

Skab plads til træ tjære, beg og maling

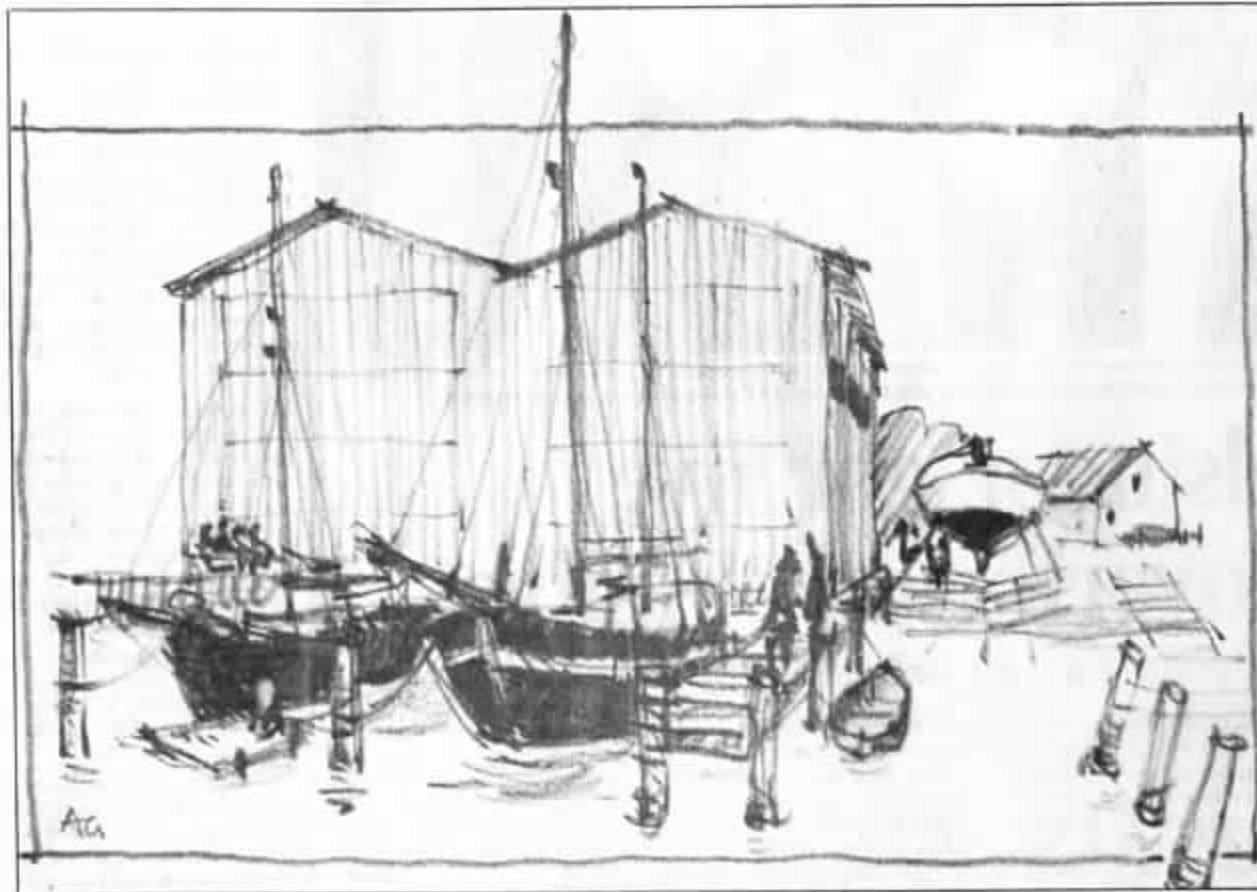
Af Arne Gotved

Rundt omkring i landet ligger der nogle havnearealer som tiden er løbet fra, fordi den meste godstransport nu går over land. Havnekajer der tidligere var forbindelsen til verden uden for Verona, og stedet hvor man kunne drømme om fjerne strande, og måske også et andet liv, som Osvald Helmuth sang så mesterligt om i visen »Havnen« hvor kontormanden hver dag på vej hjem fra arbejdet står af cyklen for at indsnuse lidt af stemningen fra det fremmede, og måske kunne være så heldig at få lov til at tage imod en trosse.

Coasterne kommer ikke så tit mere, og den gamle småskibsflåde er stort set hugget op eller forlist på anden måde. Der er ikke så mange tilbage af »havens gråspurve« og de ældre fiskebåde og joller, men der er en rest, som de sidste femten år har fundet sammen i Træskibssammenslutningen – TS – der er en forening til bevarelse af de gamle sejlførende brugsfartøjer.

