

SKIBSBEVARINGSFONDEN

Årsberetning
2005-2006



Indhold:

Indledning ved formanden	side 3
Fondens virke	side 4
• Støtteform	
• Hvad kan der ydes støtte til?	
• Særlige betingelser	
Ansøgninger i 2005-2006	side 6
Afgivne lånetilsagn 2005-2006	side 7
Skonnert MIRA	side 13
Rådgivning og tilsyn	side 13
Fuldriggeren JARRAMAS	side 14
Dokumentation	side 14
Naglekursus	side 14
Formidling	side 14
Ophugning af fiskefartøjer	side 15
Bevaringsværdighedserklæringer	side 16
Historisk monument	side 16
Søfartsstyrelsen	side 17
Internationalt samarbejde	side 17
Nordisk samarbejde	side 17
Skibsbevaringsfondens bestyrelse	side 18

Bilag:

Resultatopgørelse for 2005-2006

Balance pr. 31/03 2006

Revisors beretning

Forsidebillede: Havnebugserbåden NAKSKOV HAVN 1, marts 1962

Indledning

De følgende sider giver indtryk af årets aktiviteter i Skibsbevaringsfonden og af den kompleksitet, der er forbundet med at skulle bidrage til fartøjsbevaring i Danmark.

Nogle af opgaverne løses i dag med den sikkerhed, som en vis rutine kan give, mens andre naturligt stiller nye krav til bestyrelsen og det kun to mand store sekretariat, der både er sagsbehandlere og faglige konsulenter.

Nogle eksempler kan illustrere spændvidden.

Til de faste opgaver hører uddelingen af rente- og afdragsfrie lån til konkrete restaureringsprojekter, hvor fonden i beretningsåret har kunnet uddele 2,3 million kr. til i alt 13 projekter. 7 af modtagerne har fået lånetilsagn på under 100.000 kr., og det højeste beløb på 900.000 kr. er givet til S/S BJØRN fra 1908. BJØRN var i mange år bugserbåd og isbryder med base i Randers, og den drives frem af Danmarks største bevarede skibsdampmaskine af tregangstypen. Skibet forventes færdigrestaureret næste år, hvor der i hele landet vil være særlig opmærksomhed om den industrielle kulturarv.

Mange andre ansøgere har fonden dog måtte skuffe, da der i alt var ansøgninger for 10,3 million kr., men under 25 % at dele ud af.

Rådgivning til konkrete projekter er en nødvendig og tidkrævende del af sekretariatets arbejde, og desuden har sekretariatet efter henvendelse fra Statens Sjøhistoriske Museer i Sverige mod betaling leveret et forprojekt til restaurering af skoleskibet og fuldriggeren JARRAMAS. Skibet, der er bygget i år 1900 i Karlskrona, ligger udenfor Marinmuseet i samme by. Denne rekvirerede opgave er siden fortsat med SKIBSBEVARINGSFONDEN som antikvarisk rådgiver.

Desværre har sagen om MIRA, der i sommeren 2003 på SKIBSBEVARINGSFONDENS forslag var udlejet af konkursboet, ikke kunne afsluttes. Forskellig fortolkning af de indgåede aftaler fik lejerne til at rejse en sag mod såvel konkursboet som SKIBSBEVARINGSFONDEN. Der er uden held søgt forlig, og i foråret 2006 frafaldt sagsøgerne sagen mod konkursboet, mens sagen mod SKIBSBEVARINGSFONDEN fortsættes.

Til de usædvanlige opgaver hører også sekretariatets målrettede indsats for sammen med Miljøministeriet at få ændret EU's Biociddirektiv, der lægger op til at forbyde handel med og anvendelse af traditionel trætjære.

Endelig har sekretariat og bestyrelse i årets løb brugt tid og kræfter på en samlet vurdering af de hidtil opnåede resultater og anvendte virkemidler, i lyset af de kommende års opgaver og forventninger. Det vil inden sommeren 2006 føre til en vision og strategi for de kommende fem år, der vil blive sendt i høring hos SKIBSBEVARINGSFONDENS samarbejdspartnere.

Kronborg den 30. maj 2006

Hans Jeppesen
Formand for Skibsbevaringsfonden

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 lån 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 i de seneste år kun været én årlig uddeling. Skibenes ejere ansøger på baggrund af et registreringsskema, en ansøgningsvejledning og et ansøgningsskema. Ansøgningen vedlægges detaljerede planer for skibenes restaurering. Alle ansøgende fartøjer bliver af fondens konsulenter besigtiget inden ansøgningerne behandles, og der tages samtidig en snak med ejeren for en 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 lån til?

