

København-charteret om skibsbevaring i Danmark

Tredimensionel bevaringsværdighed
baseret på Dialektisk Autenticitet

SKIBSBEVARINGSFONDEN 2017

KOLOFON

Sammendrag

Dette dokument præsenterer de videnskabelige træk i den nye metode, Skibsbevaringsfonden har udviklet med det formål at skabe større stringens og hensigtsmæssighed i fondens arbejde med at vurdere skibes bevaringsværdighed. Dokumentet præsenterer metoden og dens begreber så kort og konsekvent som muligt og vi har haft det til høring i fagmiljøerne på de maritime museer og i Træskibs Sammenslutningen. Vi kalder det et charter, fordi dokumentet er det vedtagne grundlag for Skibsbevaringsfondens vurdering af skibsejeres frivillige arbejde med at sikre deres fartøjer som bevaringsværdige med de fordele, det kan medføre, såfremt de lever op til de graduerede kriterier i charteret. Fonden vil udarbejde en særlig udgave af *København-charteret 2017* til brug i det praktiske samarbejde på skibene, på værfterne og imellem Skibsbevaringsfondens sekretariat og de forskellige interessenter i bevaringssagen.

INDHOLD

| | |
|--|----|
| Baggrund | 4 |
| Det dialektiske autenticitets-begreb | 4 |
| Visionen | 5 |
| Den etnologiske autenticitets-model | 5 |
| Den almene dimension | |
| Den særlige dimension | |
| Den individuelle dimension | |
| Den tredimensionelle syntese | 8 |
| Den selvkorrigerende vekselvirkning | 9 |
| De tre bevaringsværdier udviklet til en formspecificerende model | 11 |
| Fleksibilitet og stringens i den dialektiske analyse- og syntesemåde | 12 |
| Analysemådens tre dimensioner i detaljer | 13 |
| Eksempler på formative udviklingsstadier blandt udvalgte bådtyper | 15 |
| Danske ålevodsbåde i de indre farvande: | |
| Første stadie: 1870 – 1920-erne | |
| Andet stadie: 1910 – 1930-erne | |
| Tredje stadie: 1920 – 1940-erne | |
| Fjerde stadie: 1923 – 1970-erne | |
| Femte stadie: 1930-erne – ca. 2010 | |
| De havgående snurrevodskuttere: | |
| Første stadie: ca. 1850 – 1870-erne | |
| Andet stadie: 1870-erne – ca. 1900 | |
| Tredje stadie: ca. 1900 – 1950-erne | |
| Fjerde stadie: ca. 1930 – 1970-erne | |
| Femte stadie: 1970 – 2020 | |
| Fortolkninger | 20 |
| 30-års reglen | 20 |
| Den dialektiske vurderingsmodel i brug | 21 |
| De fire niveauer af autenticitet | 32 |
| Første autenticitets-niveau | |
| Andet autenticitetsniveau | |
| Tredje autenticitetsniveau | |
| Fjerde autenticitets-niveau | |
| Henvisninger | 33 |
| Noter | 35 |

Baggrund

Skibsbevaringsfonden har siden etableringen i 1986 arbejdet på at bevare Danmarks flåde af traditionsskibe, blandt andet ved udstedelse af erklæringer om skibes bevaringsværdighed. I Fondens første år var bevaringsindsatsen båret af en mindre entydig vurdering af fartøjernes bevaringsmæssige værdier.

Fra midten af 1990-erne blev der derfor nedfældet kriterier for begrebet bevaringsværdighed samt opstillet en række krav til restaurering af fartøjer på et kulturhistorisk grundlag. Dette førte til en mere målrettet bevaringspraksis med særlig fokus på et skibs autenticitet og på skibet i en kulturhistorisk kontekst. Gennem årene har det dog vist sig mere end vanskeligt at fortolke og håndtere disse retningslinjer entydigt.

Udgangspunktet er den klassiske modsigelse i det originale kulturelements materielle autenticitet: Når man beslutter at bevare et sejrende skib for evigt, er det nødvendigt at holde det ved lige ved løbende at reparere og udskifte de dele, der slides op eller som går i forfald – ikke mindst på grund af en ændret brug af skibet. Derfor bliver der stadig mindre tilbage af det originale skib. Til sidst giver fonden råd og lån til udskiftning af forfaldne elementer i skibet, som er tidligere resultater af dens egen rådgivning og långivning. Er det så det originale skib der bevares? Ikke i den materielle forstand. Modsigelsen er løst ved at erstatte originalitetens materielle autenticitet med den processuelle, hvor fondens udgangspunkt har været, at det er skibets idé, der bevares ved, at materialerne udskiftes i nøje overensstemmelse med de originale håndværksteknikker, som derved selv bevares. Men også håndværksteknologi forandres løbende af de nye redskaber og materialer, der bliver tilgængelige og som gør det økonomisk muligt at betale for den tidskrævende originale håndværksmæssige reovering og restaurering. Derved bliver både den ændrede brug og reparation af skibene medvirkende til, at tanken om den visuelle autenticitet – fjernkendingen skal være original, det skal se rigtigt ud – introduceret i forsøget på at ophæve den modsigelse, at jo mere der gøres, desto mere fjerner man sig fra det originale skib.

Måske var udgangspunktet ikke hensigtsmæssigt, og i stedet for at restaurere tilbage til det originale skib (da det blev søsat), som der måske er mindst viden om og materiale tilbage af, kan man foretrække at bevare skibet som det så ud på et senere og bedre bevaret tidspunkt i dets arbejdsliv.

Derved fremkommer det åbne spørgsmål, om det er skibets individuelle historie, eller det er skibet som repræsentant for en eller flere entydige og væsentlige bådtyper, der søges bevaret. Er skibets idé eller materialisering det afgørende? Er den asiatiske (idéen) eller den europæiske (materiale) prioritering af de to sider den rigtige? Er bådebyggernes eller brugernes ofte modsatte aftryk de mest værdifulde? Er reparationer og slidmærker mere væsentlige end original udformning eller omvendt? Hvordan lærer vi noget fremfor blot at mindes en romantisk forestilling om og forbindelse til fortiden?

Efterhånden indgår alle disse overvejelser på mere eller mindre implicit og uigennemskuelig måde i fondens beslutningsgrundlag og skaber en ujævn linje i bevaringsarbejdet. Det giver en for alle parter uhensigtsmæssig og selvmodsigende slingrekurs, som kan genkendes i meget bevaringsarbejde i vor kulturkreds uanset genstandsfeltets substans.

Derfor har Skibsbevaringsfondens bestyrelse og sekretariat i det seneste år arbejdet med at analysere bevaringsarbejdets problematik, drøfte emnets enkelte problemstillinger og samtidig evaluere fondens eget bevaringsarbejde gennem de seneste tre årtier. Resultaterne af denne proces fremlægges nu i form af et ændret vurderings- og gradueringsystem for skibene, der giver plads til, at de implicite modsætninger i den hidtidige bevaringsproblematik i stedet ekspliciteres som komplementære aspekter af en helhedsvurdering. Derved fremkommer i stedet for det hidtidige originalitetsbegreb et tredimensionelt autenticitetsbegreb.¹

Det dialektiske autenticitetsbegreb

Skibsbevaringsfondens oplæg til en ny vurderingsmåde er udarbejdet af professor i etnologi Thomas Højrup fra Center for Bæredygtige Livsformer og Maritimt Etnologisk Videnscenter ved Han Herred Havbåde i samarbejde med sekretariatsleder Tom Rasmussen, skibshistorisk konsulent John Walsted,

begge fra Fonden, og museumschef Peter Henningsen, Nationalmuseet. Thomas Højrup og Peter Henningsen er tillige medlemmer af Skibsbevaringsfondens bestyrelse.

Udviklingsarbejdet har blandt andet taget udgangspunkt i sekretariatets interne rapport over fondens arbejde med skibsbevaring gennem de seneste tre årtier.

Vurderingsmåden bygger på en formspecificerende analysemetode, som indebærer en tredimensionel måde at strukturere og tænke bevaringsværdi på. Dermed introduceres et såkaldt dialektisk autenticitetsbegreb.² Metoden tager udgangspunkt i etnologiens form-perspektiv på det, der vækker til eftertanke gennem bevaringsmæssige processer og værdier i modsætning til den nuværende metode, der i meget høj grad fokuserer på forestillinger om historisk originalitet og dennes positivistiske autenticitet som ideal for skibes bevaringsmæssige værdi.³

Visionen

Med ovennævnte sigtes der mod et langt mere stringent og kohærent, men samtidig lærende, fleksibelt og mere håndterbart system til vurdering af fartøjernes bevaringsværdighed. Til forskel fra den hidtidige metode fokuseres der i den dialektiske analyse- og syntesemåde på en helhed bestående af almene, særlige og individuelle værdier, der kan influere på fartøjets status i en bevaringsmæssig sammenhæng.

Det vil konkret betyde, at flere fartøjer kan opnå bevaringsstatus, og at rekrutteringsgrundlaget til flåden dermed øges. Dette skyldes, at Skibsbevaringsfonden i forhold til den nuværende praksis kan udarbejde en holistisk struktureret graduering af fartøjerne i forhold til bevaringsværdier, der kan begrunde og styre udstedelsen af bevaringsværdighedserklæringer og låneberettigelse. Til dette formål sigtes der på at udvikle en bredt anvendelig analyse- og syntesemåde, der kan fundere vurderingsarbejdet.

Den etnologiske autenticitetsmodel

I en dialektisk etnologi har ethvert kulturelement, som skitseret i indledningen, tre dimensioner, nemlig den individuelle, den almene og den særlige. Grundprincipperne er som følger:

Den almene dimension

Den almene dimension repræsenterer de etnologiske træk ved vore skibe, som går på tværs af bådtyperne og som i sig selv kan være bevaringsværdige. For Danmarks vedkommende er det i vor tid af almen værdi, at vi har en sejrende flåde af klinkbyggede skibe i træ og af nittede skibe i jern, samt at vi har en sejrende flåde af kraelbyggede træskibe. Andre for Skibsbevaringsfonden vigtige almene træk ved den danske fartøjskultur er, at vi i vor tid bevarer en flåde af fragtskibe, af fiskeskibe, af serviceskibe, af statsskibe og af lystfartøjer.

Det vil sige, at hvis ét af disse almene træk er sjældent, kan et skib, der besidder dette træk, godt have en stor almen bevaringsværdi, selv om det ikke har nogen stor individuel eller særlig bevaringsværdi. Det kan for eksempel være et nittet stålskib, som har denne værdi, fordi der ikke er mange nittede stålskibe tilbage i Danmark. Dette selv om skibets særlige værdi som tidligere damper og dets individuelle værdi, som afspejler skibets egen historie, glimrer ved sit fravær i bådens nuværende tilstand og udformning.

Formstøbte, massefremstillede industriprodukter inden for fartøjsflåden har pga. deres nuværende udbredelse og anvendelse ikke en almen bevaringsværdi i øjeblikket, men kan udmærket få det på et senere tidspunkt, når deres træk vil forsvinde som led i den almindelige kulturudvikling. Det er et alment vilkår i vor kulturkreds, at det forsvindendes negation af det nuværende betinger behovet for det bevarende.

Den særlige dimension

Den særlige dimension repræsenterer de etnologiske træk ved vore skibe, der hidrører fra, at de er udviklet, bygget og brugt til forskellige opgaver. Det betyder, at de er udformet med henblik på at være duelige til en bestemt sejlads og praksis, som i et kortere eller længere tidsrum har været en del af den danske – evt. nordiske, europæiske, eurasiske, atlantiske eller globale – maritime kultur. Derved fremkommer det, vi genkender som ”båd-typerne”. De tidligste eksemplarer af en bådtype er præget af typens formative periode. Arbejdet, materialerne og brugen danner dens form. Derpå følger dannelsen af en tradition for hvordan bådformen skal være skabt, indrettet og udrustet for at blive betragtet som duelig og rigtig samt for at være hensigtsmæssig til den skik og brug, som den tjener som et sejlede redskab for. Inden for traditionen – der bæres af et samspil mellem brugerne og skibsbyggerne og lovgiverne – udvikles typen skridtvis som en selvoverskridende proces, hvor der tilføjes træk, som imødekommer tidens krav, hvilket gradvist forandrer skrogform, rigning og maskineri, indretning og udrustning som helhed.⁴

Det er den særlige dimensions formkriterium, som er egnet til at skabe overblik, orden og stringens i forvaltningen af hvilke typiske træk, det er, der udgør de bevaringsværdige og umistelige bådtyper. På første specifikationstrin deler bådtyperne til erhverv sig i både til transport, fiskerbåde og servicebåde.

Bådene til transport deler sig for småskibenes vedkommende i to, der kan specificeres yderligere: Det er for det første dæksbådene, jagterne, galeaserne, skonnerterne og coasterne til fragtsejlads. For det andet færgébådene, paketterne, handelsskuderne, handelskvaserne og frugtskuderne til rute- og nichefragtsejlads. Endelig er der lystbådene, som fra og med godsejerskonnerterne, slupperne og spidsgatterne deler sig i typer betinget af kapsejlsregler, design-innovation, modestrømninger og de behov for plads og sejlegenskaber, der kommer af forskellige former for lystsejlads.

Fiskerbådene deler sig i ruse- og bundgarnsjollerne, sildebådene, ålevodsbådene, skovlvodsbådene og trawlerne samt i garnbådene, krogbådene, snurrevodsbådene, havbådene og notbådene.

Servicebådene deler sig i lodsbådene, slæbebådene, stenfiskerne, sandpumperne samt havne- og anlægsbådene. Som for transport- og fiskerbådernes vedkommende kan også servicebådene udspecificeres yderligere, når der bliver brug for det.

Der kan være flere, men der er ikke mange flere bådformer, som kontrasterer hinanden. Det er egentlig enkelt, netop fordi bådtyperne skabes og omskabes i en række selvoverskridende processer, der udmønter sig i de traditioner for de danske – evt. nordiske og europæiske – bådformers dannelse og udvikling, som skaber genkendelige og distinkte typer i vor del af verden, der kan specificeres med hver deres særlige træk.

