



Foto: Ole Petterson PGrifik

# SKIBSBEVARINGSFONDEN

Årsberetning 2006 – 2007



## INDHOLD

---

<b>Indledning</b>	3
<b>Fondens virke</b>	4
Støtteform	
Hvad kan der ydes støtte til	
Særlige betingelser	5
<b>Ansøgninger i 2006-2007</b>	6
<b>Afgivne lånetilsagn i 2006-2007</b>	7
<b>Skonnert MIRA</b>	16
<b>Rådgivning og tilsyn</b>	17
Konsulenterne	
Jagten NORDSTJERNEN	
Dampskibet BJØRN	
Træbjæren og EU's biociddirektiv	
Projektet "Rädda Jarramas"	18
Kvasen ANNA af Århus	
<b>Formidling</b>	18
Hjemmeside	
Bladet "Passagerfart"	
Kystkultur	19
Foredrag	
<b>Bevaringsværdighedserklæringer</b>	19
<b>Nordisk samarbejde</b>	20
<b>Internationalt samarbejde</b>	
<b>Skibsbevaringsfondens bestyrelse</b>	21
Skibsbevaringsfondens personale	

## Indledning

På de følgende sider kan man få en oversigt over årets resultater og virksomhed, og tillige få indtryk af, hvordan Skibsbevaringsfonden både er aktiv herhjemme, i nordisk sammenhæng og på den internationale arena.

Långivning hører naturligt til de hjemlige kerneområder, og her bliver afstanden mellem den samlede ansøgningsmængde og årets lånetilsagn beklageligvis stadig større. I år blev der søgt om i alt 11,8 millioner kr. af 24 skibe, mens fonden kun havde 2,4 millioner til rådighed, som tilgodeså 14 skibe.

I rådgivningen og i formidlingen af fondens ekspertise til en bredere kreds er den stadige udbygning af hjemmesiden et vigtigt element.

Blandt nyhederne er udmærkelsen som Historisk Monument, der kan tildeles skibe som på forbilledlig vis fremtræder i en autentisk eller særlig godt restaureret stand.

Blandt nyhederne er også, at det nordiske samarbejde har fået det konkrete udtryk, at sekretariatets konsulent Tom Rasmussen på honorarbasis er rådgiver for Statens Maritime Museer i Sverige i forbindelse med udarbejdelse af en restaureringsplan på skoleskibet fuldriggeren JARRAMAS, bygget af stål i år 1900 på Marinens værft i Karlskrona.

På den internationale scene har Tom Rasmussen tillige været en af hovedaktørerne, som har sikret Danmark, Norge og Finland dispensation indtil 2010, vedrørende Den Europæiske Unions forbud mod at handle med eller markedsføre træbjæere.

Fondens bestyrelse satte i 2005 gang i arbejdet med at udarbejde en ny visions- og strategiplan for de kommende år. Bestyrelsen og sekretariat har med stort engagement deltaget i en lang række arbejds møder, hvor det endelige arbejde i efteråret 2006 lå næsten færdigt. Efter en høringsrunde med konstruktive svar fra interessenter og samarbejdspartnere, er rapporten "Vision og Strategi 2006-2011" nu trykt, og kan købes hos sekretariatet og downloades fra hjemmesiden [www.skibsbevaringsfonden.dk](http://www.skibsbevaringsfonden.dk).

**Hans Jeppesen**

Bestyrelsens formand

## 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 skibsejernes 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.

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.

I det forløbne år har der været en uddeling i maj 2006.

Holdningsskabende arbejde og rådgivning af fartøjsejere er i de seneste år blevet en meget vigtig del af virksomheden. Dette arbejde omfatter generel rådgivning, kulturhistorisk og historisk-teknisk dokumentation (f. eks. opmåling og udarbejdelse af tegninger af skrog og rigning), udarbejdelse af restaureringsplaner og 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 følgende 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 sejladserne.

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 2006-2007

Skibets navn	Ansøgt beløb	Bevilget
Fiskefartøj <b>ANNA ELISE</b> (1932)	491.261	0
Drivkvase <b>ANNE KAROLINE</b> (1901)	20.000	0
Slæbebåd/isbryder <b>BJØRN</b> (1908)	652.900	500.000
Lodsbåd <b>GNISTEN</b> (1924)	95.000	70.000
Fyrinspektionsskib <b>H. V. RAVN</b> (1938)	1.000.000	0
Do.	650.000	0
Postbåd <b>HJORTØ</b> (1954)	70.000	50.000
Politikutter <b>JØRGEN BRØNDLUND</b> (1952)	70.000	0
Ålekvasse <b>KATHRINE PETERSEN</b> (1924)	1.500.000	0
Fiskefartøj <b>KATTEGAT</b> (1939)	325.500	150.000
Skonnert <b>LOA</b> (1922)	1.000.000	200.000*
Fiskefartøj <b>MARNA</b> (1940)	247.000	150.000
Skonnert <b>MARTHA</b> (1899)	200.000	100.000
Åledrivkvase <b>MÆFIKKEN</b> (1917)	28.450	25.000
Lodsbåd <b>NEPTUN</b> (1927)	116.880	0
Krydstoldjagt <b>No. VII</b> (1890)	346.134	252.000
Fiskefartøj <b>OTTO RUD</b> (1898)	315.000	250.000
Fiskefartøj <b>PEDER SKRAM</b> (1924)	800.000	0
Fiskefartøj <b>RAGNA POULSEN</b> (1945)	128.000	0
Skonnert <b>L. L. JACOBSEN (RUTH)</b> (1908)	2.753.020	370.000
Galease <b>SKI BLADNER II</b> (1897)	103.580	100.000
Bundgarnsjolle <b>STEVNS</b> (1936)	70.000	55.000
Stenfisker <b>ULINA</b> (1931)	252.000	120.000
Snurrevodskutter <b>W. KLITGAARD</b> (1891)	500.000	0
Lystfartøj <b>WHIMBRELL</b> (1899)	500.000	0
<b>I ALT</b>	<b>11.776.300</b>	