SKIBSBEVARINGSFONDEN yder lån 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 lån, 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 reetablering 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 sejladserne

Da midlerne er begrænsede, yder fonden som hovedregel kun lån til skrog, rig og evt. maskine, undtagelsesvis også til sejl, men ikke til avertering eller lignende under dæk.

Almindelig vedligeholdelse og drift støttes ikke af SKIBSBEVARINGSFONDEN. Lån 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 låntager 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. Eventuelt lån 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. Desuden underskrives en lånekontrakt, hvori Fondens forventninger til låntager er specificerede. 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 ejer kredsen 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 2005-2006

<u>Skibets navn</u>	<u>Ansøgt beløb Kr.</u>	<u>Tilsagn Kr.</u>
BJØRN	906.410	900.000
H.V.RAVN	1.000.000	200.000
JOHANNES HEJLESEN	135.230	50.000
KAROLINE SVANE	20.000	20.000
LOA	1.500.000	200.000
MARNA	169.750	50.000
META	99.960	50.000
MINERVA	371.000	371.000
MOTORFYRSKIB no.1	600.000	100.000
NAKSKOV HAVN1	111.799	50.000
NEPTUN	233.460	150.000
STEVNS	50.700	50.700
TINNA	60.925	60.000
ANNA ELISE	448.770	0
FREM	21.775	0
HAMMER	373.750	0
HANSINE	650.000	0
JENSINE	281.000	0
LAPPEDYKKEREN	150.000	0
LIVØ	320.000	0
MARTHA	392.000	0
MØN	400.000	0
NAVIGATOR	575.000	0
RAGNA POULSEN motor	164.295	0
RAGNA POULSEN skrog	252.208	0
SKIBLADNER II	326.474	0
SVANEN	141.400	0
URSA	500.000	0
I alt	10.255.906	2.251.700

Afgivne lånetilsagn i 2005 - 2006

Bugserbåd/isbryder S/S BJØRN

Bygget i Bremen 1908



S/S BJØRN, der er et stålfartøj i nittet konstruktion, er et af vores meget få bevarede dampskibe. Det er bygget på G. Seebeck AG, Bremerhaven i 1908 og har sejlet på Randers fjord frem til 1972. Skibets skrog er næsten 100 % originalt, og fortællerværdien er nærmest grænseløs. I maskinrummet står Danmarks største intakte skibsdampmaskine af tregangstypen. Den er, sammen med det øvrige skib, restaureret efter bogen af en gruppe dampentusiaster med værftsbaggrund, der i gennem en lang årrække har udført stålarbejde på skibet med autentiske håndværksteknikker.

S/S BJØRN er ejet af Dansk Veteranskibsklub og er hjemmehørende i Helsingør.

Lånet er ydet til specificerede værftsarbejder på skroget udenbords.

Lånetilsagn: Kr. 900.000

Samlet engagement i skibet: kr. 1.934.386

Fyrinspektionsskib H. V. RAVN

Bygget i Nakskov 1938



H. V. RAVN af København blev bygget som fyrinspektionsskib på Nakskov skibsværft i 1938.

Skibet, der er bygget af stål i nittet konstruktion, er enestående, idet det er proppet med datidens high tech- udstyr, meget af det af dansk fabrikat.

H. V. RAVN er i store træk udvendigt blevet restaureret tilbage til fordums storhed. Der pågår dog stadig arbejder med at restaurere den oprindelige aptering.

Hovedmaskineriet, der er en et 6 cyl. Frichs-maskine, er den eneste tilbageværende af slagsen i Danmark. Det er blevet restaureret til

brugelig stand af frivillige maskinmestre.

Skibet er særdeles interessant som skibsindustri-historisk kulturminde.

H. V. RAVN er ejet af "H. V. Ravn ApS", og er hjemmehørende i København.

Lånet er ydet til specificerede arbejder i apteringen.

Lånetilsagn: Kr. 200.000

Samlet engagement i skibet: kr. 950.000

Snurrevodskutter JOHANNES HEJLESEN Bygget i Hirtshals 1962



JOHANNES HEJLESEN, der oprindeligt er bygget til snurrevodsfiskeri, er bygget i 1962 på Hans Svendsens Skibsbyggeri i Hirtshals. Den er hækbygget efter tegninger af Brdr. Nipper i Skagen, og der er tale om et af de sidste hækbyggede fiskefartøjer bygget på et dansk værft. Skibet blev oprindeligt bygget med dam til snurrevodsfiskeri, men dammen blev dog senere udtaget. Skibet blev i 2002 udtaget af fiskeri med fuld ophugningsstøtte.

JOHANNES HEJLESEN er ejet af Den selvejende institution "HG 159 Johs. Hejlesen".

Lånet er ydet til forskellige delarbejder på rigningen.

