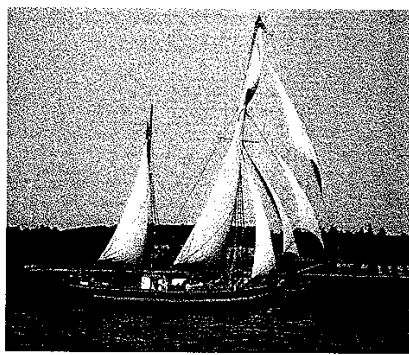
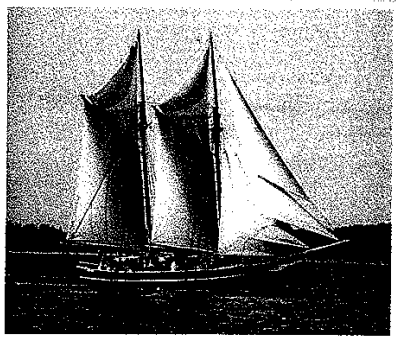
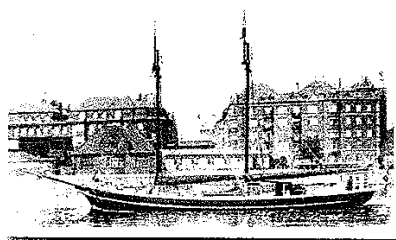
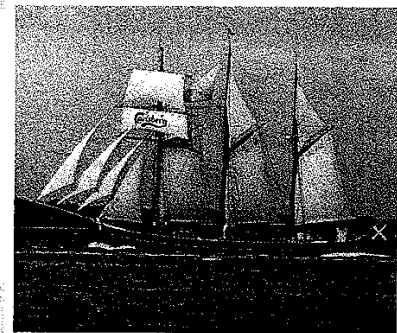


ÅBENT BREV TIL KULTURMINISTEREN OG FOLKETINGETS KULTURUDVALG



BESSIE ELLEN er sat til salg og sælges muligvis til England.



Topsejlskonneren MADONNA har i en længere årrække været ejet af bryggeriet Carlsberg, som nu har sat skibet til salg.
Det kan betyde salg til udlandet.

Skonnerterne TRILLE og LOVISE MOLAND er begge gået konkurs i efteråret 2009.

TRILLE er nu overtaget af Hvide Sande Skibs- og bådbyggeri, og skibets fremtid er uvis.

LOVISE MOLAND forsøges afhændet til anden side.

Den sejlene kulturarv i krise

- Hurtig handling er nødvendig

Finanskrisen truer den sejlede kulturarv

De fleste af Danmarks store bevaringsværdige skibe er privatejede; og de er hårdt ramt af finanskrisen.

To skibe er allerede gået konkurs, og flere uerstattelige skibe er sat til salg med fare for at blive solgt til udlandet.

Der skal gribes ind nu, hvis vi skal sikre vores sejlede kulturarv!

Skibsejerne har brug for en håndsrækning, så de kan klare sig igennem krisen uden at sælge deres skibe – og så de kan bevare økonomien til den nødvendige kontinuerlige vedligeholdelse, der er afgørende for, at skibene ikke forfalder.

Skonnerter, galeaser, jagter

Der er ca. 185 større og mindre fartøjer, der er erklærede bevaringsværdige i Danmark.

Her er tale om jagter, galeaser, skonnerter, fiskefartøjer, lodsbåde,

slæbebåde, postbåde og andre specialfartøjer.

Af disse er langt de fleste mindre både, der drives på privat basis, – disse er således ikke afhængige af en større indtjening.

Men forudsætningen for, at de ca. 30 største skibe - fortrinsvis skonnerter og galeaser - kan drives og vedligeholdes, er, at der er en egentlig indtægt på dem. Derfor sejler de fleste med betalende gæster.

Vores sejlede kulturarv

De bevaringsværdige skibe er en anerkendt del af Danmarks kulturarv; de har siden 1990 været økonomisk støttet af Staten via Skibsbevaringsfonden, der har mulighed for at støtte skibene med rente og afdragsfrie lån til restaurering og rekonstruktion.

