

SKIBSBEVARINGSFONDEN



Skibsbevaring i Danmark

København-charteret præsenteret i kort form

Version III

”Skibsbevaring i Danmark” er Skibsbevaringsfondens forkortede udgave af København-charteret. Nærværende reviderede udgave er resultatet af fondens videregående og løbende arbejde med implementeringen af København-charterets principper i fondens daglige arbejde. Såvel København-charteret som nærværende udgave af Skibsbevaring i Danmark er siden charterets lancering i 2017 løbende blevet opgraderet af Skibsbevaringsfonden i samarbejde med ejere af bevaringsværdige skibe og andre fagligt velfunderede interessenter. Det er skibsejernes stadige tilbagemeldinger såvel som sekretariatets daglige arbejde med emnet, som sikrer en dynamisk proces i det fortsatte udviklingsarbejde.

Den her foreliggende Version III er gældende fra 31. marts 2023.

SBF/Horsens/27.03.2023

Indledning

Skibsbevaringsfonden har siden etableringen i 1986 arbejdet på at bevare Danmarks flåde af ældre erhvervsfartøjer. Det har fonden gjort ved dels at udstede erklæringer om skibenes bevaringsværdighed, og dels ved at yde lån og rådgivning til ejere af bevaringsværdige fartøjer.

Det er imidlertid ikke nogen enkel sag at afgøre, om et skib er bevaringsværdigt eller ej. Det er vanskeligt at definere gennemskuelige og generelle kriterier, som alle skibsejere kan forholde sig til og som gør det let at forstå, hvorfor ét skib erklæres for bevaringsværdigt, mens et andet ikke gør det eller hvorfor nogle får tilsagn om lån, mens andre får et afslag.

I fonden har vi ofte talt om, at et fartøj skulle være så originalt eller så autentisk som muligt, for at vi ville erklære det bevaringsværdigt og yde lån, og vi har stillet det som et krav til skibsejerne, at de skulle leve op til fondens krav i så henseende. Men hvad vil det overhovedet sige, at et skib er originalt og autentisk? Findes der stadig gamle, originale skibe i streng museumsfaglig forstand, når alle skibe gennem tiden har fået udskiftet så mange dele, at de ikke længere er identiske med de skibe, som løb af stablen? Nej vel. Et sådant skib er en utopi, da det ville være gået til for længst og under ingen omstændigheder ville være sejldygtigt. Det forholder sig nok hellere/snarere sådan, at opfattelsen af om et skib er autentisk eller ej, grundlæggende bygger på en individuel vurdering, som der ikke nødvendigvis er faglig enighed om.

Mange af os bruger faktisk begreber som "originalitet" og "autenticitet" i flæng uden at tænke dybere over, hvad begreberne indebærer, hvordan de adskiller sig fra hinanden og hvilke konsekvenser de forskellige fortolkninger har for vores forestillinger om originalitet og autenticitet. Ifølge Nudansk ordbog betyder "original" *oprindelig*, mens "autenticitet" betyder *ægte* og *troværdig*, og det siger sig selv, at det i høj grad er begreber, som kan fortolkes vidt forskelligt afhængigt af betragteren.

Det er derfor et spørgsmål, om det overhovedet giver mening at tale om, at et fartøj bør være så originalt og autentisk som muligt, med mindre, vi samtidig gør det krystalklart, hvad vi mener med disse betegnelser. Hvad forstår vi ved, at noget er originalt og hvad vil det sige, at noget er autentisk? Hvordan ægte? Og hvordan autentisk? Og set i forhold til hvad?

Et tilnærmelsesvist originalt fartøj – f.eks. en gammel skonnert uden motor og andet moderne grej – er vel nærmest uanvendeligt til andet end ren museumssejlad. Når et gammelt fartøj skal kunne anvendes til moderne sejlad, fx med betalende passagerer, skal der være faciliteter om bord, der lever op til moderne krav til arbejdsmiljø, til toiletfaciliteter, til sikkerhed om bord og til levnedsmiddelmyndighedernes krav til køkkenfaciliteter. Noget som en gammel skonnerts originale redningsjolle og kabys ikke kan leve op til. Og hvilket moderne menneske ville i autenticitetens navn have lyst til at hænge med bagen ud over rælingen for at forrette sin nødtørft?

Det er jo sådan, at det er i fondens og skibsentusiasternes og ikke mindst samfundets interesse at sikre og bevare en repræsentativ flåde af bevaringsværdige fartøjer, til gavn for både ejere, brugere og for almenvældet generelt. Hvis alle fartøjer stilles overfor strikse krav om absolut originalitet, vanskeliggøres skibenes drift og bevaring i en grad, at det ikke vil være realistisk fortsat at kunne bevare et så bredt funderet udsnit af den sejlene kulturarv, som vi kender det i dag. Mange af dagens eksisterende skibe har udelukkende overlevet, netop qua tilpasninger, i mange forskellige afskygninger.

Det vil derfor ikke være videre meningsfyldt at belaste alle ejere af bevaringsværdige skibe med krav om fuldkommen originalitet.

I erkendelse heraf satte Fonden sig for nogle år siden som mål at udarbejde en række nye kriterier for bevaringsværdighed og autenticitet, som gav mening for både fond og skibsejere.

Det er resultatet af dette arbejde, som her præsenteres i kort form under betegnelsen *Skibsbevaring i Danmark*. Skulle man være interesseret i den fulde og mere argumenterende version, hvor alle overvejelser og eksempler er med, kan man finde denne på Skibsbevaringsfondens hjemmeside.

Skibsbevaringsfonden
11. december 2017

I - Nye bevaringsprincipper

I stedet for at kræve, at alle skibe skal være så originale eller i det mindste så autentiske som muligt i både materiel, håndværksmæssig eller visuel forstand, introducerer Skibsbevaringsfonden et nyt bevaringskoncept, som tager udgangspunkt i det begreb vi kalder for dialektisk autenticitet. Idéen er at vurdere et skibs bevaringsværdighed ved at se nærmere på hvilke almene, særlige og individuelle bevaringsværdier fartøjet måtte rumme. Til forskel fra tidligere, hvor det alene var sammenligningen af skibets nutidige udformning, udførelse og udrustning med dets oprindelige stand og udseende på byggetidspunktet, som var bestemmende for fartøjets bevaringsstatus, så fokuseres der nu på **at vurdere et skibs bevaringsværdi ud fra tre forskellige dimensioner.**

Vi ser nærmere på **fartøjets almene, særlige og individuelle dimension**, som hver især rummer en række forskellige kulturhistoriske træk, hvor det er summen og helheden af disse træk, der afgør, om fonden vil erklære et fartøj bevaringsværdigt. Vi taler således om et fartøjs almene, særlige og individuelle træk, der til sammen udgør den helhed, som definerer fartøjets grad af autenticitet.

Disse kulturhistoriske træk, eller bevaringsværdier om man vil, holdes op mod hinanden og vurderes med henblik på at konstatere, om de tilsammen gør skibet bevaringsværdigt, og i så fald i hvilken grad, og det til trods for, at et eller af flere af trækkene måske ikke er det, når de vurderes hver for sig.

