

»Det skib har været med til, at Bornholm er blevet meget mindre!«

Sådan er der engang sagt om skonnerten FREIA af Rønne, og noget er der måske om snakken. I sine 75 aktive år som fragtskib sejlede FREIA nemlig tusinder af tons granit fra Bornholm til havne i Danmark, Tyskland og Randstaterne.

I Danmark findes ikke mange skibe af samme alder som FREIA – der har 100 år bag sig siden stabelafløbningen i 1897 – og som stadig krydser rundt i de danske farvande. Dog er det ikke længere tunge og døde granitskærver og kantsten, der i dag er om bord på skonnerten, men levende mennesker – danske og tyske turister – der gennem nogle dages sejlads med det gamle skib får et lille indblik i sømandslivet på godt og ondt og får oplevet naturen på det altid skiftende hav.

Også på anden vis er skonnerten FREIA noget enestående i dansk skibsfart. Almindeligvis blev denne skibstype bygget af træ, men FREIA er bygget af jern og stål, og det var, da den blev bygget i forrige århundrede, noget nyt inden for dansk skibsbygning.

Skonnerten som skibstype

FREIA er en »fore-and-aft-skonnert« eller sletskonnert, som skibstypen også kaldes. Betegnelsen fortæller, at skibet ikke har råsejl på masterne. Skonnerterne blev byg-

get med to, tre eller fire master. FREIA har to master – fokkemasten og stormasten – og som på andre tomastede skonnerter, er stormasten den højeste.

Skibstypen er oprindelig en amerikansk »opfindelse«, der blev skabt under den amerikanske frihedskrig i 1700-tallet. Da var der opstået et behov for et mindre, hurtigsejlende skib, der var let at manøvrere, og som kunne gå tættere til vinden end de ofte større og tungere råsejlere. Det var på værfterne i New England, at man først fandt frem til denne nye skibstype, der senere skulle gå sin sejrsgang overalt på verdenshavene.

De nye skonnerter var hurtigsejlere med høje master, der hældede agterover. Skroget var lavt og smalt og havde en udfaldende forstævn – en såkaldt »clipperstævn«.

Skonnerten som skibstype begyndte at vinde indpas i den danske handelsflåde i slutningen af 1700-tallet. De første danskbyggede skonnerter lignede til at begynde med meget de amerikanske forbilleder, men i 1800-tallet fik de danske skonnerter kortere master, der heller ikke hældede så meget agterover. Samtidig blev skroget gjort bredere, så skibet kunne rumme en større last, og samtidig forsvandt også i de fleste skonnerter den karakteristiske »clipperstævn«.

Skonnerten blev populær i den danske handelsflåde i 1800-tallet – ikke så meget, fordi den kunne sejle hurtigt, men mere fordi den kunne manøvreres af en mindre besætning. Som skibstype var den også særdeles velegnet i de kystnære danske farvande, hvor vinden ofte springer, og hvor der tit skal ændres kurs gennem sunde og bæltter. Omkring 1843 fandtes der ca. 78 skonnerter over 10 kommercelæster i den danske handelsflåde, og i 1858 var tallet steget til 294.

Langt de fleste skonnerter var omkring århundredskiftet hjemskrevet i sydfynske havne som Svendborg, Troense og Marstal. Skonnerter herfra sejlede dog ikke udelukkende i danske farvande, men kom så langt væk som til Nord- og Sydamerika og til Østen.

Omkring 1920 var antallet af danske sejlførende skonnerter reduceret til ca. 100 stykker, men så fandt man på at sætte motorer i skonnerterne for bedre at kunne konkurrere med de maskindrevne skibe. På denne måde lykkedes det at holde denne del af den danske småskibsflåde i fart til begyndelsen af 1960-erne.

Bornholms Maskinfabrik i Rønne

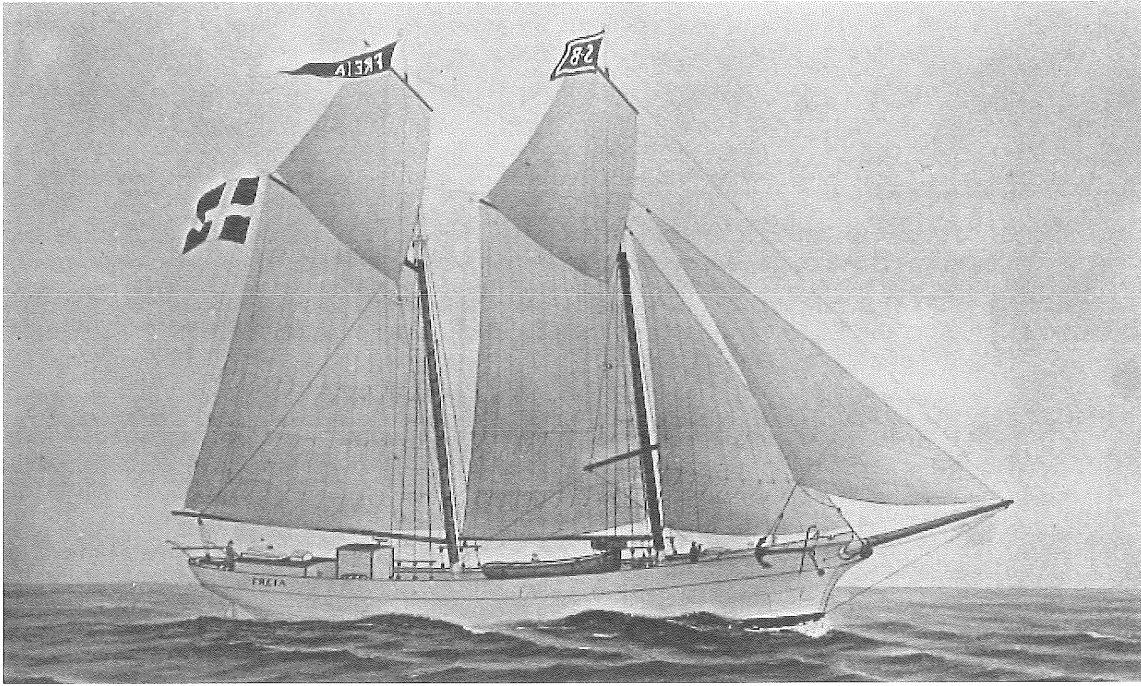
Skonnerten FREIA blev bygget på Bornholms Maskinfabrik i Rønne i 1896-97. Fabrikken var blevet oprettet i 1880 og producerede især kakkellovne og landbrugsmaskiner, men havde også en skibssmedie på Rønne havn. Her på smedien udførtes reparation af ankre og andet af jern og stål på datidens træskibe.

