

April 2018

Årgang 47 nr. 2

ISSN 0905-1635

# TS

## TRÆSKIBS SAMMENSLUTNINGEN

LANDSFORENINGEN TIL BEVARELSE AF ÆLDRE BRUGSFARTØJER



*Vi kæntrer! På et splitsekund kan et voldsomt pust lægge en båd ned, også en åledrivkase på 27 fod. Side 20-22. Foto: Peder Wiese. Ellers er bladet domineret af pinsestævne i Helsingør og optakt til generalforsamling. Side 2-19. Danskejet skonnert på vej til Svalbard. Side 23-26*

# Tre-masteren, der genopstod

*Svendborg skipperen Rasmus Jacobsen har overtaget LINDEN og planlægger chartersejladts med ekspeditionspræg på Svalbard i sommer.*

*Af Mads Lund Undén*

En novemberdag i 2017 spadserede min kæreste og jeg til Frederiksøen i Svendborg for at tage en imponerende skonnert i øjesyn. Som jeg stod og grundede over, hvorfor en skonnert fra Mariehamn lå fortøjet i Svendborg dybt inde i det danske efterår, lød der et ”Hej Mads” fra dækket. Der gik et øjeblik, så kunne jeg kende Maja Karlsson, som jeg var elev på skoleskibet GEORG STAGE sammen med i 1997.

Hun gav en rundvisning om bord på LINDEN, der er skonnertens navn. Majas kæreste Rasmus Jacobsen har købt skibet på Ålandsøerne, hvor den er bygget og søsat i 1993. Jeg tænkte ved mig selv, at det var et skib, det var værd at komme til søs med. Et par uger senere tog jeg en snak med Rasmus og mønstrede efterfølgende.

## En forgænger fra 1917

Den første LINDEN blev bygget på Ålandsøerne ved Mariehamn i 1917-1920. Det var i en opblomstringsperiode for søfarten i Østersøen ovenpå 1. Verdenskrig. Gamle skibsskrog blev restaureret og bygget om, og nye skibe blev bygget.



*Billede af den første Linden fra bogen ”The Linden saga”*

LINDENs tonnage var følgende: 187 NRT/226 BRT/300 DWT. Søsætningen er en historie for sig. Den tog fire uger. Skibet kørte af stablen på vej mod vandet til skuffelse for en større flok tilskuere, der havde samlet sig for at overvære begivenheden. Nogle mistænkte en værftsarbejder for at have saboteret søsætningen, da han få uger forinden var blevet



*Styrmand Kent Grundvad udstikker kursen rundt Røsnæs. Januar 2018*

fyret. Andre fandt, at det var uheld.

Af hensyn til at tækkes skæbnen ændrede man skibets navn til LINEA, og under det navn fejlede et andet søsætningsforsøg. Man arbejdede for at få skibet hævet op på rampen og sat på ret kurs til søsætningen. Arbejdet var hårdt og foregik også i vandet. Skibets første ejer og kaptajn Verner Petterson pådrog sig i den forbindelse en leverbetændelse, der endte med at tage livet af ham få år senere.

## Endelig i vandet

Den 8. august 1920, efter fire ugers slid, var LINEA endelig klar til endnu et forsøg. Kort før søsætningen fik skibet navnet LINDEN tilbage. Denne gang forløb det heldigt. LINDEN sejlede med skiftende ejere på Åland fra 1920-1936, hvorefter skibet blev solgt til en finsk ejer fra byen Rauma. 1939-1945 lå LINDEN lagt op i Rauma på grund af 2. Verdenskrig. Efter krigens afslutning blev skibet brugt til minerydning i Den finske Bugt. Det følgende år sejlede den coasterfart med forskellig last – overvejende tømmer. Fra 1947-1954 var skibet lagt op i Rauma, inden det i 1954 blev hugget op.

## Afsted til Christianshavn

Min første sejlads med den nye LINDEN var fra Svendborg til Christianshavn. Kunstneren Natascha Thiara Rydvald havde chartret skibet til en workshop i samarbejde med Bådteatret. Vi afgik fra Svendborg fredag den 26. januar til midnat efter et par hektiske døgn med klargøring og afslutning af glasfiberbelægning af taget på forsalonen og ikke så meget søvn. Endelig klar fredag eftermiddag gjorde hovedmotoren vrøvl og nægtede at lade på batterierne. Et par friske batterier senere var der endelig klart skib, og vi lagde fra.

Jeg havde vagten sammen med skipper Rasmus Jacobsen og styrmand Kent Grundvad. Grundvad var kvartermester på Georg Stage i 1997, det var et hyggeligt gensyn.

## Til kajs bag gangbroen

Vi havde kraftig medstrøm i Sundet, så bøjerne dukkede hurtigt frem af mørket. Jeg smuttede på bakken for at varske skipper om bøjerne. De fleste havde han helt styr på.