Skibsbevaringsfonden modtager for tiden ca. 3,5 mio. kr. om året fra Kulturministeriet til bevaringsarbejdet; således er der over en 20-årig periode lagt hen ved 48 mio. statslige kroner i de bevaringsværdige skibe.

Det er disse skibe, der nu er i

økonomisk havsnød og i fare for at blive solgt ud af landet eller henligge til forfald.

(Maritim) kultur for alle

I kulturminister Carina Christensens nye vision, Kultur For Alle, fremgår det:

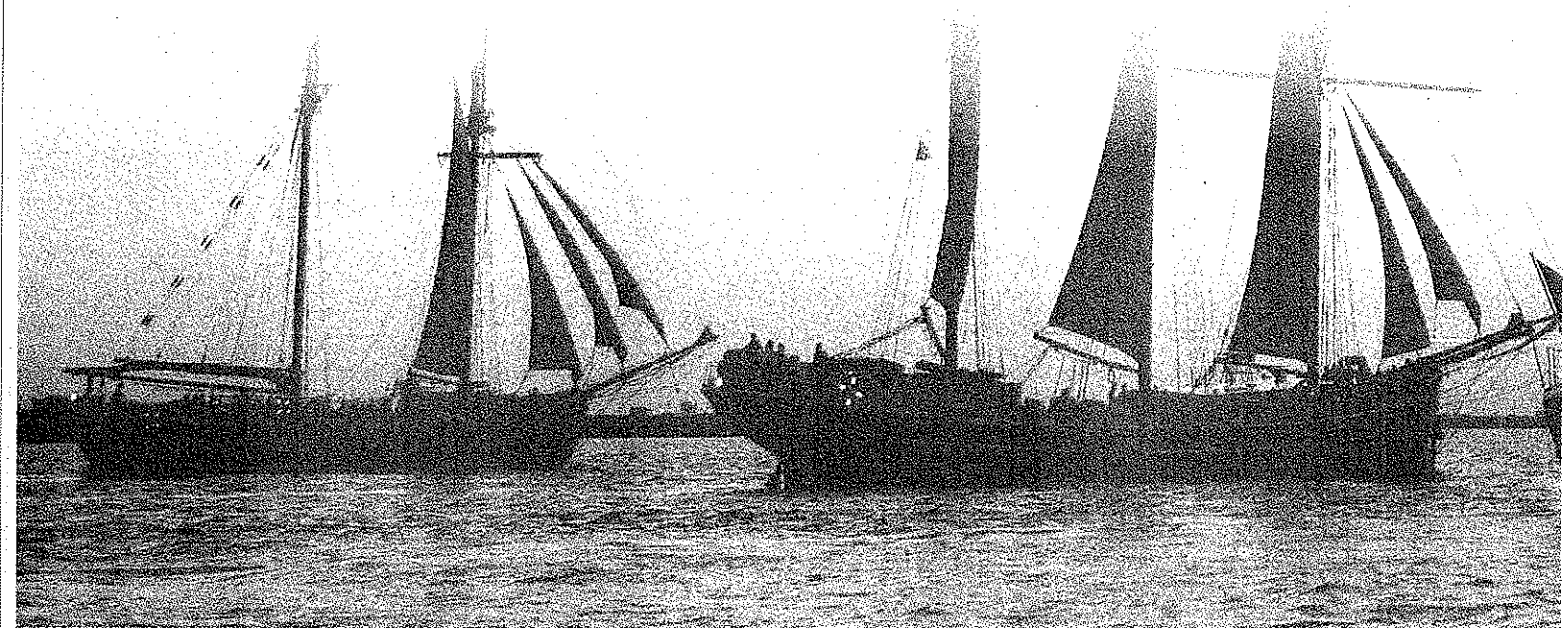
“Alle i Danmark skal have mulighed for at få ejerskab til vores fælles kultur og kulturarv.

Alle i Danmark skal have mulighed for at få adgang til relevante og velkomne kulturtilbud. Kultur For Alle sætter kursen fremover. Den skal sikre, at kunsten, kulturen og kulturarven bliver pejlemærker, som alle kan sejle efter.

Kultur For Alle er en opgave, som vi har et fælles ansvar for at løse – staten, kulturregionerne, kommunerne, kulturinstitutionerne, familien og den enkelte borger.