For at tage et enkelt eksempel kan vi illustrere grundprincippet med de danske, havgående snurrevodsbåde:

Rent ákront, dvs. uafhængigt af tid og rum, er begrebet snurrevodsbåd et fartøj, der er udformet, udrustet og indrettet, så man kan ankre op, sætte snurrevodstovene og voddet ud, vende tilbage til ankeret og hale dem hjem igen, mens båden ligger for anker. Modsætningen mellem at befiske et stort bundareal og at være ankret op på samme plads er essentiel for denne bådtype og for at begribe dens udvikling. Enten sejler båden selv vod og tove ud, eller også ankres båden op, mens man med en jolle sejler vod og tove ud, hvorefter de trækkes ind til den opankrede båd. Bådtypens ákrone træk er de nødvendige formelementer, der sammen muliggør denne fiskeripraksis.

Diakront, dvs. over tid gennem snurrevodsfiskeriets epoke i de skandinaviske farvande, udvikles disse formelementer og deres varierende udformning skridtvis:

Fra midten af 1800-årene, hvor det i Limfjorden udviklede snurrevod til ål og rødspætter bliver taget i brug i Frederikshavn, Grenaa og andre østjyske kattegatshavne, dannes den havgående snurrevodsbådtype. Den udvikler sig helt frem til omkring år 2017 hvor snurrevodsfiskeriet marginaliseres i mange farvande og snurrevodsbåden i Nordsøen og Skagerrak i stadig større udstrækning afløses af flyshooteren, som er en helt anden, særlig bådtype, der fisker med vod uden at ankre op.

Gennem snurrevodskutterens 150-årige epoke udvikles bådtypen fra en sejldreven, rundgattet, klinkbygget båd med en eller to spryd- og gaffelriggede master over den tomastede kravelbyggede snurrekutter til den maskindrevne hajkutter. Hajkutteren og den tomastede kutter udvikles derpå gradvist til den større krydserhækbyggede vodkutter, som ender med at blive spejlbygget. Der er stadig snurrevodskuttere i brug, men de bygges ikke længere. De tilbageværende krydserhæk-byggede snurrebåde bliver forlænget med en spejlgattet agterende. I takt med snurrevodsfiskeriets nedgang går bådtypens formative udvikling i stå. Den afløses af stålåde til flyshooting med radikalt anderledes formtræk.

Bådtypen tegner diakront sin egen epoke og inden for dette tidsrum sker forskydningerne i snurrevodslådens formative træk gradvist, usamtidigt og ujævnt. Diakront betragtet er der derfor glidende, uensartede og sammensatte overgange mellem de forskellige formvarianter, elementer og stadier af snurrevodskutterens udvikling.⁵

Synkront – dvs. synkroniseret på et givet tidspunkt – består enhver aktiv snurrevodskutters skrogform, udrustning og indretning derfor af strukturtræk og elementer af forskellig alder. Noget er gamle træk, som stadig er duelige, andet er nyheder, som lige er ved at blive introduceret i snurreflåden. Men synkront sameksisterer de på trods af deres diakrone alder. Nogle træk sameksisterer derfor synkront på det ene tidspunkt, andre sameksisterer synkront på et andet tidspunkt. Hvilke træk, der sameksisterer synkront, varierer fra det ene fartøj til det andet og fra den ene lokalitet til den anden. Den takt, i hvilken de forskellige træk introduceres og forældes diakront, varierer fra farvand til farvand.

Inden for bådtypens epoke er det således muligt at finde fartøjer, hvor f.eks. fremdriftskraften (overgang fra årer til sejl, fra sprydsejl til gaffelsejl, fra sejl til maskine eller fra få HK til flere HK) udvikler sig hurtigere end skrogformen, ligesom man også kan finde fartøjer, hvor det omvendte er tilfældet.⁶ De forskellige elementers forandringer foregår aldrig fuldstændig i takt med hinanden. Af samme grund er det heller ikke at forvente, at nutidige ejere, der bevarer en gammel snurrekutter, foretrækker at indrette båden fuldstændigt, som den har set ud på et givet tidspunkt i sit arbejdsliv. Den særlige dimensions skelnen imellem det åkrone, det diakrone og det synkrone aspekt af bådtypens udformning giver en vifte af mulige løsninger, der rummer hver deres moment af autenticitet:

Det åkrone moment er karakteristisk, når en båd bevares ved at blive indrettet og udrustet med elementer og strukturtræk, som tilhører begrebet snurrevodsbåd uafhængigt af deres realisering i tid og rum. Det afgørende er her, at samtlige træk tilhører bådtypen, men at de ikke behøver at have været tilstede på det pågældende fartøj i dets egen tid som aktiv vodbåd.

Dette ser vi typisk, når ejerne af en gammel vodkutter vælger de træk, der bedst opfylder ejernes behov. For at opnå dette vil de f.eks. rigge fartøjet, ligesom bådtypen var rigget så meget tidligere i sin langvarige epoke, at der kan komme et sejlskib ud af kutteren. Tilsvarende vil de udruste den med et antal hestekræfter, der hører til så meget senere i epoken, at den har en sikker fremdrift og god havnemanøvreve. Det kan også være, at man indretter dæksarrangementet, som det var et årti tidligere eller et årti senere end det var, da båden blev bygget og brugt til fiskeri, med eller uden styrehus og lignende, så kutteren bliver en funktionsdygtig helhed af træk hentet inden for typens funktion, brug, tradition og epoke. Der er derfor tale om en åkron autenticitet og bevaringsværdighed.

Den tidligere konservator på Handels- og Søfartsmuseet i Helsingør, bådebygger Christian Nielsen, formulerede det på den måde, at man ikke kan fortænke den nuværende ejer i at give motorkutteren "Helga" den samme rig som sin sejldrevne forgænger "Ruth", da linjerne i skroget endnu bærer præg af forgængerens sejlskibsskrog.⁷ For snurrevodskutterens vedkommende betyder det, at en rundgattet og en hækbygget vodkutter med skarpt undervandsskrog kan rigges som sejlkutter, men at en krydserhækbygget snurrekutter ikke kan – se illustration af snurrevodsbådtypens udvikling. Det vil sige, at den dialektiske bevaringsværdigheds særlige dimension giver plads til en åkron bevaringsværdi, som indebærer et bestemt og friere rum for den enkelte ejers praksis, end et formelt, positivistisk autenticitetsbegreb giver. Til gengæld giver det en mere stringent bevaring af snurrevodslådens særlige træk som helhed og epoke, da man udnytter det meget værdifulde kulturtræk, at mange nutidige ejere af gamle snurrevodskuttere tænker deres både som netop

repræsentanter for den danske snurrevodsflåde og dens betydelige rolle i naturskånsomt dansk havfiskeri (internationalt kaldet Danish Seining) modsat det meget lidt skånsomme hollandske og engelske bomtrawlerfiskeri eller tyske bundtrawlfiskeri. Det vil sige, at bådene i den nutidige anvendelse forbindes etnologisk med snurrevods fiskeriets udvikling i Danmark, dets anerkendte bidrag til et bæredygtigt havfiskeri og den derfor glørværdige rolle det spiller i den maritime museums litteratur og romanlitteratur.

Det andet værdifulde træk ved denne forvaltning af bevaringsværdigheden er, at den særlige dimension frasorterer de både, der ved et kunstgreb forsøges lavet om til et fartøj i snurrevodsflåden. Et eksempelvis er fartøjer, der er født som notbåde, trawlere og skovlvodsbåde og som er blevet rigget op som ketchriggede snurrevods både. De har aldrig været en del af denne flåde og bærer derfor ingen autentiske træk af snurrevods bådens særlige fartøjsudvikling. Den frasorterer også de gamle snurrevods både, der laves om til skonnerter, jagter, lystyachter og andre særlige bådtyper, hvor de ikke hører hjemme etnologisk set, når vi vurderer deres bevaringsværdi som fiskefartøjer.

Det diakrone moment er karakteristisk, når en båd bevares ved at sammenstykke elementer og strukturtræk ved dens indretning og udrustning, der har været i båden selv på forskellige tidspunkter i dens arbejdsliv, men ikke samtidig. Det handler for snurrekutternes vedkommende ofte om at beholde den nyeste, største og letteste motor fra dens arbejdsliv, samtidig med at båden tilbageføres til et tidligere dæksplan uden shelterdæk, med gaffelrig og træstyrehus. Det kan ske, at en oprindeligt rundgattet eller hækbygget snurrevods båd med høj sejlskibsrigning og lille hjælpemotor senere har fået bygget agterenden om til en krydserhæk. I så fald kan en rekonstruktion af sejlskibsriggen synes at stride imod motorskibets krydserhæk, men for den diakrone bevaringsværdi vil denne modsætning udgøre en kontradiktorisk fortælle værdi båret af bådens provokerende fjernkending. Diakront betragtet har alle de valgte træk været tilstede i løbet af bådens liv, men ikke nødvendigvis sameksisteret på en og samme gang. Der er derfor tale om en særlig diakron autenticitet og bevaringsværdighed.

Det synkrone moment er karakteristisk, når en båd bevares ved at bevare eller rekonstruere elementer og strukturtræk ved dens indretning og udrustning, der har udgjort en sameksisterende helhed på et givet tidspunkt i dens arbejdsliv. Det kan være såvel, da den som nybygning blev taget i brug, som på et hvilket som helst senere tidspunkt, hvor de forskellige dele af dens indretning og udrustning har været skiftet ud, moderniseret og forandret. Det kan også være skrogformen, der er blevet forandret ved, at båden enten er blevet forlænget midtskibs (større bæreevne og lastrum), har fået bygget krydserhæk i stedet for rundgattet eller elliptisk hæk (bedre bæring og slip agter) eller bygget spejlgattet i stedet for krydserhæk (mere plads og bæreevne i agterskibet). Sammen med hver slags skrogforandring hører særlige udgaver af maskineri, skruetøj, styrehus, dæksarrangement og rig. Ved den synkrone rekonstruktion gør man brug af fiskernes egne ideer om den optimale indretning på et tidligere tidspunkt eller på det tidspunkt, hvor fartøjet tages ud af fiskeriet og bevares intakt, som det er. Det synkrone princip indebærer således, at alle de valgte træk er eller har været tilstede på et og samme tidspunkt i bådens liv, hvor de har sameksisteret på en for helheden kohærent eller duelig måde til den tids vdfiskeri. Der er i den forstand tale om en synkron autenticitet og bevaringsværdighed.

Den langsigtede konsekvens af den særlige dimension af det dialektiske bevaringsværdigheds-begreb er, at vi får færre ukurante "gadekryds" og kunstgreb, samtidig med at vi får en samling af mere sammenhængende og samtidig mere internt variationsrige flåder af typiske, danske erhvervsfartøjer, servicefartøjer og lystfartøjer. Hvor højt det enkelte skib scorer inden for den enkelte type, bliver et resultat af vurderingen af fartøjets kombination af bådtypens træk inden for den relevante epoke og fører os videre til en vurdering af fartøjets individuelle værdi som enkeltstående skib. Indenfor den særlige dimension vil de fartøjer, der nærmer sig en synkron helhed af træk, som skibet selv har haft på et udvalgt tidspunkt i dets funktion som eksempelvis snurrevodskutter, have tilstrækkelig særlig bevaringsværdi til at kandidere som låneberettigede.

Den individuelle dimension

Den individuelle dimension repræsenterer de etnologiske træk ved vore skibe, der hidrører fra det enkelte skibs unikke bygning, brug og udvikling. Her er det karakteristisk, at skibet kan have været brugt til forskellige formål i løbet af en årscyklus, og at denne årscyklus har ændret sig i løbet af skibets funktionstid som eksempelvis fiskerfartøj. Denne sameksistens af forskellige formtræk samt af forskellige hjemsteder her i landet og i udlandet, af forskellige håndværkeres arbejder på båden, af forskellige ejeres evner og interesser, påfund og økonomi, af bådens livshistorie fra ny båd til gammel båd, mv. danner de betingelser og strukturtræk, som udgør bådens individuelle bevaringsværdi – såfremt disse træk bevares i den enkelte båd. Her kan forskellige, særlige typologiske træk sameksistere – i stedet for som under den særlige dimension at blive vurderet ud fra hvor rendyrkede de er. Her er det blot ikke den nuværende ejer, som blander træk fra forskellige bådtyper sammen, men den individuelle båds faktiske anvendelse gennem tiden som erhvervsfartøj, statskib, lystfartøj eller serviceskib, der afgør, hvilke træk der sameksisterer som en unik og bevaringsværdig helhed af elementer i den singulære båd.

Den tredimensionelle syntese

Mens analysen som ovenfor beskrevet skelner imellem de tre modsatte aspekter af et fartøjs bevaringsværdi, så består syntesen i at se dem som tre komplementære aspekter af en komplet helhedsvurdering. I denne bidrager de hver i sær og supplerer hver for sig det samlede vurderingsgrundlag, som i og for sig danner autenticitetens syntese.

Et eksempel: Skonnerten "Mira" har det almene træk, at den er et kraelbygget dansk træskib. Dens særlige værdi er at udgøre en del af de fragtsejlende skonnerter – og her kan den særlige dimension specificeres til en spejlgattet, tomastet forenagter-skonnert med jagtstævn, der tilstræbes bevaret med synkron autenticitet. Dens individuelle værdi, derimod, hidrører fra, at den var bygget til en skipper, som dyrkede og rendyrkede et nichemarked, som bl.a. krævede, at skonnerten var egnet til at krydse gennem Bøgestrømmen på vej til og fra København, hvorfor den havde et lavt agterruf og blev styret med rorpind, så den kunne sejles så præcist som en jolle på kryds i modstrøm gennem snævre sejløb og over lave grunde. Jo nærmere dens nutidige udformning, indretning og udrustning er disse væsentlige træk, desto mere bevaringsværdig er det konkrete skib Mira – også selvom det i 1995-98 blev næsten totalfornyet på én gang hos bådebygger Mortensen i Gilleleje.