\*) LOA modtog ekstraordinært et gavebrev på kr. 200.000.

## Afgivne lånetilsagn i 2006-2007

Fondens samlede lån i et fartøj er udtrykt pr. 31. marts 2007 og kan indeholde donationer fra andre fonde, samt nød/ekstra-bevillinger ydet i løbet af året.

### **BJØRN** Bugserbåd/isbryder



BJØRN af Helsingør (opr. *Bjørn* af Randers). Isbryder og bugserdampfartøj. Stålfartøj i nittet konstruktion, bygget G. Seebeck AG, Bremerhaven 1908.

*Dimensioner:*

LOA 26,18 m

Største bredde 7,93 m

Dybgang 3,27 m

Tonnage: 135 BRT.

*Maskineri:* Triple expansion dampmaskine af byggeværftets fabrikat. Indiceret effekt 450 IHK

*Kedel:* Marinekedel (skotsk type) fra Aalborg skibsværft 1923. Kulfyret, to korrugerede fygange.

*Ejer:* Dansk Veteranskibsklub S/S Bjørn.

Bevaringsværdigt fartøj siden 1998.

BJØRN er Danmarks eneste tilbageværende fartøj af sin type og derfor særdeles bevaringsværdig. Skibet har en veldokumenteret historie. Restaureringen er et stort og kostbart projekt, som gennem processen holder liv i for længst udgåede skibsbygningsteknikker og -traditioner. Skrog og dampmaskine er i god stand. Udstyrsmæssigt er skibet i høj grad komplet.

Foreningen bag S/S BJØRN af Randers arbejder sig sikkert fremefter i skibet. Foreningens medlemmer mødes flere gange om ugen. Der er tale om et virkelig godt arbejds hold, der udfører et professionelt stykke arbejde. Det er desuden lykkedes at tiltrække nogle yngre personer til projektet, således at gennemsnitsalderen er blevet en smule lavere.

Dette lånetilsagn ydes til retablering af kulbunkerskasser, udførelse af Magnaflux revnetest på dampkedelen, indkøb af ristestænger til kedel, færdiggørelse af fenderliste samt en del af apteringen.

**Lånetilsagn: kr. 500.000**

**Fondens samlede engagement i skibet: Kr. 2.534.386**

## **GNIISTEN** Lodsbåd



GNIISTEN af Frederikshavn, motorlodsbaad til Frederikshavn lodseri. Bygget på Chr. Nielsens baadebyggeri, Frederikshavn, i 1924 - 25. Kravelbygget af lærk på eg efter forbillede af lodsbaadene på Skagerakkysten.

*Dimensioner:*

Længde 25 fod

Bredde 9 fod 2 tommer

Tonnage ukendt, men over 2 brt

*Ejer:* Værftshistorisk selskab, Frederikshavn

Bevaringsværdigt fartøj siden 2005

GNIISTEN er nok den mindste, bevarede lodsbaad. Dens historie er efterhaanden godt dokumenteret, med bl.a. byggekontrakt, linjetegning og korrespondance. Der foreligger planer for baadens fremtidige brug som formidler af Frederikshavns lodseris historie, hvor den vil indga i det maritimhistoriske miljo, der er ved at opsta omkring Frederikshavn bedding.

Dette laanetilsagn ydes til indkoeb af toemmer.

**Laanetilsagn: kr. 70.000**

**Fondens samlede engagement i skibet: Kr. 70.000**

## **HJORTØ** Post- og passagerbaad



HJORTØ af Svendborg er en post- og passagerbaad bygget af Henning Henningsen, Rantzausminde i 1954. Kravelbygget af eg.

*Dimensioner:*

Længde 7,73 m

Bredde 2,80 m

Dybgang 0,97 m

Tonnage: ikke maalt, men over 2 brt

*Maskineri:* 21 Hk Hundested afgang 1972

*Ejer:* Svendborg & omegns museum

Bevaringsværdigt fartøj siden 2005

HJORTØ besørgede fra 1954 til 1976 post- og passagerfarten fra Hjortø. Den var bygget til at medtage 12 passagerer.