Medlemmerne er »gale« fartøjskere der kæmper for at holde deres sommerhus/livsdrøm oven vande, i en uendelig vedligeholdelsesproces. Enkelte skibe ejes af det offentlige, for eksempel Nationalmuseets »Fulton« og Frederiksborg Amts »Emanuel«, men langt de fleste er istandsat og vedligeholdt for private midler og tusindvis af fritimer.

Det meste af vedligeholdelsesarbejdet kan foretages nå



Træskibe i Frederikssund. Tegnet af kronikøren.

og de fastliggende skibe er opsagt og har mistet deres havneplads.

Imidlertid behøver Frederikssund ikke dermed at klippe hele forbindelsen til den søværfts fortid over. Man kunne jo bevare skuderne. Inden de bevaringsværdige skibe – hvoraf nogle er under restau-

Ved indgangen til det dødsdømte værft findes en fin gammel stald- og lagerbygning. Den er ikke så stor, og kunne måske for beskæftigelsesmidler pilles ned inden bulldozerne kommer, og genopstilles på havnen til grej- og værkstedsrum for skibene. Der kunne laves et smukt

Et af Træskibssammenslutningens formål er at forsøge at bevare skibene på danske hænder, men da foreningen bygger på frivilligt arbejde, og ikke råder over økonomiske midler, må arbejdet blandt andet bestå i at få gjort opmærksom på, at de gamle smukke fartøjer, der sidste

Hver by burde hæge om sine historiske skibe – også Frederikssund, hvor det gamle værft planlægges jævnet med jorden for at give plads for parcelhusbyggeri. Formanden for Træskibssammenslutningen, Arne Gotved, Fredensborg, der er skipper på »Gasen« af Lynæs foreslår i dagens kronik, at Frederikssund laver en museumskaaj, som i Nyhavn. Byen har vist dens historiske og maritime interesse f.eks. ved vikingespillene, men den nyere skibshistorie er også af rekreative grunde værd at hæge om.

næs Havn – før og nu«.

Formålet er at orientere om den planlagte udvidelse af lystbådehavnen øst for den gamle havn, og indsamle forslag og kommentarer der kan komme med ved udarbejdelsen af en endelig handlingsplan. Det er flot gjort – ikke noget med at blive taget på sengekanten her.

I forbindelse med havneudvidelsen er der mange af lystbådene, der får byttet pladser, og med tankerne om Frederikssund »lille Nyhavn« i baghovedet, er det oplagt at foreslå, at man benytter den enestående chance til at samle erhvervsfiskerne og de gamle brugsfartøjer og joller i den gamle havn, som kunne kaldes Lynæs Fiskeri- og Træskibshavn – eller måske mindre højtideligt bare Træskohavnen – og samle alle de nyere både i den store lystbådehavn.

I drømme kunne man forestille sig et museumsværksted ved den gamle havn, hvor der blev bygget Lynæs-joller, og i vågen tilstand kunne man nøjes med en rimelig støtte til beddingen og det arbejde, der udføres der. Og så er den enes død som bekendt den andens brød. Efter nedlæggelsen af Frederikssund Værft kan de store skibe – dem over 20 bruttotons – gå til Holbæk eller Hundested når de skal på land, men for de mindre fartøjer må Lynæs være ideel.

Hvis der i lystbådehavnen sikres gode gæstempladser til de lystsejlere, der hidtil har brugt den gamle havn, kan

cyklen for at indsnuse lidt af stemningen fra det fremmede, og måske kunne være så heldig at få lov til at tage imod en trosse.

Coasterne kommer ikke så tit mere, og den gamle småskibsflåde er stort set hugget op eller forlist på anden måde. Der er ikke så mange tilbage af »havens gråspurve« og de ældre fiskebåde og joller, men der er en rest, som de sidste femten år har fundet sammen i Træskibssammenslutningen – TS – der er en forening til bevarelse af de gamle sejlførende brugsfartøjer.