Lånetilsagn: Kr. 50.000

Samlet engagement i skibet: kr. 50.000

Skonnert LOA Bygget i Svendborg 1922



LOA - eller *Aphrodite*, som skibet først hed - blev søsat i 1922 i Svendborg som en tremastet klipperbygget sletskonnert til fragt. *Aphrodite* havde den lidt usædvanlige amerikansk-inspirerede Virginia-rig, hvor den agterste mast var højest og masterne aftog i højde fremefter. Masterne var gaffelriggede med topsejl og en bredfok på den forreste mast. Skibet var et rent sejlskib og fik først installeret motor i 1930'erne. Efterhånden som forskellige motorer blev installeret blev skibets rig mindre og i den sidste erhvervsaktive tid var det rigget ned til kun to master, en såkaldt motorgalease. Gennem hele sin erhvervsaktive periode var skibet dog et sejlskib og sejlene blev brugt, når vinden var dertil. En motor var ikke billig i

drift og selv med en mindre rig sejlede LOA godt for sejl.

LOA er ejet af Tall Ship-fonden Aalborg.

Der er givet en "opmuntringspræmie" på 200.000 kr. for Tall Ship-Fonden Aalborgs engagement med at bevare det gode håndværk. Skibsbevaringsfonden kan ikke yde lån til projektet i den nuværende udformning, idet den skitserede rigning ikke er i overensstemmelse med dokumentationen.

Fiskefartøj MARNA Bygget i Fåborg 1940



MARNA er bygget af Carl "jolle" Andersen i Fåborg 1940. Båden er bygget til forskelligt fiskeri i de indre danske farvande. MARNA er et eksempel på gedigent dansk bådebyggerhåndværk med høj æstetik. MARNA er på trods af de senere års udvikling i fiskeriet bevaret næsten intakt, idet der kun er tilføjet ganske få tekniske hjælpemidler såsom radar og ekkolod. Desværre har den alvorlige tilbagegang i fiskeriet medført, at en lang række af disse karakteristiske fartøjer i de seneste år er blevet hugget op med støtte fra EU. Det var den første sag Skibsbevaringsfonden gennemførte med udtagelse af et fiskefartøj fra ophugningsordningen. Der er således investeret meget arbejde i at få bevaret netop dette fartøj. MARNA er desuden udstyret med en Grenaa glødehovedmotor fra 1969.

MARNA er ejet af Foreningen til MARNAs bevarelse, og er hjemmehørende i Faaborg.

Lånet er ydet til en korrekt oprigning af båden.

Lånetilsagn: Kr. 50.000

Samlet engagement i skibet: kr. 342.000

Skonnert META Bygget i Assens 1884



Meta, der er bygget på Christoffersens værft i Assens i 1884, er en lille klipperbygget 2-mastet skonnert, der ifølge overleveringen blev bygget af træ, der var bestemt for et større skib, men bestilleren døde inden arbejdet blev påbegyndt. Meta sejlede indtil 1938 som fragtfartøj, hvorefter den blev rigget om til stenfisker, og i den periode boede tre mand forude i det trange lukaf. I en kort periode under 2. Verdenskrig blev skibet brugt som muslingefisker i Snaptun, og på disse ture medbragtes også nedkastede våben. 1946 bjærgede Meta 14 lig fra en minesprængt rutedamper AGDA. I 1961 solgtes Meta til

København, hvor den i en periode sejlede med lystfiskere, og her blev den oplagt i 1978. Meta blev i 1979 reddet af en kreds af mennesker fra Rudkøbing og blev derefter indrettet til lystfartøj. I år 2000 blev META totalrestaureret ved værftet i Rudkøbing.

META er privat ejet af Peter Lenskjold og er hjemmehørende i Rudkøbing.

Lånet er ydet som hjælp til syning af et nyt stel sejl.

Lånetilsagn: Kr. 50.000

Samlet engagement i skibet: kr. 4.214.686

Ålekvase MINERVA Bygget i Karrebæksminde 1908



MINERVA, der oprindeligt var beregnet til transport af levende ål, er bygget hos E. M. Jacobsen i Karrebæksminde i 1908 til fisker Martens, der var indvandret fra Tyskland. Oprindeligt var MINERVA uden styrehus og med stor rigning, men var dog samtidig udstyret med en 8 Hk DAN-motor. I forbindelse med senere ombygninger, hvor der også blev lavet styrehus, blev motoren udskiftet med en 30 Hk. Hundested. Båden er nu ejet af 3. generation af familien Martens, og er stadig i funktion med opbevaring af ål. Desuden ligger båden på samme plads i Karrebæksminde,

som den har gjort siden den blev bygget.

MINERVA er ejet af Knud og Karl Martens og er hjemmehørende i Karrebæksminde.

Lånet er ydet til udskiftning af dæk, dækshuse og styrehus m.m.