Med dette nye princip sigter vi mod et mere gennemskueligt og praktisk redskab til vurdering af skibenes bevaringsværdighed. Til forskel fra den tidligere anvendte praksis vil flere fartøjer end hidtil kunne opnå status som bevaringsværdige, hvorved rekrutteringsgrundlaget til flåden af danske traditionsskibe vil være bredere funderet.

Dette nye vurderingsprincip medfører således en anderledes måde at tænke bevaringsværdi på. Frem for udelukkende at kræve, et fartøj skal nærme sig det ideelle stadium, hvor det var nybygget og hvor det kan siges at være nærmest 100 pct. autentisk, så vil vi i fremtiden vurdere skibet på, hvor autentisk det er i forhold til byggetidspunktet, i forhold til byggematerialet (træ eller jern/stål), dets konstruktion (klinkbygget, kravelbygget, nittede eller svejsede stålplader), dets funktion og udvikling som erhvervsfartøj samt fartøjets eventuelt helt særlige og unikke karakteristika. Ud fra en helhedsvurdering af alle disse forhold vurderes skibets samlede bevaringsværdi og placeres derefter i dets respektive bevaringskategori.

Skibenes almene, særlige og individuelle dimension består af en række forskellige træk der kan skitseres således:

- * **Skibets almene træk** vedrører f.eks. det materiale, som fartøjet er bygget af. Er der mange eller kun få fartøjer bevaret, som er bygget af dette materiale? En anden almen værdi kan f.eks. være skibets konstruktionsprincip, er det et klinkbygget træskib, et kravelbygget træskib, et diagonalbygget træskib, et nittede stålskib, et svejset stålskib.
- * **Skibets særlige træk** vedrører skibets formkonstruktion og funktion. Er der mange eller kun få fartøjer bevaret, der er udformet på denne måde eller som er bygget med denne funktion for øje? Og er fartøjets form og funktion stadig genkendelig i det nu eksisterende skib?
- * **Skibets individuelle træk** vedrører de forhold, der er specielle for præcis dette fartøj. Har fartøjet f.eks. været ejet af en historisk betydningsfuld person, eller er der individuelle konstruktionsmæssige,

håndværksmæssige, repræsentative eller historiske forhold ved netop dette skib, som gør det interessant at bevare?

De ovennævnte tre kategorier holdes op mod hinanden for at vurdere, om et fartøj er bevaringsværdigt eller ej. I samme anledning skal Fonden også forholde sig til, hvilken grad af autenticitet fartøjet besidder og dermed til i hvilken bevaringskategori det kan placeres. Til dette formål introducerer København-charteret følgende tre nye begreber, autenticitetskategorier, som defineres således:

* **Synkron autenticitet** - er den højeste opnåelige grad af autenticitet i forhold til fartøjets byggetidspunkt, eller i forhold til et fastlagt tidspunkt i skibets erhvervsaktive karriere. Fartøjets udformning udførelse, udrustning og vedligeholdsmetoder er fra (eller ført tilbage til) samme tidspunkt, så det fremstår uforandret og absolut genkendeligt. Fartøjet fremtræder altså stort set som det gjorde på det valgte tidspunkt, f.eks. ved bygningen i 1925 eller senere i fartøjets livsforløb, f.eks. i 1935.

* **Diakron autenticitet** - fartøjets oprindelige funktion inden for denne bådtype er stadig genkendelig i det nuværende fartøj, selvom det kan have undergået forandringer, der har tjent og opdateret dets funktionsduelighed gennem tiden. Derfor kan fartøjet rumme delelementer, som ikke nødvendigvis er samtidige, men som har været til stede på skibet på et eller andet tidspunkt i dets erhvervs-mæssige virke, og som dermed kan siges at være en del af fartøjets gradvise udvikling indenfor typens "DNA".

Anderledes forholder det sig med skibe der, inden de tages ud af erhverv, forandres fra en bådtype til en anden. Her bliver den individuelle bevaringsværdi et vigtigt, supplerende perspektiv, fordi det enkelte skib har gennemgået en særlig udvikling: Her kan der være tale om så radikale forandringer af det oprindelige fartøjs funktion og udformning, at skibet ikke længere er genkendeligt i forhold til den oprindelige bådtypes anvendelse. Når fartøjet er blevet ombygget og/eller udrustet til en anden erhvervs-mæssig anvendelse og type, bibeholder det graden af diakron autenticitet, for så vidt forandringen stemmer overens med traditionen for ombygningen til - og udformningen af - denne bådtype. Der kan dog udmærket forblive træk fra begge bådtypers funktion i det bevaringsværdige fartøj.

* **Akron autenticitet** - fartøjet er ført tilbage til en tidligere fase i bådtypens udvikling (før fartøjets byggetidspunkt), hvor skrogformen var omtrent den samme, men rigning og udrustning tjente bådtypens funktion på en anden måde. Fartøjet er for typens vedkommende *funktionelt troværdigt* i udformning, udførelse og i udrustningen, og matcher tydeligt det historiske forbillede skibet er ført tilbage (eller frem) til.

Med introduktionen af det nye vurderingssystem, afhænger et skibs bevaringsværdi således ikke længere alene af om det er absolut uforandret i forhold til byggetidspunktet, eller i forhold til et givent nedslagspunkt i dets erhvervs-mæssige virke. Generelt kan man dog sige, at et fartøj som tildeles bevaringsstatus, almindeligvis vil rumme træk fra både den almene, særlige og individuelle vurderingskategori for at kunne opnå status som bevaringsværdigt.

Undtagelsen herfra er de enkeltstående fartøjer, der ikke repræsenterer nogen identificerbar type, og/eller som har en så helt igennem usædvanlig historie, at kun denne unicitet giver dem en grad af bevaringsværdighed. Sådanne fartøjer besidder vanligvis kun træk fra enten den almene, eller den individuelle dimension. De kan være usædvanlige i kraft af deres byggemetode, deres størrelse eller deres individuelle bidrag til en væsentlig udvikling, men er ikke repræsentanter for de i Danmark anvendte, særlige og identificerbare bådtyper. Disse skibe kan erklæres for bevaringsværdige, hvis deres individuelle eller helt almene værdi er tilstrækkelig væsentlig og unik.

Et fartøj kan under disse nye kriterier nu både være bevaringsværdigt når:

- det er helt igennem autentisk – altså, **oprindeligt i udformning, udførelse og udrustning** - i forhold til ét bestemt tidspunkt i dets erhvervmæssige virke (*synkron autenticitet*)
- dets ændringer er autentiske – dvs. at forandringerne er af udviklingsmæssig karakter, inden for denne, eller en anden, bådtype og er sket gennem den periode, hvor det fungerede som erhvervsfartøj (*diakron autenticitet*).
- når fartøjets udformning, udførelse udrustning er forandret fra én fase af skibstypens udvikling til en anden (uden for fartøjets egen livstid), men er **funktionelt troværdigt** (*àkron autenticitet*)
- når fartøjet har undergået gennemgribende individuelle forandringer, f.eks. fra en bådtype til en anden eller i forbindelse med en kombination af flere bådtypers funktioner og derved er tilstrækkelig **sjældent eller repræsentativt for en typisk udvikling** (*àkron autenticitet*).
- eller hvis fartøjet har en så helt igennem usædvanlig og enestående historie eller har bidraget til en så væsentlig udvikling, at det i denne kontekst alene påberåber sig bevaringsstatus som **unik**, selvom det er totalt forbygget og kun besidder kulturhistoriske træk fra én dimension og ikke ellers besidder nogen særlig grad af autenticitet.