I 1895 anlagde Bornholms Maskinfabrik

en bedding i den nordlige del af Rønne havn og begyndte her at bygge skibe af stål. Selv om værftet ikke havde nogen lang levetid – det blev nedlagt igen i 1902 – blev der dog i dette tidsrum bygget 12 fartøjer, nemlig 2 lægttere til DFDS og 10 sejlskibe til forskellige rederier på Bornholm og det øvrige Danmark. Fælles for disse sejlskibe var, at de alle var bygget af stål på klink og havde den karakteristiske udfaldende »clipperstævn«, en hæk med afrundet spejl, og var særdeles velsejlende. Det største skib, der blev bygget på værftet, var en barkentine på 316 brt. FREIA – der havde byggenummer 2 – var et af de mindre på kun 65 BRT.

Af de 10 sejlskibe, der blev bygget på Bornholms Maskinfabrik, eksisterer i dag kun FREIA. Et andet skib fra værftet – skonnerten KAREN, der var bygget i 1901 – sejlede endnu i 1987 i Sverige under navnet AMAZONE, men er siden blevet hugget op. Det skete i Esbjerg omkring 1993, hvor en gruppe mennesker fra byen havde købt det gamle skib for at bygge det om til et skole-skib. Projektet blev dog opgivet, da det viste sig, at pladerne i skroget mange steder var så gennemtærede, at det ville være for bekosteligt at udskifte dem. Skibet blev hugget op, men den karakteristiske forstævn står i dag som et vartegn foran Fiskeri- og Søfartsmuseet i Esbjerg.

Kølen til den 2-mastede sletskonnert FREIA blev lagt i begyndelsen af 1896, og i november måned samme år var den klar til at løbe af stablen. I et brev, der er dateret den 9. november 1896 fra Bornholms Maskinfabrik til Burea Veritas, står der:



Skonnerten FREIA er bygget på Bornholms Maskinfabrik i Rønne i 1896, her gengivet efter et maleri.

The schooner FREIA, which was built at the Bornholm Engineering Factory in Rønne, in a reproduction from a painting.

»Den under Bygning værende Skonnert har vi saa nær færdig, at den skal løbe af Stablen først-kommende Fredag. Jeg ved ikke, om der skal foretages Eftersyn, før den kommer paa Vandet eller det foretages senere.«

Med Højagtelse

H. Blem

Direktør

Skonnerten var bestilt af et aktieselskab med navnet FREIA, i hvis bestyrelse sad bygmester Otto Bidstrup, C. P. Bentzen og skibsfører O. Vest. Af bilbrevet, der er ud-

stedt den 19. februar 1897, fremgår det, at den er klinkbygget af stål, der er indkøbt i England. Skrogets længde i vandlinien er 22,6 meter, bredden er 5,65 meter og dybgangen er 2,15 meter. Lasteevnen er på 110 tons. Masterne er af fyrretræ, fokkemastens højde over dækket er 14,6 meter, og stormastens højde er 19 meter. Vanterne er af hamp, mens alle for- og mellemstag er af stålwire. FREIA fik kendingsbogstaverne NWQF.

Den nybyggede skonnerts navn FREIA var hentet fra den nordiske mytologi, hvor Fre-

ia – eller Freya – var kendt som gudinden for kærlighed. Desuden regnedes Freia for at være den smukkeste af alle gudinderne.

Det var meget almindeligt omkring århundredskiftet at opkalde skibe med navne fra den nordiske mytologi, som f.eks. THOR, TJALFE, GEFION m.fl.

FREIA's besætning var på 4 mand, 1 skipper og 3 dæksfolk. Dæksfolkene boede sammen i lukafet forude, mens skipperen havde sin kahyt helt agterude.

. . . og så til søs

FREIA's første skipper hed Nicolai Vilhelm Bech. Han var født i København i 1849, og efter at have opnået den nødvendige sejl-tid, begyndte han at læse på Københavns Navigations-skole. Her bestod han »Den Almindelige Styrmandsexamen« i 1872, og året efter »Styrmandsexamens Anden Afdeling«. Begge eksamener blev bestået med topkarakter. Inden påmønstringen som fører af FREIA, havde N. V. Bech været skipper på OLIVE DAHL i 7 år.

Og så begyndte FREIA i 1897 sine mange års sejlads i Østersøen. Den første rejse begyndte den 10. marts og var med en last granitsten fra Rønne til Neufarwasser i Tyskland. Derfra i ballast til Danzig for at laste oliekager til Nykøbing i Sverige.

