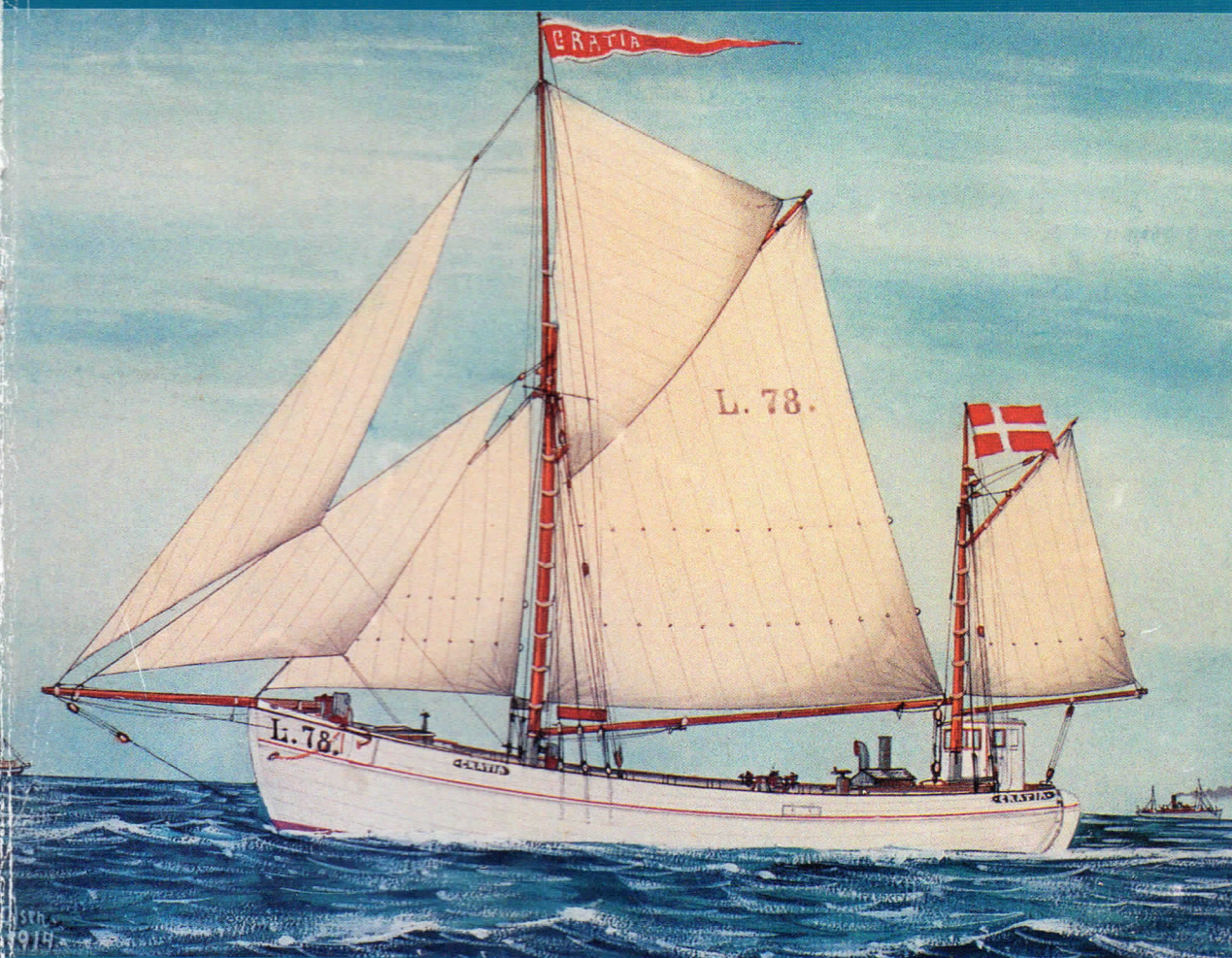


BONA GRATIA'S HISTORIE 1903-1974



Fra fiskekutter til lystsejler

Indholdsfortegnelse

Forord	3
GRATIA 1903 - 1943	
Brødrene Pedersen	7
Æ KOMPAGNI	15
GRATIA 1923 - 43	
Simon Smed og Kresten Bruun	23
GRATIA 1943 - 59	
Lars Kruse Christensen	37
Lars Kruses opvækst ved kysten	40
Lars Kruses fiskeri med GRATIA	43
Salg af GRATIA	54
GRATIA SOM SAIGON 1960 - 67	61
BONA GRATIA 1966 - 68	
Poul Sejr Bækmark	63
Overgang til lystsejlads	63
BONA GRATIA 1968 - 74	
Troensefolkene - Svend Jørgen Frederiksen og Carl Axel Jensen	67
BONA GRATIA 1974 - 2003	
Kompagniet	73
Reperationer og sejllads	77
Kilder og Litteraturliste	79



På billedet ses fra venstre forreste række Ety Kruse gift med Lars Kruse, Erik Kynde og hans kone og yderst til højre står Kristian Lilleøre. Bagerst til venstre Anton Røn Nielsen og til højre Lars Kruse.

<i>Redaktør</i>	<i>Karen Rønne</i>
<i>Fotos</i>	<i>Karen Rønne</i>
<i>Billedredaktion</i>	<i>Leif Ottosen</i>
<i>Grafisk tilrettelæggelse</i>	<i>Leif Ottosen</i>

*Dette skrift er udgivet af Kompagniet, Bona Gratia i forbindelse med
100 års jubilæet, maj 2003*

Forord

I sommeren 1990 sejlede vi med Bona Gratia ind i Limfjorden på vej til Lemvig. Undervejs gjorde vi grundigt rent, kvajlede alt tovværk pænt op og pletmalede de rustplettede steder på fribordet.