Disse tre begreber, som beskrivende for et skibs grad af autenticitet, forholder sig til form, tid og rum:

Betragter man et fartøj **synkront**, ser man på om dets udformning, udførelse og udrustning passer sammen tidsmæssigt, om de er samtidige, dvs. repræsenterer en bestemt tid i fartøjets udvikling. Løsningerne i skibet stammer fra samme epoke.

Betragter man et fartøj **diakront**, betragter man det derimod som et skridtvis udviklet skib, hvis indretning og udrustning har forandret sig gennem tiden. Løsninger fra forskellige tider sameksisterer i fartøjet.

Betragter man et fartøj **àkront**, er betragtningen, om man så må sige, tidløs. Man forholder sig hverken til tid eller sted, men kun til fartøjets type, funktion, byggemateriale- og/eller metode. Løsningerne i skibet skal tilhøre bådtypen og dens særlige anvendelse. At bådtypens særlige væsenstræk er udgangspunkt, kan evt. gøre det muligt på troværdig vis at føre fartøjets udformning, udførelse og udrustning tilbage til en fase, som ligger umiddelbart før fartøjet selv blev bygget.

Begreberne kan måske virke en anelse fremmedartede, og i begyndelsen være vanskelige at arbejde med, indtil man får rigtigt hold på dem. Til gengæld er de yderst anvendelige, når man først har fået det. Derfor har vi valgt at fastholde brugen af *àkron*, *diakron* og *synkron autenticitet*, som kernebegreber i vort fremtidige arbejde med skibsbevaring.

II - Nye vurderingskategorier

I det følgende forklares de tre nye vurderingskategorier - som vi kalder for dimensioner - mere uddybende.

Skibets almene dimension

Denne vurderingskategori vedrører de træk ved et gammelt fartøj, som går på tværs af bådtyperne og som i sig selv kan være bevaringsværdige, selv om skibet måske er ombygget til ukendelighed og ikke fremtræder særlig autentisk.

Det er f.eks. vigtigt, at vi bevarer en repræsentativ flåde af træskibe, der er klink-, kravel- eller diagonalbyggede og en flåde af stål- og aluskibe, hvor pladerne enten er nittede eller svejsede sammen. Også skibets funktion kan have almene træk, i det vi i fonden finder det vigtigt at bevare fartøjer, der repræsenterer forskellige typiske træk ved vores flåde som helhed. Den skal gerne rumme såvel fragtskibe, fiskefartøjer, serviceskibe og lystfartøjer.

Hvis ét af disse almene træk er sjældent, så kan et skib, der besidder dette træk, godt have en almen bevaringsværdi, selv om skibets øvrige dele hverken er særlig autentiske eller originale.

Skibets særlige dimension

Denne vurderingskategori vedrører de særlige træk ved et træskib eller stålskib som er bestemt af at skibet er bygget til en særlig funktion. Skibet kunne f.eks. være bygget som fragtskib og være specielt indrettet til sejlads med stykgods, som servicebåd udrustet til betjening af bemandede fyrstationer, eller som fiskefartøj rigget med trawlgrej osv. Hver af de overordnede kategorier kan igen underopdeles i forskellige bådtyper, som er karakteristiske ved deres rigning, fremdrift eller størrelse. Fragtskibe f.eks., kan underopdeles i bådtyper som:

Jagter, Slupper, Galeaser, Skonnerter og Coastere

Og disse vil igen kunne underopdeles i kategorier, som:

Paketter, Pæreskuder og Handelsskuder

Hvis vi kigger på fiskefartøjer, så vil de kunne opdeles i kategorier, som:

Bundgarnsjoller, Sildebåde, Ålevodsbåde, Skovlvodsbåde, Trawlere, Garnbåde, Krogbåde, Snurrevodsbåd, Havbåde og Notbåde.

For servicebådernes vedkommende, vil kategorierne kunne underopdeles, som:

Færger, Lodsbåde, Slæbebåde, Stenfiskere, Sandsugere samt Havne- og anlægsbåde

De mange kategorier vil igen kunne underopdeles yderligere, hvis der skulle være behov for det.

De særlige værdier udgøres altså af de træk ved fartøjerne, som er bestemt af, at de er blevet udviklet til et eller flere bestemte formål. De er blevet udformet på denne særlige måde for at være due-lige til en bestemt type sejlads og funktion, som på et eller andet tidspunkt har været en del af den danske maritime kultur.

De tidligste eksempler af enhver bådtype er præget af den periode, hvor typen er blevet udviklet og formgivet. Herefter opstår der en fælles accept blandt bådebyggere af, hvordan netop denne type

båd udformes, hvorefter der opstår en egentlig tradition for, hvordan denne specifikke skibstype bør se ud.

Indenfor denne tradition udvikles bådtypen med tiden i en proces, hvor der tilføjes træk, som imødekommer tidens krav, hvilket gradvis forandrer fartøjets skrogform, rigning og maskineri, dets indretning og udrustning som helhed. Med tiden bliver bådtypen altså modificeret.

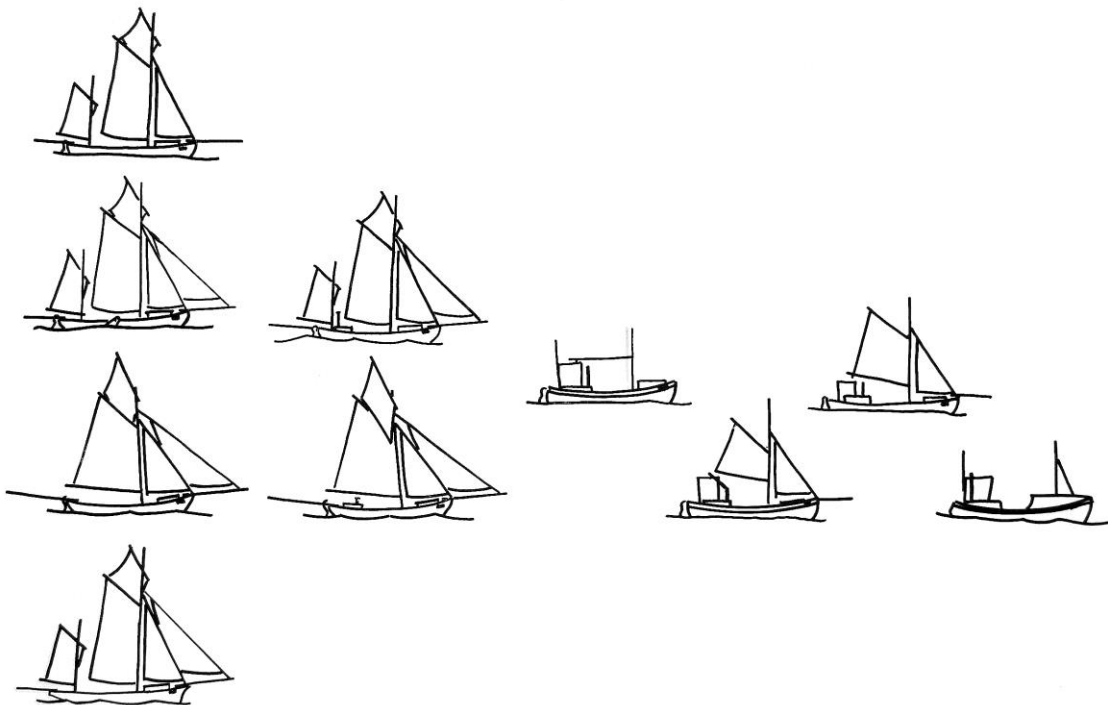
Hver af disse typer har særligt genkendelige træk, som adskiller dem fra hinanden og fortæller os, hvilken funktion, de er blevet skabt til at udfylde, i hvilke farvande og hvilke egne af landet.