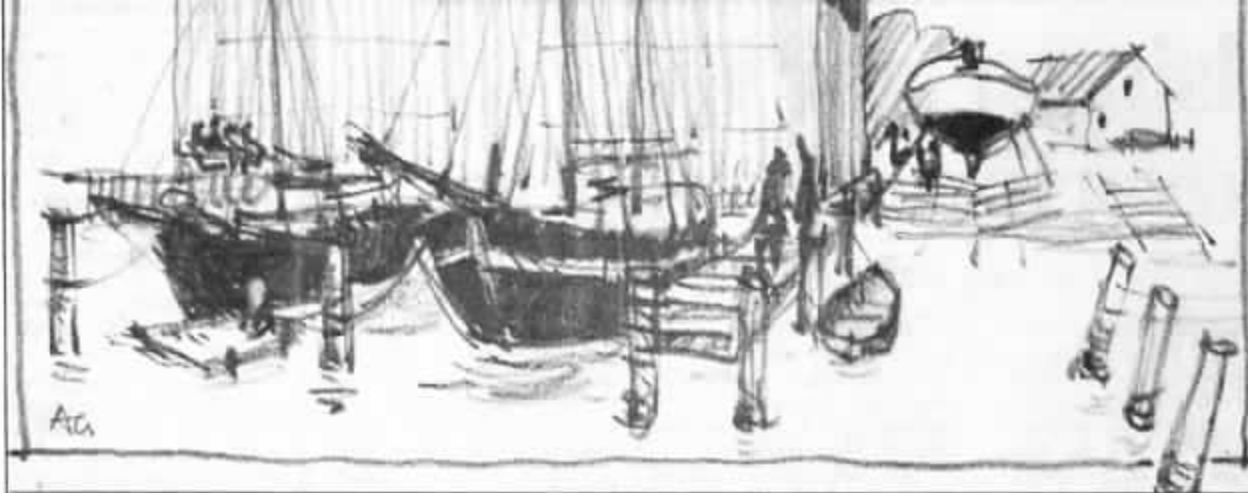
Medlemmerne er »gale« fartøjskere der kæmper for at holde deres sommerhus/livsdrøm oven vande, i en uendelig vedligeholdelsesproces. Enkelte skibe ejes af det offentlige, for eksempel Nationalmuseets »Fulton« og Frederiksborg Amts »Emanuel«, men langt de fleste er istandsat og vedligeholdt for private midler og tusindvis af fritimer.

Det meste af vedligeholdelsesarbejdet kan foretages på vandet, men af og til må skuden på land for at blive gået efter i bunden, og få foretaget de nødvendige udskiftninger af planker, og andre reparationer, der kræver professionel værftsbistand.

Men værfterne bliver stadig færre, og i disse måneder er det hæderkronede værft i Frederikssund ved at blive jævnet med jorden. Arealet er mere værd som byggegrund for parcelhuse hedder det, og det skal nok passe – hvilken plet jord er ikke det, hvis man ellers får lov af planlæggerne.

Skibe er bygget, og gennem årene er talrige galleaser og skonnerter repareret her, og værftshavnen – hvor afsides den mærkeligt nok ligger – har været en kulturhistorisk perle.

Man skal være stedkendt for at komme til værftet fra landsiden, og de færreste ved ikke hvad det er, der forsvinder, men dommen er afsagt.



Træskibe i Frederikssund. Tegnet af kronikøren.

og de fastliggende skibe er opsagt og har mistet deres havneplads.

Imidlertid behøver Frederikssund ikke dermed at klippe hele forbindelsen til den søværfts fortid over. Man kunne jo bevare skuderne. Inden de bevaringsværdige skibe – hvoraf nogle er under restaurering – spredes for alle vinder, kunne man for eksempel overveje at hente dem frem af gemmet, og lave et »lille Nyhavn« for fire til seks fartøjer i den stille ende af trafikhavnen. Til glæde ikke bare for skibene, men for byens borgere og turister, der igen kunne »fodre deres drømme« på kajen.

Det kulturbevarende arbejde det er at istandsætte og sejle de gamle fartøjer – kulturhistoriske skatte hedder det i nationalmuseets sprog – har så store miljøkvaliteter, at hver by burde hæge om sine historiske skibe. Der burde være kajplads til rådighed for bymuseerne rundt omkring, hvilket nok har lange udsigter, men Frederikssund by har ihvertfald chancen for her og nu at etablere en ny perle istedet for den, der nu mistes, og det er glædeligt at der arbejdes med ideen på Rådhuset.

Ved indgangen til det dødsdømte værft findes en fin gammel stald- og lagerbygning. Den er ikke så stor, og kunne måske for beskæftigelsesmidler pilles ned inden bulldozerne kommer, og genopstilles på havnen til grej- og værkstedsrum for skibene. Der kunne laves et smukt miljø – et mål for spadsereturen – et kreativt/rekreativt hjørne af trafikhavnen, der ville få et langt bedre liv end blot at være en parkeringsplads bagpølsevognen.