Kulturarven skal formidles i det åbne land, i byerne og i lokalsamfundet.”

Set i dette lys er de bevaringsværdige skibe et skoleeksempel på en kulturarv, der er synlig og direkte til at prøve. Skibene sejler ligefrem



rundt "i det åbne land" – fra havn til havn, hvor befolkningen møder dem som "historiske vingesus" på gåturen langs kajerne.

Desuden bliver en stor del af skibene benyttet til charter- og lejrskolesejlad, hvor turister, firmaer, private og skolebørn får mulighed for at sejle, som man gjorde "dengang for længe siden".

De bevaringsværdige skibe indgår som det efterhånden sidste element, i formidlingen af vore havne, som de fleste steder snart er tømt for erhverv og skibe.

Turisme

Hvert år trækker det et 100.000-tal af tilskuere, når de bevaringsværdige skibe mødes til store fælles sejladser. Sejladsen Fyn Rundt for bevaringsværdige Sejlskibe kunne sidste år tælle flere end 15.000 gæster i de fynske havne, medens tallet for Limfjorden Rundt var 100.000 – og da Tall Ships Race i 2007 besøgte Århus, trak de store skoleskibe mellem 600 og 700.000 tilskuere ned på Århus Havn.

Et hurtigt blik på turistbrochurer

fra havnebyerne viser med al tydelighed, at også turistbranchen har blik for skibenes popularitet.

Sikkerhed af høj prioritet

Det er særligt de største af skibene, der sejler erhvervsmæssigt.

Disse skibe er omfattet af Søfartsstyrelsens regelsæt og kontrolsyn, og det er naturligvis af overordentlig stor vigtighed, at skibene og deres sikkerhedsudstyr er i forsvarlig stand og lever op til gældende regler, herunder at besætningen skal være veluddannet. Dette er grundlaget for, at sejladser med passagerer foregår betryggende.

Denne helt nødvendige sikkerhedsmæssige del af driften betyder store årlige udgifter.

Privatejet kulturarv

Det kan virke "kompliceret", at Danmarks sejlede kulturarv er privatejet. Men denne konstruktion er allerede kendt fra fredede huse, hvor ejerne igennem en årrække har haft mulighed for at opnå særlige gunstige økonomiske vilkår for vedligeholdelse og restaurering af

ejendommene – her tænkes særligt på fradragsordningerne. Vilkår, som det ikke hidtil har været muligt for ejere af kulturhistoriske skibe at opnå.

Skibsbevaringsfonden opfordrer derfor til, at der skabes ligestilling mellem bevaringsværdige skibe og fredede huse.

Hurtig hjælp nødvendig

Skibsbevaringsfonden har samlet et idekatalog over tiltag, der kan bedre de bevaringsværdige skibes økonomi og dermed være medvirkende til at sikre, at skibenes ejere ikke går konkurs, således at skibene i værste fald sælges til udlandet eller forfalder.

Ideerne er ikke nye. De er velkendte i den forstand, at det er vilkår, der gælder for dele af den øvrige søfart – samt for fredede bygninger.

Med venlig hilsen


Ole Vistrup

Formand for

SKIBSBEVARINGSFONDEN

www.skibsbevaringsfonden.dk



IDEKATALOG

Fritagelse for afgifter

Fritagelse for moms og afgifter på brændstof, ligesom i fiskeriet.
Fritagelse for betaling af Søfartsstyrelsens lovpligtige syn, ligesom i fiskeriet.

Lempelser for skattelovgivningen

Der findes flere forskellige støtteordninger til danske rederier – fra DIS-hyre under DIS-lovgivningen, samt sømandsskattefradrag.

Det vil være en stor økonomisk lettelse for skibene, hvis regler/love kan ændres, så der er gunstigere vilkår for beskatning både af skibene og af sømændenes hyre.

Statslige lejrskoler

Vender vi blikket mod vores maritime naboland Holland, har flåden af veteranskibe en meget stor indtjening fra sejlads med lejrskoler.

Hvis dette overføres til de danske bevaringsværdige skibe, er der meget at hente. Både som indtjening (og dermed bevarelse af) skibene – og desuden som aktiv kulturformidling.