Et andet eksempel. Galeasen "Hulda" blev bygget som en traditionel fragtgalease i Assens 1901 til en skipper i Varberg. I trediverne blev den købt til Grenaa, omdøbt til Dykkeren og "bygget op", så kølen blev hævet i skibet, spanterne omdannet i bunden og skroget derved blev så grundgående, at den tidligere galease blev egnet til at flyde ind over lavt vand for at kunne fiske sten på de danske kyster til havnebyggerierne. I sit arbejdsliv blev fartøjet med andre ord ombygget fra en bådtype til en anden, fra fragtgalease til stenfisker. Derfor kan vi ikke nøjes med at vælge imellem den ákrone, den diakrone og den synkron variant af én bådtypes særlige dimension, og den individuelle dimension bliver særlig vigtig for vurderingen af dette fartøj: I halvfjerdserne blev den gamle galease igen rigget op som galease under navnet "Hjalm" og brugt som lejrskoleskib med en kombination af stenfisker-bund, stort styrehus og galeaserig. Hvis denne kombination er en ren effekt af Holbæk kommunes behov og fantasi efter at båden blev taget ud af stenfiskeriet, så er såvel den særlige, diakrone som den individuelle bevaringsværdi mindre, end hvis kombinationen af galeaserig, styrehus og opbygget stenfiskerbund svarer til skibets individuelle udformning i 1930-erne. Det gør den imidlertid ikke, da skibet dengang blev rigget ned til jagt, som passede sammen med stenfisker-indretning og styrehus på skibet. Derfor er den diakrone autenticitet afgørende for bevaringsværdien, men skibet kombinerer diakrone træk (fra to modsatte bådtyper), som strider imod hinanden.

"Hjalm"s individuelle værdi er imidlertid stor, fordi det er det eneste kendte eksemplar, vi har tilbage af en galease med tidstypisk "opbygget bund", som repræsenterer en vigtig fase i fragtgaleasernes sene formative afvikling og deres erhvervsaktive epokes ophør, da de kunne ombygges til stenfiskeri og derved bidrog til stenfiskerflådens formative udvikling. Dette almene udviklingstræk, den diakrone overgang fra en særlig bådtype til en anden og fartøjets individuelle status som unik repræsentant for et "opbygget fartøj" danner tilsammen bevaringsværdighedens syntese.

Den selvkorrigerende vekselvirkning

Det dialektiske autenticitetsbegreb giver os også mulighed for at tage ved lære af de erfaringer med at specificere et fartøjs bevaringsværdi, vi høster nede i detaljen. For med dem som inspirationskilde kan man vende tilbage til udgangspunktet i en af de tre dimensioner og videreudvikle grundbegreberne i dette udgangspunkt på en systematisk måde. Arbejdet med at eksplicite "Hjalm"s individuelle værdi kunne eksempelvis give os anledning til at overveje, om det vil være mere hensigtsmæssigt⁸ at eksplicite og specificere endnu en særlig bådform på linje med de øvrige grundformer.

Denne korrektion af den særlige dimensions grundlæggende bådformer kunne (for tankeeksperimentets skyld) bestå i at formspecificere en særlig bådform, der karakteriserer de typiske træk ved gamle skibe, der (i nogle tilfælde med lavt sat særlig åkron, diakron og synkron autenticitet) blev genoprigget i anden halvdel af det tyvende århundrede til "veteranskibe" med socialpædagogiske formål og charter-formål – og hvor særtræk som "gammelt sejlskib", "komfort", "kahytsplads", "sikkerhed", "maskinkraft" mv. er væsentlige for deres nye erhvervsdrift. I så fald vil et fartøj som "Hjalm" være et udmærket eksempel herpå. Denne mulighed rejser samtidig det spørgsmål, hvor mange man vil bevare af den slags alene for at sikre typen repræsenteret, fordi det vil være på bekostning af de andre typer, hvis særlige værdi går tabt, når et skib flyttes over i den særlige "veterantype", skitseret ovenfor med den konsekvens, at dets skrogform, indretning og udrustning hverken respekterer nogen åkron, synkron eller diakron autenticitet fra før det blev "veteranskib". Man kunne sige at veterantypens særlige værdi består i, at den viser, hvordan de af særlige former for fragt og fiskeri dannede bådformers særtræk skiller sig ud – og står i kontrast til – de omdannede "sejlskibs-veteraner".

Konkluderende kan vi konstatere, at en dialektisk bevaringsværdighedspraksis på smidig og struktureret måde kan håndtere de mange træk, som en rent kulturhistorisk eller typologisk eller stilhistorisk eller empiristisk tilgang med konventionel materiel autenticitet som væsentligste formål har tendens til at drukne sig selv i. Fordi den dialektiske autenticitet er enkel og har en etnologisk struktur, som ordner de mange lag af kulturtræk i en fremgangsmåde, der er inspireret af G. W. F. Hegels filosofi, Eilert Sundts etnologi og Svend Jespersens indsats på Nationalmuseet, kan den forblive enkel og samtidig udspecificeres på samtlige tre dimensioner. Den kan specificeres lige så langt ned i detaljen, som der er brug for at kunne håndtere i den konkrete situation og kontekst.⁹

Illustreret med snurrevodskutterens særtræk, så kan man fra skrogformens gradvise udvikling udspecificere de forskellige formvarianter af klinkbyggede snurrekuttere, herunder henholdsvis rundgattede og spejlgattede (hvorfra man kan specificere materialer, teknikker, udførelsesmåder mv.). Tilsvarende kan man udspecificere de kravelbyggede snurrekuttere, herunder kontrasten imellem de brede, rundgattede sejlkuttere og de smalle, elliptisk/spejl hækbyggede sejlkuttere, imellem de store sejldrevne kuttere og de små hajer med større maskiner samt imellem de motordrevne krydserhækbyggede og spejlbyggede snurrekuttere (igen kan man specificere materialer, sejlmager-, skibsbygnings-, og maskinsmede-teknikker mv.).

Man kan udspecificere disse formvarianters særlige træk ved at skelne imellem de farvands-specifikke særtræk, særtræk betinget af skibsbygmestre og skibsdesignere, etc. Formålet med beskrivelsen og vurderingen af den særlige bevaringsværdi kan få lov at bestemme hvor langt ned man har behov for at specificere de relevante særtræk. Det samme gælder for beskrivelsen og udspecificeringen af almene træk og individuelle træk.

Det er med andre ord et på systematisk måde både foranderligt, smidigt og stringent værktøj til beskrivelse og vurdering af skibenes bevaringsværdighed.

De tre bevaringsværdier udviklet til en formspecificerende model

Modellen baseres på en opdeling af flydende/sejlende fartøjers tre grundlæggende bevaringsværdier, nemlig de almene, de særlige og de individuelle værdier. De tre dimensioner kan overordnet skitseres som følger:

| | |
|--|--|
| <p>Den almene dimension: Specificerer de væsentlige kulturtræk, som alment og overordnet karakteriserer sejlende skibstypers bygning og brug.</p> <p>(Et skib i denne dimension kan sammenlignes med begrebet flaske. Der er tale om en beholder i et givent materiale, beregnet til opbevaring af en ikke nærmere angivet væske)</p> | <p>kravelbyggede træskibe klinkbyggede træskibe nittede stålskibe svejsede stålskibe støbte skibe</p> <p>statsskibe fragtskibe fiskeskibe serviceskibe fritidsskibe</p> |
| <p>Den særlige dimension: Specificerer de væsentlige kulturtræk, der karakteriserer hver særlig bådtype, dvs. dens fremstilling, brug og udvikling</p> <p>(Et fartøj i denne dimension kan sammenlignes med en flaske af en særlig type og form, beregnet til et særligt formål, eksempelvis til opbevaring af vin)</p> | <p>bådtypens formtræk bådtypens funktion / anvendelse brugernes krav til bådtypens form værfternes idé / krav til bådtypens form værfternes byggemetode bådtypens udvikling og epoke</p> |
| <p>Den individuelle dimension Specificerer de væsentlige kulturtræk som karakteriserer det enkelte fartøjs bygning, brug og forandring.</p> <p>(Et fartøj i denne dimension kan sammenlignes med én bestemt flaske, angivet ved dens bevarede etikette, årstal, slidmærker mv.)</p> | <p>omfang af fartøjets dokumentation fartøjets livshistorie fartøjets bygmester og ejer formålet med bygningen fartøjets størrelse bygningsmæssige kendetegn håndværksmæssige kvaliteter fartøjets tilrigning og udrustning fartøjets anvendelse fartøjets tilpasning til årscyklus fartøjets erhvervsmæssige kontinuitet individuelle relationer til samtiden fartøjets æstetiske kvaliteter fartøjets drift og vedligehold</p> |

Fleksibilitet og stringens i den dialektiske analyse- og syntesemåde

Et fartøj, der kommer ud med kun ganske få værdifulde kulturtræk fra den særlige og den individuelle dimension, kan i visse tilfælde erklæres bevaringsværdigt. Det vil afhænge af hvor sjælden en skibstype, der er tale om og hvor stor en almen værdi skibet har. Jo færre særlige eller individuelle træk fartøjet har, desto større må den almene værdi være for at kunne erklæres bevaringsværdigt. Et eksempel kunne i denne sammenhæng være fyrinspektionsskibet *H. V. Ravn*.

Til trods for at dette fartøj ikke længere er en særlig (hverken ákron, synkron eller diakron) autentisk helhed og ikke er sejlede, er eksemplet på denne skibstype meget sjælden. Fartøjet er et nittet stålskib i god stand, med skrog, dæk og overbygninger intakte. De tiltag, som gør fartøjet anvendeligt til bolig og til liberalt erhverv, er reversible og med til at holde forfaldet under kontrol. I forhold til den særlige og den individuelle dimension vil fartøjet derfor relativt enkelt kunne retableres.

Jo flere typiske kulturtræk et fartøj har fra den særlige og den individuelle dimension, jo større er chancerne for at opnå bevaringsværdighedsstatus, også selvom disse træk ikke er tidsmæssigt synkrone. Som eksempel kan nævnes den tidligere snurrevodskutter *Anna Elise* af København. Ejerne af fartøjet foretrækker en regulær sejlskibsrigning, som det ikke oprindeligt er bygget med, da fartøjet er bygget som en motordrevet snurrevodskutter fra begyndelsen af 1930-erne. Men fordi fartøjet viderefører særlige træk (ketchrigning, glødehovedmotor, skrogform) fra de forudgående årtiers sejlførende skibe af samme type, fremtræder *Anna Elise* med karakteristiske elementer for bådtypens udvikling. Det har med andre ord en ákron autenticitet for typens vedkommende på den særlige dimension.

De fartøjer som har opretholdt eller genetableret en helhed af almene, særlige og individuelle kulturtræk, der har sameksisteret i en bestemt periode i fartøjets eget erhvervsmæssige, statslige, etc. virke, oppebærer en synkron autenticitet, hvis bevaringsværdi kan gøre dem berettigede til at modtage lån til restaurering. Et fartøj i denne kategori kunne være *Alvilde*, som oppebærer formtræk, der synkront har karakteriseret fartøjets indretning og udrustning i dets egen tid som erhvervsfartøj. En undtagelse er det faste ruf midtskibs. Dette er en detalje, der ikke er autentisk, men som heller ikke forringer de væsentlige træk i fartøjets bevaringsværdi.

Et skib bygget som snurrevodskutter, men som i dag mangler de særlige træk fra bådtypens erhvervsaktive periode og eksempelvis har fået klipperstævn, skonnertrigning, doghouse o.l. vil ikke have nogen særlig bevaringsværdi.

Et fartøj som har og har haft kontinuerligt virke indenfor bådtypens erhverv, statsfunktion, etc. og har gennemgået og stadig gennemgår bådtypens karakteristiske forandringer, har særlig bevaringsværdi. Fartøjet vil have sin særlige og individuelle bevaringsværdi til trods for brugen af moderne materialer som eksempelvis gumminådder i dækket.

Vi må i dag konstatere, at absolut materiel autenticitet som målestok for bevaringsværdighed hverken er modsigelsesfri eller realistisk. Der findes næppe et eneste eksempel på et fartøj i den sejlede danske flåde, der er taget ud af sit erhverv, sin statsfunktion, etc. og som ikke i et eller andet omfang er forandret af dette skift og dermed ikke længere er at betragte som 100 % autentisk i forhold til enten synkron eller diakron form og funktion som erhvervsfartøj, statsskib, etc. Det er derfor hverken hensigtsmæssigt eller meningsfuldt at bestemme fartøjernes bevaringsværdi ud fra den præmis, at materiel autenticitet i forhold til en given periode er målet. Fra bygningsbevaring gennem tiderne ved vi, at når man lægger et formelt, positivistisk autenticitetsbegreb af den slags til grund for restaurering og tilbageføring, så risikerer man at ødelægge det meste af den enkelte bygnings individuelle bevaringsværdi. Det samme gælder skibe.

Derfor er en dialektisk bevaringspraksis et nyt og mere hensigtsmæssigt instrument i forvaltningen af fartøjernes bevaringsværdi. Samtidig vil en differentiering af flåden i forhold til fartøjernes tredimensionelle og formspecificerede autenticitet give et mere retvisende og brugbart billede af fartøjernes bevaringsværdier.