Skibet skulle tage sig ud, for vi skulle have fine gæster ombord i Lemvig. Kaffen var klar og kagen skåret ud. I kabyssen duftede der af flæskesteg med brun sovs og kartofler og i bænken i banjen var citronfromagen sat ned til stivning, en proces, der ikke lykkedes helt, da det var meget varmt både udenfor og især nede i bænken. Det var retter, vi ikke havde forsøgt os med før ombord på Bona Gratia, men det var heller ikke hvem som helst vi skulle have ombord.

Vi havde i nogle år arbejdet med at opspore Bona Gratiass historie som fiskekutter og havde mødt nogle af de fiskere, der havde sejlet med kutteren Gratia, og nu havde vi inviteret dem og deres familier ombord for at se, hvordan skibet nu så ud, og for at give dem en sejltur.

Det blev en helt speciel oplevelse for os.

Kristian Lilleøre og Anton Røn Nielsen havde sejlet med Gratia som drenge, da Simon Smed og Kresten Bruun havde skibet (1923-43). Erik Kynde havde som barn været med på Simon Smeds og Kresten Bruuns sommerudflugter fra Lemvig til Thyborøn. Lars Kruse ejede og var skipper på skibet fra 1943-59.



To tidligere "skibsdrenge" Anton Røn og Kristian Lilleøre i stævnen af Bona Gratia

Næste dag sejlede Anders Vrist Langer med sin kone med os fra Lemvig til Thyborøn. Langer var tidligere fisker og kordegn og som lokalhistoriker forfatter til bogen "Skib, fisk, sjæl", som havde været en værdifuld kilde for os til at kortlægge den første del af Gratiass historie, da Bdr. Petersen ejede det (1903 - 43).

I Thyborøn fik vi besøg af Kirstine Bro, der var niece til Simon Smed og Kresten Bruun (brordatter) og som havde boet hos dem sammen med sin mor, da hendes egen far druknede, da hun var tre år.