Et fartøjs særlige værdier kan f.eks. opdeles i følgende underkategorier:

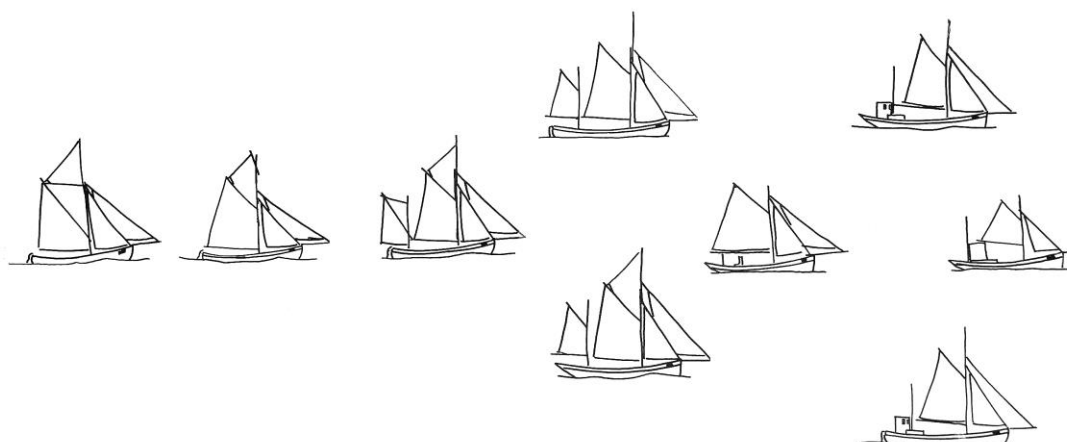
* Fartøjet i sit tidlige udviklingsstadium. Der er endnu ikke opnået konsensus om, hvorledes et fartøj med denne funktion bør se ud.

* Fartøjet i sit fuldt udviklede stadium. Der er opstået konsensus blandt bådebyggere om, hvorledes et fartøj med denne funktion bør se ud. Der er med andre ord opstået en tradition.

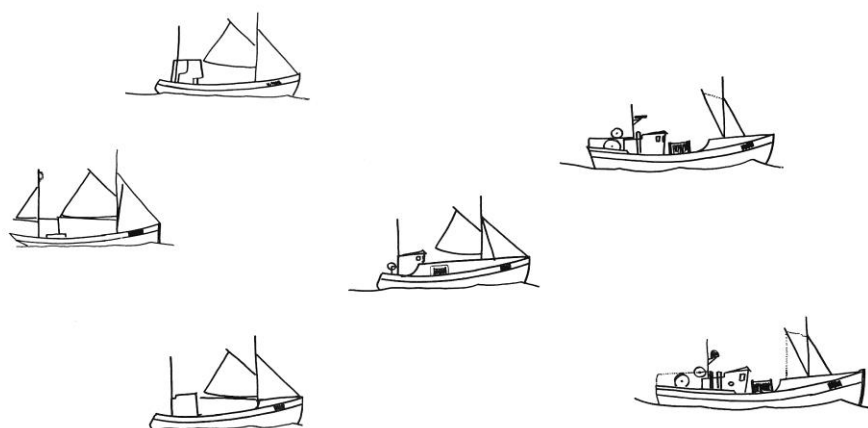
* Fartøjet i sin modificering og tilpasning til tidens krav. Skrogformen ændres måske, det samme gør rigningen, og der isættes måske en maskine.



Fiskeriet med ålevod. Fra det oprindelige drivvod til vore dages slæbevod er der gået 140 år.



Skitserne viser snurrevodskutterens udvikling gennem mere end 150 år.



Skibets individuelle dimension

Denne vurderingskategori vedrører de træk ved et fartøj, som hidrører fra lige præcis dette skibs bygning, brug og udvikling eller mere bredt formuleret, det, som vi kan kalde for skibets historie. Der kan være mange forskellige ting, som giver et fartøj en særlig individuel værdi og som kan være medvirkende til, at skibet bliver bevaringsværdigt, selvom det måske ikke opfylder de ovenstående kriterier for de almene og særlige værdier.

Måske har skibet haft en historisk betydningsfuld ejer, som har benyttet skibet til bestemte formål, som gør det interessant at bevare. Eller der kan være tale om, at skibet har været brugt til forskellige funktioner i løbet af en sejsæson og derfor har fået en speciel udformning, som er unik for netop dette skib. Det kan også tænkes, at et skib har en så særlig og veldokumenteret historie, at vi kan følge skibets udvikling, forandring og drift i detaljer. Også dette giver et skib med en særlig kulturhistorisk værdi, som gør det bevaringsværdigt.

Man kan derfor hævde, at fartøjets livshistorie fra ny til gammel båd rummer en række særlige unikke træk, som udgør fartøjets individuelle bevaringsværdi, såfremt disse træk bliver bevaret i netop dette fartøj. I et sådant fartøj kan forskellige, typologiske træk sameksistere, selvom de ikke som sådan hører sammen. Skibet vurderes altså ud fra andre kriterier end man gør med skibe i forhold til de særlige værdier, hvor det er den rendyrkede bådtype, som man er interesseret i. De individuelle træk er snarere kulturhistoriske end egentlig typologiske.

Der vil reelt være et utal af måder, hvorpå et fartøj kan have individuel værdi, men følgende kategorier kan indledningsvis tjene som eksempler:

- Fartøjet har haft en historisk betydningsfuld person som ejer, og denne har brugt fartøjet til specielle formål. Dette tilsammen gør skibet interessant at bevare.
- Fartøjet er bygget til at varetage flere forskellige funktioner i løbet af en sejsæson og repræsenterer dermed ikke en ren type. Skibet har en individuel historie, som det skønnes værd at bevare.
- Fartøjet kan være tegnet af en særlig skibsbygmester eller bygget af bådebyggere, der har konstrueret fartøjet på en særlig måde, som gør, at man ønsker at bevare det som eksempel herpå.
- Fartøjet kan f.eks. være en skonnert, der senere har fået styrehus og maskine isat og har fået reduceret eller helt fjernet sin rigning, men som senere igen er ført tilbage til sit oprindelige udseende for at fungere som såkaldt "veteranskib", der sejler med passagerer. Det betyder, at fartøjet ikke længere er autentisk i forhold til dets oprindelige erhvervmæssige virke, men til gengæld har opnået en ny autenticitet som eksempel på et typisk "veteranskib".
- Fartøjets historie er meget veldokumenteret og rummer derfor en stor kulturhistorisk fortællerværdi.