Baaden er saerdeles interessant, idet den befinder sig i sit oprindelige miljo og altid har sejlet i den samme fart.



Ejeren ønsker at lade båden fortsætte med at sejle i de samme farvande som lokal kulturformidler, og der er dannet et lav, der driver båden.

Dette lånetilsagn ydes til istandsættelse af bådens kahyt.

**Lånetilsagn: kr. 50.000**

**Fondens samlede engagement i skibet: Kr. 50.000**

---

### **KATTEGAT** Fiskefartøj



KATTEGAT af Hundested er bygget ved Holger Andersens værft i Ebeltoft i 1939. Kravelbygget af eg.

*Dimensioner:*

Længde 12 m

Bredde 4,10 m

Dybgang 1,75 m

Tonnage 17 brt

*Maskineri*

Hundested 45 hk årgang 1937, ilagt 1950

*Ejer:* Ole Andreasen, Hundested

Bevaringsværdigt skib siden 1999

KATTEGAT blev som *ROTHA* af Hundested bygget til laksefiskeri med langline i Østersøen. Senere blev den rigget for snurrevodfiskeri i indre farvande på vestkysten, en tid også sildetrawler.

Skibet er noget så sjældent som et næsten "uberørt" fiskefartøj i aktiv drift.

Dette lånetilsagn ydes til istandsættelse af skrog, støtter, lønning og styrehus.

**Lånetilsagn: kr. 150.000**

**Fondens samlede engagement i skibet: Kr. 150.000**

---

## KRYDSJAGT No. VII Krydstoldjagt



KRYDSJAGT No. VII er bygget af N. F. Hansen i Odense i 1890. Spidsgattet jagt, kravelbygget af eg.

*Dimensioner:*

Længde 16,5 m

Bredde 5,0 m

Dybgang 1,90 m

Tonnage 27,88 brt

*Ejer:* Stiftelse under etablering v/Peter Leth, Hobro  
Bevaringsværdigt fartøj siden 2004.

KRYDSJAGT No. 7 blev bygget til Krydstoldvæsenet og var i begyndelsen udstationeret i Storebælt. Ved Krydstoldvæsenets ophævelse i 1904 overgik fartøjet til Marinen og fik navnet THYRA. Senere blev skibet solgt til private og anvendtes nu til stenfiskeri og blev efterhånden solgt og ombygget til lystfartøj. Skibet blev senere solgt til Tyskland. I 1999 blev skibet sat på land i Tyrkiet for istandsættelse, men arbejdet gik i stå. I 2005 blev skibet tilbagekøbt og fragtet hjem fra Tyrkiet med støtte fra Skibsbevaringsfonden. Det skal nu tilbageføres til oprindelig udseende.

Dette lånetilsagn ydes til indkøb af tømmer.

**Lånetilsagn: kr. 252.000**

**Fondens samlede engagement i skibet: Kr. 752.000**

---

## L. L. JACOBSEN (ex. RUTH) Fragtskonnert



L. L. JACOBSEN er en klipperbygget 3-mastskonnert i stål bygget på Ring Andersens Stålskibsværft i Svendborg i 1908.

*Dimensioner:*

Længde: 25,44 meter

Bredde: 6,57 meter

Tonnage: 108 Brt.

*Maskineri:* Volvo Penta 142 Hk

*Ejer:* Rasmus Jacobsen, Svendborg  
Bevaringsværdigt fartøj siden 2006

L. L. JACOBSEN, oprindeligt tremastet motorskonnert *Ruth*, blev bygget til almindelig fragtfart til et rederi i København og var værftets byggenummer 4. Skibet sejlede under dansk flag frem til 1920, da det blev solgt til Sverige.

Med skiftende ejere sejlede skibet under svensk flag, de seneste 30 år på Vänern. I nogle få år var skibet dykkerfartøj på den svenske vestkyst, indtil det i 2001 blev solgt til Polen og en større ombygning til moderne skonnert efter polsk/hollandsk mønster igangsat.

I 2004 blev skibet hjemtaget til Danmark med tanke på en tilbageføring til oprindeligt udseende. Arbejdet bliver udført ved Ring-Andersens Træskibsværft efter de oprindelige tegninger, som fremdeles findes i værftets arkiv.

L. L. JACOBSEN er et af de meget få tilbageværende sejlskibe fra Ring Andersen Stålskibsværft og derfor et særdeles interessant, flydende kulturminde.

Dette lånetilsagn ydes til tilbageføring til den oprindelige klipperstævn og etablering af agterruf.

**Lånetilsagn: kr. 370.000**

**Fondens samlede engagement i skibet: Kr. 370.000**

---

### **MARNA** Fiskefartøj



MARNA er bygget som garnbåd af eg på eg hos bådebygger Carl "jolle" Andersen i Fåborg 1940. Svagt rundet forstævn, rundgattet med "udenpå- ror". Styrehus og støttesejl.

*Dimensioner:*

Længde 36 fod

Bredde 13 fod

Tonnage 12 brt

*Maskineri:*

50 HK Grenå årgang 1969

*Ejer:* Foreningen til MARNAs bevarelse, Faaborg.

