populær blev carolinerne, at der i alt blev bygget 23. De lastede ca. 240 tons og havde en rummelig og dengang moderne aptering til sædvanligvis skipper og styrmand samt fire mand på dækket (bedstemand, matros, ungmand og dæksdreng – eller andre kombinationer efter rederens valg og fartsområde m.v.). Maskineriet var ligeledes nyskabelser med god maskinkraft til 8-9 knob, hjælpemotor, lossespil drevet af egen dieselmotor eller hydraulisk osv.

MJØLNER (1922) Lånetilsagn: kr. 75.000 Fondens samlede engagement i skibet: kr. 125.000

Paketten MJØLNER sejler omkring med forkerter klæder. Rigningen er godt nok ”begavet gen-brug”, men giver almenheden et forkeret billede af en af kystens gråspurve. Skibet står ikke i fare for at gå til, men ejeren magter ikke at finansiere den sidste del af en ellers meget flot gennemført re-staurering/rekonstruktion. Det ville være en tilfredsstillelse for Fonden at se et i øvrigt meget auten-tisk skib blive helt færdigt.

Lånet skal benyttes til tilvirkning af ny mast, rundholter og tilhørende takkelage.

ELISABETH (1938) Lånetilsagn: kr. 90.000 Fondens samlede engagement i skibet: kr. 90.000

Fiskekutteren ELISABETH er blandt de meget få fiskefartøjer, der er blevet udtaget i forbindelse med de seneste års ophugningsordninger. Det ejes af Dragør museum og skal primært indgå i muse-ets formidling af jødetransporterne til Sverige og fiskeriet fra Dragør. Det rige dokumentationsma-teriale, bl.a. film af skibets funktion som aktivt fiskefartøj og ejerens engagement i formidlingen af denne virksomhed, gør det meningsfyldt at støtte projektet. Det er ikke ofte vi har anledning til at medvirke til et bevarings- og formidlingsprojekt, hvor skibet indgår i en kulturhistorisk formid-lingssammenhæng, som har sit udspring i det selv samme skibs oprindelige miljø.

Lånet skal benyttes til istandsættelse af skrog, dæk og overbygninger.

VIKING (1916) Lånetilsagn: kr. 35.000 Fondens samlede engagement i skibet: kr. 225.000

Ifølge ejeren af Færgefarten på Esrom sø, havde den formentlig ikke eksisteret i dag, uden Skibsbe-varingsfondens støtte til færgefartens to både. Faktum er, at der kun er økonomi nok i den historiske færgefart til lige at holde bådene oven vande. Større istandsættelser er der ikke penge til.

Fonden har tidligere medvirket til istandsættelsen af VIKING og færgefartens andet fartøj ROLF;

det er derfor naturligt, at Fonden nu går ind med et beskedent lån til VIKING, for at afslutte restaureringen af dette fartøj.

Lånet skal benyttes til de afsluttende arbejder på skroget.

SVALEN (1906) Lånetilsagn: kr. 13.000

Fondens samlede engagement i skibet: kr. 838.125

Vinterens istandsættelse af Svalen var sidste etape i skibets restaurering. Ny bøgekøl, 12 nye klædningsplanker, nogle bundstokke og en håndfuld spanter er udskiftet. Den omfattende proces er blevet gennemført med en betydelig egenindsats fra ejerne. Det ansøgte beløb = budgetoverskridelsen, og Fonden vælger undtagelsesvis at dække denne beskedne sum, for at se SVALEN vel af sted til en lang periode uden Fondens medvirken. Nu er det så op til ejerne at sørge for, at skibet, som tidligere aftalt med Skibsbevaringsfonden, får korrigeret sin rigning.

Lånet skal benyttes til dækning af budgetoverskridelse.

GRØNNE ERNA (1908) Lånetilsagn: kr. 50.000

Fondens samlede engagement i skibet: kr. 2.541.241

GRØNNE ERNA er bygget i Esbjerg 1906 på Abrahamsens værft. Skibet, der hele tiden har haft meget høj prioritet for SKIBSBEVARINGSFONDEN, er det eneste tilbageværende af denne type havgående snurrevodskuttere med stor sejlføring. Skibet har efter afslutningen af den store restaurering manglet det ankerspil, der vil være kronen på værket.

Rådgivning og tilsyn

Skibsbevaringsfonden har i det forløbne år, udover den almindelige konsulenthjælp, anvendt mange ressourcer på de større opgaver. Således har restaureringen af jagten JENSINE medført et omfattende dokumentationsarbejde, for at kunne tilbageføre skibet så præcis det har været muligt både i skrog og dæksaptering, men også i farvevalget. Fonden har fulgt dette arbejde, der må betragtes som en af vore hidtil største opgaver til dato, meget nøje. En konsulent har således deltaget i byggemøder på værftet hver 14. dag, udover det øvrige arbejde opgaven har medført.