Analysemådens tre dimensioner i detaljer

| | |
|---|--|
| <p>Den almene dimension Specificerer de væsentlige kulturtræk, som alment og overordnet karakteriserer sejlede skibstypers bygning og brug.</p> <p>Kategorien udspecificeres i byggemateriale, byggemåde og anvendelse.</p> | <p>Kategori A – materiale og byggemetode: kraelbyggede træskibe klinkbyggede træskibe nittede stålskibe svejsede stålskibe støbte skibe</p> <p>Kategori B – anvendelsesområde Statsskibe fragtskibe fiskeskibe serviceskibe lystfartøjer</p> |
|---|--|

| | |
|--|--|
| <p>Den særlige dimension Specificerer de væsentlige kulturtræk, der karakteriserer hver særlige bådtype, dvs. dens fremstilling, brug og udvikling</p> | <p>Bådtyper:</p> <p>Statsskibe: Marinens både fra fregatter til chalupper.</p> <p>Fiskerbåde: Åbne joller og pramme til vod-, garn-, ruse- og krogfiskeri, bundgarns- og ramslagsjoller, skydepramme og -joller, redningsbåde.</p> <p>Krogbåde, sildebåde, ålevodsbåde, garnbåde, notbåde, snurrevodskuttere, skovlvodsbåde, trawlere, muslingeskrabere, kvaser.</p> <p>Fragtbåde: Paket, fragt- og handelsskuder som jagt, galease, slup, brig, brigantine, skonnert, bark, barkentine, fuldriiger.</p> <p>Færger, passager- og rutebåde.</p> <p>Lastpramme, stykgodsartøjer, tankskibe, coastere.</p> <p>Servicebåde: Uddybningsartøjer, stenfiskere, kabellæggere. Lodsåde, slæbebåde, inspektionsskibe, redningsskibe, fyrskibe, postbåde/isbåde, vagerskibe.</p> <p>Fartøjets funktion/anvendelsesområder: Fiskeri, fisketransport, passagerfart, færgefart, fragtfart, stykgodstransport, stenfiskeri, inspektion, redning, isbrydning, bugserfart, postfart, isbådssejlad, isfart, ekspeditioner, oceansejlad, søværn</p> <p>Kontrahentens og /eller værftets formkriterier: Rund stævn, glat stævn, klipperstævn, spejlbygget, krydserhæk, rundgattet, rundt spejl, underløben, stor eller lav dybgang, v- eller u-formet facon i midtspantet, lang bund, kort bund osv.</p> |
|--|--|

| | |
|--|---|
| | <p>Byggemetode: Nettet stålbyg, svejset stålbyg, klink- og kravelbygget i træ, bygget med svøb, bygget på spant/dobbelte spant el. andet</p> <p>Rigning: rigningstyper og materialer</p> <p>Maskineri: motorens art, fabrikat og størrelse Indretning: bådens funktionsbetingede indretning over og under dæk</p> <p>Udrustning: bådens udrustning med redskaber, installationer, udstyr</p> <p>Æstetik: bådtypernes karakteristiske farver, kurver og dimensioner</p> |
|--|---|

| | |
|--|---|
| <p>Den individuelle dimension: Specificerer de væsentlige kulturtræk som karakteriserer det enkelte fartøjs bygning, brug og forandring.</p> | <p>Omfang af fartøjets dokumentation: hvor megen dokumentation forefindes?</p> <p>Fartøjets individuelle fortælleverdi: Kan indeholde elementer af større eller mindre betydning for skibets bevaringsstatus – eks. <i>Thorshavn</i>, bygget til det danske statsministerium til brug for repræsentationssejlad i Nordatlanten.</p> <p>Fartøjets bygmester: Visse bygmestre har haft et særligt ry som kan være af interesse for fartøjets bevaringsstatus, eksempelvis N. F. Hansen i Odense, som havde for vane at lade klædningen tørre en stund på skroget inden den endeligt blev fastgjort.</p> <p>Fartøjets ejer: Kan have indflydelse på en bevaringserklæring, hvis det har betydning for dets individuelle anvendelse og egenskaber. Eksempelvis kan et fartøj som tilhørte polarforsker Knud Rasmussen bidrage med formtræk og dermed indhold til den individuelle bevaringsverdi.</p> <p>Formålet med bygningen: Fartøjet kan være bygget med et særlig individuelt formål for øje, eks. postbåd til Hirsholmene, der afspejler sig i dets skrog, indretning eller udrustning.</p> <p>Fartøjets fremdrift: årer, sejl, damp-, forbrændingsmaskine osv. kan have individuelle formtræk, der specificerer fartøjets brug.</p> <p>Fartøjets udrustning: udstyr, genstande/emner af speciel værdi</p> <p>Fartøjets tilpasning til årscyklus: f.eks. sommer- og vinterfiskeri kan belyse fartøjets sammensatte, individuelle brug</p> <p>Fartøjets erhvervmæssige kontinuitet:</p> |
|--|---|

| | |
|--|--|
| | <p>uafbrudt virke eller meget omskiftelig tilværelse kan belyse fartøjets individuelle forandring og udvikling</p> <p>Fartøjets genopståen som erhvervsskib: Eksempelvis et oplagt skib der finder ny erhvervsmæssig anvendelse</p> <p>Fartøjets overgang fra et erhverv til et andet: eksempelvis <i>Hjalm</i>, som er gået fra fragtskib til stenfisker og videre til lejrskole/passagerskib belyser hvordan fartøjer kan indgå i nye sammenhænge</p> <p>Fartøjets størrelse: dimensioner, displacement, lasteevne eller lignende kan have betydning for bevaringsværdien, f.eks. <i>Otto Rud</i>, som belyser isefjordsbådens ekstreme længde/breddeforhold</p> <p>Farvandsspecifikke træk: Eks. lynæsjoiler, som er karakteristiske i deres form, bygget til det åbne farvand i Isefjorden og Kattegat</p> <p>Særlige bygningsmæssige kendetegn: til eksempel E. C. Benzon, der i nogen tilfælde byggede med langsgående lister over bordene indvendig</p> <p>Håndværksmæssige kvaliteter: særlige forfinede eller specielt udformede håndværksmæssige detaljer kan være bevaringsværdige</p> <p>Samtidshistoriske relationer: f.eks. sejlads eller bygning under krig</p> <p>Fartøjets drift og vedligehold: kvaliteten af fartøjets driftsform og vedligeholdets standard</p> <p>Fartøjets sjældenhed: f.eks. klinkbyggede hajkuttere, som vi kun kender to af</p> <p>Fartøjets æstetiske kvaliteter: fartøjets individuelle æstetik betinget af bygmester, rederi, skipper, tid, sted og miljø</p> <p>Intakte detaljer: eks. nedgangskappe, rullereb, rorpind, kogehus, detaljer i rigning</p> <p>Erhvervsmæssige udviklingstræk: bevarede innovationer</p> <p>Unikke forandringer om bord: ændringer som ikke nødvendigvis har med erhvervsmæssig formativ udvikling og effektivitet at gøre. Eksempelvis en skippers egen idé om komfortforbedringer i form af f.eks. velindrettet arbejdsdæk, lukaf, kahyt</p> |
|--|--|

Eksempler på formative udviklingsstadier blandt udvalgte bådtyper

Blandt bådtyperne sker der ad åre en gradvis tilpasning af fartøjets form og funktion i takt med nye løsninger på bådtypens indre modsætninger, udvikling af nye anvendelsesmetoder, ny teknologi eller ved forandring af lovgivningen. Skibenes formative forandringer sker dog ikke nødvendigvis synkront.

Det mest karakteristiske fællestræk for alle de her relevante bådtyper er overgangen fra sejl til motor. Ofte ses det, at et fiskeskib oprindeligt bygget til sejl har fulgt udviklingen inden for fremdrift og derfor er forandret til motorskib. Andre forandringstræk, der sker på tværs af bådtyperne er f.eks. styrehus, el, mekaniske spil, hydraulik, hvalbak, gumminådder, nylontov, introduktion af nye træsorter, nye kemiske produkter, alkydmaling osv.

Bådtyper i fiskeriet er præget af modsætningen mellem sejladsfunktion og fangstfunktion, hvilket indebærer, at de i særlig grad er præget af formativ og hastig udviklingstakt, såvel inden for design og fremdrift som for skibets anvendelse generelt, gennem innovationer der tilstræber at ophæve modsætningerne imellem de to funktionsmåder.

Alle disse udviklingstræk vil i den nye vurderingspraksis kunne få betydning for et skibs bevaringsværdi. Udviklingsmæssige træk fra flere perioder tillades på ét og samme skib, så længe de ligger inden for rammerne af bådtypens formative udvikling, eksempelvis en snurrevodskutter med stopmaskine fra en tidlig periode og styrehus fra en senere periode.

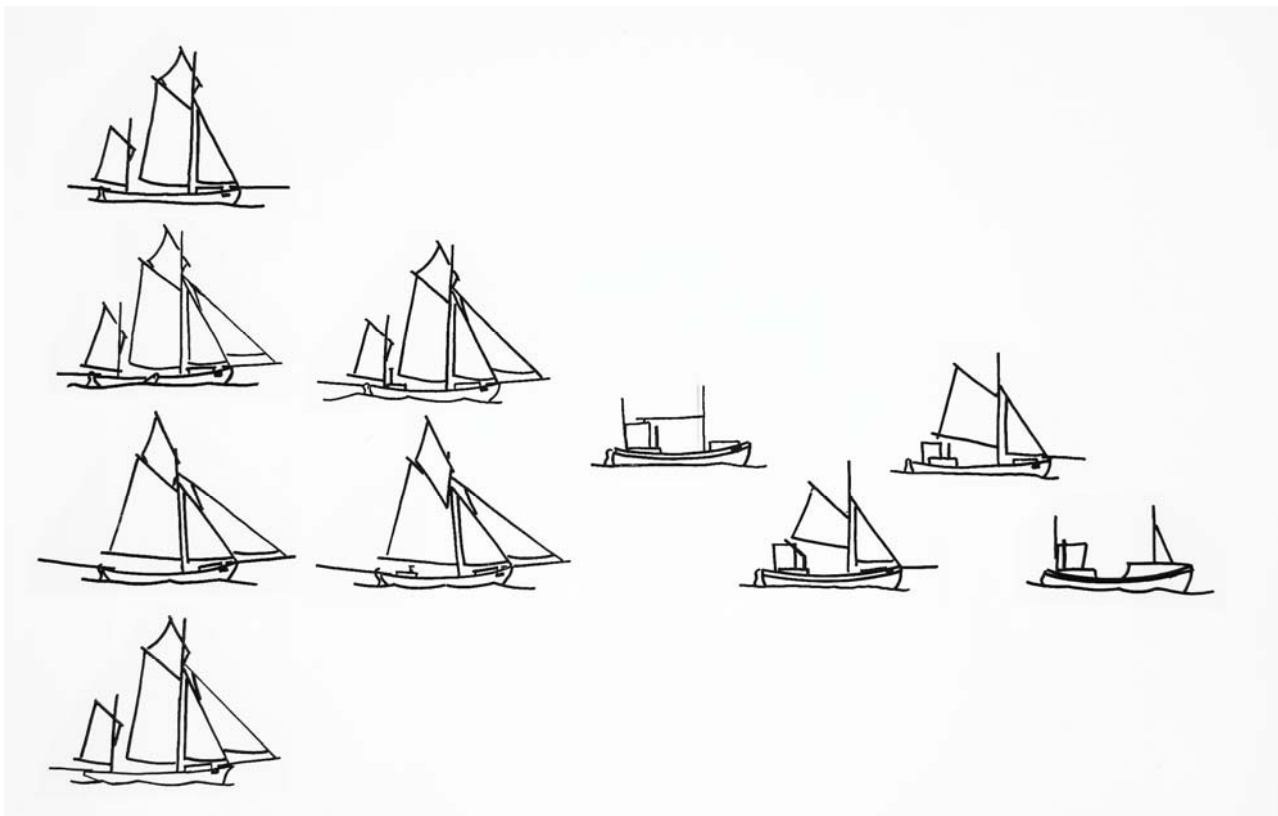
Ved vurdering af skibenes bevaringsværdi ud fra den dialektiske analyse og syntese er det nødvendigt at se nærmere på den formative udvikling blandt bådtyperne. I det følgende vises eksempler på en sådan udvikling.

Danske ålevodsbåde i de indre farvande:

Første stadie: 1870 – 1920-erne

Op omkring 1870 introducerede fiskere fra Stralsund og Rügen i Forpommern drivvodsfiskeriet i Danmark med deres klink- og kravelbyggede drivkvaser med klipperstævn, hæk, dam og sidesværd. Inspireret heraf tog flere danske ålefiskere hurtigt springet til den nye, dobbelt så effektive og stærkt omdiskuterede fiskeriform, og danske bådebyggere begyndte at bygge deres lokale variant af drivbåden som et sejlførende, klinkbygget fartøj med krum stævn og grundgående, langstrakt bund, dam i lasten og plankekøl beregnet til at slæbe et ålevod ved at drive sidelæns ind over lavvandede områder med ålegræs, drevet af sejl, stager og årer.¹⁰ Åledrivkvasen er højtrigget med en eller to master. Det danske formsprog skabte en rundgattet variant med dam midtskibs og sænkesværd.¹¹ I Smålandsfarvandet blev der parallelt hermed bygget et mindre antal klink- og kravelklædte åledrivkvaser med klipperstævn og hæk i form af et lavt, halvrundt og lodret spejl – mågehækken – inspireret af de såkaldte "tyskerkvaser". I begyndelsen af 1890-erne introduceredes fejkvaserne, og i Storebælt fik sildebåde og isbåde bunden "bygget op" og kølen erstattet med plankekøl, så de kunne bruges som drivkvaser. Mange andre bådtyper søgtes ombygget til drivvodsfiskeriet og i det nordsjællandske fjordsystem skabte bådebyggerne ved Frederikssund og Lynæs deres egnstypiske varianter, der modsvares af drivvodsfåden på Ringkøbing fjord. Der dukker stadig hidtil ukendte formvarianter op fra forskellige egne af landet.

Åledrivkvaser fisker i typens første formative periode med vod, drivende for vinden om natten med kloshalede sejl og sværdet trukket op i dammen. Der styres med rorpind fra styrehul bag mesanen. Et forruff er placeret fremme foran stormasten. Når der sejles til og fra drivpladserne, sænkes sværdet ned for at undgå afdrift. Drivvodsbåden ophæver således med sit sænkesværd modsætningen imellem fiskeriets krav til, at båden kan drive sidelæns, og sejladsens krav om, at båden ikke driver af for vinden, men tværtimod avancerer for vinden. Drivvodsbådene er grundgående, egner sig derfor også til at ligge for svej ved små landingssteder uden havn, og gør dette i hele sommerhalvåret med voddet hejst til tørre i riggen i dagtimerne, hvilket har sat sit tydelige aftryk i tidens malerkunst.