Bevaringsværdigt fartøj siden 1996.

MARNA, der er en typisk "lyseblå" fiskekutter, er bygget til forskelligt fiskeri i de indre danske farvande.

MARNA er et eksempel på gedigent dansk bådebyggerhåndværk, som det har været udført over hele landet. 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.

Dette lånetilsagn ydes til istandsættelse af skroget.

**Lånetilsagn: kr. 150.000**

**Fondens samlede engagement i skibet: Kr. 492.000**

---

## MARTHA Skonnert



MARTHA er bygget på Lindtners værft i Vejle i 1900. Jagtbygget, tomastet slettopskonnert med pælemaster. Eg og bøg på eg. Klædningen oprindeligt fæstet med trænegler.

*Dimensioner:*

LOA 20,6 m

Bredde 5,6 m

Tonnage 51 Brt.

*Ejer:* Foreningen til skonnerten Marthas restaurering.

Bevaringsværdigt fartøj siden 1994.

MARTHA, oprindeligt *Helge*, var bygget til en skibsfører Møller fra Strandhuse ved Kolding. Allerede året efter blev skibet solgt til Vejle og skiftede navn til *Andreas*. Fra 1915 til 1935 var skibet hjemmehørende i Marstal, hvorefter det ved ejerskifte fik sit nuværende navn.

Efter at fragteperioden fandt en ende i 1961 blev skibet bygget om til stenfiskeri, og i 1971 blev skibet handlet igen. Fra 1973 er skibet ejet af Foreningen til skonnerten Marthas restaurering, hvis formål er at lade skibet fremstå i tilnærmet oprindelig skikkelse.

Lånets tilsagn ydes til istandsættelse af forskib og stævn.

**Lånetilsagn: kr. 100.000**

**Fondens samlede engagement i skibet : Kr. 733.000**

---

## MÆFIKKEN Drivkvase



Halvdæksbåd bygget af Christian Mortensen, Fejø i 1917. Klinkbygget af eg.

*Dimensioner:*

Længde 28½ fod

Bredde 10 fod

Dybgang u/sværd 2½ fod, m/sværd 5½ fod

Sejlareal 64 m<sup>2</sup>

*Ejer:* Fejø Drivkvaselaug, Fejø

Skibet erklæret bevaringsværdigt i 2006

MÆFIKKEN (ikke oprindeligt navn) blev bygget som åledrivkvase og til sildefiskeri i Østersøen. Den har, foruden sænkesværdet, et højere fribord og en rundere bund end de almindelige drivkvaser, for også at kunne bjærge sig ved fiskeri på dybt vand.

MÆFIKKEN er nu hjemmehørende i sit oprindelige miljø, hvor den er sammen med halvdæksbåden CHRISTIANE udgør kernen i det årligt tilbagevendende traditionelle drivkvasetræf. Fejø Drivkvaselaug har stadig kontakt til det gamle Østtyskland, hvor kvaserne oprindeligt kom fra.

Dette lånetilsagn ydes til istandsættelse af skroget.

Lånetilsagn: kr. 25.0.000

Fondens samlede engagement i skibet : Kr. 25.000

---

**OTTO RUD** Fiskekvase/fiskefartøj



OTTO RUD er bygget i 1899 hos skibsbygmester Julius Poulsen ved Kalvøen i Frederikssund til fisker Jørgen Ustrup i Frederikssund. Klinkbygget af eg på eg. Jernnagler.

*Dimensioner:*

Længde 41 fod

Bredde 18 fod

Tonnage 18,97 brt

*Maskineri:*

120 HK Perkins årgang 1980

*Ejer:* Kristian Thomsen

Bevaringsværdigt fartøj siden 1996.

OTTO RUD var fra starten rigget som galease og indrettet med dam med plads til 14.000 levende ål. Den var beskæftiget dels i Isefjorden og dels i Limfjorden og Kattegat mellem Læsø, Anholt og Grenå, men sejlede desuden som handelskvase på Horten i Norge, eller Kalmar i Sverige.

I begyndelsen af 1. Verdenskrig fik OTTO RUD sin første motor, en 6 HK Hundested. Over maskinen blev bygget et ruf med styrehus ovenpå, og skibet rigget om til jagt. Omkring 1920 blev maskinen udskiftet med en 8 HK DAN-motor.

I 1932 blev båden solgt til fiskeeksportør Hans Mathiassen, Vejle og skiftede navn til OTTO MATHIESEN af Vejle. I de følgende 27 år blev den disponeret som handelskvase.

I 1969 var det endeligt slut med erhvervskarrieren, idet båden blev solgt og herefter rigget op igen og indrettet som lystfartøj.

Dette lånetilsagn ydes til nye dæksbjælker, dæk og ruf.

Lånetilsagn: kr. 250.000

Fondens samlede engagement i skibet : Kr. 375.000

---

## SKIBLADNER II Fragtgalease



SKIBLADNER II af København, jagtbygget galease bygget i 1897 i Odense hos skibsbygmester Niels Frederik Hansen. Kravelbygget af eg og bøg på eg, klædningen oprindeligt fæstet med fyrretræsnaagler.

