

# SKIBSBEVARINGSFONDEN

Årsberetning  
2004-2005



## Indhold:

Indledning ved formanden	side 3
Fondens virke	side 4
• Støtteform	
• Hvad kan der ydes støtte til?	
• Særlige betingelser	
Ansøgninger i 2004-2005	side 6
Afgivne lånetilsagn 2004-2005	side 7
Rådgivning og tilsyn	side 10
Formidling	side 11
Ophugning af fiskefartøjer.	side 12
Bevaringsværdighedserklæringer	side 12
Søfartsstyrelsen	side 13
Internationalt samarbejde	side 14
Nordisk samarbejde	side 15
Skibsbevaringsfondens bestyrelse	side 16

### Bilag:

Resultatopgørelse for 2004-2005

Balance pr. 31/03 2005

Revisors beretning

Forsidebillede: Jagt JENSINE, bygget 1852, efter endt restaurering på Rudkøbing Bådebyggeri.

## Indledning

At bevare kulturværdier er i Danmark almindeligvis et anliggende for engagerede privatpersoner, lokale myndigheder og institutioner, foreninger, private fonde og for staten. Det gælder også fartøjsbevaring, hvortil statens bidrag kanaliseres gennem Skibsbevaringsfonden.

De følgende sider giver et indtryk af virksomheden i 2004/2005, hvor rådgivning, konsulentbistand og tilsyn har kunnet videreføres i omtrent samme omfang som i de foregående år, selv om to ekstraordinære opgaver har været tidkrævende. Her tænkes på MIRA, som sidste år uden større komplikationer blev solgt til en ny ejer. Skibet havde dog inden salget været udlejet for en periode, og uafklarede økonomiske mellemværender, er desværre endnu ikke afgjort.

Desuden har et ønske fra EU om at forbyde træbjæreværk nødvendiggjort en betydelig indsats med henblik på at opnå en dispensation for anvendelse af træbjæreværk til skibsbrug.

Når det gælder lånetilsagn har fonden kunnet støtte 8 projekter med i alt 2,4 millioner kr. – ikke meget i forhold til summen af ansøgninger på godt 9 millioner kr. En faglig og økonomisk begrundet prioritering vil altid være nødvendig, men afstanden mellem statens bidrag og det konstaterede behov er nu så stor, at det kan være svært for ejere at fastholde engagementet, at Skibsbevaringsfondens økonomiske bidrag end ikke kan modvirke skibenes naturlige forfald, og at interessen kølnes hos potentielle sponsorer og donatorer.

Den 1. maj 2006 er det 20 år siden Skibsbevaringsfonden blev stiftet, og 2005 er sidste år i fondens nuværende perspektivplan. I begyndelsen af 2005 igangsatte bestyrelse og sekretariat derfor en analyse af de opnåede resultater, de nuværende virkemidler samt de kommende års rammebetingelser for fartøjsbevaring. Inden årets udgang, forventes bestyrelsen at vedtage en ny strategiplan.

At bevare gamle og kulturhistorisk værdifulde fartøjer er tidkrævende, kompliceret og kostbart, men Skibsbevaringsfonden vil fortsat virke for, at også kommende generationer kan opleve at stå Sundet ind og få Kronborg om styrbord – uanset om det ses fra fordækket af en skonnert, som fyrbøder i et dampskib eller som tilskuer fra strandkanten.

Kronborg den 19. maj 2005

Hans Jeppesen  
Formand for bestyrelsen

# 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.
- 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 i det forløbne år. 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), også 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 kan 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 sejladser

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 2004-2005

Skibets navn	Ansøgt beløb	Bevilget
Fiskefartøj ALFA (1942)	722.175	0
Slæbebåd/isbryder S/S BJØRN (1908)	624.000	624.000
Slæbebåd/isbryder S/S BJØRN (1908)	155.900	0
Motorfærge EGESKOV (19)	900.000	0
Fladbåd	30.000	0
Fiskerikontrolskib FRIGG (1939)	90.000	88.000
Fyrskib NO. 1 (1914)	75.000	50.000
Lodsbåd GNISTEN (1924)	87.000	0
Inspektionsskib H.V.RAVN (1938)	650.000	0
Jagt JENSINE (1852)	394.635	400.000
Lodsbåd LODSEN (1926)	96.330	90.330
Færge MØN (1923)	435.000	400.000
Bugserbåd NAKSKOV HAVN 1 (1914)	229.500	229.500
Postbåd RØRET (1902)	200.000	0
Galease SKIBLADNER II (1897)	4.500.000	500.000
<b>I ALT</b>		<b>2.381.830</b>