Dette har tidligere været helt almindelig praksis også i Danmark – men er taget af skemaet af økonomiske grunde.

Et tilskud til genoptagelse af lejrskolesejladser vil være med til at lette økonomien på skibene.

Stop for fordyrende krav

Søfartsstyrelsen kræver hvert 5. år en fornyet og meget bekostelig letvægtsopgørelse (skibsmåling) for de bevaringsværdige skibe.

En sådan opgørelse er naturligvis af stor betydning for skibe, hvor der er foretaget konstruktive ændringer. Men de bevaringsværdige skibe er netop karakteriseret ved at være uforandrede, og derfor er en letvægtsopgørelse hvert 5. år irrelevant.

Det er almindelig praksis i de øvrige handelsskibe, at de kan omregistrere skibet i en periode, således at det kan sejle i en anden fart. Dette kan for nuværende ikke lade sig gøre i de bevaringsværdige skibe – men hvis det blev muligt, ville det have stor betydning for flere af skibenes indtjeningsmuligheder.

Den sejlene kulturarv sidestilles med bygningskulturen

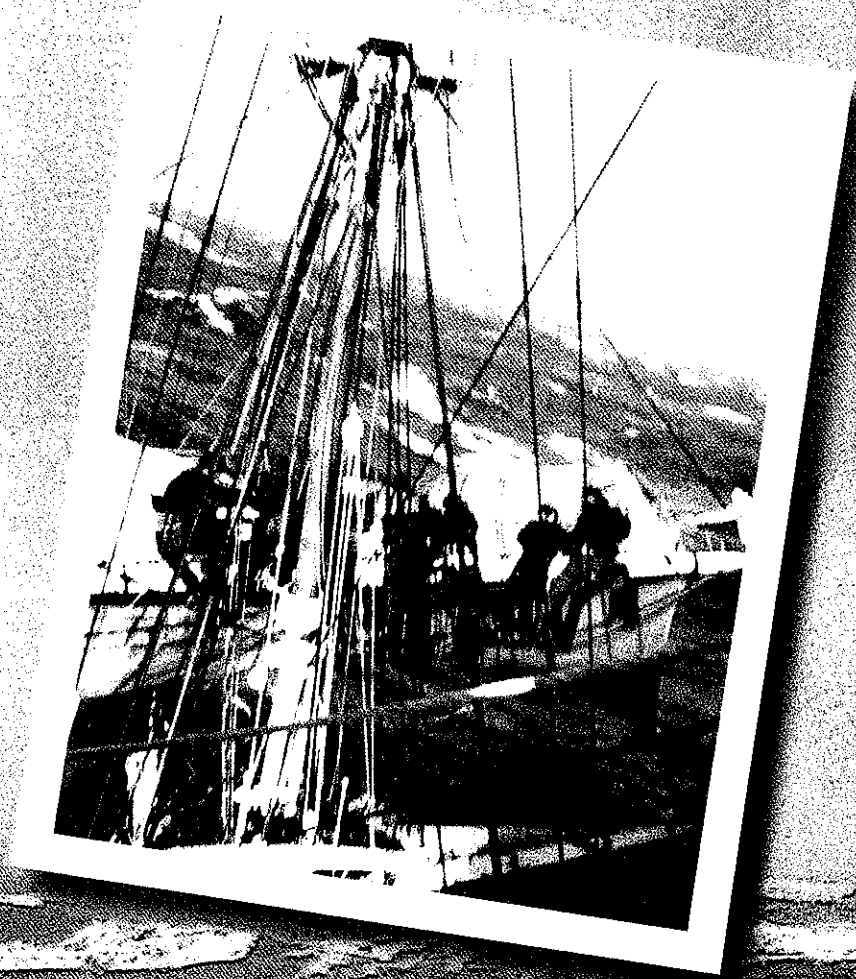
Skibsbevaringsfonden har i sin visionsplan 2006-2011 redegjort for et beregningssystem, der beregner forfald-pr-år på skibe. Efter denne model vil godkendte istandsættelsesudgifter kunne fradrages efter en forfald-pr-år-ordning på linje med BYFO-ordningen, som findes for fredede bygninger.