Lånetilsagn: Kr. 371.000

Samlet engagement i skibet: kr. 651.000

MOTORFYRSKIB No. 1 Bygget i Fåborg 1913-14



Motorfyrskip No. 1 blev bygget på Rasmus Møllers skibsværft i Fåborg og overleveret i august 1914. Skibet omtales som Motorfyrskip Nr. 1, medens 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 verdens største bevarede fyrskib af træ. Skibets bevaring er derfor relevant både i forhold til byen Esbjergs historie og i en international sammenhæng. Skibet er sejlklaart, og fremstår som efter modernisering i 1960-erne.

Motorfyrskip No. 1 ejes af Den selvejende institution Motorfyrskip Nr. 1 og er hjemmehørende i Esbjerg.

Lånet er ydet som delfinansiering af en etape af en totalrestaurering.

Lånetilsagn: Kr. 100.000

Samlet engagement i skibet: kr. 250.000

Bugserbåd NAKSKOV HAVN 1 Bygget i Nakskov 1914



NAKSKOV HAVN I, der er bygget på det gamle Nakskov Træskibsværft, er et specialfartøj beregnet til forskelligt havnearbejde. Fartøjstypen har få fælles kendetegn, idet de blev specialbygget til deres individuelle formål. Fartøjer af denne type appellerer mere til det lokale engagement end til individuelle ejere, men er ligeså vigtige for forståelsen af vores maritime kulturhistorie som sejlskibene.

NAKSKOV HAVN 1, der snart vil være tilbageført til sit oprindelige udseende, er samtidig bevaret i sit oprindelige havnemiljø, hvor det stadig har lokale, farvandsrelaterede opgaver, men nu i en udvidet rolle - nemlig som bevidst kulturbærer.

NAKSKOV HAVN 1 er ejer af Foreningen til bevarelse af bugserbåden Nakskov Havn I.

Lånet skal benyttes til afsluttende smedearbejder på dæksudrustningen.

Lånetilsagn: Kr. 50.0000

Samlet engagement i skibet: kr. 410.100

Lodsbåd NEPTUN Bygget i Dragør 1927



Lodsbåden NEPTUN, der blev bygget til Dragør lodseri, blev bygget hos skibsbygmester A. Jans i Dragør i 1927. Den var i 40 år hjemmehørende ved Dragør lodseri. NEPTUN er bygget som motorlodsbåd, men var på grund af byggetidspunktet stadig forsynet med sejlføring. Efter perioden i Dragør kom båden til Bornholm, hvor den gjorde tjeneste i 15 år Allinges lodseri. Senest har båden fungeret som slæbebåd i Nexø havn.

NEPTUN er ejet af Leo Rix og er hjemmehørende i Rønne.

Lånet er ydet til diverse arbejder i forbindelse med lægning af et nyt dæk.

Lånetilsagn: Kr. 150.000

Samlet engagement i skibet: kr. 150.000

Bundgarnsjolle STEVNS Bygget i Fakse Ladeplads 1936



STEVNS, der er bygget i 1936 hos den legendariske bådebygger Mortensen i Fakse Ladeplads, er en typisk bundgarnsjolle med styrehus. Den blev bygget til fisker Frederiksen i Lund på Stevns, hvor den var hjemmehørende lige indtil 1997, hvor den ved Skibsbevaringsfondens mellemkomst blev reddet fra ophugning. Den tidligere ejer fik således kr. 5000,- til hjælp til kølhaling det sidste år han havde båden, mod at han senere overdrog den kvit og frit til Bådelauget Udsigten i Viemose. Projektet er baseret på at båden bevares i sin originale tilstand uden ombygninger.

STEVNS er ejet af Bådelauget Viemosen, og er hjemmehørende i Kalvehave.

Lånet er ydet til udskiftning af stævne og klædning.

Lånetilsagn: Kr. 50.700

Samlet engagement i skibet: kr. 190.700

Postbåd TINNA Bygget i Middelfart 1924



TINNA (ex. *Ella*, ex. *Tinna*, ex. *Emil*) er bygget i 1924 ved Niels M. Jespersens bådebyggeri i Middelfart. Båden er formentlig bygget som postbåd til overfarten mellem Middelfart og Snoghøj. Den har senere fungeret som fiskefartøj.

TINNA er ejet af Svend Prip, og er hjemmehørende i Haderslev.

Lånet er ydet til udførelse af et tidstypisk styrehus og mindre detaljer i riggen.

Lånetilsagn: Kr. 60.000

Samlet engagement i skibet: kr. 160.000

Skonnert MIRA

Efter Skonnerten MIRA's konkurs i 2002 valgte **SKIBSBEVARINGSFONDEN** som største panthaver, at foreslå konkursboets kurator at udleje skibet for en kortere periode, indtil et salg kunne finde sted.