## Afgivne lånetilsagn i 2004 - 2005

Fondens samlede lån i et fartøj er udtrykt pr. 31.3. 2005, og kan indeholde donationer fra andre fonde, samt nød/ekstra-bevillinger ydet i løbet af året.

### **BJØRN (1908) Lånetilsagn: Kr. 624.000**

Fondens samlede lån i skibet: Kr. 1.134.386

Skibets ejer: Dansk Veteranskibsklub, S/S BJØRN, Helsingør

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 frivillige "ildsjæle" har behov for faglig 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 hoveddæk.

Desuden blev der i efteråret afgivet et ekstra lånetilsagn på 158.000 kr. til oprensning af kedelrum og udkogning/trykprøvning af kedel.



### **FRIGG (1939) Lånetilsagn: Kr. 88.000**

Fondens samlede lån i skibet: Kr. 188.000

Skibets ejer: Bent Ole Schwartzbach, Vordingborg

FRIGG blev bygget i Struer i 1939 til Fiskeridirektoratet som kontrolfartøj nr. 3 og var udstationeret i Vordingborg. Skibet har gennem tiderne kun undergået små forandringer, og fremstår i dag næsten helt intakt.



### **Motorfyrskib No.1 (1914) Lånetilsagn: Kr. 50.000**

Fondens samlede lån i skibet: Kr. 150.000

Skibets ejer: Den selvejende Institution Motorfyrskib No. 1, Esbjerg

Skibet blev bygget ved Rasmus Møllers skibsværft i Fåborg og overleveret i august 1914. Skibet omtales som Motorfyrskib Nr. 1, mens dets navn, ifølge målebrev, skøde og nationalitetsbevis, faktisk er Fyrskib Nr. 1.

Dette 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 bevarelse er derfor relevant både i forhold til byen Esbjergs historie og i en international sammenhæng.



**JENSINE (1852) Lånetilsagn: Kr. 400.000**

Fondens samlede lån i skibet: Kr. 3.292.660

Skibets ejer: Skibslaget det Danske Spejderkorps, Haderslev

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. I dag er kun én gammel bundstok, spantesystemet i agterskibet (fra 1950-erne) og det seks-syv år gamle dæk ikke udskiftet.

Som et separat projekt har været dokumentation, kursus og til sidst kompromisløs genopbygning af skibet med trænagler. Denne del af projektet har været finansieret som ekstraordinært tillægslån. Dokumentationsmaterialet vil senere blive bearbejdet med tanke på formidling.

Takket være en gavmild donation fra Inger & Asker Larsens Fond i Horsens, samt flere andre fonde, har det været muligt at totalrestaurere det fine fartøj. De omfattende arbejder på skibet har samtidig givet anledning til at gøre JENSINEs dækslayout overensstemmende med den historiske dokumentation.

Lånet skal benyttes til videre restaureringsarbejder.



**LODSEN (1926) Lånetilsagn: Kr. 90.330**

Fondens samlede lån i skibet: Kr. 90.330

Skibets ejer: Nordvestjysk Fjordkultur, Struer

I 1926 indgav staten ved Thyborøn Lodseri ordre på en nybygning til lodsdrift i Limfjorden. Fartøjet blev bygget på Søren Larsens værft i Nykøbing Mors. Det blev kravelbygget i eg og havde hoveddimensionerne 43,8 x 14,7 fod. Fartøjet målte 11,92 BRT og var rigget som lodskutter med styrehus agter. Masten havde tillige løftegrej til bøjer og sømærker.