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

Andet stadie: 1910 – 1930-erne

Flere af de sejlførende både forsynes med hjælpemotor og efter første verdenskrig bygges de nye drivbåde med en lille glødehovedmotor som hjælpemaskine. Der fiskes stadig med vod, enten drivende for vinden med kloshalede sejl eller slæbende et vod, der spiles med en stage i vandet, mens båden sejler med vinden ind agten for tværs. Motoren er især til hjælp mellem landingssted og fiskepladser, særligt ved vindstille. Sejlføringen er den primære fremdrivningskraft, derfor er skrogfaconen ikke forandret, og sænkesværdet er fremherskende. Intet styrehus, men et maskinruf er nu placeret over maskinen, foran mesanen. Under Første Verdenskrig tages fuld sejlføring igen i brug.

Tredje stadie: 1920 – 1940-erne

Den typiske ålevodsbåd er fortsat et motordrevet klink- eller kravelbygget fartøj med større eller mindre sejlføring. Motoren er nu den primære fremdrivningskraft, og dæksarrangementet ændres radikalt. Der fiskes oftest med slæbevod som trækkes efter det motordrevne fartøj, der fortsat kan gøre brug af sejl, når vinden er gunstig. Bådene får efterhånden et lavt styrehus og reduceret rig. Styrebrønden agter og sænkesværdet sløjfes.

Fjerde stadie: 1923 – 1970-erne

Ålevodsbåden bliver et motordrevet klink- eller kravelbygget fartøj, og nybygningerne får en forandret skrogform som tilpasses sejlads med maskine. Rigningen er reduceret til støttesejl, og der arbejdes efter 1923 med maskindrevet vodspil, som nu er blevet lovliggjort. Vodtovene hales ind med spilkopper. Under Anden Verdenskrig genoprigges mange af bådene med sejl som delvis drivkraft, og for at spare solarolie trækker mange både igen voddet ved at drive for vinden med kloshalede sejl eller trække slæbevod med sejl og motor.

Femte stadie: 1930-erne – ca. 2010

Ålevodsbådene går igen over til glødehovedmotorernes drivkraft efter Anden Verdenskrig,

og de fleste driver nu fiskeri med slæbevod. De nye både bygges udelukkende til motorkraft, agterskibet bygges mere fyldigt, så det kan bære en større maskine og plankekølen udgår til fordel for en lav, lodretstående køl. På de gamle både bygges der en køl eller strålkøl under den vandrette kølplanke. Slæbevoddet suppleres med skovlvod og der bliver bygget deciderede skovlvodsbåde.

De havgående snurrevodskuttere:

Første stadie: ca. 1850 – 1870-erne

Det givtige fiskeri med snurrevodsjollerne i Limfjorden inspirerer til at eksperimentere med rødspættefiskeri nær kysten fra store sejljoller, der også kunne roes, når det var godt havvejr i Kattegat ud for Hals, ved Skagen, Hirtshals og flere andre kystlandingspladser op i Skagerrak og på Vestkysten. Snurrevodsbådens primære modsætning er den imellem rask sejlsads til og fra fiskepladserne og evnen til at lægge vodtovene ud og returnere til ankerpladsen i én nøje styret bevægelse. Til fremdrift er sejl at foretrække, men til at sætte vodtove og vod ud er det nødvendigt at ro. Til det formål bliver der i Skagerrak og Kattegat brug for større havgående vodbåde. Den første udgave er sejlførende, klinkbyggede fartøjer uden andre fremdriftsmidler end sejl og årer. De er rundgattede med udvendigt ror og en eller to master med sprydstage- og/eller gaffelrig. Bådene skal både være velsejlende og som i fjorden enten kunne roes eller medbringe en jolle til at ro vodtove og vod ud fra ankeret.

Andet stadie: 1870-erne – ca. 1900

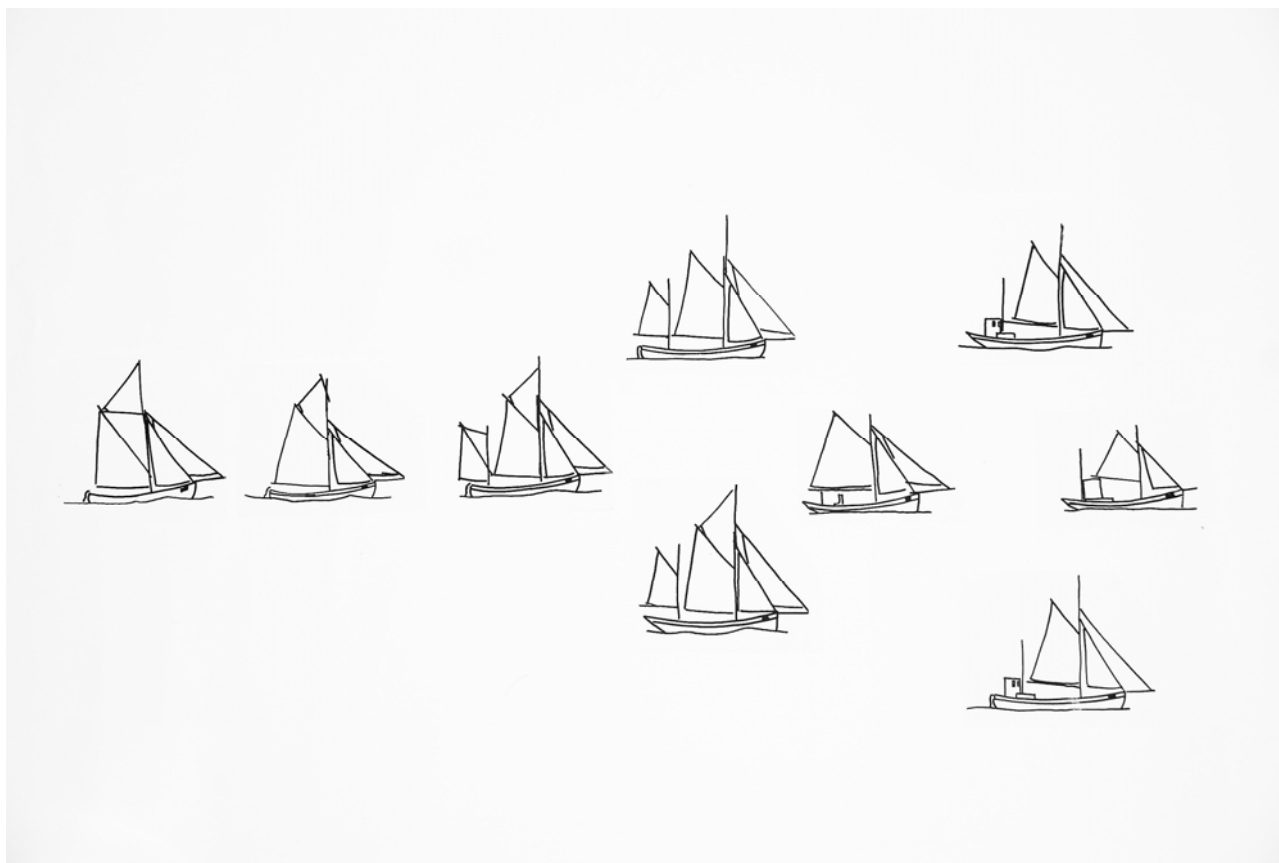
Tidligt i 1870'erne bestiller fiskere i Hals den første dæksbåd i Frederikshavn til havfiskeri med snurrevod. Bådebyggerne og skibsbygmestrene i Frederikshavn udvikler i takt med det havgående snurrevodsfiskeris succes bådtypen til et større, rundgattet og bredt damfartøj med gaffelrigget stormast og topsejlsstang samt en spryd- eller gaffelrigget mesan. Fra de klinkbyggede kuttere udvikler værfterne de kravelbyggede sejlkuttere, som i slutningen af 1880'erne bygges i alle størrelser fra 20 til 40 tons i takt med, at frederikshavnerfiskerne erobrer rødspættebankerne i Kattegat, Skagerrak og langs Vesterhavskysten helt til området ved Horns Rev, hvor de finder en guldgrube af rødspætter og revolutionerer fiskeriet fra Esbjerg. I samme takt køber fiskere på den jyske østkyst fra Skagen til Grenaa, fra øerne og fra Nordsjælland kuttere i Frederikshavn, samtidig med at fiskerne i Harbøre og Esbjerg køber kuttere og dyrker vodefiskeriet op i Vesterhavet fra kysten og stadig længere til havs. Skibsbyggere tager kutterbyggeriet op i stadig flere nye havne, men Frederikshavnerværfterne forbliver de førende, og fra byen udgår fjernfiskeri i Nordatlanten omkring Island, hvortil værfterne bygger sejlkuttere på op til 100 tons med kogehus agten for stormasten. Den brede, rundgattede frederikshavnerkutter står - med sine rødder i de brede kattegatsbåde - i kontrast til den relativt smallere hækbyggede engelske kutter, der går igennem søen i stedet for at vage over den.¹² Der udvikler sig på den baggrund en berømt teoretisk diskussion imellem to skoler blandt de innovative frederikshavnerværfter, hvor fiskere og rederier fra omkring århundredeskiftet kan bestille såvel smallere hækbyggede som brede rundgattede sejlkuttere.

Mens vodtove og vod roes ud med snurrevodsjollen, så trækkes de ind til den opankrede kutter med håndspil på kutterdækket. I løbet af 1880-erne introduceres et lille opretstående dampspil til at trække vodtovene og voddet ind på de største kuttere og i 1890-erne eksperimenterer man med at lade spillene trække en cykelskrue til skibets fremdrift i vindstille og ved havnemanøvrer, indtil de første skrueaksler bores igennem agterstævnen på de højtriggede sejlkuttere.

Tredje stadie: ca. 1900 – 1950-erne

Ved århundredeskiftet er den hækbyggede eller rundgattede damkutter med to master en værdig konkurrent til de engelske, tyske, hollandske og belgiske sejlkutteres trawlfiskeri samt damptrawlerne i Nordsøen og dampmaskinerne skiftes ud med petroleumsspil, ligesom der kommer glødehovedmotorer i snurrevodsjollerne. Dette er et maskineri, der efterhånden også egner sig som hjælpemotor i sejlkutterne. Men som også kan installeres i en langt mindre, klinkbygget damkutter, hvor dens effekt viser sig kraftig nok til, at kutteren selv kan sejle vodtovene og voddet ud, samtidig

med at kutteren kan steame ud og hjem i vindstille vejr. De mindre damkuttere får øgenavnet "hajerne", der beskriver, hvordan det føles, at de kommer brusende med skum for boven selv i



Skitserne viser snurrevodskutterens udvikling gennem mere end 150 år.

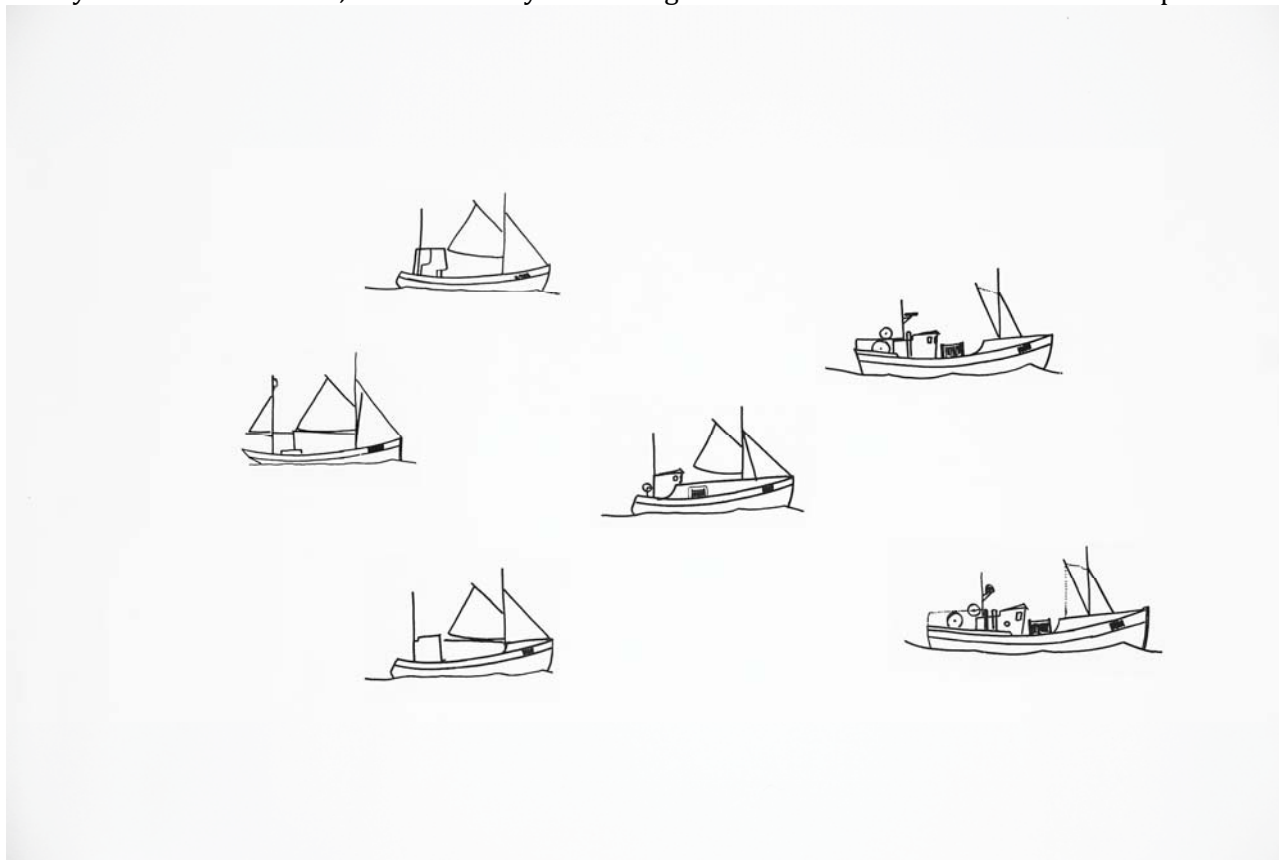
vindstille og hugger pladserne for næsen af de store sejlkuttere. Hajerne bygges både rundgattede og med krum stævn i dansk tradition og med elliptisk hæk og lodret stævn af engelsk inspiration. Kravelteknikken viser sig bedre i stand til at bære vægten og rystelserne af de stadig tungere glødehovedmotorer, som til gengæld betyder, at gaffelriggen kan reduceres i forhold til hajernes højtriggede storesøstre.¹³

Fra 1903 erstatter stopmaskinen det store arbejde med håndopkvejlning af vodtovene, og i de følgende årtier spreder bygningen og brugen af hajerne sig i konkurrence med de store sejlkuttere, hvis damkapacitet og sejlegenskaber stadig indebærer væsentlige fortrin fremfor de mindre hajer. De næste årtier konvergerer de to varianter af snurrevodskutteren, idet de store sejlkuttere får installeret stadig større motorer, samtidig med at hajerne bygges stadig større, så de to ender med begge at fiske uden jolle, med kraftigt maskineri, samme skrogstørrelser, styrehus og en stadig mere reduceret sejlskibsrigning, der dog kan genoprignes under de to verdenskrige for at spare solar og smøreolie.