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 betød forskellig fortolkning af de indgåede aftaler, at sagen i 2004 endte i sagsanlæg dels mod boet og dels mod **SKIBSBEVARINGSFONDEN**, hvorfor der i regnskabet for 2004/2005 blev afsat kr. 150.000, medens der over driften blev afholdt 50.000 kr. Efterfølgende er der søgt forlig i sagen, som imidlertid er udmøntet i et sagsanlæg mod **SKIBSBEVARINGSFONDEN**, mens et tilsvarende sagsanlæg mod boet er frafaldet."

Rådgivning og tilsyn

SKIBSBEVARINGSFONDEN betragter rådgivning til skibsejerne som et af sine væsentligste kerneområder. God vejledning og erfaringsbaserede råd kan ofte være mere værd end penge. Derfor stiller **SKIBSBEVARINGSFONDEN** gerne sine konsulenter til rådighed for så mange skibsejere som muligt gennem året. Der løses opgaver af yderst forskellig karakter, både for fartøjer der har modtaget støtte, og også for fartøjer der ikke har modtaget støtte ydes en hjælpende hånd.

I foråret 2005 afsluttedes et stort projekt på jagten JENSINE, som var Fondens hidtil største rådgivningsprojekt.

I det forløbne år har fondens konsulenter været involveret i fire store sager:

Galeasen **SKIBLADNER II (1897)** har i løbet af vinteren 2005 været på værft i Hvide Sande for at få lavet en kølopretning, og Fonden har bidraget væsentligt til bearbejdningen af det indsamlede dokumentationsmateriale. Desuden har Fonden deltaget i regelmæssige byggemøder med værftet, og dette har medført, at mange oprindelige detaljer på dækket er blevet genskabt.

I 2004 blev **KRYDSJAGT No. VII (1890)** fragtet hjem fra Tyrkiet med henblik på restaurering i Danmark. Ejeren har foretaget et anseeligt dokumentationsarbejde, og der har desuden været arbejdet målrettet på at få lagt projektet ind i faste rammer i en selvejende institution, ligesom der er påbegyndt et ungdomsprojekt på skibet. Fonden har været bisidder i en arbejdsgruppe, der har til formål at få det langsigtede projekt på skinner.

Bugserdampskibet **BJØRN (1906)**, der har været undervejs i en længere årrække, har fået en hjælpende hånd af Fondens konsulent til at samle op på projektet. Arbejdet har dels bestået i deltagelse i en række bestyrelses- og arbejdsgruppemøder, og dels i hjælp til intensivering af arbejdet med at ansøge om støtte til projektet fra andre fonde end **SKIBSBEVARINGSFONDEN**.

Kvasen **MINERVA** af Karrebæksminde bygget i 1908, er en ålekvas, der er ejet af tredje generation af samme familie. Der er tale om et, i forhold til bådens størrelse, stort projekt, idet der under tidligere værftsophold blev foretaget store udskiftninger i skroget. Nu er **MINERVA** atter på værft for at få lavet de resterende arbejder, der denne gang vil indbefatte en rekonstruktion af dæksplanet med nye ruf og en retablering af det oprindelige styrehus. Fondens konsulent har udarbejdet en dokumentationsrapport, som danner grundlag for det omfattende arbejde, og følger desuden arbejdet med jævnlige byggemøder på værftet.

SKIBSBEVARINGSFONDEN har desuden, i det forløbne år, spillet en fremtrædende rolle i forbindelse med lovgivningsarbejdet i den Europæiske Union. Fonden har således samarbejdet med Miljøstyrelsen i arbejdet med *Directive for Biocidal Products 98/8EC* – Biociddirektivet – der vil forbyde handel med den traditionelle træbjæve.

På grund af de alvorlige konsekvenser et forbud mod anvendelse af traditionel træbjæve har for skibsbevaringsarbejdet, har det været en af Fondens store indsatsområder at sikre en fortsat anvendelse af træbjæve, og sagen har givet god dækning i den landsdækkende presse.

Fuldriggeren JARRAMAS

SKIBSBEVARINGSFONDEN har i perioden udarbejdet et forprojekt til plan for istandsættelse af det svenske skoleskib, fuldriggeren JARRAMAS, bygget i Karlskrona i 1900. Skibet er ejet af Statens Sjöhistoriska Museet og ligger permanent oplagt ved Marinmuseum i Karlskrona.

Ejeren ønskede efterfølgende at engagere SKIBSBEVARINGSFONDEN som antikvarisk rådgiver, da museet ikke besad den ønskede kompetence. På grund af de store faglige udfordringer i denne komplekse sag, har Fonden valgt at stille en konsulent til rådighed for løsning af opgaven. Arbejdet sker mod betaling og er i øvrigt kontraktligt begrænset til maksimalt to arbejdsdage pr. måned.