Skibet var lods fartøj nr. 114 og fik navnet LODSEN, som har fulgt skibet siden. I 1937 blev der foretaget en delvis fornyelse af agterenden. Den oprindelige Tuxham-motor blev på et tidspunkt udskiftet med en Bukh. I 1945 blev kutteren ombygget en del. Det oprindelige styrehus agterude blev erstattet af et moderne styrehus med skrå front, placeret foran maskinruffet. Bukh-maskinen blev erstattet af en 2-cyl. Hundested-motor på 60/72 HK. I 1979 afhændede staten LODSEN, som blev solgt til dykker Gert Normann Andersen, Holstebro. I 2002 var skibet blevet fundet for uhensigtsmæssigt til dykkerdrift og overdraget til Foreningen Nordvestjysk Fjordkultur, Struer, med tanke på bevaring. Bevaringsplanen tager udgangspunkt i bevarelse af skibet i dets nuværende form.



**MØN (1923) Lånetilsagn: Kr. 400.000**  
Fondens samlede lån i skibet: Kr. 1.650.000  
Skibets ejer: Foreningen Færgen Møns Venner, Stege

MØN er den ældste bevarede, danskbyggede bilfærgе i nittet konstruktion. Færgens historie er særdeles godt belyst gennem en kulturhistorisk analyse og en komplet historisk-teknisk dokumentation med tilhørende restaureringsplan. Byggekorespondance, 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.



**NAKSKOV HAVN (1923) Lånetilsagn: Kr. 229.500**  
Fondens samlede lån i skibet: Kr. 344.500  
Skibets ejer: Foreningen til bevarelse af NAKSKOV HAVN I, Nakskov

NAKSKOV HAVN I 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 de store masser 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 kulturbærer.

Lånet skal benyttes til afsluttende træarbejder.



**SKIBLADNER II (1897) Lånetilsagn: Kr. 500.000**  
Fondens samlede lån i skibet: Kr. 1.303.860  
Skibets ejer: FDF/FPF Københavns Søkrede, København

SKIBLADNER II er en fin, lille galease bygget af den legendariske N. F. Hansen i Odense. Skibet er ved et vendepunkt, idet de punktvisе reparationer ikke længere kan fortsættes, og en totalrestaurering har derfor været planlagt gennem længere tid. Skibsbevaringsfonden har lavet en restaureringsplan for skibet, der skitserer en knap så radikal udskiftning som ejerne ønsker. Det ansøgte beløb på kr. 4.500.000 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 bevaring af dette fine skib.



## Skonnert MIRA

Den tidligere ejer af Skonnerten MIRA måtte i 2002 opgive at drive skibet videre på kommercielle vilkår. Idet der ikke var midler i boet til at få skibet tvangssolgt, henlå det i det næste år i Nyhavn uden at komme ud at sejle.

Af hensyn til skibets bevaring besluttede Skibsbevaringsfonden som største panthaver at foreslå konkursboets kurator, at MIRA blev udlejet i en periode indtil en ny ejer var fundet.

I et samarbejde mellem konkursboet, en mindre panthaver og Skibsbevaringsfonden blev der, efter annoncering, fundet en samarbejdspartner, og skibet sejlede således i Limfjorden i sommeren 2003. Desværre opstod der senere komplikationer med fortolkningen af de indgåede aftaler. Der har uden held været forsøg på at indgå forlig, og i efteråret 2004 blev der rejst sag mod kurator og Skibsbevaringsfonden. Der er i den anledning hensat 150.000 kr. i Skibsbevaringsfondens regnskab for 2004-2005 til sagens omkostninger.

## Rådgivning og tilsyn

Skibsbevaringsfondens konsulenter løser gennem året opgaver af yderst forskellig karakter. Ud over den konsulenthjælp, der er forbundet med de igangværende projekter, løser konsulenterne også opgaver relateret til fagområdet, dels opgaver på fartøjer af kulturhistorisk interesse der ikke har fået støtte, og dels opgaver for andre offentlige institutioner relateret til søfarten.