Fjerde stadie: ca. 1930 – 1970-erne

Snurrekutterne danner skole for bygning af danske fiskekuttere i hele landet og i alle størrelser, der tages i brug til mange slags fiskeri alt afhængigt af de stedlige muligheder for at sammensætte en fuld årscyklus, men også med den konsekvens, at kutterfiskerne tager alle farvande i brug fra det yderste Vesterhav til den østlige Østersø. Omkring 1930 begynder bådebyggerne at bygge kutterne med krydserhæk, som giver et stærkt og godt bærende agterskib med fint slip og dæksplads. Forsynet med gaffelsejl og fok på stormasten og et gaffel- eller bermudasejl på mesanen, elektrisk lys og instrumenter i styrehuset og dam eller tørlast til iset fisk er der sat en ny standard, som viser sig duelig helt op til og med 1960-erne, hvor dieselmotorerne begynder at vinde indpas. Det er en standard, som alle de ældre kuttere bliver tilpasset, indrettet og udrustet til at matche. På langfart bidrager en stor

fok til kutternes fart. Under krigen bliver linolien af så dårlig kvalitet, at de hvide kuttere gulner og man tyer til at blåne farven, hvorved den lyseblå "skagenhvid" bliver den danske kutterfarve par ex



cellence. Sidst i 1940-erne bliver hydraulikken taget i brug. Det er snurrefiskeriets højglansperiode, hvor de danske fiskeriorganisationer er stolte af det skånsomme danske havfiskeri efter rødspætter, kuller og torsk og helst havde set, at det blev enerådende frem for bom- og bundtrawlingen fra de andre fiskerinationer rundt om Nordsøen. De danske egetræskuttere driver et udstrakt fiskeri i Tyske Bugt, på Fladen og Dogger Banke, hvorfra mange lander deres fangster i engelske og skotske havne.¹⁴

De stærke snurrekuttere går til Island og Grønland, ligesom de driver et intensivt snurrevods-fiskeri i Norskehavet og Barentshavet, hvorfra de sejler deres fangster direkte til skotske havne og det britiske marked.

Femte stadie: 1970 – 2020

I 1970-erne bygges fortsat store snurrekuttere i egetræ til både danske fiskere og eksport. Stopmaskinerne erstattes af hydrauliske tovtromler, der bygges forbak i finér og glasfiber. Forbakken udvides til et stadig længere shelterdæk i aluminium samtidig med, at styrehusene af træ erstattes af svejsede aluminiumsstyrehuse med komfortabel beboelse agter. Snurrekutterne bygges fortsat med krydserhæk, men omkring årtusindeskiftet begynder værfterne at tilbyde krydserhækkens erstatning med et spejlgattet agterskib, som gør det muligt at bære tungere maskineri, tovtromler og vodspil, større styrehuse og vodtromler agten for styrehuset, samtidig med at bådens slip bliver bedre og dækspladsen udvides. Har fiskeren råd, bliver agterskibet ombygget i egetræ. Vil man spare, påbygges det spejlgattede agterskib i aluminium udenpå krydserhækken. Lønning og skanseklædning ombygges i aluminium. Faldende priser på iset fisk fra en uges fiskeri langt til havs, det store håndarbejde med at rense de levende rødspætter og fiskekvoternes privatisering rammer de store snurrevodsflåder hårdt i Esbjerg, Lemvig og Thyborøn. Rederierne i det nye koncernfiskeri baseret på kvoteopkøb investerer i flyshootere bygget i stål og erobrer terræn fra den tilbageværende snurrevodsflåde. Kystfiskerne på den åbne strand i Skagerrak får fortsat bygget nye og moderne udrustede havbåde af spejlskåret eg til snurrevods-fiskeri kombineret med garnfiskeri, men her er der tale om en gammel, klinkbygget bådtype, der er smidig, fleksibel og hensigtsmæssig, fordi den er beregnet til at gå ud igennem brændingen, støde på revlerne og hive op på stranden igen efter hver tur på havet.

Fortolkninger

En fortolket bådtype er et fartøj der er bygget efter, at bådtypens epoke på nuværende tidspunkt er slut. De omtales gerne som kopiskibe eller replikaer. Vi har valgt ikke at definere et sådant fartøj som en kopi, idet et individuelt bygget fartøj i princippet altid er en fortolkning af erfaringerne med tidligere fartøjer og designs.

Fonden har indtil nu haft den praksis, at gode fortolkninger i træ kan opnå bevaringsværdighedsstatus allerede i byggefasen med alle de rettigheder, dette indebærer. Baggrunden er, at søfartsmyndighederne ikke tillader nybygning af træskibe til passagerfart, medmindre de har/vil få b-status. Denne type skibe kan derimod ikke opnå lån i Fonden.

Det er nødvendigt, at Fonden i denne særlige vurderingspraksis afviger fra den nuværende 30-årsregel, samt fra forudsætningen om oprindelse som erhvervsskib. Fartøjet skal vurderes ud fra de tre dialektiske dimensioner, blot er det fortolkningens værdi, vi vurderer: hvad er fartøjet en fortolkning af, og hvor god er kvaliteten?

30-årsreglen

Der har i årenes løb været forskellige grænser for minimumsalder for opnåelse af bevaringsværdighedsstatus. Efter mange år med en 25-årsgrænse er denne nu 30 år. Denne grænse er betinget af det omtrentlige åremål, et skib kan anvendes, før det skal igennem en mere gennemgribende reovering, hvis det skal videreføres – under det vilkår at det forsvindendes negation af det nuværende betinger det mulige behov for en bevarende indsats.

Der er som tidligere nævnt, i nogle få tilfælde, givet b-status til fartøjer, der var under 30 år. Det har i hovedsag drejet sig om bygningen af præcise kopier af nu forsvundne 1800-tals skibe.

Den dialektiske vurderingsmodel i brug

I det følgende er forskelligartede fartøjer vurderet ved hjælp af den dialektiske vurderingsmodel. Skibenes almene, særlige og individuelle værdier er beskrevet i et skema, hvor de tillægges enten positiv, neutral eller negativ værdi (analysen), der som helhed danner fartøjets bevaringsværdi (syntesen). Vurderingen af de tre dimensioner følges op med sekretariatets konklusion på skibets samlede bevaringsværdi. Den endelige syntese hviler således på analyserne af samtlige tre dimensioner.

Det endelige vurderingsskema vil blive tilpasset, efterhånden som modellen og pointgivnings-systemet udvikles og finjusteres.

Grundlæggende tager den dialektiske analyse- og syntesemådes specifikation af hvert enkelt fartøj udgangspunkt i fartøjets form, funktion og brug. I Skibsbevaringsfondens hidtidige retningslinjer tager vurderingen af hvert enkelt fartøj udgangspunkt i det oprindelige skib og skibets skiftende udformning, indretning og udrustning gennem dets erhvervsaktive liv for på det grundlag at vurdere mulighederne for en tilbageføring til oprindeligt udseende eller til et senere stadium af dets erhvervsaktive liv. Det skal i vejledende retningslinjer og vurderingsinstrukser præciseres, hvad udgangspunktet for vurderingen af hvert enkelt fartøj er, når samtlige tre dimensioner af bevaringsværdi undersøges og vurderes som helhed. For flåden som helhed er det 30-års alderen, der sætter grænsen for, hvornår et fartøj er potentielt bevaringsværdigt – hvilket gælder såvel lystfartøjer som erhvervsfartøjer, etc.

På de næste sider følger en række eksempler på fartøjer vurderet ved brug af den dialektiske fremgangsmåde.

1. OUFN – H. V. RAVN af København

Kombineret fyrinspektions- og bugseringsskib på 279 brt, bygget 1938 på Nakskov Skibsværft, oprindeligt stationeret i Esbjerg. Fartøjet fik bevaringsstatus i 2000 hvor skibets udseende endnu ikke var væsentligt forandret. Fartøjet skiftede ejer i 2015 og blev derefter bygget om til kombineret bolig og erhverv. Skibet har derved mistet en del af sit oprindelige udtryk/udseende.

| ALMEN VÆRDI | | |
|--|---------|---|
| Plus | Neutral | Minus |
| Nittet stålskib Statsskib | | Stationær placering. Ikke sejlene |
| SÆRLIG VÆRDI | | |
| Fyrinspektionsskib Kombineret inspektions- og bugserfartøj Stålskib med trædæk Moderne teknologi for sin tid Tidstypisk statsskib Tidstypisk 30-tals inspektionsskib | | Har fået tilføjet skæmmende elementer over dæk |
| INDIVIDUEL VÆRDI | | |
| Veldokumenteret fartøj Stort skib Skibets profil er tilnærmelsesvis bevaret Skroget er bevaret intakt Dækkene er bevaret Rimeligt vedligeholdt Maskine/maskinrum er bevaret Sjælden maskine Riggen er intakt Bygget på anerkendt dansk skibsværft Unik funktionskombination Få tilbageværende Bevaret i form af bolig og liberalt erhverv | | Ombygget og strippet indenbords Har i det ydre fået tilføjet diverse påbyggede detaljer i markant anderledes formsprog Dæksarrangementet er i mindre omfang forandret –overdækning af midterdækket og tagpap på styrehusene og bakken (er dog med til at bevare skibet) |



Kommentar:

H. V. RAVN er et af de største fartøjer i porteføljen, et af de få tilbageværende bygget i nittet stål, og er i udgangspunktet et sjældent fartøj. Fartøjet er rimeligt vedligeholdt og skrog og overbygning er grundlæggende bevaret (profil og fjernkending er intakt)

Samlet vurdering:

Til trods for at den overvejende del af inventaret er strippet og at flere påbygninger forandrer fartøjets udseende og oprindelige fremtræden, besidder

fartøjet i kraft af sin sjældenhed en betydelig almen bevaringsmæssige værdi, som vægtes højt. Bevaringsværdigt fartøj i klasse D.

2. OUJG – MIE, opr. D/S MØEN

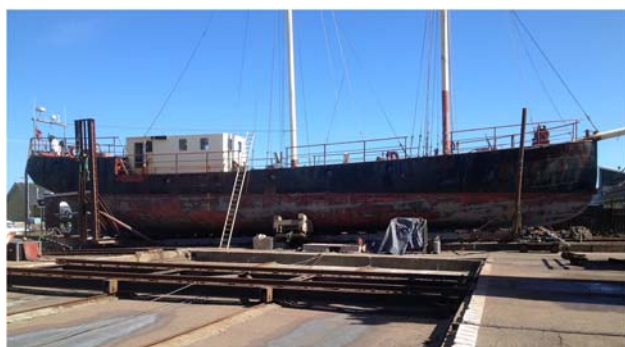
Oprindeligt 83 brt, bygget som dampfærgeren MØEN i 1875 på Kockums Mekaniska Verkstad i Malmø, med plads til 30 overnattende passagerer. Fartøjet var rigget med en beskeden skonnertrigning, jævnfør datidens regler om fremdriftsmidler.

1909: Skroget forlænget. 1949 – 1952: lagt op. 1951: dampmaskine erstattet med 120 hk Bolinder – Munktell dieselmotor. Ca. 1956: konverteret til 3-mastet fragtskib med sletskonnertrigning. I dag sejlede lastskib/passagerfartøj på 95 brt.

1975: Konverteret til passagerskib / lystfiskeriskib. Registreret i Sverige.

1985: Konverteret til institutionsskib (kristent socialpædagogisk projektskib ELIDA)

| | ALMEN VÆRDI | |
|--|------------------------------------|---|
| Plus | Neutral | Minus |
| Nittet stålskib Dampskib (1877) Fragtskib (fra 1899) Serviceskib (institutionsskib) Serviceskib (passagerskib) | | Det meste af nitningen erstattet af svejsninger |
| | SÆRLIG VÆRDI | |
| Motorfærageskib Opr. dampskib Opr. Møn-færge Sletrigget fragtskonnert | Bygget i Sverige for dansk regning | Fornylig omrigget til moderne skonnert Alle spor af den oprindelige dampfærge er borte |
| | INDIVIDUEL VÆRDI | |
| Veldokumenteret historie Blandt de større skibe Skrogform op til opr. dækslinje er intakt Godt vedligeholdt Genindsat i fragtfart 1951 og tilrigget som 3-mastet slet skonnert | | Pooldæk tilføjet agter Skanseklædning på hoveddækket fjernet og erstattet af søgelænder Store dækshuse tilføjet Al overbygning over det oprindelige dæk er forandret |



Kommentar:

Fartøjet har i udgangspunktet en meget interessant historie, men er nu meget forandret i forhold til sit oprindelige udseende. Over dækshøjde er hverken træk fra færge- eller fragtskonnert perioden synlige, bortset fra den tremastede oprigning. Der er derfor hverken nogle træk med særlig ákron, diakron eller synkron autenticitet bevaret i fartøjet. De nye opbygninger er beregnet på sejlads med elever og passagerer og har blandt andet betydet et

forhøjet dæk i agterskibet, store opbygninger midtskibs, stålrundholter og at den oprindelige svineryg fra færgetiden samt skanseklædningen/bakken fra fragtskibstiden er borte. Opbygningerne på dæk er udført uden hensyntagen til traditionelle håndværksmetoder eller historiske detaljer.