Det blev en dejlig rolig sejlads for motor gennem natten og en meget smuk vinterdag på søen, inden vi i skumringen rundede Kronborg, og efter passage af gangbroen til Christianshavn fik skipper manøvreret skibet til bolværket foran skonnerten ACTIV ved Nordatlantisk Brygge.

Det viste sig at være en sværere manøvre end først antaget, da vinden havde frisket betydeligt og truede med at tvinge forskibet rundt tilbage mod gangbroen. Skipper og styrmand tog det med ophøjet ro, og efter en times manøvrering og forhaling lå vi endelig fortøjet foran ACTIV.



*Skipper Rasmus Nicolaj Jacobsen på  
bakken. Januar 2018*

## Den nye LINDEN

Den nye LINDEN blev bygget i årene 1990-93 ved Mariehamn. Forud var gået bygningen af galeasen ALBANUS med det formål at bevare og videreformidle det traditionelle skibsbyggerhåndværk.

Ud af foreningen ALBANUS voksede ideen om at bygge større

og til kommercielt brug. Man valgte en tremastet sletskonneret, fordi det er et skib, som er forholdsvis let at håndtere i forhold til dets størrelse. Derefter valgte man den første LINDEN fra 1920 som prototype.

For at rejse midler til bygningen stiftedes først aktieselskabet ”The Linden shipping company”, og herefter fulgte i 1991 ”Fartygsföreningen Linden”, hvor forfatterinden Agnes Rask, der er datter af Verner Petterson, den oprindelige LINDENs første ejer og kaptajn, valgtes til formand. Forskellige rederier, selskaber og Ålands regering købte aktier i disse selskaber, således at byggeriet kunne igangsættes.

## Debat om dækshusene

Der findes ingen tegninger af den originale LINDEN, men en model lavet af den første LINDENs skibstømrermester. Undervejs måtte byggeriet tilpasses moderne krav til sikkerhed på passagerskibe og endvidere til dets kommercielle formål.

Dette medførte blandt andet en heftig debat i det maritime miljø på Åland omkring størrelsen af skibets dækshuse. Nogle kaldte hånligt skibet for en restaurant med sejl på. Resultatet blev, at de planlagte dækshuse reduceredes noget, således at der blev mere plads på dæk, og at skibet æstetisk kom til at tage sig bedre ud.

LINDEN er bygget i fyrretræ. Det meste i større dimensioner end i de egetræsbyggede skibe. Masterne er lavet af lærk fra den finsk/russiske region Karelen. Træer, der blev plantet i 1880 til at forsyne den fremtidige russiske flåde med byggematerialer. Forskibe er LINDEN belagt med kobberforhudning til at imødegå sejlads i isfyldt farvand.

## Dansk skibstømrer var med

Et for danske træskibsentusiaster interessant spor i bygningen af den nye LINDEN er, at den nu afdøde danske skibstømrer Søren Nissen, Marstal, havde en større rolle i bygningsarbejdet. LINDEN sejlede jomfrutur i juli 1993. Den har gennem årene været brugt som en slags repræsentationsskib for Ålandsøerne. Statsoverhoveder og andre officielle gæster på besøg har været om bord. Skibet har stort set kun sejlet i det baltiske hav og har ikke været ude af Østersøen, før Rasmus Jacobsen overtog den og sejlede den til Svendborg. I perioder har den sejlet meget lidt på grund af økonomiske udfordringer med driften.



### **Svalbards sarte system**

Rasmus Jacobsen barslede med idéen om et sejlskibsprojekt efter at have afhændet et mindre rederi bestående af tre undersøgelsesfartøjer til en tysk kunde. Inden han købte skib, indgik han samarbejde med det norske ekspeditions-rejsefirma "Basecamp Explorer". Firmaet har aktiviteter i Kenya og på Svalbard.

Firmaets aktiviteter på Svalbard har navn efter hovedøen i øgruppen: "Basecamp Spitsbergen". Siden 1998 har firmaet arbejdet med turisme på Svalbard. Firmaet lægger stor vægt på bæredygtighed og er meget opmærksomme på at passe på det sarte økosystem på øgruppen.

Sammen med Mette Eliseussen, der er erfaren norsk guide i Arktis, udviklede Rasmus på idéen om chartersejlsads med træskib på Svalbard. Denne idéudvikling er fortsat, mens tiden nærmer sig, hvor idéens holdbarhed skal stå sin prøve.

### **Godkendt til 12 passagerer**

Rasmus finder LINDEN i Helsinki, hvor den bruges som restaurant. Efter stiftelsen af anpartsselskabet Njord Sail and Cargo ApS kan han overtage skibet i sommeren 2017. Forud har han haft kontakt med Søfartsstyrelsen, der melder ud, at de er klar til at indregistrere skibet i Danmark.