Flere store opgaver påkalder sig interesse, herunder restaureringen af Danmarks ældste sejlede skib Jagten JENSINE fra 1852. Denne opgave har været særdeles arbejdskrævende for Fonden, idet konsulenterne både har udarbejdet dokumentations- og rekonstruktionsmateriale, men også har deltaget i den egentlige byggestyring. Det samme gør sig gældende for den lille turistfærge GL. TURISTEN, bygget i Ry i 1922.

Af mindre opgaver kan nævnes fiskefartøjet ELISABETH af Dragør og bugserbåden NAKSKOV HAVN 1, der begge har gennemgået en totalrestaurering.

I forbindelse med at ejerne i efteråret 2004 opgav projektet omkring den store ålekvase KATHRINE PETERSEN i Sæby, har fondens konsulenter anvendt en del tid på at få løst problemerne der. Også skonnerten MARTHAs tragiske forlis i sommeren 2004 har medført en hel del arbejde for fondens konsulent i Jylland og dele af Fondens bestyrelse, som har været engageret med at vurdere skibets fremtid.

I forbindelse med lovgivningsarbejdet i den Europæiske Union, er det kommet frem, at det gældende *Directive for Biocidal Products 98/8EC* – Biociddirektivet – vil forbyde markedsføring og handel med den traditionelle trættjære fra maj 2005. Fra maj 2006 er det uigenkaldeligt forbi for trættjæren, med mindre der kan findes en dispensationsløsning.

Det er i første række de nordiske lande, der vil blive berørt af forbuddet, som for al fremtid vil lukke for den tusindeår gamle tradition at bruge træbjæver til vedligehold af træskibe og bygninger. I Danmark er Skibsbevaringsfonden med i forreste række for at få forhindret dette forbud. Sammen med de øvrige nordiske lande har der været arbejdet aktivt over for de respektive landes miljøstyrelser for at få udarbejdet en fælles nordisk ansøgning om dispensation fra forbuddet frem til maj 2010.

Dette har således været en af Fondens store sager i foråret 2005, og de alvorlige konsekvenser som et forbud kan medføre, har interesseret de landsdækkende medier, som har givet god dækning af sagen.

Sekretariatet har udarbejdet et notat om emnet, som er fremsendt Miljøstyrelsen, med kopi til miljøminister Connie Hedegaard og kulturminister Brian Mikkelsen. Miljøministeren har på baggrund af sagen anmodet Skibsbevaringsfonden om at yde nødvendig hjælp til Miljøstyrelsen. Fondens redegørelse kan ses på hjemmesiden.

## Formidling

Blandt Skibsbevaringsfondens formål er at formidle det indsamlede stof og den opsamlede viden. Det sker dels i form af artikler og pjecer, dels ved aktuelle foredrag.

Også i 2004 er der nyheder på Fondens hjemmeside [www.skibsbevaringsfonden.dk](http://www.skibsbevaringsfonden.dk). Således kom der en ny pjece i serien af holdningskabende skrifter. Den seneste pjece i rækken hedder "Motorer og bevaringsværdige skibe". Desuden er der lagt to nye artikler ud: "Tæt dæk - vedligehold og lægning af trædæk på stålfartøjer", som er en bearbejdet oversættelse af en norsk artikel. En anden artikel er "Om Klædningen udenbords", en transskribering af siderne 187-194 fra D. H. Funch 's bog "Praktisk Skibbyggerie. Et Forsøg" fra 1834. Artiklen omhandler anvendelse af træagler i orlogsfartøjer, og er relevant i forhold til restaureringen af bl.a. jagt JENSINE:

Foruden ovennævnte nyheder på Fondens hjemmeside, finder man de hidtil udarbejdede vejledningspjecer bl.a. om ventilation på skibe, traditionelle sejl og traditionelle malingstyper. Pjecerne kan desuden rekvireres som trykt materiale fra Fondens sekretariat.

Tom Rasmussen har skrevet hovedartiklen i Træskibs Sammenslutningens årbog 2004. Titlen var "Om træagler i skibe... og i JENSINE især".