*Dimensioner:*

Længde: 60 fod

Bredde: 18 fod

Tonnage: 43 Brt.

*Ejer:* FDF Københavns Søkreds.

Bevaringsværdigt fartøj siden 1995.

Skibsbygmester N. F. Hansen var kendt for sine solide og velbyggede fartøjer, i vore dage måske mest for de hurtige jagter, han leverede til krydstoldvæsenet. SKIBLADNER II var bygget af eg og bøg på eg, målte fra starten 41 BRT og havde en lasteevne på ca. 70 tons.

Skibet var hjemskrevet i Odense under sin første ejer, skibsfører P. F. Rasmussen.

Indtil 1962 sejlede skibet under forskellige ejere i fragtfart, men herefter blev det for 27.000 kr. solgt til Frivilligt Drengesforbunds Søkorps i København, som genopriggede skibet og indrettede det til sejlads med unge mennesker.

I 1972 fik galeasen sit gamle navn SKIBLADNER II tilbage, et navn, der stammer fra den nordiske mytologi og var tildelt det skib, som blev bygget til guden Frey. Til dets særlige egenskaber hørte, at det altid havde medvind, når sejlene var sat. Det kunne endda lette fra vandets overflade, og når det ikke var i brug kunne det foldes sammen og puttes i vadsækken.

Skibet er i løbet af de seneste år blevet istandsat efter kulturhistoriske retningslinier og fremstår i væsentlig grad som i perioden omkring 1. Verdenskrig.

Dette lånetilsagn ydes til retablering af den oprindelige trimluge og nedgangskappe på fordækket.

**Lånetilsagn: kr. 100.000**

**Fondens samlede engagement i skibet: Kr. 1.403.860**

---

## STEVNS Bundgarnsjolle



STEVNS er bygget ved Aa. Boebergs Bådebyggeri i Fakse Ladeplads i 1936. Kravelbygget af eg og lærk på eg.

*Dimensioner:*

Længde: 7,75 m

Bredde: 3,01 m

Tonnage: 4,96 BRT

Motor: Bukh type 2G105MV, 26 hk  
Ejer: Bådelauget Udsigten, Viemosen.  
Bevaringsværdigt fartøj siden 2000.

STEVNS er en typisk bundgarnsjolle med styrehus, oprindeligt bygget til fisker Frederiksen i Lund på Stevns. Fartøjet blev i 1997 reddet fra ophugning ved SKIBSBEVARINGSFONDENS mellemkomst.

Projektet er baseret på at båden bevares i sin originale tilstand uden ombygninger, idet jollen, der har dam og er udrustet med et lille styrehus, er en af de eneste, der er tilbage i original stand – de andre af slagsen er bygget om til uigenkendelighed.

Ejerlavet driver aktiv formidling af jollens oprindelige anvendelse gennem demonstrationsfiskeri i lokalmiljøet.

Denne type fartøjer er ikke attraktive som bevaringsobjekter, idet de ikke kan anvendes til rekreative formål uden at bygges om, hvorefter de automatisk ville miste deres særpræg.

Dette lånetilsagn ydes til restaurering af bådens maskine.

**Lånetilsagn: kr. 55.000**

**Fondens samlede engagement i skibet : Kr. 250.700**

---

#### **ULINA** Stenfisker



ULINA er bygget i Staatskanal i Holland i 1931 som tørlastskib i nittet stål. Typisk hollandsk skrogform (fladbundet, svagt konkav stævn og ellipseformet hæk).

*Dimensioner:*

Længde: 30 m

Bredde: 5,3 m

Tonnage: 125 brt

*Maskineri:* Scania diesel 200 HK

*Ejer:* Rasmus Bovin

Bevaringsværdigt fartøj siden 2004.

ULINA blev indkøbt til Marstal i 1950 og navngivet *A. Fabricius*, men skiftede efter få år navn til ULINA. Det sejlede som almindeligt stykgodsskib, men blev efter et ejerskifte ombygget til stenfiskeri i 1969.

ULINA er en typisk repræsentant for de mange mindre stålskibe, der blev indkøbt til Danmark efter 2. Verdenskrig.

Skibet er et af meget få (hvis ikke det sidste) af typen tilbage i det traditionelle stenfiskeri, og ULINA har derfor en naturlig plads blandt de bevaringsværdige skibe.

Dette lånetilsagn ydes til restaurering af skibets bund.

**Lånetilsagn: kr. 120.000**

**Fondens samlede engagement i skibet: Kr. 120.000**

## Skonnert MIRA

Som det vil være kendt for læsere af tidligere årsberetninger, har SKIBSBEVARINGSFONDEN søgt at bidrage til bevaringen af skonnerten MIRA under dansk flag. Ejerne bag skibet var i 2002 gået konkurs. Da sagen forventes snart at kunne afsluttes, følger her en kortfattet oversigt over det langstrakte og komplicerede forløb.