Samlet vurdering:

Da der således ikke er nogle af de nittede plader bevaret i skibet, som eventuelt kunne have begrundet, at det rummer et alment bevaringsværdigt træk, og der heller ikke er nogle særlige ákrone, diakrone eller synkrone træk bevaret, består fartøjet kun af vilkårlige individuelle træk, som uden nogen forankring af almen eller særlig karakter i fartøjet er uden nogen selvstændig bevaringsværdighed.

3. OWUM – ANNA ELISE, opr. NIELS RUD

Snurrevodskutter, 38 brt, opr. motordrevet med styrehus og støtterig, bygget 1932 på Fanø Skibsværft i Nordby. Blev taget ud af fiskeriet i 1980 og solgt til fritidsbrug. Styrehus blev demonteret og fartøjet omrigget til slupgalease med topstang på stormasten. Motoren er ikke den oprindelige, men en tidstypisk 2-cylindret glødehovedmotor, som Skibsbevaringsfonden har støttet med lån til renovering af motoren.

| | | |
|--|------------------|--|
| | ALMEN VÆRDI | |
| Plus | Neutral | Minus |
| Kravelbygget træskib Fiskefartøj | | |
| | SÆRLIG VÆRDI | |
| Snurrevodskutter Intakt skrog | | Ruf opbygget midtskibs over den lukkede dam |
| | INDIVIDUEL VÆRDI | |
| Veldokumenteret historie Glødehovedmotor Troværdigt udseende | Foreningsskib | Rigget som fiskefartøj fra perioden før byggetidspunktet I mindre god stand |



Kommentar:

Fartøjet er oprindeligt bygget som motorfiskeskib med styrehus og lav rigning. Skroget er baseret på linjer fra perioden før motoren for alvor holdt sit indtog i fiskeflåden og er dermed egnet til oprigning som sejlførende skib.

Samlet vurdering:

Når fartøjet i dag er rigget op som slupgalease/ketch er det faktisk et træk som harmonerer med karakteristika fra de fartøjer, som gik forud for bygningen af Anna Elise. Fartøjet fremstår som en tomastet snurrevodskutter med topstang på stormasten fra begyndelsen af 1900-tallet. Det giver den en åkron autenticitet indenfor bådtypen. Bevaringsværdigt skib i klasse C.

4. OWVV - ALVILDE

Oprindelig sejlførende fiskefartøj af den såkaldte frederikshavner-type. 28,42 brt, bygget 1897 på Nicolai Olsens skibsværft i Frederikshavn. Blev taget ud af fiskeriet i 1970-erne og solgt til fritidsbrug. Fra 2008 overgået til et træskibslaug i Frederikshavn, restaureret og tilbageført til oprindeligt udseende. Motoren er ikke den oprindelige, men en nyligt installeret og moderne dieselmotor.

| | | |
|--|------------------|----------------------------|
| | ALMEN VÆRDI | |
| Plus | Neutral | Minus |
| Kravelbygget træskib Fiskefartøj | | |
| | SÆRLIG VÆRDI | |
| Snurrevodskutter Intakte træk fra perioden Overvejende synkron træk | | |
| | INDIVIDUEL VÆRDI | |
| Veldokumenteret historie Frederikshavnertype Bygget hos Nicolai Olsen God stand | | Påbygget halvruv midtskibs |



Kommentar:

Af den håndfuld bevarede, sejlførende snurrevodskuttere af frederikshavnertypen er Alvilde det fartøj, der ligger tættest op til sit oprindelige udseende. Det oprindelige dækslayout, dækshuse og rigning er tilbageført. Halvruffet midtskibs over den lukkede dam er den eneste afvigelse. Bortset fra motoren har fartøjet en høj særlig, synkron autenticitet.

Samlet vurdering:

Bevaringsværdigt fartøj i klasse B.

5. OUXI - HJALM, opr. HULDA af Varberg

Jagtbygget fragtgalease på 50 brt, bygget 1901 hos J. Christoffersen i Assens, til en reder i Sverige.

| | | |
|---|------------------|----------------------------------|
| | ALMEN VÆRDI | |
| Plus | Neutral | Minus |
| Kravelbygget skib Fragtskib | | |
| | SÆRLIG VÆRDI | |
| Jagtbygget fragtgalease Senere stenfisker | | |
| | INDIVIDUEL VÆRDI | |
| Ombygget med stenfiskerbund Har været kabelskib Forlist to gange Ungdomsarbejdsløsheds-projekt Lejrskoleskib Har aldrig været ude af erhvervsmæssig drift | | Store dækshuse Blander epoker |



Kommentar:

Hjalm er et af de tidlige lejrskoleskibe som fandt sit udseende i et kompromis mellem ønsket om en funktionel rigning og eksisterende løsninger (lastluge, styrehuse med bestik). Har fået lån til udbedring af skrog og til ændring af rigning "så den kom til at se bedre ud", hvilket i lyset af dialektisk autenticitet kan betegnes som enten det muliges kunst eller et diskutabelt åkront kompromis, da fartøjet aldrig har været ude af drift.

Samlet vurdering:

Skibets udseende og rigning adskiller sig væsentligt fra tiden som både fragtskib og senere stenfisker, hvor den havde stenfiskerrigning med kun én mast, intet bovspryd og ingen dækshuse ud over styrehuset. Skibet har i realiteten altid været et erhvervsskib, idet det overgik direkte fra stenfiskeri til lejrskoledrift. Anskuet som fragtgalease har fartøjet en særlig diakron autenticitet, anskuet som "sejlskibsveteran" har det synkron autenticitet.

Bevaringsværdigt skib i klasse B.

6. OXEY – MIRA, opr. MIRA af Bøjden

Jagtbygget 2-mastet fore-and-aft-skonnert på 40 brt, bygget i 1897 hos Rasmus Møller i Fåborg.

| | ALMEN VÆRDI | |
|--|-------------------------------|---|
| Plus | Neutral | Minus |
| Kravelbygget skib Fragtskib | | |
| | SÆRLIG VÆRDI | |
| Fore-and-aft-skonnert Mange synkrone træk fra sejlskibstiden | | |
| | INDIVIDUEL VÆRDI | |
| Veldokumenteret historie Bygget på Rasmus Møllers værft, Faaborg Grundgående skib Høj autenticitet Høj alder God teknisk stand | Totalrestaureret God stand | Rorpind erstattet af hydraulisk styring (diakront træk hvis det skete i tiden som erhvervsfartøj?) Stokanker erstattet af patentanker |



Kommentar:

Skibet er rekonstrueret til nær oprindeligt udseende, snarere end restaureret. Arbejdet er udført med respekt for den foreliggende dokumentation, bortset fra at den oprindelige rorpind er fjernet og ratstyring etableret. Skibet fremstår meget tæt på det oprindelige udseende.

Samlet vurdering:

Bevaringsværdigt skib med høj særlig, synkron autenticitet, men mindre individuel autenticitet, idet fartøjets rorpind er fjernet, hvorved et væsentligt træk fra den specielle sejlads, fartøjet blev bygget og indrettet til er taget væk.

Bevaringsværdigt fartøj i klasse B.

7. OYFM – HJEJLEN

Hjuldampskib på 38,50 brt, bygget hos Baumgarten og Burmeister i 1861 i København. Passagerskib indsat i rutefart på Silkeborgsøerne i 1861, med fast rute mellem Silkeborg og Himmelbjerget. Hjejlen er landets eneste hjuldampskib. Fartøjet sejler fortsat dagligt på ruten i sommersæsonen med den originale oscillerende dampmaskine intakt og fuldt funktionsdygtig.

| | | |
|---|--|-------|
| | ALMEN VÆRDI | |
| Plus | Neutral | Minus |
| Nittet jernskib Serviceskib | | |
| | SÆRLIG VÆRDI | |
| Tidstypisk passagerfartøj Danskbygget (Baumgarten & Burmeister) | | |
| | INDIVIDUEL VÆRDI | |
| Veldokumenteret Sjældent fartøj Dampdrevet Skovhjulsfremdrift Klipperbygget Opr. dampmaskine intakt Altid sejlet i det område den var bygget til Altid sejlet i samme funktion Karakteristisk udviklingshistorie | Teakdæk med gumminådder Forandret styrehus og dæk | |



Kommentar:

Fartøjet har helt frem til i dag sejlet fra samme hjemmehavn og i den samme funktion som det var bygget til. Det mere end 150 år gamle fartøj har gennemgået ændringer undervejs, såsom et forandret styrehus, bygget op på ny i teaktræ og et teaktræsdek med gummimasse i nådderne. Skibets oprindelige dampmaskine og salon er bevaret intakt. Fartøjets kan stadig betegnes som særlig, synkront autentisk idet forandringerne, som er foretaget om bord, er et udtryk for moderniseringer inden for rammerne af fartøjets erhvervs-mæssige udviklingshistorie. Den individuelle

autenticitet er tilsvarende høj, idet dets unikke træk er virksomme elementer i dets fortsatte erhvervsaktive liv.

Samlet vurdering:

Ændringer som er foretaget på skibet gennem årene får ingen indflydelse på bevaringsstatus, da de er sket i skibets erhvervsaktive periode og inden der blev søgt om A-status. Ændringerne fortæller derfor som nævnt ovenfor en karakteristisk udviklingshistorie.

Bevaringsværdigt skib i klasse A.

8. LADYE DORA

Oprindelig dampdrevet lystyacht, bygget i Nottingham i England i 1909. 35 x 8 fod.

| | | |
|--|------------------|--|
| | ALMEN VÆRDI | |
| Plus | Neutral | Minus |
| Kravelbygget træfartøj | | |
| | SÆRLIG VÆRDI | |
| Lystfartøj Dampdrevet fartøj | | |
| | INDIVIDUEL VÆRDI | |
| God teknisk tilstand Sjælden fugl i DK Dokumenteret krigsindsats | | Mangelfuld dokumentation op til 1935 Istandsæt skrog uden dokumentarisk belæg Do. for maskine og kedel Ingen dansk historie som dampyacht |



Kommentar:

Oprindelig bygget som dampyacht, senere ændret til ketch rigget motorsejler. Aktiv i briternes krigsindsats under den Anden Verdenskrig (Little Ships of Dunkirk). Fartøjet kom til Danmark i 1960 som fritidsfartøj/motorsejler.

Samlet vurdering:

Fartøjet er under istandsættelse. Dampmaskine og kedel er nyligt fremstillet uden nogen form for dokumentation om den oprindelige maskines størrelse/type osv.

Fartøjets dokumentation er begrænset og ud over 55 år som motorsejler har båden ingen proveniens i Danmark som dampyacht.

Fartøjet kan ikke erklæres bevaringsværdigt.

9. DONNA, opr. DANA af Ringkøbing (evt. kendingsbogstaver ikke kendt)

Klinkbygget hajkutter på 12 brt, bygget 1931 på P. Poulsens værft i Lemvig.

| | | |
|--|--|---|
| | ALMEN VÆRDI | |
| Plus | Neutral | Minus |
| Træskib Fiskefartøj | | |
| | SÆRLIG VÆRDI | |
| Klinkbygget hajkutter | | |
| | INDIVIDUEL VÆRDI | |
| Rimelig veldokumenteret Yderst sjælden (kun to bevaret) | Fuldstændig renoveret med ny klædning, dæk og dækshuse | Omrigget fra motorkutter med styrehus til sejlkutter Lystbådsruf Teakdæk med gumminådder Stærkt lystbådspræget |



Kommentar:

Skibet er fuldstændig forandret i retning af lystfartøj og ligger udenfor rammerne af skibstypens formative udvikling i erhvervsmæssig henseende. Fartøjets skrog scorer højt på den individuelle værdi, som omhandler sjældenhedskriteriet. DONNA er én af kun to kendte, klinkbyggede hajkuttere.

Samlet vurdering:

Bevaringsværdigt fartøj i klasse D.



10. OZML – BRITA LETH, opr. BRITA

Fragtskonnert på 86,84 brt, bygget 1911 på Øxenbjerg skibsværft i Svendborg. Skibet sejlede oprindelig fragtsejlad i Nordeuropa og opererede en overgang også som sten- og vragfisker. I 1972 blev skibet overdraget til nye ejere som genskabte fartøjets oprindelige formtræk, indretning og udrustning. En mindre undtagelse er kabyshuset på dæk, som blev let forstørret af hensyn til det fremtidige virke som charterskib. Fartøjet har i dag status som "Historisk Monument"

| | ALMEN VÆRDI | |
|--|------------------|---|
| Plus | Neutral | Minus |
| Kravelbygget træskib Fragtskonnert | | |
| | SÆRLIG VÆRDI | |
| Fore`n-aft-skonnert Spejlbygget | | |
| | INDIVIDUEL VÆRDI | |
| Veldokumenteret Velbevaret Relativt sjælden Bygget på Øxenbjerg | | Let forstørret kabyshus på dæk Nedgangskappen forude ikke historisk korrekt |



Kommentar:

Skibets oprindelige udseende er genskabt med megen fokus på de historiske detaljer. BRITA LETH er én af kun få tilbageværende fore`n-aft-skonnenter i landet og den mest autentiske i forhold til byggetidspunktet. Fartøjer udmærker sig således ved en høj grad af særlig synkron autenticitet for de væsentlige træks vedkommende og en høj grad af individuel autenticitet, idet væsentlige træk i indretning og farver i fartøjets personligt prægede skipperkahyt er nøje i overensstemmelse med dem, der blev anvendt i skibet, da det blev bygget.