N. V. Bechs barnebarn, Mogens Bech, har stadig den journal, som skipper Bech førte gennem de mange år, han sejlede med FREIA. Journalen er meget lakonisk i sine optegnelser. Der er kun anført dato fra afgangshavnen, hvad lasten bestod af samt dato for ankomst til lossehavnen. Under rejsen fra havn til havn er der en gang om dagen noteret positionen ved middagstid.

Hvorledes vind og vejr har været på rejsen, findes der ingen optegnelser af i journalen.

Journalen fortæller, at FREIA kom til mange forskellige havne i Østersøen. Der blev gjort mange rejser fra Bornholm til Riga og Königsberg – det nuværende Kaliningrad – med granitsten, men skonnerten anløb mange andre havne i Østersøen, fra Flensborg, Vejle og Århus på Jyllands østkyst til Wiborg i Finland, til Stockholm, og til Stettin, Danzig og andre havne på den tyske kyst. FREIA var også flere gange i Limfjorden med granitsten fra Bornholm til havne på fjorden. Fra Aalborg og Nørresundby kunne der altid hentes en returlast af cement til Rønne.

Det var dog ikke kun granit fra Bornholm, som FREIA sejlede med. Skipper Bech's journal fortæller, at lasten også kunne bestå af: korn, mursten, svinefoder, cement, kalk, tjære i tønder, kartofler, brædder, tømmer, benmel, malt og meget andet.

To gange – mens N. V. Bech var fører af skonnerten – var FREIA i Nordøen. Første gang var i 1903, da skibet lastede kartofler i Rønne til Kristiania i Norge. Efter udlosningen her lastede FREIA sten i Drammen til Altona på Elben, og fra Altona gik turen tilbage gennem Kielerkanalen med en last byg til Rønne. Den anden tur på Nordøen fandt sted i juni 1908, da FREIA gik rundt om Skagen til Esbjerg med en last hvede. Returrejsen i ballast til Rønne gik også nord om Skagen.

N. V. Bechs journal viser, at FREIA kom hjem til Rønne hvert år i december måned og forblev her i de hårdeste vintermåneder. I begyndelsen af marts blev skonnerten igen rigget til, og sejladsen begyndte.

Sammen med den gamle journal findes også nogle notater, som N.V.Bech åbenbart har fundet så værdifulde, at de burde huskes. Et notat drejer sig om gigt og lyder sådan:

»Gigten kan heldbredes, paastaar en Engelsk Læge, naar man koger Stilkene og Rødderne af Sellerier og drikker det Vand, hvori de ituskaar-

ne Sellerier ere kogte. De kogte Sellerier skæres derpaa og spises som Grøntsager.«

Måske har gigten virkelig plaget N.V.Bech, for han har noteret et andet husråd:

»1 Pægel Sjenever, 2 Pægle Vand, Saltpeter saa meget som der kan ligge paa en 50 Øre 3 Gange deraf. 1 eller 2 Snapse om Dagen.«



En pause under losningen. Til venstre med piben i munden ses skipper H. C. Hansen – også kaldet »Freia-Hansen«. Længst til højre bedstemand Andreas Arvidsen, der sejlede med FREIA i 25 år. Imellem dem sidder den påmønstrede kok og jungmand. Den fjerde person på billedet er en ukendt havnearbejder.

A break during the unloading of cargo. On the left with the pipe in his mouth is the skipper H. C. Hansen – also known as Freia-Hansen. On the far right is leading seaman Andreas Arvidsen, who sailed on the FREIA for 25 years. Between them is the cook/navigating apprentice who had signed on. The fourth person in the picture is an unknown dock worker.

I 1904 solgte det aktieselskab, der havde ladet FREIA bygge, skonnerten til reder C. M. Schor, men skibsfører N. V. Bech vedblev at føre skibet.

Gennem sine mange år som fragtskib forblev FREIA med at være hjemskrevet i Rønne, selv om ejerskabet skiftede flere gange. I 1912 blev den således overtaget af reder A. Pepke og i 1914 af et partsrederi med kul- og trælasthandler O. Bidstrup som reder.

»Freia-Hansen« bliver fører af skonnerten

Skibsfører N. V. Bech blev i 1912 afløst som fører af FREIA af kaptajn Hans-Christian Hansen. H. C. Hansen købte nogle parter i FREIA og sejlede med skonnerten indtil 1949, og derfor fik han naturligtvis tilnavnet »Freia-Hansen«. Gennem de mange år, hvor H. C. Hansen sejlede med FREIA, købte han flere parter i skibet og havde de sidste år 50%.

En mand, der påmønstrede FREIA som kok og jungmand i 1942, fortæller bl.a., at besætningen den gang bestod af 3 mand: skipper Hansen, bedstemanden og så skiftende drenge som kombineret kok og jungmand. Kokken fortæller bl.a., at han hver dag til frokost skulle lave en stor portion spegesild og stegte kartofler. Denne ret »krydrede« skipper Hansen for sin del ved at strø sukker over den.

Den 1. verdenskrig satte sine begrænsninger for en fredelig fragtsejlad i Østersøen, selv mellem danske havne. Der skulle ofte søges speciel tilladelse af de tyske marinemyndigheder til sejlad i visse områder. I efteråret 1918 fik FREIA en sådan tilladelse, udstedt af det tyske gesandtskab i København. Den lyder oversat til dansk:

»Det danske sejlskib FREIA, hjemmehørende i Rønne, kendingsbogstaverne NWQF, har fri fart mellem danske havne syd for en linie Skagen-Vinga. Tilladelsen er gældende i tidsrummet fra den 9. september 1918 til den 15. december 1918.«

Den befuldmægtigede for den tyske marines admiralstab i København.