I oktober 2002 blev den daværende ejer af MIRA taget under konkursbehandling af Sø- og Handelsretten. Da konkursboet lod MIRA ligge oplagt i lang tid, besluttede SKIBSBEVARINGSFONDENS bestyrelse at henvende sig til boets kurator med det dobbelte formål at medvirke til at få skibet i drift for at få standset det øjeblikkelige forfald, og siden gennem et ejerskifte at sikre dets fremtid. Begge dele lykkedes, og efter en udlejning i perioden 10. juli- 30. september 2003, blev MIRA af boet i foråret 2004 solgt til en ny dansk ejer.

Efter lejeperiodens afslutning mente lejerne sig berettigede til at få refunderet en række udgifter, og da der ikke kunne findes en løsning i mindelighed, anlagde lejerne en sag ved Sø- og Handelsretten mod konkursboet og SKIBSBEVARINGSFONDEN med påstand om betaling af 263.550 kr. plus renter.

Et tilbud fra SKIBSBEVARINGSFONDEN om forlig blev ikke modtaget.

Siden frafaldt sagsøgerne sagen mod konkursboet, og sagen mod SKIBSBEVARINGSFONDEN blev overført til Københavns Byret. Den 12. december 2006 faldt der dom i sagen, med det for SKIBSBEVARINGSFONDEN overraskende og skuffende resultat, at fonden tabte. Fondens advokat fandt dommens juridiske grundlag diskutabelt, og bestyrelsen besluttede derfor at indhente en "second opinion" hos Statens juridiske rådgiver, Kammeradvokaten. Herfra var anbefalingen entydigt, at man hverken af juridiske eller økonomiske grunde ville foreslå en anke. På dette grundlag besluttede bestyrelsen at acceptere dommen.

Efterfølgende har bestyrelsen haft en grundig gennemgang af sagsforløbet, og har udarbejdet en redegørelse herom til Kulturministeriet.

I økonomisk henseende var sagen ved beretningsårets udgang desværre endnu ikke helt afsluttet, da sagsøgerne har anket grundlaget for renteberegningen, og boet heller ikke er opgjort.

I en økonomisk status fra fondens revisor pr. 7. februar 2007 blev nettoudgiften opgjort til 572.824 kr.





## Rådgivning og tilsyn

### Konsulenterne

SKIBSBEVARINGSFONDENS konsulenter er Fondens kontakt udadtil og løser alle de opgaver der gennem året viser sig, det være sig administrativt som praktisk.

Konsulenternes primære arbejdsopgaver er relateret til de skibe, der ansøger om støtte og senere opnår denne. Det betyder, at konsulenterne i de enkelte lånesager tager sig af alt, lige fra den første besigtigelse i forbindelse med ansøgninger til de efterfølgende stadier, hvor der skal indsamles supplerende dokumentation, udarbejdes en restaureringsprojektbeskrivelse og aftales med værftet hvilke krav, der skal opfyldes for at SKIBSBEVARINGSFONDEN kan give økonomisk støtte til arbejdet. Desuden tager sekretariatet sig af registrering af pantebreve og i sidste ende udbetaling af støttemidlerne.

Specielt to større fartøjsopgaver har optaget konsulenterne i det forløbne år, nemlig jagten NORDSTJERNEN (formentlig 1872) og den dampdrevne bugserbåd/isbryder BJØRN (1908). I tillæg har tilsynet med skonnerten MARTHAS (1899) genopbygning efter havariet i 2004 haft sekretariatets bevågenhed.

### Jagten NORDSTJERNEN

Jagten NORDSTJERNEN, der i en længere årrække har henligget i København, er solgt til ny en ejer, der har ønsket at skibet skal tilbage til Middelfart, hvor det formentlig er bygget. Fondens konsulent har bistået med en omfattende og meget vanskelig undersøgelse af tilgængelig dokumentation, og senere i en rekonstruktion på basis af den indsamlede dokumentation. Det er nu meningen at NORDSTJERNEN skal føres tilbage til sit udseende fra perioden omkring 1915, da skibet blev registreret første gang. Skibet får fast plads udenfor Middelfarts kulturhus og skal anvendes som "kulturbærende skib" i vid forstand.

### Dampskibet BJØRN

Damp-bugserskibet BJØRN har i en årrække ligget i Helsingør, hvor Dansk Veteranskibsklub har arbejdet på skibet. I det forløbne år er der, udover de opgaver foreningens medlemmer selv har lavet, lagt nyt trædæk, og foreningen har ihærdigt arbejdet på at gøre BJØRN klar til at blive bugseret til Skagen, hvor det i løbet af sommeren 2007 skal have udført en gennemgribende renovering af skroget.

Der er tale om et meget omkostningstungt projekt, og Fondens konsulent har, udover almindelig rådgivning, bidraget med hjælp til at ejerne selv har kunnet skaffe finansiering fra andre kilder end SKIBSBEVARINGSFONDEN.

### Trætjæren og EU's Biociddirektiv

Den Europæiske Union forbød gennem "Directive for Biocidal Products 98/8EC" – Biociddirektivet – al handel og markedsføring af trætjære fra efteråret 2006. Dette forhold har krævet en del engagement fra Fondens ene konsulent, som har været en af hovedaktørerne i at få taget trætjæren ud af biociddirektivet.