JENSINE-sagen har klart bevist behovet for at fonden står stærkt på det restaureringsfaglige område. Selvom ejere og værft er uhyre vidende om opgaven, har de opnåede resultater vist, at det aldrig var lykkedes uden den viden og indsigt som Skibsbevaringsfonden kan stille til rådighed og frem for alt den tid der kræves for at løse detailproblemer.

Kattegatbåden SVALEN af Hjarbæk havde i forbindelse med restaureringen for fem år siden fået et nyt fyrretræsdæk, som desværre efter kort tid var begyndt at vise tegn på svampeangreb. Et nyt dæk blev dækket af forsikringsselskabet, der dog ønskede at anvende oregon pine til erstatning for svensk fyrretræ til det nye dæk. Fonden accepterede valget, selv om den betød et brud på autenticitetsprincippet. Fonden vil følge sagen for at høste erfaringer med brug af oregonpine som dæksmateriale.

Færgen MØN har budt på store udfordringer til de håndværkere, der har været beskæftiget. En del af færgens konstruktion skulle nittes, og denne kompetence var ikke til stede på det udførende værft. Fonden arrangerede derfor et studieophold for skibsbyggeren ved Bredalsholmen Dokk og Fartøvernensenter i Kristiansand i Norge. Her skulle han se og prøve de forskellige teknikker, der anvendes i forbindelse med nitning, og opnå en kompetence der satte ham i stand til både at udføre arbejdet på MØN og fremtidige, mindre opgaver på nittede stålskibe.

I forbindelse med lægning af færgens nye dæk kom den kedelige sag med SVALENs dæk op igen, og det blev besluttet, at man også her ville fravige kravet om autenticitet (færgens oprindelige dæk

var af "kalmarfyr"). Her faldt valget på sibirisk lærk, som ikke har været anvendt før i andre projekter, hvor Skibsbevaringsfonden har deltaget.

Sideløbende med de store og de daglige opgaver er der også blevet tid til at arbejde videre med Fondens pjecer, og to nye er således på vej: *Glødehovedmotorer og gamle skibe* og en pjece om dokumentationsmetoder.

Fondens konsulenter mærker desuden i miljøet en stigende interesse for at gøre tingene så korrekte som muligt, og på en måde, så fartøjet også fremover kan anvendes fornuftigt.

Vi konstaterer desuden et behov for at øge skibsejernes kompetence, og søger gennem samtaler at stimulere interessen og forståelsen for at arbejde kulturhistorisk med skibene.

Efter år med udskiftning i det sociale miljø, er der tale om mange niveauer i skibsbevaringen i dag, så derfor går rådgivningen lige fra telefonkonsultationer til udarbejdelse af vedligeholdelses/restaureringsplaner.

På Fondens hjemmeside www.skibsbevaringsfonden.dk finder man de hidtil udarbejdede vejledningspjecer bl.a. om udluftning af skibe, traditionelle sejl og traditionelle malingstyper. Pjecerne kan desuden rekvireres som trykt materiale fra Fondens sekretariat.

Ophugning af fiskefartøjer.

Den 1. januar 2000 trådte et nyt direktiv i kraft, der gav mulighed for at udtage ophugningsstøttede fiskefartøjer til bevaring. Hvis Skibsbevaringsfonden kan erklære dem bevaringsværdige, vil der fremover være mulighed for at bevare enkelte fartøjer. Der har i det forløbne år ikke været nye ophugningsrunder, men håndteringen af de allerede bevarede skibe ses nu på arbejdsbordet i form af bevaringsværdighedserklæringer der skal fornyes. Det er ikke nogen stor byrde, men en opgave Skibsbevaringsfonden må løse, hvis vi også fremover skal se blåmalede danske fiskefartøjer på havet.