FREIA får maskine

Efter den 1. verdenskrigs afslutning begyndte konkurrencen fra damp- og motorskibene at gøre sig gældende inden for skibsfarten. De rene sejlskibe var nok billigere i drift – og dermed også i fragt – men de var langsommere og helt afhængige af vind og vejr.

Derfor fik flere og flere af de rene sejlskibe installeret en motor, og også FREIA fik en sådan om bord. Det var i maj 1921. Af tilsynsbogen fremgår det, at det var en 1-cylindret totaktsmotor på 25 HK fabrikeret af Rønne Maskinfabrik. Ved sejlad med motoren alene kunne FREIA nu gøre en fart af 7 knob.

Motoren var en glødehovedmotor, hvor glødehovedet skulle opvarmes af en blæselampe en halv times tid inden starten. Når glødehovedet var blevet tilstrækkeligt varmt, blev motoren startet med håndkraft, og det skulle der mange kræfter til. Dem havde bedstemanden Andreas Arvidsen fra Allinge, en stor, stærk og godmodig mand, der sejlede med FREIA i 25 år.

Sammen med motoren fik skonnerten sit første styrehus, men der blev ikke installeret nogen dynamo, så der kunne komme elektrisk strøm i skibet. Derfor forblev

belysningen om bord og i skibets lanterner stadig petroleumslamper.

Af tilsynsbogen fremgår det også, at den fulde skonnertrigning blev bevaret med løse stænger og den stående rig af hamp.

I marts 1932 blev FREIA solgt igen, denne gang til et partsrederi med 15 deltagere og konsul Magnus Bidstrup som korresponderende reder. Ved samme lejlighed blev den første motor fra 1921 udskiftet med en større, en 60 HK »Vølund«.

Efter en international overenskomst skulle alle skibe i disse år have skiftet deres kendingsbogstaver. Fra gammel tid havde danske skibe haft et kendingssignal, der begyndte med bogstav N-, men det blev i 1930-erne ændret, så danske skibes kendingsbogstaver nu alle begyndte med bogstavet O-. FREIA's nye kendingssignal blev OUSX.

Vinteren 1934 var forholdsvis mild, men alligevel var der isforekomster i de indre danske farvande. Ved sejlads i isen havde FREIA beskadiget sin skrue, men i stedet for at tage skonnerten i dok for at få rettet de bøjedede skrueblade, klarede man selv problemet hjemme i Rønne. Der blev anbragt 40 tons brosten i forlasten og på fordækket, en kran løftede op i skonnertens agterende, og så var skruen klar af vandet og kunne repareres.

Grundstødning i Storstrømmen

De mange års sejlads med last fra havn til havn klarede FREIA i øvrigt uden nævneværdige uheld. En enkelt gang gik den dog på grund, men uden at lide skade.

Det var på en rejse i september måned 1935 fra Bornholm til jyske havne med en

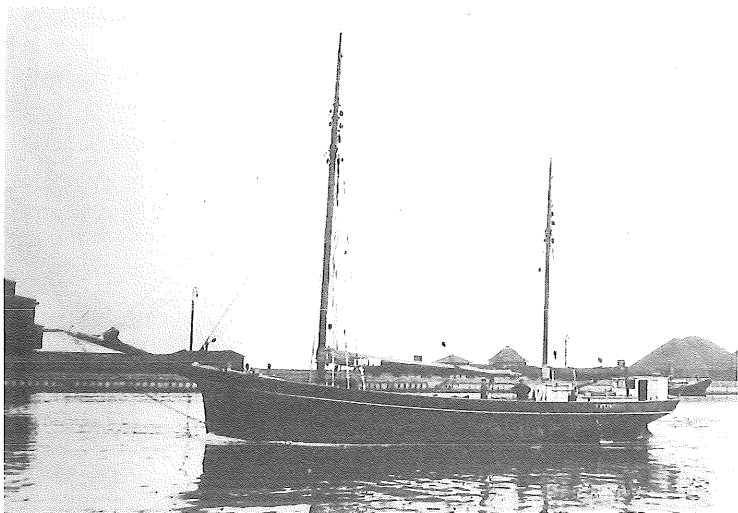
last granitskærver og brosten. Storstrømsbroen blev passeret ved 2-tiden om natten, og lige derefter blev der på FREIA's styrbords side observeret en klar toplanterne og en rød bagbordslanterne. De internationale søvejsregler siger om en sådan situation, at så skal det skib, der har det andet på sin styrbords side, gå af vejen. Derfor drejede FREIA til styrbord – og gik på grund.

Fra FREIA satte man en båd i vandet og roede over til at andet skib, der viste sig at være ROMØ af Nyborg – der også stod på grund! Det havde skipperen på ROMØ dog ikke selv observeret.

Vel tilbage på FREIA forsøgte man at bakke af grunden, men forgæves. Det hjalp heller ikke, at man lempede en del af lasten agterover for at lette forskibet. Der var ikke andet at gøre end at vente på dagslyset.

Om morgenen kom en motorbåd fra land, og FREIA's fører, H.C.Hansen, anmodede om, at der måtte blive sendt bud efter Switzer, og ved middagstid ankom slæbebåden SVAVA. Efter 3 timers forløb lykkedes det endelig slæbebåden at få FREIA trukket af grunden. En efterfølgende dykkerundersøgelse viste, at skonnerten ikke have taget skade ved grundstødningen, så rejsen kunne fortsættes.

Ved ankomsten til Randers blev der afholdt søforhør, og her pointerede H. C. Hansen, at skylden for grundstødningen var ROMØ's. Da dette skib var gået på grund – før FREIA gjorde det – havde man ikke udskiftet navigationslysene med de to røde lanterner, som søvejsreglerne kræver af skibe, der står på grund. Derfor havde FREIA manøvreret,



FREIA omrigget til galease. Omrigningen fandt sted i 1939. Styrehuset var blevet monteret i 1921. Hvornår skrogfarven er blevet ændret fra lysegrå til sort, vides ikke.