Samlet vurdering:

Bevaringsværdigt fartøj i klasse A.

De fire autenticitets-niveauer

Første autenticitets-niveau – bevaringsværdigt skib i klasse A

Fartøjet er en synkron helhed af såvel væsentlige typiske formelementer som individuelle detaljer fra skibet selv og dermed den eller de bådtyper, det repræsenterer.

Andet autenticitetsniveau – bevaringsværdigt skib i klasse B

Fartøjet rummer diakron kombination af væsentlige, typiske formelementer og væsentlige, individuelle træk fra skibets eget livsforløb.

Tredje autenticitetsniveau – bevaringsværdigt skib i klasse C

Fartøjet rummer ákron kombination af væsentlige formelementer fra bådtypens epoke og væsentlige individuelle træk fra skibets eget livsforløb.

Fjerde autenticitetsniveau – bevaringsværdigt skib i klasse D

Fartøjet rummer, foruden de almene træk, ét væsentligt træk fra én af de to øvrige dimensioner. Potentiale til at avancere til højere niveau.

Henvisninger

Christiansen, Palle Ove, Christian Nielsen, Ole Crumlin Pedersen 1971: *Under sejl på ny*. Folder og katalog til Vikingeskibshallens udstilling med samme titel, 1971.

Gøthche, Morten 2015: *Åle drivkvaser*. Vikingeskibsmuseet, Roskilde.

Hasslöf, Olof 1949: *Svenska västkustfiskarna*. Svenska Västkustfiskarnas Centralförbund, Stockholm.

Hasslöf, Olof 1970: Maritim etnologi och dess grannvetenskaper. Begreppet levande tradition. Huvudlinjer i skeppsbyggnadskonstens teknologi. Maritimt näringsliv i socialhistorisk belysning. I Hasslöf, O., Henningsen, H., Christensen, A.E. (red.) *Sømand, fisker, skib og værft*. Rosenkilde og Bagger, København.

Hegel, Georg Wilhelm Friedrich (1807) 2005: *Åndens Fænomenologi*. Gyldendal, København.

Hegel, Georg Wilhelm Friedrich (1833) 2004: *Retsfilosofi. Elementær retsfilosofi eller Naturet og statsvidenskab i grundrids*. Det lille forlag, Frederiksberg.

Hjelmslev, Louis 1943: *Omkring sprogteoriens grundlæggelse*. Festskrift udgivet af Københavns Universitet i anledning af universitetets aarsfest november 1943. Akademisk Forlag, København.

Højrup, Thomas 2002: *Dannelsens Dialektik*, Museum Tusulanums Forlag 2002.

Højrup, Thomas 2009: *Etnologiens Dialektik. Fra Eilert Sundts gennembrud til Svend Jespersens brud med den herskende fagtradition: En etnologisk revolution i arbejde*. Centre for State and Lifemode Analysis, KUA, København. (http://www.lifemode.eu/archive/Etnologiens_dialektik.pdf)

Højrup, Thomas 2016: Film af foredrag om bådtypers dannelse i Skagerrak og Kattegat. Link til Maritimt Etnologisk Videnscenter i Han Herred Havbåde: <http://www.havbaade.dk/videnscenter/>

Højrup, Thomas, Morten Gøthche, Mathilde Højrup 2011: Tekst- og billedserie om dialektisk analyse- og syntesemåde benyttet til rekonstruktion af en bådtype: Sandskuden i den dansk-norske skudehandel over Skagerrak. Processen kan følges på links til Han Herred Havbåde:

<http://www.havbaade.dk/skudehandel/>

<http://www.havbaade.dk/3.%20Sandskuderne.pdf>

<http://www.havbaade.dk/4.%20Pedersbaeks%20vrag.pdf>

<http://www.havbaade.dk/5.%20Skibs bunden.pdf>

<http://www.havbaade.dk/6.%20Bagbords%20side.pdf>

<http://www.havbaade.dk/III%204%20Skrogets%20bund%20spændes%20til.pdf>

<http://www.havbaade.dk/III%205%20Skrogformen%20genopstaar.pdf>

<http://www.havbaade.dk/III%206%20Skibs bunden%20rettes%20til.pdf>

Jespersen, Svend 1940: *Registrantens saglige princip. Saglig Registrant for kulturhistoriske museer*. Dansk Folkemuseum, København.

Jespersen, Svend 1943: *Studier i Danmarks bønderbygninger. Gård- og stuehustyper. En etnologisk undersøgelse*. Sv. Jespersens arkiv. Nationalmuseets Tredie Afdeling, København.

Jespersen, Svend 1952-56: *Stuehus. Håndbog for danske lokalhistorikere*. Dansk Historisk Fællesforening, København

Jespersen, Svend 1958: Den firsidige gården. Norden och Kontinenten. *Skrifter från Folklivsarkivet i Lund utgivna genom Sällskapet Folkkultur*, 3, s. 53-69. Sällskapet Kontinenten, Lund.

Jespersen, Svend 1961: *Studier i Danmarks bønderbygninger*. Nationalmuseet, København.

Nielsen, Christian, Palle Ove Christiansen, Jens Lorentzen 1973: *Danske bådtyper. Opmålt og beskrevet af Christian Nielsen*. Søhistoriske Skrifter VII, Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, Høst & Søns Forlag, København.

Nørlund Christensen, Asger 2005: *Skibsbygmesteren E.C. Benzon og hans skibe*. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, Museet Falsters Minder, Forlaget Falcon.

Rasmussen, Alan Hjorth 1973: *Langlidreng bliver fisker. Claus Sørensens erindringer I, 1888 – 1910*. Fiskeri- og Søfartsmuseet samt Saltvandsakvariet i Esbjerg.

Rasmussen, Alan Hjorth 1974: *Fisker går i land. Claus Sørensens erindringer II, 1910 – 1930*. Fiskeri- og Søfartsmuseet samt Saltvandsakvariet i Esbjerg.

Rasmussen, Alan Hjorth 1988: *Drivvod i Danmark. Dansk fiskeri i stilstand og mobilitet I 1871-1888*. Fiskeri- og Søfartsmuseet samt Saltvandsakvariet i Esbjerg.

Skelmoose, Egon 1968: *Snurrevods fiskeri i tekst og billeder*. Fiskeri- og Søfartsmuseet samt Saltvandsakvariet i Esbjerg.

Eilert Sundt 1975: *Bygnings-Skikken paa Landet i Norge* (Verker i udvalg 6), *På Havet* (Verker i udvalg 7), *Om Husfliden i Norge* (Verker i udvalg 8). Gyldendal Norsk Forlag.

Dette Charter er at finde på Skibsbevaringsfondens hjemmeside og her:
<http://www.havbaade.dk/videnscenter/bevaringsvaerdighed-og-vaerdier/>

Noter

¹ I stedet for et originalitetsbegreb (af latin *oriri* opstå og *originalis* om oprindelse og oprindelighed) er det pga. ovenstående overvejelser et selvbestemt autenticitetsbegreb, vi ekspliciterer i dette charter. Et begreb der hidrører fra det græske *autos*, (det der er sig) selv, heraf *authenticia*, det ægte, det troværdige, der svarer til det, som det giver sig ud for at være.

² Den dialektiske analyse- og syntesemåde hviler på en intensionallogisk tænkning, der har udviklet sig siden Aristoteles, som Hegel videreudviklede i 1800'årene (Hegel (1807) 2005, (1833) 2004) og som etnologien har udspecificeret siden Eilert Sundt og H. F. Feilberg uddybede og tog den formspecificerende tænkning i brug, der ekspliciterer de dialektiske dimensioner i kulturelementers former. Se Eilert Sundt: *Bygnings-Skikken paa Landet i Norge, På Havet, Om Husfliden i Norge* (Sundt 1975), Thomas Højrup: *Dannelsens Dialektik*, kap. 3 og 10 (Højrup 2002) og *Etnologiens Dialektik* (http://www.lifemode.eu/archive/Etnologiens_dialektik.pdf) samt om bådtypen sandskude rekonstrueret ved hjælp af en dialektisk analyse- og syntesemåde: (<http://www.havbaade.dk/videnscenter/dialektisk-etnologi/>)

³ Dette er kernen i *Denkmal*-begrebet. Dette begreb handler om den bevaringskunst, som har til formål at udpege, indrette og bevare kulturmiljøer (i bredeste forstand), der maner til eftertanke om vor egen praksis, der gør os mere erfarne om de sammenhænge, udfordringer og modsætninger, der har bragt vor kultur frem til de måder at gøre tingene på, vi tager for givne eller problematiserer i dag. Det vil sige som gør os mere erfarne, end vi bliver af blot at hygge og spejle os i fortidens "originale" minder, fortællinger og uberørte erindringer. Gennem *Denkmal*-begrebets problematik er Skibsbevaringsfondens praksis deltager i den større drøftelse af, hvad der skal til for at begribe ideernes og fornuftens liv i den materialiserede kultur og materialitetens nærvær i den immaterielle kulturarv – og den forskydning fra erindring til erfaring i Danmarks kulturarv og kulturmiljø, der brydes med en romantisk identitetspolitik. Den forskydning, der udmønter, værner og formidler de dyrekøbte erfaringer, vi som et også søfarende folk har tilkæmpet os gennem tiderne (Højrup 2002, Kap. 18).

⁴ Denne proces danner og omdanner løbende hver enkelt båds udformning, indretning og udrustning. Denne helhed lader sig beskrive som en specificeret variant og konsekvens af enhver båds evne til at *bære og skære*, dvs dens skrogform, fremdriftsform og styreform - som er det etnologiske udgangspunkt for den almene bestemmelse af bådbegrebets essens, når vi studerer, hvad ethvert fartøj er dueligt til uafhængigt af tid, rum og socialt miljø. Dette perspektiv er beskrevet i kapitlet *Bådebyggeriets værksted* i *Dannelsens dialektik*. (Højrup 2002, Kap. 10, pl. 9) og i filmen *Læring og dannelse af bådetyper*. Hvordan forskellige udgangspunkter og negationer driver de selvkorrigerende læreprocesser, som danner og omdanner bådtyper – belyst med klinkbygningskunst i Nordsjælland og Nordjylland (<http://www.havbaade.dk/videnscenter/dialektisk-etnologi/>)

⁵ Denne betragtningsmåde, hvor der er en nøje sammenhæng mellem ekspliciteringen af et formbegreb, specifikationen af dets varianter og udforskningen af deres diakrone udviklingsforløb er for husforskningens vedkommende demonstreret af Svend Jespersen på Nationalmuseet (Jespersen 1940, 1943, 1952, 1958). Teksten *Etnologiens Dialektik* viser på figuren side 63, hvordan begrebet stuehus beskrevet som et åkront specifikationsforløb kan bruges til at belyse stuehusformernes diakrone udvikling i Danmarks bøndergårde. Beskrivelsen af åledrivkvasernes og snurrevodskutternes udvikling er inspireret af figuren over stuehusformerne. (Højrup 2009)

⁶ Dette svarer til husformers udviklingsmodus og er behandlet i den maritime etnologi (Nielsen m.fl. 1973, Christiansen m.fl. 1971, Hasslöf 1949, 1970)

⁷ *Under sejl påny*. (Christiansen m.fl. 1971). De to både er beskrevet i *Danske bådtyper* p. 24-25 og p. 40-41 (Nielsen m.fl. 1973)

⁸ Vi taler her om hensigtsmæssighed i sprogforskeren Lous Hjelmlevs betydning. Det består i at finde den beskrivelse, der giver den mest enkle, mindst modsigelsesfyldte og mest udtømmende specifikation af emnet som helhed samt af dets særlige og dets enkelte dele. Se Hjelmlev: *Omkring sprogteoriens grundlæggelse* og Thomas Højrup: *Dannelsens Dialektik*, Kap 3 (Hjelmlev 1966, Højrup 2002).

⁹ Dette er nærmere belyst med konkrete eksempler i Maritimt Etnologisk Videnscenter (<http://www.havbaade.dk/videnscenter/>):

Film af foredrag om bådtypers dannelse i Skagerrak og Kattegat: (Højrup 2016)
Tekst- og billedserier om dialektisk rekonstruktion af en bådtype: sandskuden i Skagerrak, se: (<http://www.havbaade.dk/skudehandel/>) Herunder: *Skudehandlerlivsformer på Jyllands Nordstrand, Skudehandlernes vilkår, Skudehandlernes praksis, Sandskuderne og Pedersbækvrang 1 – 9*. (Højrup 2011)

¹⁰ Alan Hjorth Rasmussens bog *Drivvod i Danmark* beskriver udviklingen af det danske drivvodsfiskeri. (Rasmussen 1988)

¹¹ Morten Gøthches bog *Åledrivkvaser* beskriver åledrivkvasen som sejlførende bådtype. Gøthche 2015.

¹² E. C. Benzon var en dygtig konstruktør og formidler af den engelske formvariant til såvel stats- og servicefartøjer som lystbåde og snurrevodsbåde i Danmark. Beskrevet i *E. C. Benzon og hans skibe* af Asger Nørlund Christensen (2005).

¹³ Claus Sørensen beskriver denne udvikling i bind 1 og 2 af sine erindringer, der blev bearbejdet og udgivet af etnologen Allan Hjort Rasmussen på Fiskeri- og Søfartsmuseet i Esbjerg. Rasmussen 1973 og 74.

¹⁴ Egon Skelmosen på Fiskeri- og Søfartsmuseet i Esbjerg beskriver vodfiskeriet i publikationen *Snurrevodsfiskeri i tekst og billeder*. Skelmosen 1968.