

Da marinen i 1908 ikke længere kunne bruge skibet til kaserne-skib, blev fregatten solgt til ophugning. Det var beslutning nr. 1. Private købte imidlertid skibet tilbage fra det tyske ophugningsfirma, og forskellige foreninger dannedes i tidens løb for at søge skibet bevaret for eftertiden. De mange private anstrengelser var nok til at holde skibet flydende, men har aldrig slået til over for en virkelig restaurering og konservering af skibet. Men nu kunne både marinen, staten og de politikere, som man tid efter anden appellerede til, med rimelig grund vaske hænder over for en sag, der nu i det mindste formelt var det offentlige uvedkommende. I 1925 formåede man imidlertid marineministeriet til igen at overtage skibet, og ved en ministeriel skrivelse af 13. juni 1934 påtog staten sig at vedligeholde fregatten i 50 år fra 1930 at regne. Det var beslutning nr. 2. Pengene skulle tages af marinens vedligeholdelseskonto, og det blev derfor igen til for lidt. Den senere historie er formentlig kendt og mindre væsentlig.

Det mere væsentlige er, om folketinget efter det, jeg lige har anført, må anse staten for stadig at have en vis forpligtelse til at deltage i en virkelig restaurering, såfremt vi efter et grundigt udvalgsarbejde finder, at skibet endnu er det værd. Da *private indsamlinger alene ikke kan klare sagen*, må en afgørelse træffes for om muligt at bringe en gammel sag til afslutning, inden skibet i en nærmere eller fjernere fremtid går til bunds i Ebeltoft havn.

Folketingets behandling af sagen behøver ikke nødvendigvis at ske ved en længere debat her i salen, men snarere ved et grundigt udvalgsarbejde, hvor vi får kendsgemningerne om skibet på bordet ved at høre de sagkyndiges uforbeholdne vurdering af fregattens værdi og tilstand.

Viser det sig da, at skibet er en restaurering værd, vil det ikke være rimeligt, at hverken de private kræfter, der har udfoldet sig for at bevare fregatten, eller Ebeltoft by, i hvis havn fregatten nu ligger, lades i stikken af det øvrige samfund.

Erfaringerne fra udlandet, hvor man i lignende tilfælde har bragt de nødvendige økonomiske ofre, viser, at der kan være *turist-mæssige værdier* knyttet til et sådant skib, hvilket muligvis dækker den udgiftsmæssige side af sagen.

Turisme er jo imidlertid ikke tilstrækkelig begrundelse for at bevare skibet. Det væsentlige er de *kulturhistoriske værdier*. Vi er netop i disse år ved at bryde med de gamle håndværksmæssige traditioner og arbejdsmetoder, og store træskibe er snart en saga blot. Kun et sådant skib kan give os syn for sagn i spørgsmålet om ældre tiders hårde slid på værfterne og søfolkenes levevilkår om bord. Det må derfor være *rimeligt at søge skibet bevaret*, inden det er for sent, hvis et folketingsudvalg i øvrigt finder det forsvarligt. Der kan også komme andre tider, hvor man ville beklage vores påholdenhed på dette punkt.