The FREIA re-rigged as a galeas. The re-rigging took place in 1939. The wheel house was installed in 1921. It is not known when the hull colour was changed from light grey to black.

som om ROMØ var sejlene, og det var årsag til grundstødningen.

I 1939 sejlede FREIA stormasten over bord, og da der med den nye og større motor ikke længere var nødvendig med så stor en sejlføring, blev skonnerten i januar og februar 1939 omrigget til galease. De gamle master blev erstattet med mindre pælemaster af fyr, og det samlede sejlareal blev reduceret til 164 kvadratmeter. Der kunne nu føres storsejl, store-gaffeltopsejl, stagfok, klyver og mesan.

»Freia-Hansen«s søn fortæller

H. C. Hansens søn, maskinmester N. Skov

Hansen, fortæller, at han første gang var med sin far ude at sejle, mens han endnu lå i barnevogn. Han kan naturligvis ikke huske noget fra den tur, men har fået fortalt, at den gik til Riga for at laste korn til Norge. FREIA ankrede op uden for havnen og en agent kom om bord for at få Rubler til bestikkelse af de forskellige havnemyndigheder. Uden denne bestikkelse ville lastningen blive meget forsinket.

Maskinmester N. Skov Hansen fortæller videre, at han som dreng sejlede med FREIA hvert år i sommerferien. I sommeren 1931 var han således med i Danzig, hvor skibet lossede brosten fra Rønne. Fra Danzig gik turen til Stettin, hvor der blev lastet kul tilbage til Rønne. Andre rejser gik til Jylland med gravmonumenter, og returrejserne var ofte med cement fra Nørresundby eller svinefoder fra Vejle til Rønne.

Da N. Skov Hansen var færdig med skolen i marts 1940, ville han også have en uddannelse til søs. Han var med til at gøre skibet søklar efter vinteropholdet i Rønne og mønstrede derefter som kok og jungmand på FREIA den 17 april. Den 2. verdenskrig var brudt ud, og det fik besætningen at mærke, da de i juni måned kom til Lübeck i Tyskland. N. Skov Hansen fortæller:

»Vi skulle hente en last smedekul til Rønne, men da vi kom i havn, var kullene ikke kommet. Vi forhaledede derfor til en kanal, hvor vi blev lagt op. Den 13. juni indtog tyskerne Paris og den 17. juni kapitulerede Frankrig. Da var tyskerne helt oven på. Der var ikke et vindue i byen, der ikke havde tyske flag og hagekorsbannere hængende. Tyske soldater marcherede med musik gennem byen, og alle råbte »Heil Hitler!«. Da gjalt det om som dansker at holde sig væk fra gaderne.«

FREIA fortsatte under hele krigen med at sejle i Østersøen. Lasten bestod stadig fortrinsvis af granit og sandsten fra Bornholm, og returlasterne af kalk fra Faxe, cement fra Aalborg eller teglsten fra Egersund. Trods miner i farvandene gennemførte FREIA sejladserne uden uheld.

Josefat Brucz bliver fører af FREIA

I 1949 valgte »Freia-Hansen« at gå fra borde. Han havde gennem en årrække haft 44/80 parter i skibet, og dem solgte han nu til konsul M. Th. Bidstrup for 33.600 kroner kontant. Som ny skipper på det over 50 år gamle fartøj blev antaget Josefat Brucz, der kom til at føre det de sidste år i fragtfarten.

Nu var den gamle »Vølund« motor ved at være nedslidt, og en ny blev installeret i 1959. Det var en Hundested-motor med to cylindre og på 90 HK. Motoren var ikke ny. Den var bygget i 1952 og havde været monteret i galeasen ERNA af Nexø. Denne galease var forlist ved Hammeren under en storm i 1958, og efter at have ligget under vand i flere måneder, blev bl.a motoren igen bjærget, repareret og sat ombord i FREIA. Der sidder den endnu og fungerer efter omstændighederne godt. Dog skal den tiltales med »Hendes majestæt«, siger skibets nuværende ejer.

Josefat Brucz var fører af FREIA de sidste mange år i fragtfarten. Han blev samtidig partsreder, men de sidste 3 år blev han ene-ejer, og i disse år sejlede han som eneste mand om bord. Den sidste last, som FREIA sejlede med, var en last hvede til Sønderborg.

Og så blev det gamle skib – 76 år efter stabelafløbningen i Rønne – fortøjet og lagt op ved kajen i samme havn.

En epoke i skibets historie var forbi – og en anden kunne begynde.

Jens Lund køber FREIA

Skonnerten blev sat til salg, men de gode tider for småskibsfarten var definitivt forbi, så det var vanskeligt at finde en køber. Et par englændere var interesseret i skibet for at anvende det til turistsejlds i Caribien, men de kunne ikke skaffe de nødvendige penge til købet.

Men så hørte en bornholmer i det fremmede, kaptajn Jens Lund fra Santa Barbara i Californien, at FREIA var til salg. Han havde de nødvendige penge og blev enig med Josefat Brucz om en købesum på 100.000 kroner kontant, og i 1972 skiftede FREIA så ejer endnu en gang.