Der er ingen steder i Danmark, der har mere end 60 kilometer til vandet, så det er ikke så underligt, at vi er en old-gammel søfartsnation, hvor ethvert barn skal lære at svømme. Vores farvande er rimeligt beskyttede, og vandet er ikke fyldt med træsedende orm som under de varmere himmelstrøg. Derfor har vi endnu nogle smukke gamle brugsfartøjer tilbage, der kan sejle på gammeldags maner (den moderne vindkraft), og vi bliver misundt langt ud over landets grænser. Amerikanere og tyskere har set det for længe siden, og mange af vores klenodier er desværre i årenes løb blevet »eksportret« til et betalingsdygtigt publikum.

Et af Træskibssammenslutningens formål er at forsøge at bevare skibene på danske hænder, men da foreningen bygger på frivilligt arbejde, og ikke råder over økonomiske midler, må arbejdet blandt andet bestå i at få gjort opmærksom på, at de gamle smukke fartøjer, der sidste vinter var TV's godnatbilleder, tilhører en truet art, der – så længe de sejles og vedligeholdes – burde fritages for statsafgifter og tilbydes ordentlige havnepladser. Ellers er det måske begrænset hvor længe vi kan bevare dem i danske farvande.

Men tilbage til Frederikssund, der gennem vikingespillene i mange år har dokumenteret en historisk interesse vendt mod havet: Hold fast også i den nyere fortid, og lav en »museumskaj«.

Nu er det imidlertid ikke kun større skibe, der er bygget i Frederikssund. Oprindeligt stammer de berømte Lynæs-joller herfra, og de hed iøvrigt i mange år Fredesund-joller. Det er joller der i sjældnen grad viser, at bådebyggerne har mestret at formgive fartøjerne, så de nøje passer til det farvand, de skal bruges i. Lynæs-jollen kan føres tilbage til lods og bådebygger Ole Jen-

sen der blev født i 1793 i Frederikssund, og det var også her, han startede det skelsættende bådebyggeri. Efter en frygtelig orkan i 1852, hvor mange af Nordsjællands fiskere druknede, og der efter sigende ikke var et fiskerhjem på Halsnæs, der ikke var mere eller mindre berørt, satte Ole Jensen sig for at forbedre fiskernes havgående både. Erfaringerne fra jollerne blev omsat til de senere så berømmede Issefjordsbåde, der i lighed med jollerne ikke bare ejer sjældne sødygtige egen-skaber, men også er en sand fryd for øjet. Der eksisterer stadig nogle få gamle fartøjer i den tradition. En er hjemmehørende i Thisted, og en ejes af Grenå Museum. En er under oprigning i Lynæs, en ligger og forfalder i Nyhavn, og endelig er der Absalon af Lynæs, der desværre er solgt til Tyskland.

Mens man tænker på at fylde værftshavnen op med jord i Frederikssund, tænker man på at udvide havnen i Lynæs. Der sker noget på havnen for tiden, og man slås ikke bare med vindmøller. Man slås med lange ventelister for lystbåde, og i øjeblikket udstilles et debatoplæg på Hundested Rådhus om »Ly-

hovedet, er det oplagt at foreslå, at man benytter den enestående chance til at samle erhvervsfiskerne og de gamle brugsfartøjer og joller i den gamle havn, som kunne kaldes Lynæs Fiskeri- og Træskibshavn – eller måske mindre højtideligt bare Træskohavnen – og samle alle de nyere både i den store lystbådehavn.

I drømme kunne man forestille sig et museumsværksted ved den gamle havn, hvor der blev bygget Lynæs-joller, og i vågen tilstand kunne man nøjes med en rimelig støtte til beddingen og det arbejde, der udføres der. Og så er den enes død som bekendt den andens brød. Efter nedlæggelsen af Frederikssund Værft kan de store skibe – dem over 20 bruttotons – gå til Holbæk eller Hundested når de skal på land, men for de mindre fartøjer må Lynæs være ideel.

Hvis der i lystbådehavnen sikres gode gæstempladser til de lystsejlere, der hidtil har brugt den gamle havn, kan Fiskeri- og Træskibshavnen forbeholdes træskoskibene – det er dem hvor man ikke behøver at tage skoene af, når man går ombord, og hvor man ikke behøver stofovertrukne fendere for at undgå skrammer, men klarer sig med gamle bildæk. Hvor det handler om træ, tjære, beg og maling, og ikke så meget om glasfiber, aluminum, rustfrit stål og moderne kemi.

Det ville være en god idé til gensidig glæde for alle parter, og ikke mindst for dem, der bare går tur på havnen, samt Turistforeningen og museumsfolkene. Og så vel også politikerne, for det koster ikke noget at samle skibene i interessegrupper.

Den kommende tid bliver spændende for havnene i Frederikssund og Lynæs, og jeg håber, der bliver plads til nogle kvalitetsløsninger for det kulturbevarende arbejde med gamle skibe og havnemiljøer.