Opgaven er nu inde i en forberedende fase, hvor fondens opgaver har kunnet løses gennem telefonkonsultationer og kun i mindre grad har indebåret besigtigelser om bord.

Dokumentation

Der blev i 2003, i samarbejde med Bangsbo Museum og ejerne af snurrevodskutteren W. KLITGAARD, igangsat et dokumentationsprojekt, der havde til hensigt at vise fremstillingen af et stel traditionelt syede sejl. Arbejdet blev udført ved firma Studsgaard i Frederikshavn og med personale fra Bangsbo Museum bag kameraet.

I 2005 er det indsamlede filmmateriale blevet suppleret med optagelser fra Ebbes sejlløft i Marstal, udført af Marstal Søfartsmuseum.

Projektet gik derefter ind i redigeringsfasen, hvor Tv-producer Niels Hovgaard, tidligere DR, står for arbejdet i et samarbejde med SKIBSBEVARINGSFONDEN. Projektet afsluttes formentlig ultimo 2006 og skal munde ud i en 45 minutters film i VHS- og DVD-format.

Naglekursus

Dokumentationsarbejdet omkring galeasen SKIBLADNER II afslørede, at en del af skibets klædning var fæstet med trænegler. Da denne form for fæsteteknik ikke længere er i almindelig brug ved træskibsværfterne i Danmark, blev det besluttet at arrangere et kortvarigt kursus for udvalgte skibstømrere ved Hvide Sande Skibs- og Bådebyggeri, som havde fået opgaven med restaureringen af skibet. Vejleder ved kurset, der blev holdt i januar 2006, var den norske skibstømrer Morten Hesthammer.

Kurset, der fulgte det samme oplæg som et tilsvarende kursus i Rudkøbing i 2003, var meget vellykket.

Formidling

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

Tom Rasmussen har i beretningsåret skrevet en artikel om træbjæver i *TS magasin* nr. 4/2005, ligeledes en artikel om samme emne i tidsskriftet *Fartøvern* (Norge).

Foruden den skriftlige virksomhed har fondens konsulenter holdt følgende foredrag:

- *Autentisk – og hvad så?* (Tom Rasmussen) holdt 14. april på Nordisk dokumentationsseminar ved Kristiansand
- *Bogserbåten Björns renovering i Helsingör* (Jes Kroman) holdt 22. oktober på Sjöhistoriska museet i Stockholm

Jes Kroman har i perioden udarbejdet en ny version af SKIBSBEVARINGSFONDENS plakatudstilling om fondens virksomhed, samt en opdateret plakatudstilling om åleeksporthfirmaet Th. Petersen i Kolding. De to udstillinger er trykt på kunststof og kan enkelt opstilles ved hjælp af et aluminiumsstativ. Der er fremstillet to kopier af hver udstilling, således at der er en kopi på hvert kontor.

Ophugning af fiskefartøjer

Direktivet om ophugning af Fiskefartøjer, der trådte i kraft den 1. januar 2000, gav mulighed for at undtage fiskefartøjer fra ophugning, hvis Skibsbevaringsfonden kunne erklære dem bevaringsværdige. 2005 bød ikke på ophugning, og i begyndelsen af 2006 ændrede Ministeriet for Fødevarer/Erhverv atter reglerne, således at det nu ikke længere er muligt at udtage fartøjer til bevaring.

Samlet over årene, siden reglerne blev ændret i positiv retning, er der i alt udtaget 33 fartøjer. Det er, som det ses af nedenstående liste, en bred vifte af fartøjer der således er bevaret, både hvad angår anvendelse, byggetidspunkt og byggested.