Jens Lund var vokset op i Rønne, hvor hans fader bl.a. havde været direktør for 66-bådene. Fra sin drengetid kendte Jens Lund FREIA fra de mange gange, skibet havde været i Rønne havn, og mens han gik i skole, havde han i ferierne foretaget flere ture med skonnerten. Som så mange andre drenge fra den gamle søfartsby, var også han gået til søs efter skoletiden. Han begyndte som elev på Kogtved Søfartsskole og sejlede derefter som kok og jungmand i småskibsfarten. I 1950 var han på togt med skoleskibet DANMARK, og udmønstrede derefter som letmatros og matros i forskellige danske skibe. I 1955 kom han til USA og begyndte at sejle med amerikanske skibe. Senere blev han amerikansk statsbor-

ger, bosatte sig i Santa Barbara og tog sine nautiske eksamener i USA. I 1972 – da han købte FREIA – var han avanceret til kaptajn på en amerikansk supertanker tilhørende Gulf Oil.

De første 3 år efter overtagelsen blev FREIA liggende i Rønne havn, og i disse år tilbragte Jens Lund sine sommerferier i Rønne, hvor han slappede af med at banke rust på sit skib. Desuden blev skibet rigget om igen fra galease til »fore-and-aft« skonnert, som den oprindelig var bygget, også med den rå til en bredfok, som den oprindelig havde. Råen blev imidlertid senere fjernet igen. En del af den nye rig var brugt grej, som Jens Lund købte billigt i forskellige danske havne. Skonnertmasten blev således købt i Frihavnen for 200 kroner. Inden FREIA igen var sejlklar, havde Jens Lund brugt over 500.000 kroner til klareringen.

Det var kun somrene, der blev brugt på at renovere skonnerten. I vintertiden fortsatte Jens Lund med at sejle som kaptajn på de amerikanske tankbåde.

Med turister i lasten

Det var ikke den nye reders mening, at FREIA igen skulle sættes ind i fragtfarten, men Jens Lunds idé var at tilbyde turister at sejle med på ture af en ca. uges varighed. Derfor skulle det indvendige i skibet nødvendigvis også sættes i stand. Lastrummet skulle således indrettes til 5 to-mandskammer foruden en salon, kabys, baderum og toiletter.

I 1975 blev FREIA forhalet til Rudkøbing, hvor det daværende bådeværft lagde et nyt dæk på skonnerten og tilriggede de nye

master. Det nye sejlareal blev på 325 kvadratmeter. Den nye indretning af lastrummet blev udført på Thurø Yachtværft.

Og endelig skiftede skibet både navn og flag. Nu kom det til at hedde FREIA RØNNE og blev hjemskrevet i Panama.

Da Jens Lund primært satsede på at komme til at sejle med tyske turister, fik FREIA RØNNE fast station i Kiel, og i juni 1978 gik det første togt med betalende turister af sted. Jens Lund var selv skipper og hans hustru, Birgithe, sejlede med som kok. Den første tur gik til Rønne for at præsentere den nyrenoverede skonnert i den by, hvor den havde været hjemskrevet i så mange år.

Jens Lund skriver i skibsjournalen for den 26. juni:

»Klokken 02.30 passerede Dasser Ort fyr på 8 sømils afstand. På 24.00-04.00 vagten antasted to gange af østtyske patruljefartøjer. Vinden SW styrke 4. Søen agterind. 15.00 ankom Rønne havn.«

De følgende to dage var der mange gæster om bord. Byens borgmester kom og ønskede skibet velkommen tilbage til Rønne, og også den bornholmske presse viste stor interesse for den nyrestaurerede skonnert.

Således fortsatte sejladserne i de følgende år. Om sommeren sejlads med turister i Østersøen eller på længere ture til Oslo. Om vinteren blev skibet lagt op, og Jens Lund brugte tiden til at vedligeholde det gamle skib.