For private ejere af et 'fredet' fartøj kunne fradraget tilsvarende gives i ejerens skattepligtige indkomst.

Forfald-pr-år-ordningen for fredede bygninger, der er et politisk vedtaget fradrag, jf. SD-cirkulære af 25. maj 1982, har til formål at medvirke til at sikre de fredede bygningsværkers helhed.

Et tilsvarende system for skibene vil, sammen med den direkte støtte fra Skibsbevaringsfonden, betyde et væsentligt tilskud til bevaringen af den sejlene maritime kulturarv.

Den sejlede kulturarv
Dansk Historisk Skibsregister



SKIBSBEVARINGSFONDEN

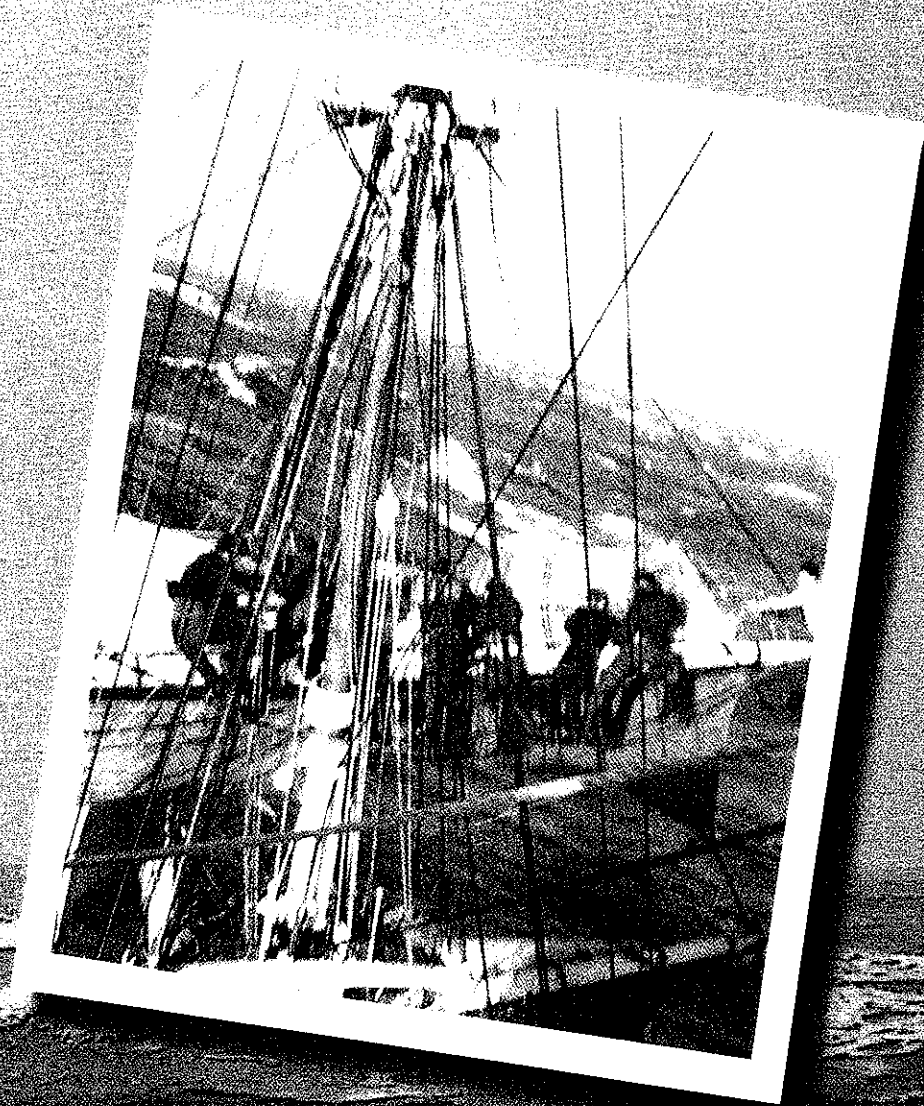
7. Register over eksisterende danske historiske fartøjer i ind- og udland