Foruden den skriftlige virksomhed har fondens konsulenter holdt følgende foredrag:

- *Skibsbevaring i Danmark* (Jes Kroman), holdt i anledning arrangementet "Flensborg Nautics" den 15. august.
- *Om Skibsbevaringsfonden* (Jes Kroman), holdt den 9. november i Foreningen til bevarelse af Færgen IDA.
- *Skibsbevaringsfondens bevaringsarbejde i Danmark* (Tom Rasmussen), holdt den 22. oktober i Marineforeningen i Hirtshals.

Fonden har afsluttet dokumentationsprojektet "Sejl til W. Klitgaard", der foregik i et samarbejde med Bangsbo museum, seilmagerfirmaet Studsgaard og den selvejende institution W. Klitgaard. Fonden

fandt det, af økonomiske hensyn, fornuftigt at lade dokumentationsarbejdet (videofilm og fotos) udføre af fagfolk ved Bangsbo museum, da museet, sejlmagerværkstedet og skibet alle hører hjemme i Frederikshavn.

Det indsamlede materiale fra projektet skulle efter planen formidles ved et nordisk seminar om det traditionelle sejlmageri pr. 2005. En videofilm og tilhørende informations- og undervisningsmateriale i sejlmagerfaget skulle ligeledes afledes af materialet.

Beklageligvis har kommunikations- og samarbejdsproblemer mellem værkstedet og Bangsbo museum ført til, at Fondens forventninger til projektet ikke er blevet indfriet. Videomaterialets mængde og kvalitet er efter Fondens mening ikke godt nok til at der bør bruges store beløb på en omfattende redigering og bearbejdning. Projektsamarbejdet er derfor afsluttet. Fonden planlægger sammen med en nu pensioneret filmfotograf fra TV2, at foretage en bearbejdning af filmmaterialet, med tanke på salg til interesserede.

## Ophugning af fiskefartøjer

Direktivet om ophugning af Fiskefartøjer, der trådte i kraft den 1. januar 2000, giver mulighed for at undtage fiskefartøjer fra ophugning, hvis Skibsbevaringsfonden kan erklære dem bevaringsværdige. Også 2004 bød på en ophugningsrunde, men der var, på trods af en god mediedækning, ikke den samme interesse for emnet som tidligere. Der var tidligere på året oprettet ventelister over personer, der var interesserede i at overtage et fiskefartøj, men da det kom til realiteterne, var interessen minimal. Det blev dog til otte fartøjer, hvoraf enkelte måske senere alligevel bliver ophugget.

1. DAN-HARDING, fiskefartøj bygget Gilleleje 1960
2. REGITZE BIANCA, fiskefartøj bygget Agger Skibsværft 1983
3. PIA BANG, fiskefartøj bygget Juelsminde 1954
4. HANNA, fiskefartøj bygget Strandby 1938
5. RELAY, fiskefartøj bygget Lynæs 1960
6. LISE, fiskefartøj bygget Hobro 1975
7. DORTHE FJORD, bygget Grenaa 1952
8. GLORIA, bygget Hirtshals 1961

## Bevaringsværdighedserklæringer

Bevaringsværdighedserklæringen er et efterhånden velprøvet forvaltningsinstrument, som Skibsbevaringsfonden indførte efter norsk forbillede i 1991. En bevaringsværdighedserklæring udstedes af Fonden på basis af et skibs kulturhistoriske fortælleleværdi, aktuelle udseende og tilstand, sammenholdt med eventuelle restaureringsplaner. Meningen med erklæringen er, at give skibet en status i det maritim-historiske kulturbillede og skal være medvirkende til at sikre, at skibets værdi som kulturhistorisk genstand ikke forringes.