1. HAABET, T82, fiskefartøjbygget Nr. Vorupør 1947
2. HEBRON, fiskefartøj bygget Nr. Vorupør 1963
3. SQUILLA, fiskefartøj bygget i Esbjerg 1962
4. JANNI SKOVEN, fiskefartøj bygget Hvide Sande 1975
5. HENRIETTE, fiskefartøj bygget i Thisted 1977
6. ANDOHRİK, fiskefartøj bygget Hvide Sande 1971
7. BRITT ELISE, fiskefartøj bygget i Rødvig 1959
8. CASTINA, fiskefartøj bygget glasfiber i Kbh. 1978
9. OBERON, fiskekutter Karstensen & Henriksen, Skagen 1938

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.)". Skibsbevaringsfonden udsteder dog ikke erklæringer med henblik på at et

fartøj kan opnå lempelser i sikkerhedskravene. Fonden udsteder alene bevaringsværdighedserklæringer begrundet i skibenes kulturhistoriske bevaringsværdi. Der har desværre været en del turbulens omkring bevaringserklæringerne i forhold til det specielle regelsæt, og Skibsbevaringsfonden har derfor bedt sig fritaget for at være den instans der reelt afgør, om et skib kan sejle under det specielle regelsæt. Dette vil således være et af de kommende emner i drøftelserne med Søfartsstyrelsen.

SKIBSBEVARINGSFONDEN har ved udgangen af marts 2004 udstedt totalt 159 bevaringsværdighedserklæringer.

Følgende skibe modtog fra marts 2003 til udgangen af marts 2004 en bevaringsværdighedserklæring fra Fonden:

1. HAABET, T82, fiskefartøjbygget Nr. Vorupør 1947	udstedt 04/2003
2. HEBRON, fiskefartøj bygget Nr. Vorupør 1963	udstedt 04/2003
3. SQUILLA, fiskefartøj bygget i Esbjerg 1962	udstedt 04/2003
4. JANNI SKOVEN, fiskefartøj bygget Hvide Sande 1975	udstedt 04/2003
5. HENRIETTE, fiskefartøj bygget i Thisted 1977	udstedt 05/2003
6. SØLØVEN, fyrinspektionsskib bygget Orlogsværftet 1960	udstedt 06/2003
7. HAMMER, øvelsesbåd bygget Karl Banke, Fjellebroen 1950	udstedt 06/2003
8. ANDOHRİK, fiskefartøj bygget Hvide Sande 1971	udstedt 07/2003
9. GL. TURISTEN, passagermotorbåd bygget Ry 1922	udstedt 08/2003
10. MEJT, sejlyacht bygget i Stockholm 1911	udstedt 08/2003
11. BRITT ELISE, fiskefartøj bygget i Rødvig 1959	udstedt 08/2003
12. CASTINA, fiskefartøj bygget glasfiber i Kbh. 1978	udstedt 09/2003
13. OBERON, fiskekutter Karstensen & Henriksen, Skagen 1938	udstedt 11/2003
14. LODSEN, lodskutter, Søren Larsen, Nykøbing Mors 1926	udstedt 11/2003

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, udfra overvejelser over sikkerheden i skibene, at lave ændringer i det forholdsvise nye regelsæt. Desuden har Styrelsen ønsket at begrænse antallet af bevaringsværdige skibe, der kan sejle under det særlige regelsæt. Da Skibsbevaringsfonden udsteder erklæringer på baggrund af en kulturhistorisk vurdering af de enkelte fartøjer, er det ikke muligt at imødekomme dette ønske. Det er i stedet aftalt med Styrelsen, at Fondens erklæringer fremover ikke alene skal være bestemmende for, om et fartøj kan sejle under det særlige regelsæt.

Internationalt samarbejde

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

Organisationens primære formål er at etablere et netværk og repræsentere interesserne for private ejere og organisationer i EU's medlemslande, der arbejder med bevaring og sejlads med traditionelle skibe. Eske Wohlfahrt har været Fondens repræsentant i EMH.

Der har ikke været aktivitet i forhold til EMH.

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 år været styret fra Oslo, og det årlige møde afholdtes på Fartøjverncentret i Kristiansand. Mødet formede sig dels som en interessant gennemgang af de forskellige håndværks-teknikker og dels som et egentligt møde med aktuelle emner på dagsordenen.

Skibsbevaringsfondens bestyrelse

SKIBSBEVARINGSFONDEN's bestyrelse havde i beretningsåret følgende sammensætning:

Navn:

Hans Jeppesen, museumsdirektør, formand
Eske Wohlfahrt, næstformand, konsulent
Morten Gøthche, arkitekt m.a.a
Thomas Højrup, lektor
Ole Mortensøn, museumsinspektør
Anker Lauritsen, koordinator
Arne Gotved, arkitekt m.a.a.
Max Vinner, museumsinspektør
Henrik C. Winkel, advokat
Finn Rindom Madsen, museumsleder

Udpeget af:

Handels- og Søfartsmuseet
SKIBSBEVARINGSFONDEN
Vikingskibsmuseet
SKIBSBEVARINGSFONDEN
Søfartspuljen
Træskibs Sammenslutningen
Træskibssammenslutningen
Handels- og Søfartsmuseet
SKIBSBEVARINGSFONDEN
Fiskeripuljen

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