I første omgang opnåede Danmark, Norge og Finland en dispensation fra forbuddet frem til 2010 for fortsat anvendelse på fredede bygninger og bevaringsværdige skibe. Som et fælles nordisk fodslag blev der gennemført en laboratorieundersøgelse af trætjærens kemiske og fysiske egenskaber som bekæmpelsesmiddel mod svamp og råd. Resultatet af undersøgelsen viste klart, at trætjære ikke er et effektivt beskyttelsesmiddel mod råd og svamp, men udelukkende fungerer som en fysisk barriere.

Resultatet af bestræbelserne blev, at trættjæren i foråret 2007 er blevet strøget fra biociddirektivets forbudsliste og derfor fortsat kan benyttes til beskyttelse og forskønnelse af traditionelle træskibe, bygninger og andet.

### **Projektet "Rädda Jarramas"**

SKIBSBEVARINGSFONDEN og Statens Maritima Museer/Marinmuseum Karlskrona indledte i 2005 et samarbejde om antikvarisk rådgivning og tilsyn i forbindelse med restaureringen af det tidligere skoleskib, fuldriggeren JARRAMAS, bygget i stål på marinens værft i Karlskrona i 1900. Aftalen er indgået på almindelige, forretningsmæssige vilkår.

Opgaven varetages af konsulent Tom Rasmussen og omfatter udarbejdelse af restaureringsplan for skibets hoveddæk og aptering. Tom Rasmussen er i restaureringsperioden fast medlem af en projektreferencegruppe og rejser til Karlskrona på tilsynsbesøg ca. hver anden måned.

### **Kvasen ANNA af Århus**

SKIBSBEVARINGSFONDEN indledte i efteråret 2006 opsigelsessag for fondens lån på kr.850.000 i kvasen ANNA af Århus. Fondens konsulent har gennem de seneste år ført tilsyn med skibet, som har henligget i Århus træskibshavn uden vedligehold. Der er afholdt møder med skibets ejer, Århus produktionsskole, for at forsøge at komme frem til en løsning for skibet, efter at den lærer, der havde tilsyn med ANNA, i 2004 forlod skolen.

Efter et møde om bord med skolens leder er opsigelsessagen stillet i bero, mens skolen arbejder på at finde en løsning gennem udlejning til Odder Museum. SKIBSBEVARINGSFONDEN har udarbejdet en nødtørftig vedligeholdsplan for ANNA og følger udviklingen gennem hyppige besøg på skibet.

## **Formidling**

### **Hjemmeside**

SKIBSBEVARINGSFONDENS primære formidling foregår via fondens hjemmeside [www.skibsbevaringsfonden.dk](http://www.skibsbevaringsfonden.dk), som løbende bliver udbygget med information. Hovedvægten er lagt på fire kategorier:

- almen information om SKIBSBEVARINGSFONDENS grundlag og virksomhed
- skibene – støttede og bevaringsværdige
- støttemuligheder og ansøgningskemaer
- oplysningspjecer og rapporter

### **Bladet "Passagerfart"**

SKIBSBEVARINGSFONDEN har i de seneste par år haft sin egen informationsside i tidsskriftet *Passagerfart*. Målet er at informere læserne, der primært er ejerne af traditionelle skibe i kommerciel fart, om emner og kulturhistoriske aspekter som er relevante i den almindelige debat omkring ejerskab af ældre skibe.

## Kystkultur

Fondens sekretariat og to bestyrelsesmedlemmer har deltaget i et initiativ på at skabe et bredt samarbejde, der tager udgangspunkt i emnet kystkulturen. Intentionen er, at der i 2007 kan dannes en ny landsdækkende kystkulturforening, en paraplyorganisation, der kan samle medlemmer fra alle egne af landet til fælles gavn for bevarelsen af den danske kystkultur i bredeste forstand.

## Foredrag

Konsulent Jes Kroman har, på Træskibssammenslutningens årsmøde i Middelfart, under titlen "Fartøjsbevaring – eller familieliv?" holdt foredrag om aspekter og konsekvenser af fartøjsbevaringen.

Konsulent Tom Rasmussen har i oktober 2006 holdt foredraget "Om skibsbevaring, VITO og det umuliges kunst". Bag titlen gemte sig emnet organisering og gennemførelse af større skibsprojekter. Foredraget blev holdt på Åbenrå Søfartsmuseum.

Tom Rasmussen holdt den 21. februar 2007 foredrag for *The Royal Institution of Naval Architects* i London. Foredragets titel var "Fighting decay, and doing it right".

## Bevaringsværdighedserklæringer

Bevaringsværdighedserklæringen har været et velprøvet og velfungerende forvaltningsinstrument siden begrebet indførtes efter norsk forbillede i 1991.

En bevaringsværdighedserklæring udstedes af SKIBSBEVARINGSFONDEN på grundlag af et fartøjs kulturhistoriske fortællerværdi, aktuelle udseende og tilstand, sammenholdt med eventuelle restaureringsplaner. Formålet med erklæringen er at give skibet en status i det maritim-historiske kulturbillede, og en bevaringsværdighedserklæring skal være medvirkende til at sikre, at skibets værdi som kulturhistorisk genstand ikke forringes.