SKIBSBEVARINGSFONDEN har ved udgangen af marts 2005 udstedt totalt 179 bevaringsværdighedserklæringer. Samtlige erklæringer kan ses på Fondens hjemmeside [www.skibsbevaringsfonden.dk](http://www.skibsbevaringsfonden.dk)

Følgende skibe modtog fra april 2004 til udgangen af marts 2005 en bevaringsværdighedserklæring fra Fonden:

1. BONA GRATIA, snurrevodskutter, bygget Nicolai Olsen, Frederikshavn 1903
2. EMMA-LINE, fiskekutter, bygget Raun Bybjergs værft, Esbjerg 1943
3. AKELA, sejlyacht, bygget Roskilde Baadeværft 1951
4. RAGNA POULSEN, fiskekutter, bygget Esbjerg 1945
5. VITO, motorgalease, bygget i Holland 1907/08
  
6. MIRA, skonnert, bygget i Fåborg 1897
7. DAN-HARDING, fiskefartøj, bygget Gilleleje 1960
8. REGITZE BIANCA, fiskefartøj, bygget Agger Skibsværft 1983
9. PIA BANG, fiskefartøj, bygget Juelsminde 1954
10. HANNA, fiskefartøj, bygget Strandby 1938
  
11. RELAY, fiskefartøj, bygget Lynæs 1960
12. LISE, fiskefartøj, bygget Hobro 1975
13. DORTHE FJORD, fiskefartøj bygget Grenaa 1952
14. GLORIA, fiskefartøj, bygget Hirtshals 1961
15. LIVØ, last/passagerbåd, bygget J. Ring Andersen 1925
  
16. PIONER, lodsartøj, bygget i Laboe, Vesttyskland 1966
17. HJORTØ, post/passagerbåd, bygget Rantzausminde 1954
18. ULINA, stenfiskerfartøj, bygget Statskanaal, Holland 1931
19. ALBATROS, hjemmevernsskutter, bygget Sæby 1937
20. BUKKEN-BRUSE, færge, bygget i Bergen 1961
21. FØNIKS MILJØ, tidl. militært transportfartøj, bygget Marstal 1968

## Søfartsstyrelsen

I forbindelse med revisionen af det særlige regelsæt for skibe til særlige formål har Skibsbevaringsfonden også i det forløbne år været involveret i drøftelserne. I forhold til Søfartsstyrelsens oprindelige udspil på området, er det lykkedes at finde frem til en række kompromisser, som både Skibsbevaringsfonden og det øvrige miljø kan leve med.

Det blev i forbindelse med møderne aftalt, at Skibsbevaringsfondens bevaringsværdighedserklæringer ikke længere skal være afgørende for, om et fartøj kan sejle under det særlige regelsæt. Det er endnu uvist hvordan Styrelsen påtænker at håndtere denne nye situation.

Efter skonnerten MARTHAs tragiske forlis i sommeren 2004, har Søfartsstyrelsen igen indkaldt til en række møder, denne gang om fritidsfartøjerne. Styrelsen er fremkommet med en række forslag, som ikke synes forenelige med Skibsbevaringsfondens formål, og der ligger et stort arbejde forude, hvis det fremover skal være muligt at sejle med gamle skibe i danske farvande.

## Internationalt samarbejde

Fonden er såkaldt "advisory member" af organisationen *European Maritime Heritage* – EMH. Ole Mortenssøn har i 2004 repræsenteret Fonden, et hverv, der går på omgang i bestyrelsen.

EMHs primære formål er at etablere et netværk og repræsentere interesserne for private ejere og organisationer i EUs medlemslande, der arbejder med bevaring og sejlads med traditionelle skibe. Organisationer er specielt aktiv overfor EU i sager, der vedrører sejlads og sikkerhedsforskrifter. I restaureringsspørgsmål har EMH udarbejdet sin egen kodeks – *The Barcelona Charter* – efter model af Venedig-charteret.

I dagene 29. juli til 1. august 2004 arrangerede EMH den femte *Maritime Heritage Congress*. Kongressen blev holdt i Sverige, på Marinmuseum i Karlskrona. For Fonden deltog Ole Mortenssøn og Tom Rasmussen.

Fonden har i perioden samarbejdet med EMH i forbindelse med det varslede forbud mod handel med træbjæere.

Ved det nordiske samarbejds møde i Helsingør i februar 2005 blev der etableret kontakt til det multilaterale samarbejdet *Baltic Sea Heritage Co-operation*, i de nordiske lande kaldt *Østersø-samarbejdet*. Én af fire arbejdsgrupper indenfor samarbejdet kaldes "Coastal Culture and Maritime Heritage", og den norske rigsantikvars repræsentant har inviteret Fonden til at deltage i arbejdsgruppen.

