

Danmarks bevaringsværdige træskibe

Mennesker har bygget træskibe helt tilbage i historien. Danmark har stadig en beholdning af bevaringsværdige skibe, hvoraf mange er bygget i træ.



Når man, om sommeren, sejler rundt i de danske farvande, ser man ofte nogle af de gamle veteraner, der kommer sejlene for sejl, som for hundrede år siden.

Sådan er det nu, men det er ikke så mange år siden, at denne del af den danske kulturarv var ved at forsvinde for altid.

Ved indgangen til 1970'erne var der ganske vist nogle entusiastiske folk, der havde gang i skibsprojekter, hvor ældre træskibe blev forsøgt istandsat for små midler (bistandshjælp).

En del af dem lå i Nyhavn, men der var projekter i gang flere steder i landet.

I første halvdel af 70'erne var et af de større projekter, - der ovenikøbet havde en økonomi, var Nationalmuseets "Fulton".

Med skipper Mogens Frohn Nielsen, satte "Fulton" en ny standard for de bevaringsværdige skibe. Skibsreder Per Henriksen fra Mercandia rederierne købte en gammel skonnert, på størrelse med "Fulton". Den blev restaureret til tremastet topsejlskonkonnert under navnet "Mercantic 2". Skonnerten "Bona Vista" fra Rungsted var også klar og efterhånden kom der flere driftsklare skibe til, så der efterhånden var en hel lille flåde i Træskibsejernes Sammenslutning. Der blev etableret et årligt pinsetræf og en årlig kapsejls Fyn Rundt for bevaringsværdige træskibe.

Langt den overvejende del af skibene overlevede økonomisk ved at sejle chartersejls, fisketure lejrskoler, o.m.a.

Min far, som var uddannet søofficer, men i nogle år havde været i autobranschen, var skibsfører i Mercandia rederiet. Da Per Henriksens skonnert skulle sættes i drift, efterlyste rederen en skibsfører, der kunne sejle med sejlskibe. Det kunne min far, så han fik jobbet som fører af "Mercantic 2".

Selv om jeg havde fast job i kommunen, havde jeg den lange skoleferie, så jeg kunne være med som dæksbesætning i en del af sæsonens sejlads. Det blev til både pinsetræf og Fyn Rundt -sejladser samt nogle chartersejladser.

Senere fik min far hyre på den sejlførende galease "Havet", som var lejrskoleskib for SBBU, Socialt Boligbyggeris Børne og Ungearbejde. Der kom jeg også med som del af besætningen, når lejlighed bød sig.

Min lillebror købte "Havet" og ansatte min far som skipper indtil han selv fik sine papirer. Derefter fortsatte min far, men nu som styrmand. Jeg selv var stadig med, så meget min tid tillod.

Fra den første pionertid, hvor det var projektmagerne og drømmerne, der var i overtal i træskibsflåden, er det nu alt sammen sat mere i system. Der er oprettet centrale charterkontorer, der er fora for redere og skippere og der er oprettet særlige regelsæt for såvel skibenes indretning som passagerbefordring. Økonomierne er kommet i nogenlunde faste rammer og søfolkene er nu veluddannede, ikke sjældent fra skoleskibene.

I dag er der en meget stor bevågenhed for bevarelsen af vores flydende kulturarv og Nationalmuseet og Skibsbevaringsfonden gør sit til bevaringen. Derfor er vi så heldige, at vi til stadighed kan opleve de bevaringsværdige træskibe i de danske farvande og havne.

Fra Niels Friis-Hansen Rudersdal

Litteratur: "Vinden er vor" bind 1-6, af Kaj Lund, Borgens Forlag 1978