Der vil givetvis kunne oplistes en række andre betydende træk, der vil kunne kvalificere et skib som bevaringsværdigt, og de vil i så fald fremkomme ved gennemgangen af hvert enkelt skib.

III - Vurdering af skibets bevaringsværdi

Når Skibsbevaringsfonden fremover skal vurdere om et fartøj er bevaringsværdigt, vil vi således tage hensyn til disse tre typer værdier og vægte dem indbyrdes. Denne procedure afstedkommer en væsentlig mere gennemskuelig, men også mere nuanceret, tilgang til vurderingen af fartøjers bevaringsværdi, end tidligere, hvor vurderingen alene tog udgangspunkt i forestillingen om fuldkommen arkitektonisk

og materiel synkron autenticitet. Den nye vurderingsmodel ser således ud, når den sættes op i skemaform:

Vurderingskategorier	Fartøjets kulturhistoriske træk
Den almene dimension - specificerer de væsentlige kulturtræk, som alment karakteriserer <u>skibstypernes</u> byggemetode og deres anvendelse	<ul style="list-style-type: none"> * Kravelbyggede træskibe * Klinkbyggede træskibe * Nittede stålskibe * Svejsede stålskibe * Støbte skibe * Fragtskibe * Fiskeskibe * Serviceskibe * Fritidsskibe/lystfartøjer
Den særlige dimension - specificerer de væsentlige kulturtræk, som karakteriserer <u>den særlige bådtype</u> , dvs. dens fremstilling og dens udvikling	<ul style="list-style-type: none"> * Bådtypens funktion og anvendelse Bådtypens formtræk * Brugernes krav til bådtypens form * Værfternes byggemåde * Bådtypens tradition * Bådtypens udvikling og modificering
Den individuelle dimension - specificerer de væsentlige kulturtræk, som karakteriserer <u>det enkelte fartøjs</u> historie, bygning, anvendelse og eventuelle forandringer	<ul style="list-style-type: none"> * Fartøjets dokumentation * Fartøjets ejerforhold * Fartøjets konkrete historie * Fartøjets formål og anvendelse * Fartøjets individuelle kendetegn * Fartøjets individuelle kvaliteter * Fartøjets evt. æstetiske kvaliteter * Bygherrens præferencer

Vægtningen af alle disse kulturhistoriske træk (bevaringsværdier) fra de tre vurderingskategorier, indgår i vurderingen af fartøjets bevaringsværdighed, men det vil være helhedsvurderingen, der afgør om skibet kan erklæres bevaringsværdigt.

Eksempelvis vil et fartøj, der vurderes til kun at have ganske få værdifulde træk fra de særlige og de individuelle værdier, alligevel godt i visse tilfælde blive erklæret for bevaringsværdigt, såfremt det repræsenterer en skibstype, der er sjælden og derfor vurderes at have stor almen værdi. Jo færre særlige og individuelle træk, som fartøjet har, desto større må den almene værdi være, for at fonden vil finde skibet bevaringsværdigt

Et andet eksempel kunne være et fartøj der med mange typiske træk fra de særlige og individuelle værdier erklæres bevaringsværdigt, også selvom disse træk ikke har eksisteret samtidigt i skibets erhvervsmæssige virke.

Et fartøj, der har opretholdt eller genetableret en helhed af almene, særlige og individuelle træk, der har eksisteret samtidigt på et givet tidspunkt i fartøjets erhvervsmæssige virke, har pr. definition så høj en bevaringsværdi, at det ikke alene berettiger til bevaringsstatus, men også vil kandidere til højeste grad af autenticitet og dermed til udpegning som Historisk Monument.

IV - Nye bevaringskategorier

Når et skib er blevet vurderet af Skibsbevaringsfonden, vil det blive indført i en af fire mulige kategorier, der er opdelt efter graden og typen af autenticitet og som afgør skibets status. De fire kategorier er følgende:

Kategori A: Fartøjer i denne kategori har i stort set alle henseender opretholdt deres oprindelige konstruktion, enten fra byggetidspunktet eller på et andet givent tidspunkt i deres erhvervsmæssige virke. Fartøjet udgør således en tidsmæssig helhed af væsentlige, typiske elementer samt af en række individuelle træk, der er særlige for skibet og for den bådtype, som det repræsenterer. I daglig tale betegnes disse fartøjer som **"synkrone"**. I denne kategori accepteres ikke væsentlige afvigelser fra den samtidighed, der karakteriserer løsningerne i skibet. Fartøjets udformning, udførelse og udrustning er absolut genkendelig i forhold til den periode bevaringsindsatsen tager udgangspunkt i.

Kategori B: Fartøjet i denne kategori kan have undergået større eller mindre forandringer, men rummer en række væsentlige, typiske elementer samt en række væsentlige, individuelle træk fra skibets eget livsforløb. Disse træk og elementer behøver ikke nødvendigvis at være samtidige, men kan forekomme i en delvis kombination, der afspejler at nye løsninger ombord ikke er kommet samtidig. Derfor gælder for denne kategori en række undtagelser i forhold til at opretholde skibets oprindelige udseende. På senere tidspunkter har skibet rummet træk, der virker sammen, men som ikke er fra samme tid. Fartøjer i denne kategori betegnes i daglig tale som **"diakrone"**. Hvis skibet har været kombineret med eller ombygget til en helt anden bådtype, kan bibeholdte træk fra de forskellige bådtyper funktioner og løsninger i skibets udformning, udførelse og udrustning være repræsenterede i fartøjet.

Kategori C: Fartøjet i denne kategori er decideret forandret fra en fase af bådtypens udvikling til en anden fase, typisk fra motorskib til sejlskib. Fartøjet har bevaret sit skrog, men er en fortolkning af en tidligere fase og rummer derfor en kombination af væsentlige elementer fra denne bådtypes forskellige udviklingstrin. Fartøjer i denne kategori betegnes som **"åkrone"**, og er et fartøj med funktionel troværdighed. Som i kategori B gælder der også i denne kategori en række undtagelser i forhold til at opretholde skibets (forbilledets) oprindelige udseende.

Kategori D: Denne kategori rummer enestående fartøjer der af brugsmæssige hensyn er forandret i forhold til det oprindelige skibs konstruktion. De kan være stærkt forandrede for at opfylde en ny funktion eller endda flere forskellige, sameksisterende funktioner og have en forsvindende grad af lighed med det oprindelige skib eller med nogen bådtype. Hvis fartøjer ud over væsentlige almene træk kun rummer få eller ingen væsentlige træk fra en af de to øvrige dimensioner vil dets bevaringsværdi alene afhænge af dets almene træks sjældenhed, væsentlighed eller dets individuelle historiske betydning – sammenfattet i dets **"unicitet"**. Der kan her være tale om et totalforandret skib som af anvendelsesmæssige årsager er ombygget, men har tilstrækkelige almene, eller individuelle træk til at opnå en vis (mindre) grad af bevaringsværdi – eller har **potentiale** til at reetablere fartøjets bevaringsværdi.

Andre regler og undtagelser

For hver af ovenstående fire kategorier gælder en række specifikke kriterier for skibets "tilladelige" udformning, udførelse og materialeanvendelse. Mange skibe af i dag er forandrede af hensyn til anvendelighed, komfort og af økonomiske årsager. Disse individuelle forandringstræk accepteres til en vis grad blandt de allerede eksisterende, bevaringsværdige skibe. Dette sker i erkendelse af at mange eksisterende bevaringsværdige fartøjer i høj grad har overlevet, ikke til trods for, men snarere på grund af, sådanne forandringer. Skibe med sådanne forandringer forekommer ofte og det vanskeliggør i høj grad bedømmelsen af et skibs autenticitet.