Skibsnavn	Kending	Byggear	Byggested	Hjemmehørende	Brt.	Anvendelse
ANDOHRİK	T 321	1971	Hvide Sande	Hanstholm	45	Garnfiskeri
BETTINA	HG 6	1962	H. Svendsens	Hirtshals	17	Snurrevod
BRITTA	HM 125	1948	Chr. Hjørnet, Strandby	Hanstholm	22	Trawlfiskeri
BRITT LISE	ND 12	1959	Rødvig	Rødvig	19	Laksefiskeri
CASTINA	NF 91	1978	Dueholms både, Kbh.	Tårs	6	Rusefiskeri
CLAN ANN	ND 150	1962	Å. Boeberg, Fakse Lpds.	Fakse Ladeplads	9	Bundgarnsfiskeri
DAN HARDING DORTHE	FN 192	1960	Ferdinansen, Gilleleje	Frederikshavn	35	Laksefiskeri
FJORD	RI 296	1952	Jens Vester, Grenå	Hvide Sande	20	Snurrevod
EBENEZER	T 125	1980	Løgstør	Nr. Vorupør	11	Krog/garnfiskeri
ELISABETH	K 571	1941	H. Jensen, Køge	Dragør	7	Garn/rusefiskeri
FORTUNA	RI 356	1961	Brd. Rasmussen,	Hvide Sande	19	Garnfiskeri
GLORIA	A 95	1961	Svendsen, Hirtshals	Hals	18	Trawlfiskeri
HANNA	FN 251	1938	N.C.Hjørnet	Strandby	23	Snurrevodsfiskeri
HAABET	T 82	1947	N.P.Thomsen, Vorupør Andersen & Mølich,	Nr. Vorupør		Garnfiskeri
HANSA	SE 110	1946	Hundest	Årsdale	17	Snurrevodsfiskeri
HENRIETTE	NF 183	1919	Nr.Gård, Nyborg	Gedser	16	Trawlfiskeri
HENRIETTE	HM 29	1977	Thisted Værft, Thisted	Lildstrand	13	Snurrevodsfiskeri
HEBRON	A 126	1963	N.P.Thomsen, Vorupør	Torup Strand	9	Garnfiskeri
JÆGERSPRIS KAREN	AS 43	1960	Djurhuus, Jægerspris	Bønnerup Strand	14	Trawlfiskeri
ANETTE	FN 2	1962	Chr. Hjørnet, Strandby	Strandby	19	Snurrevodsfiskeri
LISE	L 315	1975	Brink Christensen, Hobro	Lemvig		Snurrevodsfiskeri
LUNA	L 122	1936	Thyborøn	Thyborøn		Snurrevodsfiskeri
MARGITH	RS 63	1943	Chr. Madsen, Lynæs	Bønnerup Strand	11	Krogfiskeri
OLEA	KE 135	1931	Boeberg/Olsen, Fakse Lpds.	Rødvig	19	Trawlfiskeri
PIA BANG REGITZE	KA 116	1954	Andersen, Juelsminde			Rødspætte/ålefiskeri
BIANCA	FN 420	1983	Agger Skibsværft			
RELAY	H 271	1960	Viggo Schnack, Lynæs	Hundested	56	Laks/industriisk trawl/garnfiskeri
SKARREKLIT	A 291	1962	Ckr. Bonde, Stenbjerg			
SQUILLA	H 105	1962	N.P.Jensen, Esbjerg	Hundested	17	Trawlfiskeri
SØREN MARTIN	ND 29	1939	Ebeltoft Træskibsværft	Kindvig	10	Krog/garnfiskeri
THEIS	R 337	1980	Oelsner, Rønne			Garnfiskeri
TREÅ	AS 109	1961	Jægerspris	Grenå	16	Trawlfiskeri
WINNIE	KA 125	1950	Eriksen, Marstal	Havnsø	23	Garnfiskeri

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 fortælle-værdi, aktuelle udseende og tilstand, sammenholdt med eventuelle restaureringsplaner. Meningen med erklæringen er, at give skibet en status i det maritim-historiske kulturbillede og være medvirkende til at sikre, at skibets værdi som kulturhistorisk genstand ikke forringes.

For at et fartøj kan opnå status som bevaringsværdigt, skal følgende punkter være opfyldt:

- fartøjet er et typisk dansk brugsfartøj eller lystfartøj
- det fremstår i original stand eller på en sådan måde, at de ændringer, der er foretaget, fortæller en karakteristisk udviklingshistorie
- fartøjet er rimeligt vedligeholdt

SKIBSBEVARINGSFONDEN har ved udgangen af marts 2006 udstedt totalt 182 bevaringsværdighedserklæringer. Samtlige erklæringer kan ses på Fondens hjemmeside www.skibsbevaringsfonden.dk

Følgende skibe modtog fra april 2005 til udgangen af marts 2006 en bevaringsværdighedserklæring fra Fonden:

1. STEVNS, fiskefartøj bygget i Fakse Ladeplads 1936
2. THEIS, fiskefartøj bygget i Rønne 1980-82
3. NEPTUN, lodsartøj bygget i Dragør 1927
4. CHIMERA, passagerskib, tidl. dampyacht, bygget Sandhaven, Skotland, 1912
5. TAKIAP, tidl. hjemmeværnsskutter bygget Skagen 1929
6. ALVILDE, tidl. snurrevodskutter bygget i Frederikshavn 1897
7. LOA, tidl. 3-mastskonnert bygget Gl. Hestehauge 1922
8. YUKON, galease, tidl. havfiskekutter ELLY, bygget Frederikshavn 1930
9. JAKOB, bugserbåd bygget i Texas 1943