*Hvis du vil have bygget et skib, skal du ikke kalde folk sammen for at tilvejebringe tømmer eller tilvirke redskaber.
Du skal ikke uddelegere opgaver til dem eller fordele arbejdet.
Du skal vække deres længsel efter det åbne hav.*

Antoine de Saint-Exupéry

Endvidere kom også Hubert Engestofte ombord med sin kone. Engestofte havde som fiskeskipper kunnet bidrage med mange historier om, hvordan fiskeriet foregik på den tid han var barn.

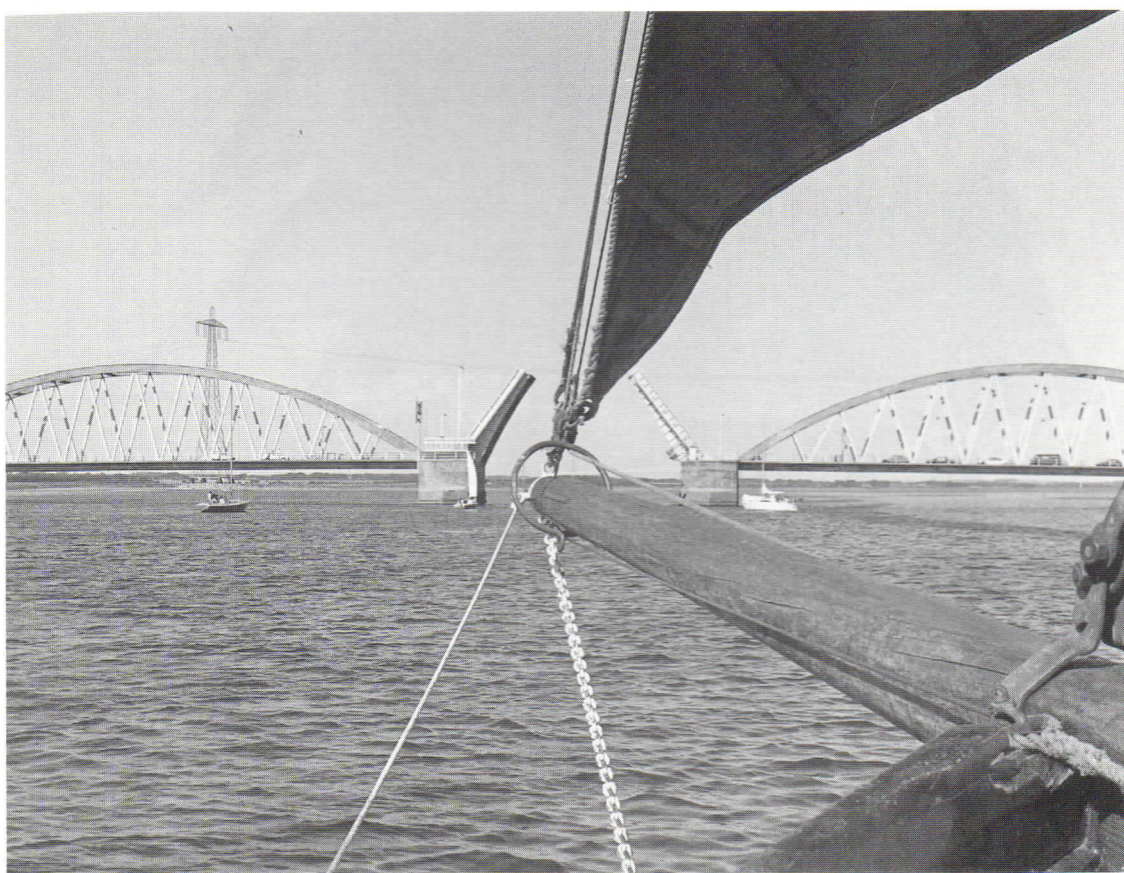
Det at have mødt de mennesker, der har brugt skibet som fiskekutter, og at høre deres beretninger om, hvordan det var at være fisker på den tid og med det skib, har givet os et indblik i dansk fiskeri i første halvdel af 1900 tallet på en måde, som vi ikke ville kunne læse os til i historiebøger.