Derfor har fonden opstillet en række undtagelser fra det autentiske sigte, som oftest er rettesnor for vurderingen af fartøjernes anvendelsesbetingede afvigelser. Gennem fondens mangeårige virke er der opsamlet betydelige erfaringer, som i dag er medvirkende til at fartøjerne rent autenticitetsmæssigt kan klassificeres i en A-, B-, C- eller D-kategori. Generelt kan man sige at der med introduktionen af København-charteret er blevet videre rammer for fartøjer i B-kategorien, mens fartøjer der fremover tildeles A-status, underlægges betydeligt skarpere krav til autenticitet.

I tillæg til ovenstående kriterier gør en række andre mere generelle standardkrav sig gældende for tildeling af bevaringsstatus, herunder, at et fartøj skal være mindst 30 år gammelt for at blive erklæret for bevaringsværdigt.

En anden generel fællesnævner er at de fortsat erhvervsaktive skibe godt kan få godkendt visse udviklingsmæssige tiltag, som er gennemført, og fortsat gennemføres, undervejs i skibets erhvervsaktive livsforløb.

En supplerende, restaureringsteknisk regel, indført af rent praktiske (anvendelsesbetingede) grunde er accepten af at lukke dammen i kvaserne, eller at bygge faste ruf over de gamle dam- eller lastlugeåbninger.

Når det gælder lånetilsagn til restaurering af bevaringsværdige fartøjer, vil der vil almindeligvis kun tildeles lån til skibe i A og B- kategorien. Undtagelsesvis gives også til C og D kategorien, i fald der efter bestyrelsens vurdering gør sig særlige omstændigheder gældende. Primært vil hensigten med at give lån til et skib i D-kategorien være at føre skibet tilbage i retning af dets oprindelige udseende.

V - Det nye vurderingsværktøj i anvendelse

Det er vigtigt at bemærke sig, at de nuancerede bevaringsregler ikke nødvendigvis fører til en generel forringelse af bevaringsværdige fartøjers autenticitetsniveau. Der er tale om en præcisering af skibenes bevaringstilstand, således at skibene kan placeres individuelt i tilsvarende og rette bevaringskategorier. Skibsbevaringsfondens pejlemærke vil fortsat være at højne standarden for skibsbevaring med sigte på autenticitet og original stand.

Lad os i det følgende se på nogle eksempler, der kan anskueliggøre, hvorledes arbejdet med autenticitet og bevaringsværdighed vil kunne foregå i praksis.

VI - SKIBE I A-KATEGORIEN (Historiske Monumenter)

Fartøjer i denne kategori er i høj grad uforandrede i forhold byggetidspunktet eller til et givent tidspunkt, eller tidsperiode, i skibets erhvervsmæssige livsforløb. Dvs. at skibets udformning, udførelse, udrustning og vedligehold i høj grad er intakt.

Disse fartøjer er sat i stand og/eller vedligeholdt med udgangspunkt i Skibsbevaringsfondens kulturhistoriske retningslinjer, dvs. med færrest mulige kompromiser i forhold til det historiske forlæg. Fartøjerne besidder derfor en høj grad af synkron autenticitet og historisk fortællerværdi.

Post og passagerfartøjet HJORTØ

I A-kategorien her ser vi i det første eksempel nærmere på passagerfartøjet **HJORTØ**, en lille motordrevet post- og passagerbåd fra Sydfynske Øhav, på kun 5 brt.



Fartøjet er kavelbygget i eg hos Henningsen i Rantzausminde til Jørgen Rasmussen fra Hjortø, i 1954. Rasmussen varetog post- og passagérbefordringen mellem sin fødeø og havnene i Svendborg og Skovballe på Tåsinge frem til 1976, da andre aktører overtog befordringen. Fartøjet brugte ejeren efterfølgende til fritidssejls, frem til hans død i 2004.

Herefter overtog Svendborg Museum båden, med en forpligtigelse til boet om at bevare **HJORTØ** i original og sejlklar stand for eftertiden. Siden søsætningen i 1954 har skibet ikke undergået andre forandringer, end generelt vedligehold og udskiftningen af den oprindelige 21 hk Hundested glødehovedmotor, med en tilsvarende type motor fra 1972.

Vurdering af HJORTØ: Fartøjet fremstår i alle henseender meget tæt på det, man kunne opleve ved søsætningen i 1954. Fartøjets funktion, udformning og individuelle historie er kendt i alle detaljer og

derved scorer **HJORTØ** meget højt på alle målbare parametre i de tre vurderingskategorier, henholdsvis den almene, den særlige og den individuelle dimension.

Samlet konklusion: Fartøjet syntese betegner vi som **synkron**, dvs. uforandret i forhold til det bevaringstidspunkt fartøjet repræsenterer, i dette tilfælde byggetidspunktet. Altså uforandrede dele i en uforandret helhed. Fartøjet besidder således højeste grad af synkron autenticitet og opnår status som Historisk Monument.

Sunddamperen HELGE

Et andet eksempel blandt **A-kategoriens skibe**, gælder også et passagerfartøj, nemlig sunddamperen **HELGE**. Bygget ved J. Ring-Andersens Skibsværft i 1923 til Spodsbjerg - Tårs-ruten A/S. I 1938 overgik skibet til A/S Sydfyenske Dampskibsselskab og siden, i 2005, til Svendborg kommune. Færgen har i alle år fragtet passagerer i lokalområdet. Først som rutefærg i helårsturnus, og siden 1950'erne i sommerturnus fra hjemhavnen i Svendborg.



Vurdering af HELGE: Fartøjet har med nogen undtagelser opretholdt dens oprindelige udformning fra byggetidspunktet i 1923. Undtaget herfra er et højt presenningtag over soldækket, udskiftning af det oprindelige fyrretræsdæk, som i dag er erstattet af et teakdæk med gumminådder, udskiftning af maskinen, samt indkøb af en listeplanket redningsjolle. De nævnte forandringer er alle sket i fartøjets erhvervsaktive periode som erhvervsudviklingsmæssige tiltag. HELGE var i sin tid bygget til passagersejlad, og har i alle år siden byggetidspunktet, sejlet i rutefart i lokalområdet. Færgen har således et ubrudt virke som passagerfartøj, og tillige en tydelig lokal forankring.

Samlet konklusion: Trods de nævnte forandringer scorer også dette fartøj højt i den almene, den særlige og den individuelle dimension. HELGE fremstår som særdeles genkendelig i forhold til byggetidspunktet, og kan i høj grad betegnes som et kulturhistorisk bindeled mellem fortid og nutid, ikke mindst i lokalområdet. I tillæg hertil er de mindre passagerfartøjer af HELGEs type overordentligt sjældne i Danmark, og regnes derfor generelt som særdeles bevaringsværdige. Skibets syntese betegner vi som synkron, da fartøjet har høj autenticitetsgrad. Denne båd opnår ligeledes status som Historisk Monument.