Historisk monument

For at anerkende enkelte fartøjer, der er restaureret så autentisk, som det er muligt, har Skibsbevaringsfondens bestyrelse besluttet, at de kan hædres ved tildeling af status som historisk monument. Af ansøgningsvejledningen fremgår det, at:

”Skibsbevaringsfonden ønsker over for det omgivende samfund at hædre bevaringsværdige fartøjer, som gennem restaurering har opnået en særlig høj grad af autencitet. Dette gøres ved at udnævne dem til historisk monument. Udmærkelsen meddeles fartøjsejeren i form af et dokument og et messingskilt, der skal opsættes på fartøjet. Messingskiltet er Skibsbevaringsfondens ejendom. For at et fartøj kan opnå status som historisk monument kræves, at det opfylder kravene til at opnå bevaringsværdighedserklæring. Desuden skal skibet være restaureret på en sådan måde – eller fremstå

så autentisk – at det kun i meget ringe udstrækning afviger fra det oprindelige og derfor fremstår som en entydig kilde til kundskab om den danske søfarts historie, stort set uden nutidige tilføjelser.”

Det er vigtigt at understrege, at der ikke er tale om en ny kategori af bevaringsværdige fartøjer, men blot tale om en ekstraordinær hæder til de enkelte fartøjsejere, som har valgt at følge dokumentationen til den bitre ende og lade deres skib fortælle sin historie fuldt ud.

Søfartsstyrelsen

Skibsbevaringsfonden har i adskillige år siddet i en arbejdsgruppe, der skulle være med til at udarbejde et særligt sæt sikkerhedsregler for bevaringsværdige fartøjer. På grund af stort arbejdspress i Søfartsstyrelsen, har arbejdet strakt sig over mange år. Arbejdet var forventet afsluttet i 2005, men Søfartsstyrelsen fandt anledning til at foretage endnu nogle korrektioner af regelsættet, inden det gik til endelig notifikation i EU. Den 28. marts 2005 blev fonden endnu engang indkaldt til møde, denne gang med Styrelsens nye vicedirektør, og intentionen var, at dette skulle være det sidste møde i sagen.

Internationalt samarbejde

EMH

Fonden er såkaldt "advisory member" af organisationen *European Maritime Heritage* – EMH. Museumsinspektør Ole Mortenssøn har også i 2005 repræsenteret Fonden, et hverv, der går på omgang i bestyrelsen.

Der har i det forløbne år ikke været nogen nævneværdig aktivitet i EMH, der har påkaldt sig Fondens deltagelse. Dog har Fonden i perioden samarbejdet med EMH i forbindelse med forbuddet mod handel med træbjærene, der træder i kraft 1. september 2006, og som begge institutioner går imod.

Nordisk samarbejde

Fondens konsulenter deltog i april 2005 i et nordisk seminar om dokumentation af håndværk og maritime kulturminde. Seminaret blev holdt på Bredalsholmen Dokk og Fartøvernsester udenfor Kristiansand i Norge. Konsulent Tom Rasmussen holdt her et seminarindlæg om bevaringsværdige skibes autenticitet.

Begge konsulenter deltog i august 2005 ved den internationale dampskibsfestival "Nordsteam 2005" i Bergen. Der blev knyttet værdifulde kontakter med henblik på at øge fondens kompetencer i forbindelse med restaurering af stålskibe og dampmaskiner.

Jes Kroman deltog i oktober 2005 i det årlige møde i "Fartygsforum" i Stockholm. "Fartygsforum" er et fællesmøde for alle organisationer og personer, der arbejder med skibsbevaring i Sverige. Jes Kroman holdt i den forbindelse et foredrag om restaureringen af bugserbåden BJØRN.

Der har ikke i perioden været møde i det uformelle forum Samarbejdet Nordisk Fartøjsbevaring.

Skibsbevaringsfondens bestyrelse

SKIBSBEVARINGSFONDENS bestyrelse havde i beretningsåret følgende sammensætning:

Navn:

Hans Jeppesen, museumsdirektør, formand
Eske Wohlfahrt, konsulent, næstformand
Morten Gøthche, museumsinspektør
Thomas Højrup, professor
Ole Mortensøn, museumsinspektør
Anker Lauritsen, centerleder
Jens Poulsen, direktør
Max Vinner, museumsinspektør
Henrik C. Winkel, advokat (udtrådt januar 2006)
Finn Rindom Madsen, museumsinspektør

Udpeget af:

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

SKIBSBEVARINGSFONDENS personale:

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

SKIBSBEVARINGSFONDEN

Sekretariatet

Skovhusevej 35

4720 Præstø

Tel./fax. 55 99 95 18

Mail: kontor@skibsbevaringsfonden.dk

Website: www.skibsbevaringsfonden.dk