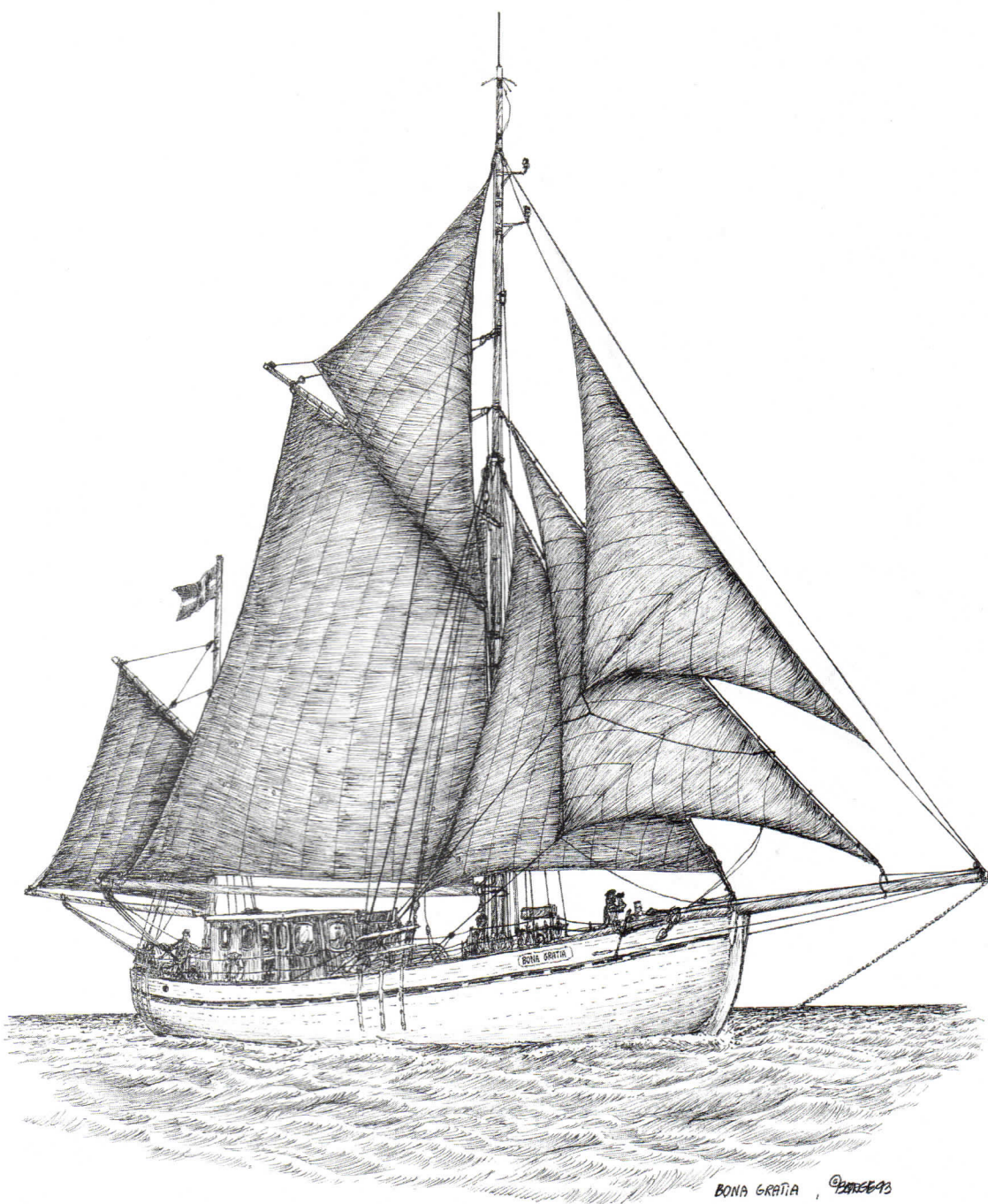
Det at høre om hvordan hverdagslivet var ombord, at høre om væggelusene i banjen, om den gulgrønne steg der dukkede op af