VII - SKIBE I B-KATEGORIEN

Kategorien rummer skibe der er let til moderat forandrede i forhold byggetidspunktet eller til et givent tidspunkt, eller tidsperiode, i skibets erhvervsmæssige livsforløb. Ofte vil forandringerne være betinget af muligheden for at anvende fartøjer på en mere hensigtsmæssig vis end den oprindeligt tiltænkte. Det kan være ændringer som tilgodeser ejerens økonomiske ressourcer eller måske et behov for øget sikkerhed, øget komfort, forbedring eller forenkling af skibets rig og fremdriftsmuligheder. Disse tiltag kan være afgørende for skibets fortsatte overlevelse og derfor tillades i denne kategori en række afvigelser fra skibets oprindelige stand. Skibene oppebærer ikke desto mindre stadigvæk en væsentlig grad af autenticitet og historisk fortællerværdi. Skibene syntese betegnes som **diakron**.

Skonnerten MIRA

I dette eksempel ser vi på skonnerten **MIRA** af København, der blev bygget på Rasmus Møllers værft i Fåborg i 1897. Det er en jagtbygget tomastet forenagten-skonnert på 40 brt, som med få afvigelser er ført tilbage til dens oprindelige stand.



Vurdering af MIRA: Nogle vil kalde det en restaurering, andre en rekonstruktion. Det er et spørgsmål om fortolkning. Arbejdet er imidlertid udført med respekt for, og med udgangspunkt i, den eksisterende dokumentation. Skibet fremstår som et fartøj med rimelig høj autenticitet i forhold til bevaringstidspunktet det repræsenterer, dog med visse undtagelser: den oprindelige rorvind, som var et specifikt ønske fra kontrahenten i sin tid, et individuelt træk med det formål at optimere skippers kryds med Mira gennem Bøgestrømmen, er fjernet og erstattet af en moderne hydraulisk rat-styring, ligesom lastlugerne er erstattet af et fast ruf, ankerspillet er fjernet og ankeret er erstattet med et moderne patentanker. I den henseende mister fartøjet til en vis grad bevaringsværdi.

Samlet konklusion: Fartøjet fremstår relativt tæt på dets originale udformning. Rat-styringen, det faste ruf, patentankeret og mange lakerede overflader skiller sig dog ud og grænser til radikale forandringer i forhold til den erhvervsaktive periode, skibet er udset til at repræsentere: MIRA vurderes stadig til have væsentlig autenticitetsgrad, men har undergået forandringer som gør at fartøjet ikke vil opnå A-status. Fartøjets syntese betegnes som "diakron" og erklæres bevaringsværdigt i **klasse B**.

Snurrevodskutter HAVET

I et andet eksempel tager vi snurrevodskutteren **HAVET** af Middelfart under behandling. Fartøjet er et traditionelt danskbygget fiskefartøj af den slags, som i flere generationer var den bærende fartøjstype i dansk fiskeri. Siden bygningen i 1919 har den, som så mange andre lignende kuttere, gennemgået forskellige ombygninger til den form den har i dag.



Vurdering af HAVET: Ved byggetidspunktet var den udstyret med en større rig med sejl, der i takt med installation af større maskiner er blevet reduceret tilsvarende. Ligeledes har den gennem årene haft forskellige typer af spil og udstyr ombord, den har fået et større og mere moderne styrehus, samt en hvalbak i aluminium monteret. I 2015 fik fartøjet sit oprindelige navn HAVET igen og er tilbageført i en form uden den nævnte hvalbak, men er til gengæld blevet udstyret med en ældre stopmaskine, og med det større styrehus bibeholdt.

Samlet konklusion: Således fremstår skibet stadig som en snurrevodskutter, men med udstyr og opståede fra forskellige perioder i skibets livsforløb. De enkelte dele ombord er altså autentiske hver for sig, men har ikke været til stede ombord på samme tidspunkt. Fartøjet vurderes derfor til at have en middelhøj autenticitetsgrad. Skibets syntese betegnes som diakron og det placeres i kategori B.

Fragtgaleasen HJALM

Lad os dernæst se på det andet eksempel, nemlig den jagtbyggede fragtgalease **HJALM**, der blev bygget hos J. Christoffersen i Assens i 1901 og som i dag fungerer som lejrskole- og charterskib.

HJALM har fået sin nuværende udformning i et kompromis mellem ønsket om en funktionel rigning og allerede eksisterende løsninger (lastluger, styrehus med bestik). Fartøjet har tidligere fået lån til udbedring af sit skrog og til ændring af sin rigning.



Vurdering af HJALM: Fartøjet fremstår som et fartøj med begrænset synkron autenticitet, men med stor udviklingsmæssig autenticitet. Skibets udseende og rigning adskiller sig væsentligt fra fartøjets tid som motoriseret fragtskib og senere stenfisker, hvor den havde stenfiskerrigning med kun én mast, intet bovspryd og ingen dækshuse ud over styrehuset. HJALM har altid været et erhvervsskib, idet det overgik til lejrskoleskib direkte fra stenfiskeriet. Betragtet som fragtgalease besidder fartøjet derfor en særlig og væsentlig erhvervsmæssig udviklingsautenticitet. Skibets syntese betegnes som diakron med høj grad af udviklingsmæssig autenticitet, men begrænset synkron autenticitet i forhold til byggetidspunktet. vurderes til at være bevaringsværdigt i klasse B. HJALM

Samlet konklusion: Skibets udseende og rigning adskiller sig væsentligt fra fartøjets tid som motoriseret fragtskib og senere stenfisker, hvor den havde stenfiskerrigning med kun én mast, intet bovspryd

og ingen dækshuse ud over styrehuset. Skibet har altid været et erhvervsskib, idet det overgik til lejrskoleskib direkte fra stenfiskeriet. Betragtet som fragtgalease har fartøjet derfor en særlig udviklingsautenticitet. Skibet vurderes til at være bevaringsværdigt i klasse B.

VIII - SKIBE I C-KATEGORIEN

Kategorien rummer flere forskellige typer af fartøjer. Alle har de til fælles at have undergået større forandringer, som i forskellig grad devaluerer fartøjets autenticitet og kulturhistoriske fortællerværdi. Der er dels tale om fartøjer der rigges op på ny og efter endt renovering fremstår som en helt anden type fartøj. Typisk er der i denne forbindelse tale om motorskibe, der konverteres til sejlførende bådtyper, oftest fra perioder der ligger længere tilbage i tiden.

Et andet segment i denne kategori er de fartøjer som har undergået visse anvendelses-betingede forandringer, der ganske vist kompromitterer f.eks. dæksudformningen, men som gør det mere bekvemt at sejle fartøjet og ikke mindst at opholde sig om læ.

Disse forandringsmæssige tiltag kan være afgørende for skibets fortsatte overlevelse og derfor tillades i denne kategori, som også i B-kategorien, en række afvigelser fra skibets oprindelige stand og fremtoning. Skibene oppebærer ikke den samme grad af autenticitet som de øvre kategorier, men besidder dog stadig en vis historisk fortællerværdi, og ikke mindst potentiale for en tilbageføring til oprindelig stand.

Også anvendelsen af disse skibe, altså den u håndgribelige maritime kulturarv, er af betydning for udstedelsen af bevaringsstatus i C-kategorien. Skibenes syntese betegnes i denne kategori som **akron**.