Det viser sig i månederne efter overtagelsen af være sværere end som så at få skibet flaget ind i Danmark.

Mange misforståelser, møder og dokumentudvekslinger senere godkendes skibet endeligt i februar 2018 til worldwide sejlsads med 12 passagerer. Der er 35 køjepladser om bord, så Rasmus havde naturligvis håbet på at kunne sejle med flere passagerer.

### **Bureaukrati på finsk**

Når det er sagt, skal det understreges, at de eksklusive oplevelser, der sælges, i mange tilfælde aftages af folk, som gerne betaler for ekstra tomme køjepladser for at have et kammer for sig selv.



*Eldre billede af Linden under sejl*

Jeg oplever en lille flig af de bureaukratiske udfordringer ved, at Rasmus beder mig hjælpe med at skrive til et finsk firma for at få en finsk asbestrapport oversat til engelsk. Noget af det eneste, vi kan læse i det finske dokument, er en infomail adresse. En høflig henvendelse på engelsk underskrevet som maritim konsulent resulterer næste formiddag i et svar med en vedhæftet engelsk oversættelse. LINDEN er ”not detected”. En lille succes i en lang og sej proces.

Udover at processen har været sej og at interessenterne i Linden gerne havde set en godkendelse til flere passagerer, så har den også gjort, at indtjeningen på charter, der var planlagt til at starte allerede kort efter overtagelsen, har været meget begrænset. Disse linjer skrives i marts 2018.

### Allerede på vej mod nord

Skipperen og direktøren Rasmus Jacobsen har lagt processen bag sig, og nu er alt sat ind på at forberede skib og mandskab på sejladsen fra Svendborg mod Svalbard. Der er afgang fra Svendborg 28. marts, og de første chartersejladser er solgt med udgangspunkt fra Spitsbergen 9. maj. Der er ikke tid til mange overliggende dage undervejs mod nord.

Udover chartersejladserne arbejdes der med andre muligheder for indtjening. Sejladser med forskellig last, biståelse af ekspeditioner, afvikling af STCW sikkerhedskurser højt mod nord og jagt og produktion af fødevarer er i spil.

I februar forsøgte jeg at følge med i udviklingen i projektet LINDEN fra mit sydfynske hjem. Først i starten af marts er jeg om bord igen for at hjælpe til under sejladsen retur



Linden bryder isen på vej ud af Københavns havn. Marts 2018

fra København til Svendborg. Frosten har været længe, så Christianshavns kanal er belagt med is. LINDENs kobberforhudning bliver prøvet af, som vi manøvrerer os ud af haven. Måske et varsel om de høje breddegrader, hvor skibet skal sejle hen over sommeren.

### Standsmæssigt modtaget

Undervejs nordover i Sundet rigger vi et midlertidigt skonnertgaffelsejl til. Sejlmager Helle Barner Jespersen har syet et nyt skonnertsejl, og Daniel Remme fra besætningen er undervejs med at sy ligtov på, men endnu ikke færdig. Vi sætter stagfok og det lille midlertidige skonnertsejl, før vi når Helsingør. Herefter har vi vinden agten for tværs og sætter storen og mesanen samt de fire forsejl. Motoren slås af, og LINDEN går for sejl. Under aften frisker vinden. På Kents og min vagt brager vi mod Sjællands Rev med knap 10 knob.

Til midnat bjærger vi forsejlene og kan efter passage af Sjællands Rev fortsætte sydover med støtte fra motoren. Mit uld- og sejlerstøj står sin prøve under nattens tjans som rorsmand. Med vinden ind foran for tværs må jeg finde røverhuen frem, hvor der kun er huller til øjne og mund. Det er bidende koldt. Skipper beslutter, at vi skal ligge for svaj i Thurøbund. Thurø er LINDENs nye hjemhavn, så det er kun passende. Over middag går vi ind i Thurøbund. Ved yachtværftet står skippers familie og venner og vinker til os. Derudover står der en thurinsk dame ud af rederfamilie og vinker med et hvidt tørklæde, som hendes bedstemor gjorde det for år tilbage, når rederiets skibe kom hjem til vinterhavn i Thurøbund.

Kilder:

Lindholm, Marcus: ”The Linden Saga – *The tale of a ship, a peoples shipping company and its historical background*”. Udgivet af Fartygsföreningen Linden 2006

”Fra Svendborg til Svalbard: Bæredygtige oplevelser for fulde sejl”. Artikel i Fyns Amts Avis 25. nov. 2017 af Søren Stidsholt Nielsen.

<https://www.fyens.dk/article/3208271?fbrefresh=true>

<http://www.basecampexplorer.com/>