LEGENDA, efteråret 2008

Listen er langt fra en komplet fortegnelse over danske historiske fartøjer. Listen har medtaget de fartøjer, som er Skibsbevaringsfonden bekendt. Især findes der stadig mange velbevarede fartøjer inden for kategorien fiskefartøjer, som ikke er medtaget. Listen er opbygget ud fra Skibsbevaringsfondens fokusområde brugsfartøjer fortrinsvis under 300 brt. og over 1 brt. Orlogsskibe er kun medtaget i begrænset omfang, nemlig marinekuttere og marinehjemmeværnsfartøjer. Lystfartøjer er kun medtaget, når de undtagelsesvis er kommet ind i sagsbehandlingen i Fonden. Nyere fritidsskibe er kun medtaget, for så vidt de nøje følger den ældre danske skibsbygningstradition. Joller og mindre både er kun undtagelsesvis medtaget. Skibe af fremmed konstruktion er kun medtaget, for så vidt de har en længere historie som brugsfartøjer i Danmark. Udenlandske fartøjer med en dansk oprindelse er medtaget i begrænset omfang – nemlig overvejende de som kendes fra vore nabolande. Gamle udenlandske erhvervsfartøjer, som er kommet til Danmark som fritidsfartøjer, husbåde m.v. er ikke medtaget i listen. Fartøjer, som er stærkt ombygget til anden brug f.eks. husbåd, restauration og lignende, er ikke medtaget. Historiske rekonstruktioner, som f.eks. vikingeskibene eller fartøjer fra middelalder og renæssance, er ikke medtaget. Grønlandske skibe er medtaget, men det er de færreste ikke, da de længe har haft deres eget register.



Kultur
Dansk Historisk Skibsregister



SKIBSBEVARELSFONDEN

Den sejlede kulturarv

Dansk Historisk Skibsregister

1. udgave. 1. oplag 2009

Bogen er udgivet med støtte fra: Augustinus Fonden

Den Hielmstjerne Rosencroneske Stiftelse

Claus Sørensens Fond og Kulturarvsstyrelsen

Forfatter:

Ole Mortensøn

Grafisk tilrettelægning:

Ole Pettersson Grafik

Billedredaktion:

Jes Kroman

Foto:

Christian Mardal Jensen,

Henrik Bang

Jes Kroman

Hans Bendix

Ole Mortenssøn

Jørn-Bent Jensen

Ole Pettersson

Morten Gøthsche

Søren Thorsøe

Tom Rasmussen

Werner Karrasch

Charlie Breindahl

Bent Lyman

Knud Mortensen

Svendborg Museum

Handels- og Søfartsmuseet

Marinens biblioteks arkiv

Limfjordsmuseet

Marstal Søfartsmuseum

Fiskeri- og Søfartsmuseet i Esbjerg

Historiens hus og Fynske medier

Tegninger:

Åge Larsen

Bogen er trykt hos PE Offset A/S, Varde

Oplag 1000

ISBN 978-87-991673-2-6

Tak til de tidligere og og nuværende medlemmer af Skibsbevaringsfonden, som har bidraget til bogen.

En særlig tak til Eske Wohlfahrt, Max Vinner, Hans Jeppesen, Tom Rasmussen og Kirsten Hjort der kritisk har gennemlæst manuskriptet.



SKIBSBEVARINGSFONDEN

©

Den sejlede kulturarv

Dansk Historisk Skibsregister

UDGIVET AF SKIBSBEVARINGSFONDEN 2009

I samarbejde med Fiskeri- og Søfartsmuseet i Esbjerg, Den selvejende institution Fregatten Jylland
Handels- og Søfartsmuseet, Langelands museum, Marstal Søfartsmuseum, Nationalmuseet,
Nordjyllands Kystmuseum, Træskibs Sammenslutningen, Vikingskibsmuseet og Ærø Museum.

Redaktion: Jes Kroman

Indholdsfortegnelse

Forord	7
1. Skibsbevaringsfonden – om formål, historie, bevaringsarbejde og långivning.	8
2. Retningslinier og krav til skibsbevaring og långivning	14
3. Fartøjers klassificering.	24
4. Fartøjstyperne efter deres funktioner	29
5. Beskrivelse af de af Skibsbevaringsfonden støttede fartøjer	183
6. Register i Danmark og det øvrige Nordeuropa	235



SKIBSBEVARINGSFONDEN