NOATUN - oprindeligt motordrevet skib ombygget til sejlførende fartøj

Motoriseret hajkutter, bygget 1937 i Esbjerg. Restaureret i 1980'erne og rigget nøjagtigt op, til sejlførende, ketchrigget snurrevodskutter, efter tegninger af en Esbjergbygget kutter fra 1896, fra Raun Bybjergs værft.



Vurdering af NOATUN: Fartøjet har undergået en del anvendelsesbetingede forandringer, fra motoriseret kutter med glødehovedmotor, styrehus og støtterig, til fuldt sejlførende skib med moderne maskine. Væk er styrehuset, støttesejl og opsætningen til snurrevodsfiskeri. Skanseklædningens plankeforløb og dens fyldning er lettere forandret og der er isat en ekstra lænseport. Dæksarrangementet på NOATUN blev under restaureringen forandret i forhold til oplægget fra 1896. Hvor der på forlægget - fiskeskibet fra 1896 - blot ville have været mindre og lavere lugekarme med dæksluger midtskibs, et forruff fremme med nedgang til lugaret samt et styrehul agten for mesanen, er der i dag opbygget et ruf midtskibs, som er bygget sammen med maskinruffet agter. Det nye ruf er i to plan med fast tag. Ankerspil er udeladt og rundholt, ruftag og lønning står blanklakeret, hvor det almindeligvis ville have været olieret og malet. Der er monteret diverse beslag og udstyr i rustfrit stål over dæk, ligesom restaureringen indebærer mere moderne metoder i forhold til traditionen

Samlet konklusion: Fartøjet fremstår som et fartøj med stærkt begrænset synkron autenticitet. Trods en del forandringer, dog et skib der jævnfør den nøjagtige rig og intakte skrog oppebærer en vis grad af akron autenticitet. Restaureringen tilskrives en vis grad af funktionel troværdighed og kan dermed placeres i kategori C.

CONCORDIA - drivkvase.



Vurdering af CONCORDIA:

Sammenholdt med de oprindelige fiskebåde af denne type har fartøjet undergået en række mere eller mindre væsentlige, anvendelsesbetingede forandringer: styrehullet agter er lukket og maskinruffet foran mesanen er fjernet. I stedet er der bygget et cockpit, hvori maskinen står placeret. Midtskibs, foran for cockpittet, er der bygget et ruf med fast tag og køjler. I det forreste ruf er der isat rektangulære køjler. Dæksmaterialet er forandret fra fyr til teakplanker og nådderne fuget med gummimasse. Som erstatning for traditionelle jernnagler, er der brugt syrefaste vognbolte i landingerne i den nye klædning. Dammen er lukket.

Skrogets facon er uforandret, herunder plankeforløb og materialedimensionering. Forruffet er bibeholdt i dets oprindelige udseende. Rigningen ligeså. Fartøjet er rigget til drivvodsfiskeri, herunder også skidttakkel til håndtering af drivvoddet. Traditionel overfladebehandling.

Samlet konklusion:

Fartøjet adskiller sig på flere punkter fra dets oprindelige udseende ved søsætningen og i den efterfølgende erhvervsaktive periode frem til udfasningen af fiskerierhvervet. Først og fremmest ved det ombyggede dæksarrangement, der trods fartøjets stadige brug i fiskeriet tydeligt forandrer skibets karakter. Dæksarrangementets opbygning er dikteret af fartøjets nutidige brug som fritidsfartøj og gør i sa-

gens natur fartøjet langt mere anvendeligt til tursejlad. Dette nye arrangement eliminerer flere af fartøjets traditionelle og karakteristiske træk, men ikke i væsentlig grad, eftersom rigning og skrog tydeligt indikerer, at der her er tale om en af de berømmede drivkvaser. Fartøjet opnår således, til trods for forandringerne, en placering i kategori C.

VI - SKIBE I D-KATEGORIEN

Kategorien rummer mange forskellige typer af fartøjer. Alle har de til fælles at have undergået vidtgående forandringer, som i væsentlig grad devaluerer fartøjets autenticitet og kulturhistoriske fortællerværdi. Som i C-kategorien kan der være tale om fartøjer der rigges op på ny og efter endt renovering fremstår som en helt anden type fartøj, som f.eks. et tidligere motorskib, der er blevet til sejlførende jagt af lystbådslignende karakter. Oftest ses også de anvendelses-betingede forandringer, som gør det mere bekvemt at sejle fartøjet og ikke mindst at opholde sig om læ. Disse væsentlige forandringer kompromitterer i høj grad fartøjstypen og skibets kulturhistoriske fortællerværdi, men kan ikke desto mindre være afgørende for skibets bevaring. I denne kategori er det således ikke skibets fremtoning der er influeret på tildelingen af bevaringsstatus, men derimod skibstypens eller bådtypens sjældenhed der tæller som afgørende faktor. I særlige tilfælde kan det også være et skibs helt igennem usædvanlige historie alene, der påberåber sig bevaringsstatus. Fartøjerne besidder udover et autentisk skrog, ikke nødvendigvis anden autenticitet eller fortællerværdi.

EMMA – oprindelig snurrevodskutter



Oprindeligt bygget som snurrevodskutter hos Boebjerg og Olsens værft på Faxe Ladeplads i 1931. Siden konverteringen til fritidsfartøj i 1970'erne har skibet været jagttrigget, som en lystkutter fra begyndelsen af 1900-tallet. Der er påbygget en større og flot dæksalon i lakeret teaktræ midtskibs, nyt dæk i teaktræ med ilagte gumminådder. Meget af det opstående står i højglanslak og fremtoningen bærer tydelige præg af inspiration fra lystbådssegmentet. I dag fungerer som repræsentationsskib for en erhvervsvirksomhed.

EMMA er et af de få, hvis ikke det eneste, eksisterende, hækbyggede snurrevodskutterfartøj, som er bygget med klipperstævn. Bygherren var gennem mange år ansat i Fyr- og vagervæsenet, med fast udstationering ved Anholt. Da han efterfølgende satsede på fiskeriet, lod han en kutter bygge efter inspiration af fyrskibene, som ifølge skippers egne erfaringer bjærgede sig fantastisk. Bygmesteren forsøgte i begyndelsen at overtale bygherren til en traditionel kutter med krydserhæk, dog uden held, og det til trods for han tilbød at levere tegninger for værftets regning.

Vurdering: Selve konverteringen af fartøjstype fra erhvervsfiskeri til gennemrestaureret og velholdt repræsentationsfartøj bærer selvsagt en udviklingshistorie i sig selv, men det er ikke denne faktor som gør udslaget for tildelingen af bevaringsstatus. Det gør derimod historien om fartøjets tilblivelse og udformning, som er ganske usædvanlig.

Samlet konklusion: Fartøjet adskiller sig over dæk i væsentlig grad fra dets oprindelige fremtoning og i det hele taget fra nogen kendte typer af fiskerfartøjer. Fartøjets kulturhistoriske fortælleverdi begrænser sig således til individuelle træk, nemlig den bemærkelsesværdige, særegne skrogfacon og ikke mindst historien omkring de faktorer der lå til grund for skibets tilblivelse. Det er således disse faktorer der udløser en bevaringserklæring.

Revideret: 08.10.20/04.03.22/27.03.23