Som noget nyt har fonden i foråret 2007 – efter nordisk inspiration – suppleret bevaringsværdighedserklæringen med muligheden for at opnå en ganske særlig anerkendelse som *Historisk Monument*.

Mærkning som Historisk Monument (tilsvarende den svenske K-mærkning) er en udmærkelse, som tildeles et fartøj, der på forbilledlig vis fremtræder i autentisk eller særlig godt restaureret stand, og som derfor er en entydig kilde til kundskab om den danske søfarts historie.

Ansøgning om status som Historisk Monument ansøges via SKIBSBEVARINGSFONDENS hjemmeside på samme skema, som også anvendes ved ansøgning om bevaringsværdighed.

Endnu er ingen fartøjer tildelt udmærkelse som Historisk Monument.

SKIBSBEVARINGSFONDEN har ved udgangen af marts 2007 udstedt totalt 185 bevaringsværdighedserklæringer. Samtlige erklæringer kan ses på fondens hjemmeside.

Følgende skibe modtog fra april 2006 til udgangen af marts 2007 en bevaringsværdighedserklæring fra SKIBSBEVARINGSFONDEN:

JYDEN, fiskefartøj af træ bygget i Fakse Ladeplads i 1951

TUNØ, passagermotorbåd af træ bygget i Hou i 1965

NORDSTJERNEN, jagt af træ bygget i Middelfart (formentlig) i 1872 (formentlig)

ESPINA EHLERS, ex. *Kjeldsen*, post- og passagerbåd af træ bygget i Hou 1951

BODIL, ex. *Dennis Thomas*, fiskefartøj af træ bygget i Struer i 1949

ANNE BIRTHE, coaster af stål bygget i Holland i 1951

FRITZ JUEL, ex. *Jacob Hardeshøj*, bilfærge af træ bygget i Svendborg i 1954

## Nordisk samarbejde

"Samarbejdet Nordisk Fartøjsbevaring" er et samarbejde på forvaltningsniveau, hvor repræsentanter fra de nordiske lande hvert år mødes for at drøfte fælles problemstillinger knyttet til de bevaringsværdige fartøjers vilkår.

Samarbejdet består af Danmark (SKIBSBEVARINGSFONDEN), Sverige (Statens Maritima Museer), Norge (Riksantikvaren), Finland (Sjöhistoriska Museet), Åland (Ålands Sjöfartsmuseum) og Island (Nationalmuseet). Sekretariatsfunktionen cirkulerer mellem landenes repræsentanter.

Årets møde var planlagt til at finde sted i Finland i foråret 2006, men henlagdes i april, med kort varsel, til Stockholm. Der var ingen repræsentanter til stede for Island og Åland.

Ud over samarbejdet med vore nordiske kolleger, har SKIBSBEVARINGSFONDEN 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.

Jes Kroman deltog i november 2006 i et seminar om bevarelse af fiskefartøjer på museet i Uddevalla i Sverige.

## Internationalt samarbejde

SKIBSBEVARINGSFONDEN er såkaldt "advisory member" af organisationen European Maritime Heritage — EMH. Museumsinspektør Ole Mortenssøn har siden 2004 repræsenteret Fonden i dette arbejde.

EMHs primære formål er at være et bindeled mellem enkeltpersoner, organisationer og maritime museer indenfor EU-området, der arbejder med bevaring og sejlads med traditionelle skibe. Organisationen har arbejdet aktivt overfor EU i sager, der vedrører sejlads med traditionelle skibe mellem EU-havne, medhensyn til nationale sejlads- og sikkerhedsforskrifter.

EMH har udarbejdet det såkaldte *Barcelona-charter* som et rådgivende hjælpemiddel til skibenes restaurering og vedligehold, en pendant til ICOMOS' *Venedig-charter*.

Fonden har i perioden samarbejdet med EMH om det varslede forbud mod handel med træbjærene.

## Skibsbevaringsfondens bestyrelse

SKIBSBEVARINGSFONDENS bestyrelse havde i beretningsåret følgende sammensætning:

Navn	Udpeget af
Hans Jeppesen, museumsdirektør, formand	Handels- og Søfartsmuseet
Eske Wohlfahrt, konsulent, næstformand	SKIBSBEVARINGSFONDEN
Morten Gøthche, arkitekt m.a.a	Vikingskibsmuseet
Thomas Højrup, professor	SKIBSBEVARINGSFONDEN
Ole Mortensøn, museumsinspektør	Søfartspuljen
Anker Lauritsen, koordinator	Træskibs Sammenslutningen
Jens Poulsen, direktør	Træskibs Sammenslutningen
Max Vinner, museumsinspektør	Handels- og Søfartsmuseet
Finn Rindom Madsen, regional museumsinspektør	Fiskeripuljen

### SKIBSBEVARINGSFONDENS personale:

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

Skibshistorisk konsulent: Tom Rasmussen

Fondens revisor: Registreret revisor Niels P. Hansen