isen til fisken, om overisningen af Gratia i Østersøen mv., har givet os et nyt forhold til vores snart 100 årige skib, som ganske vist kun er af træ, hvoraf vi efterhånden har skiftet det meste ud, men som vi tydeligt kan mærke har og har haft sit eget liv med de mennesker, der har sejlet med det.

Og som det har haft en historie før os, håber vi det også vil have en historie efter os og vores generation. Nu da alle plankerne er skiftet i skroget, skulle Bona Gratia vel kunne holde de næste hundrede år med.

Karen Rønne, maj 2003





Bona Gratia sat i streg af Børge Madsen, 1993

“GRATIA” 1903-23

Brødrene Pedersen

Tirsdag den 5. maj 1903 kunne man læse følgende i Frederikshavns Avis:

Skibbyggeriet. På de henværende Skibsværfter er der Travlhed i denne Tid; ældre Kuttere efterses eller blive moderniserede og nye Kuttere bygges. Særlig til Esbjerg er der bygget mange i det sidste halve Aar; derimod skal den Kutter, der i Morgen Eftermiddag løber i Vandet fra Skibbygmester Olesens Værft, høre hjemme i Grenaa, hvortil den er bygget for Dhrr. Brødrene Petersens Regning; den hedder „Gratia“ og er Brutto 38 Tons drægtig; fuldt udrustet koster den 15,000 Kr. og er da forsynet med en fast 2 bladet Hjælpestrue og en 4 Hestes Motor fra Fabrikken „Dan“.

Skibbyggeriet. På de henværende Skibsværfter er der Travlhed i denne Tid; ældre Kuttere efterses eller blive moderniserede og nye Kuttere bygges. Særlig til Esbjerg er der bygget mange i det sidste halve Aar; derimod skal den Kutter, der i Morgen Eftermiddag løber i Vandet fra Skibbygmester Olesens Værft, høre hjemme i Grenaa, hvortil den er bygget for Dhrr. Brødrene Petersens regning; den hedder „gratia“ og er brutto 38 Tons drægtig; fuldt udrustet koster den 15,000 Kr. og er da forsynet med en fast 2 bladet hjælpestrue og en 4 hestes Motor fra fabrikken „Dan“.

BRØDRENE PEDERSEN

Dhrr. Pedersen, som fik bygget kutteren “Gratia”, var to brødre Anders Kristian Pedersen og Maar Kristian Pedersen. De var født i Tørring sogn ved Lemvig, men deres slægt stammede fra Harboøre.

Den yngste af brødrene Maar Kristian Pedersen giftede sig o. 1890 med en pige fra

egnen omkring Grenå, Henriette Elise Larsen fra Bredstrup Mark, og parret bosatte sig i Grenå, ligesom broderen Anders Kristian Pedersen.

På den tid var det blevet almindeligt, at kutterfiskeriet fra Harboøre om foråret foregik på vestkysten, mens efterårsfiskeriet foregik på Kattegat, og da oftest med Grenå som base.

De fleste Harboørefiskere blev boende i Harboøre og brugte kun Grenå som basehavn i efterårsmånederne, men brødrene Pedersen hørte til de få, der valgte at slå sig permanent ned i Grenå. Af en fiskerdagbog (“Skib, Fisk, Sjel.” 1988) fremgik det, at deres hjem på Havnevejen blev en adresse, Harboørefiskerne brugte til at få sendt post hjemmefra, så de mange Harboørefolk har haft deres gang i det Pedersenske hjem, når de lå i Grenå om efteråret.

Efter “Gratia”s søsætning flyttede familien Pedersen imidlertid fra Grenå igen.