Østersø-samarbejdet blev etableret i 1997, som følgende udklip fra samarbejdets hjemmeside viser:

### **Baltic Sea Heritage Co-operation**

The co-operation work started with a declaration by the Ministers of Culture in Lübeck in 1997: "The Ministers agreed that special attention should be given to cultural heritage, which is an important part of the environment and an important factor for economic and social development." The aim of the Baltic Sea Heritage Co-operation is to find and carry out possible actions for safeguarding and developing the common cultural heritage in the Baltic Sea region as declared in the report from the Ministers of Culture meeting in Gdansk, Poland in 1999.

(<http://balticheritage.raa.se/>)

I samarbejdet deltager følgende lande: Danmark, Estland, Tyskland, Letland, Litauen, Norge, Rusland og Sverige.

Fonden har indtil videre valgt at følge samarbejdet fra sidelinjen, men vil meget gerne yde arbejdsgruppens danske repræsentant, museumsdirektør Morten Hahn Pedersen, støtte i spørgsmål med relevans til Fondens arbejde.

## Nordisk samarbejde

Det nordiske samarbejde på forvaltningsniveau må efterhånden kunne siges at være etableret i en hensigtsmæssig form. Gennem det såkaldte *Samarbejdet Nordisk Fartøjsbevaring* mødes repræsentanter fra de nordiske lande hvert år for at drøfte fælles problemstillinger knyttet til de bevaringsværdige fartøjers vilkår set i lys af f.eks. offentlige reguleringer, kulturhistoriske værdifortolkninger og ikke mindst de håndværksmæssige udfordringer, værfterne står overfor i mødet mellem gamle og nye håndværkstraditioner.

Disse lande er med i samarbejdet: Danmark (Skibsbevaringsfonden), Sverige (Statens Maritima Museer), Norge (Riksantikvaren), Finland (Sjöhistoriska Museet), Åland (Ålands Sjöfartsmuseum) og Island (Nationalmuseet).

Sekretariatsfunktionen cirkulerer landene imellem, med to års funktionsperioder. På grund af den lave status dette arbejde hidtil har haft i Finland og på Åland, har disse endnu ikke haft sekretæransvaret.

I 2003 og 2004 var sekretariatet lagt til Norge, men da den norske rigsantikvars repræsentant havde orlov i 2004, påtog Danmark sig at være vært for mødet i 2004. Det blev af forskellige grunde først holdt i februar 2005.

For første gang deltog Island i samarbejdet. Island har efter eget udsagn et stort behov for inspiration i skibsbevaringsarbejdet, da landet endnu ikke har etableret en overordnet politik. Den islandske deltager så meget gerne at et møde i samarbejdsrådet bliver lagt til Island.

Næste møde lægges til Finland i foråret 2006.

Ud over samarbejdet med vore nordiske kolleger, har Fonden jævnligt kontakt til de norske skibsbevaringscentre, specielt træskibscentret i Hardanger og stålskibscentret ved Kristiansand. Der foregår en udveksling af erfaringer i restaureringssager, og der bliver samarbejdet om vedligeholdelsen af den europæiske skibsbevarings-database [www.shipspreservation.com](http://www.shipspreservation.com), som er en tematisk ordnet oversigt over leverandører af materialer, udstyr og kompetencer indenfor skibsbevaring .

## Skibsbevaringsfondens bestyrelse

SKIBSBEVARINGSFONDENS bestyrelse havde i beretningsåret følgende sammensætning:

### Navn:

Hans Jeppesen, museumsdirektør, formand  
Eske Wohlfahrt, konsulent, næstformand  
Morten Gøthche, arkitekt m.a.a.  
Thomas Højrup, professor  
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

\* Arne Gotved afløstes i maj 2004 af Jens Poulsen, cand.polit.

### SKIBSBEVARINGSFONDENS personale:

Fondens daglige leder: Jes Kroman, arkitekt m.a.a.  
Skibshistorisk konsulent: Tom Rasmussen  
Fondens revisor: Registreret revisor Niels P. Hansen