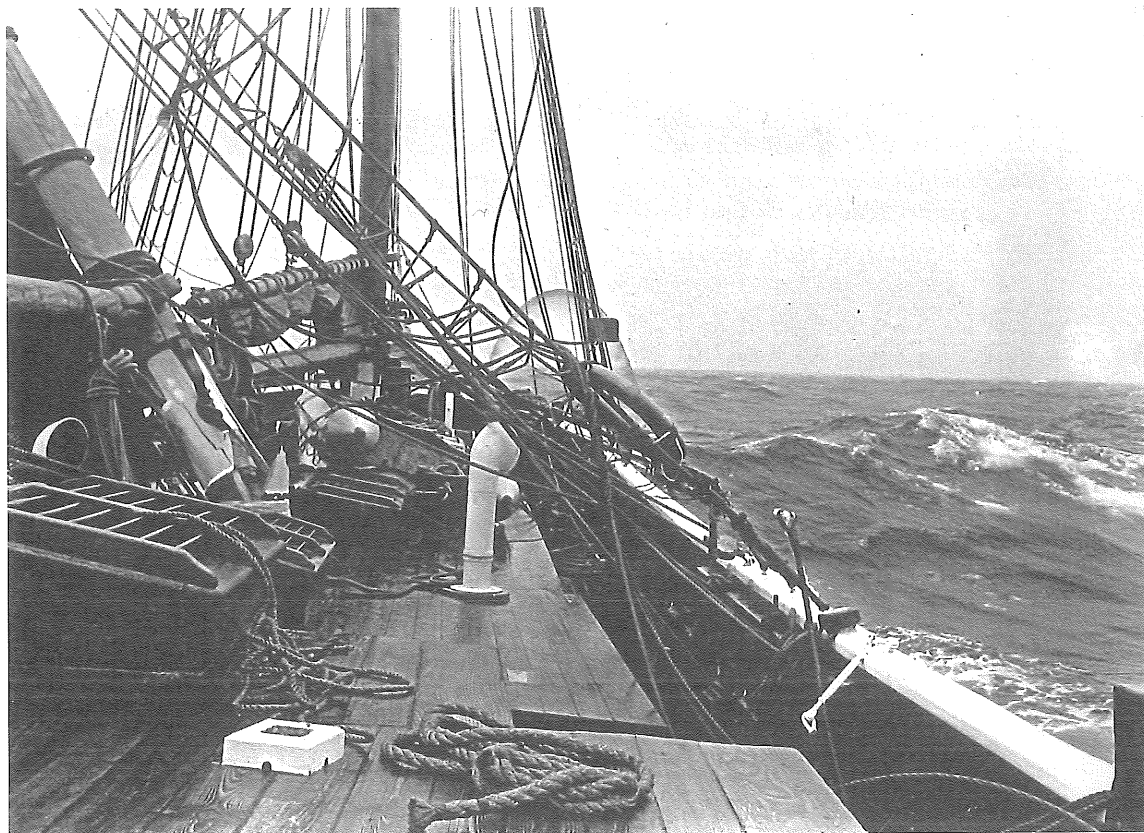
Et alvorligt havari

Under en sejlads til Bornholm i maj 1981 kom FREIA RØNNE ud for et havari, der nemt kunne have fået alvorlige følger.

Skonnerten var afsejlet fra Holtenau den 25. maj med 9 tyske gæster ombord. Samme aften ankom skibet til Bagenkop, hvor det blev liggende natten over. Den følgende morgen afsejlede FREIA RØNNE fra Bagenkop og ankom til Klintholm havn klokken 22.15 samme aften.

Onsdag den 27. maj skriver Jens Lund i journalen:

»09.15 afgang Klintholm mod Bornholm. Vinden NE, styrke 5-6, halvdårligt sigt. Satte alle sejl udenfor havnen og stoppede maskinen kl. 09.30. Klokken 10.00 tværs af Møns fyr, kurs 120 grader retvisende. 12.00 tværs af



Under sejlads med tyske turister i 1981 kom FREIA ud for et alvorligt uheld, da stormasten brækkede ved dækket under et pludseligt opstået uvejr. Heldigvis kom ingen til skade ved haveriet, og FREIA kom sikkert ind til Stubbekøbing.

During a voyage with German tourists in 1981 the FREIA suffered a serious accident when the main mast broke off at the deck during a sudden storm. Luckily no-one was hurt in the accident and the FREIA made it safely to Stubbekøbing.

fyrskibet »Møn SE«. Vinden friskende, svær sø.

13.00. Skonnertstang brækket, stormast over mærsset brækket, klyverbom ud for pyntenetstokken brækket. Løb skibet op i vinden og bjærgede sejl. Storsejlet ville ikke fire på grund af beknebet pikfald. 13.30 drejede skibet rundt, kurs NW mod Grønsund.

13.45. Grundet stormast stående uden vanter og med pres i storsejlet, brækkede stormasten ved mastekraven, men blev hængende i mellemstag, stb. bomdirk og storskøde.

Kl. 16.00 coaster »Salona« anduvet og tilbød assistance. Gav kursen til Grønsund 320 grader retvisende. 16.30 »Salona« frigivet og fortsat kurs mod Gedser.

17.00 påbegyndt Grønsund renden. 18.30 ankom til Stubbekøbing. Fortøjede styrbord side til kaj på ydermolen. 19.30 bjærgede forgrejerne, storgaffel og storsejl.

Alt vel om bord!«

Da den pludselige og kraftige vind ramte skonnerten, havde den fuld sejlføring, og det var nok årsagen til, at skaderne blev så store. Heldigvis kom ingen om bord noget til ved havariet.

De følgende dage måtte FREIA RØNNE blive liggende i Stubbekøbing for nødreparation og opklaring af den ødelagte rig. Turen til Bornholm blev aflyst, og i stedet sejlede skonnerten tilbage til Ring Andersens værft i Svendborg, hvor den blev repareret for over 125.000 kroner.

De følgende år fortsatte sejladserne hver sommer uden nævneværdige uheld, men i 1986 var det slut.

Jens Lund døde, og FREIA RØNNE blev lagt op ved Thurø Yacht- og Kutterværft.

Skonnerten får nye ejere

Og så var den gamle skonnert igen sat til salg. Køberne var denne gang Kirsten og David Thomas, der købte FREIA RØNNE af dødsboet i 1987.

Kirsten Thomas er født og opvokset i Strandhuse i udkanten af Svendborg og er uddannet som sygehjælper. David Thomas er født i Perth i Australien og er uddannet som designer og maritim-arkitekt. Det var som sådan, at han første gang kom til Danmark og Svendborg i 1974. Han var af den amerikanske ejer af det gamle Svendborgskib, galeasen RING ANDERSEN, ansat til at stå for ombygning af skibet på værftet i Svendborg.

David Thomas har tidligere deltaget i American Cup-sejladser og har også sejlet med andre sejlskibe på de syv verdenshave. Hans ophold i Svendborg blev permanent – ikke mindst fordi han traf Kirsten og blev gift med hende i 1984. Han tog styrmands- og skibsførereksamen på Svendborg Navigationsskole samme år.

Da ægteparret købte FREIA RØNNE, var skonnerten stadig indregistreret i Panama, men deres ønske var igen at få den indregistreret under dansk flag. Det havde imidlertid sine vanskeligheder, selv om dødsboet efter Jens Lund sagde, at det kun var midlertidigt, at skibet havde været indregistreret i Panama. Desuden sagde boet efter Jens Lund, at der ikke var søpant eller andre hæftelser i skibet, men det viste sig, at det ikke var rigtigt. Panama ville ikke slette FREIA RØNNE af registeret før der var betalt 35.000 dollar, som man påstod stadig skyldtes for indregistreringen i Panama.

Det var ægteparret Thomas's ønske at fortsætte den sejlads med turister, som Jens Lund havde påbegyndt, men nu viste det sig, at indregistreringen under Panamas flag slet ikke tillod dette. Ægteparret søgte hjælp gennem det danske udenrigsministerium og det danske konsulat i Panama, men forgæves.

Det blev advokat Palle Petersen i Svendborg, der fandt en foreløbig løsning på problemet. Han foreslog at lade skonnerten indregistrere i Honduras, der ikke krævede nogen frigørelsesattest fra Panama. Denne registrering fandt sted i 1988, og så fik FREIA slettet ordet RØNNE i sit navn og fik hjemsted i San Loranzo.

Kirsten og David Thomas følte sig delvis ført bag lyset af dødsboet, der havde solgt dem skonnerten, og de søgte derfor om fri proces til at få sagen afgjort ved Landsretten. Sagen faldt ud til deres fordel. Landsretten bestemte, at ægteparret skulle have 10% af købesummen tilbage og bestemte også, at FREIA nu skulle betragtes som værende ude af Panamas skibsregister.

Det blev en glædesdag for ægteparret. Nu kunne Dannebrog snart igen hejses over det gamle skib. Sagens afgørelse betød dog også, at skonnerten aldrig måtte anløbe Panama, hvis den ville undgå at blive beslaglagt af myndighederne der, men der var nu heller ingen planer om at sejle over Atlanten. Kirsten og David Thomas havde kun ønske om at sejle i Østersøen, som FREIA altid havde gjort.

Nu forestod en ny stor og bekostelig ombygning af skibet for at kunne opfylde de krav, som søfartsmyndighederne i Hon-

duras krævede for at skonnerten måtte sejle med passagerer. Denne ombygning beløb sig til over en halv million kroner.

Efter skonnertens færdiggørelse, gik den første rejse til Kiel. Bryggeriet Carlsberg havde chartret den for at kunne deltage i Kielerugen.

Og endelig i 1991 bestemte Landsretten, at FREIA nu kunne indregistreres i det danske skibsregister og igen komme til at føre dansk flag. Det betød til gengæld også, at de danske søfartsmyndigheder havde nye og større krav at stille til passagerernes sikkerhed. Heldigvis trådte Skibsbevaringsfonden til med et beløb på 110.000 kroner, så det blev muligt at imødekomme disse ønsker. I forbindelse med sejladsen »Fyn Rundt« fik FREIA nogle år senere 5.000 kroner fra Tjalfefonden for den smukke vedligeholdelse.

Den tidligere handelsminister Anne Birgitte Lundholt, under hvis ministerium dansk skibsfart dengang hørte, var i sin ministertid indstillet på at give de gamle, bevaringsværdige fartøjer lempeligere vilkår for at sejle med turister, og det har FREIA også nydt godt af. Nu er FREIA optaget som det 4. skib i sammenslutningen af danske veteranskibe.

»Om hundred år er alting glemmt«, er der et gammelt ord, der siger. Måske passer det i nogle sammenhænge, men ikke i tilfældet med skonnerten FREIA, for den lever i bedste velgående. Hver sommer stikker den stævnen indenfor i mange danske havne og lader sig beskue og beundre af mange »ship-lovers« som en repræsentant for gammel, dansk skibsbygning, når den er bedst.

The Schooner FREIA – 100 Years at Sea

Summary

Only a very few Danish ships are still sailing when they are a hundred years old. One of them, however, is the schooner FREIA, which was built in Rønne on Bornholm in 1897.

A schooner is a type of ship which originated in the American War of Independence in the 18th century, but in the following century it spread to other maritime nations in the world. This type of ship also became very popular in the Danish merchant fleet, which had a total of about 200 schooners around 1910.

It was a joint owned shipping company in Rønne that commissioned the schooner, but unlike most other Danish schooners the FREIA was built of steel and retained the characteristic »clipper prow« like its American prototypes. After being launched the FREIA was put into cargo traffic in the Baltic, where its cargo mostly consisted of granite from Bornholm to ports in Denmark, Germany and the Baltic States. The return cargoes to Bornholm were usually timber and other building materials.

The FREIA had a crew of four, a skipper and three deck hands. The first master of the schooner was N.V.Bech, and he skippered the ship until 1912. He was succeeded by skipper H.C.Hansen, and since he remained master of the schooner until 1949, he was given the nickname »Freia-Hansen«. From 1949 to 1972 the skipper of the FREIA as Josefatz Brucz.

The schooner got its first engine in 1921, and in 1939 it was rigged as a galeas.

It survived the many years in the Baltic cargo traffic with no notable mishaps, although once it did run aground without being damaged. Nor did it suffer any serious accidents in the course of the two world wars.

In 1972 the ship stopped sailing with cargoes and was put up for sale. The purchaser was Captain Jens Lund from California. He originally came from Rønne but was now an American citizen. He had the ship registered in Panama, re-rigged it again as a schooner, and converted it into a tourist ship. During the following summers it sailed with tourists in the Baltic Sea and during the winters Jens Lund kept the ship in good repair. In the summer of 1981 the FREIA suffered a serious accident when the main mast broke off at the deck during a sudden storm. Luckily no-one was hurt in the accident and Jens Lund managed to get the schooner safely back into harbour.

Jens Lund died in 1986 and the FREIA was put up for sale. The purchasers were Kirsten and David Thomas, who wished to continue the tourist cruises begun by Jens Lund. They also wanted to have the schooner registered under the Danish flag once more, but did not succeed in doing this until 1991. In 1997 it will be 100 years since the FREIA was launched in Rønne, but despite its great age the old schooner is still sailing – no longer with granite, but with people who via a few days aboard this ship want to get a little insight into life at sea.