Årsagen var en tragisk ulykke kort efter, at brødrene havde taget “Gratia” i brug.

Den 23. september 1903 kunne man læse følgende i Grenaa Avis:

Druknet Familieforsørger

“Fisker Chr. Petersen af Grenaa Havn er sent i Mandagsaftes falden overbord fra en Jolle i nærheden af Fornæs Fyr og druknet. Han var forbyret med Fiskekutteren “Gratia” og var med Jollen ude for at sætte Garn, da Ulykken skete. Den Forulykkede, der var i Fyrretyveårsalderen, efterlader sig Hustru og syv Børn, hvoraf seks er ukonfirmerede.”

Ca. 3 uger senere, den 13. oktober 1903, var ulykken i avisen igen, idet det ganske kort meddeles

Funden Lig

Liget af Fisker Chr. Petersen, der druknede udfor Fornæs den 21. Sept., er funden drivende 4 Mil nord for Ulykkesstedet."

Fundet var imidlertid sket under så usædvanlige omstændigheder, at det har appelleret kraftigt til en "indsenders" indlevelsesevne - og muligvis hans fantasi. Så den 21. oktober kan man læse følgende i Grenaa Avis:

Et mærkværdigt Træk

Om det forleden meddelte mærkværdige Tilfælde, at Liget af den for nogen Tid siden druknede Fisker Christian Petersen blev hjærget af det samme Fartøj, hvorfra han var faldet ud, flere Mil fra Ulykkesstedet, skriver en Indsender til Randers Amtsavis i mandags: En enestående Begivenhed er i disse Dage foregået i vore Farvande, en Begivenhed, der har sat Fiskeribefolkningens Sind i Bevægelse og efterladt et dybt Indtryk rundt omkring.

Som tidligere meddelt forulykkede for nogen Tid siden den ene af de to Brødre, der ejede Fiskerifartøjet "Gratia", Chr. Petersen var hans Navn, idet han en stille Aften med spejlblank So gik overbord fra Fartøjets Motorjolle og druknede, inden Ulykken - på grund af Støj fra Motoren - opdagedes af en anden Mand, der var med i Jollen.

For nogle Dage siden - omtrent 3 Uger efter den sørgelige Begivenhed - var "Gratia" på Fiskeri ca. 4 Mil fra Ulykkesstedet. Det var i de urolige, stormfulde Dage, så Havet var i den grad oprørt, at alt andet Arbejde på Søen måtte indstilles. Skuden lå derfor underdrejet for Vinden og tog den ene Styrtso over sig efter den anden. Mandskabet havde surret

alt fast og var gået ned i Kabytten. Da hørte man samtidig med Bølgenes Slag noget hårdt banke flere Gange mod Skibssiden.

Ved at undersøge Årsagen fandt man den for 3 Uger siden 4 Mil derfra druknede Skipper liggende i Vandskorpen og af Bølgerne kastes frem og tilbage mod sit Skib. Man behøvede blot at række Hånden ud for at få fat på ham og få ham indenbords, og havde man ikke lagt Mærke til den mystiske Banken på Skibssiden, er det højst rimeligt, at han af Søen var blevet ført helt op på Skibsdækket.

"Gratia"s Besætning er meget religiøse Vestjyder, der lige siden Ulykken daglig holdt Fællesandagt ombord med Bøn om, at den forulykkede Kammerats Lig måtte blive funden."

Chr. Pedersen fik således kun glæde af sit nye skib i ganske få måneder. Og snart efter hans død flyttede familien tilbage til Harboøre.

KUTTEREN GRATIA

"Gratia" fik i Grenå fiskerinummeret A7, hvilket vil sige, at Ålborg var registreringssted. Den var ifølge Danmarks Skibsregister en tomastet fiskekutter med brønd (dam) og hjælpekrue. Den havde "mid-delfyldig bov med glat stævn, rundgattet, kravelbygget af eg, ufuldstændig inderklædning."

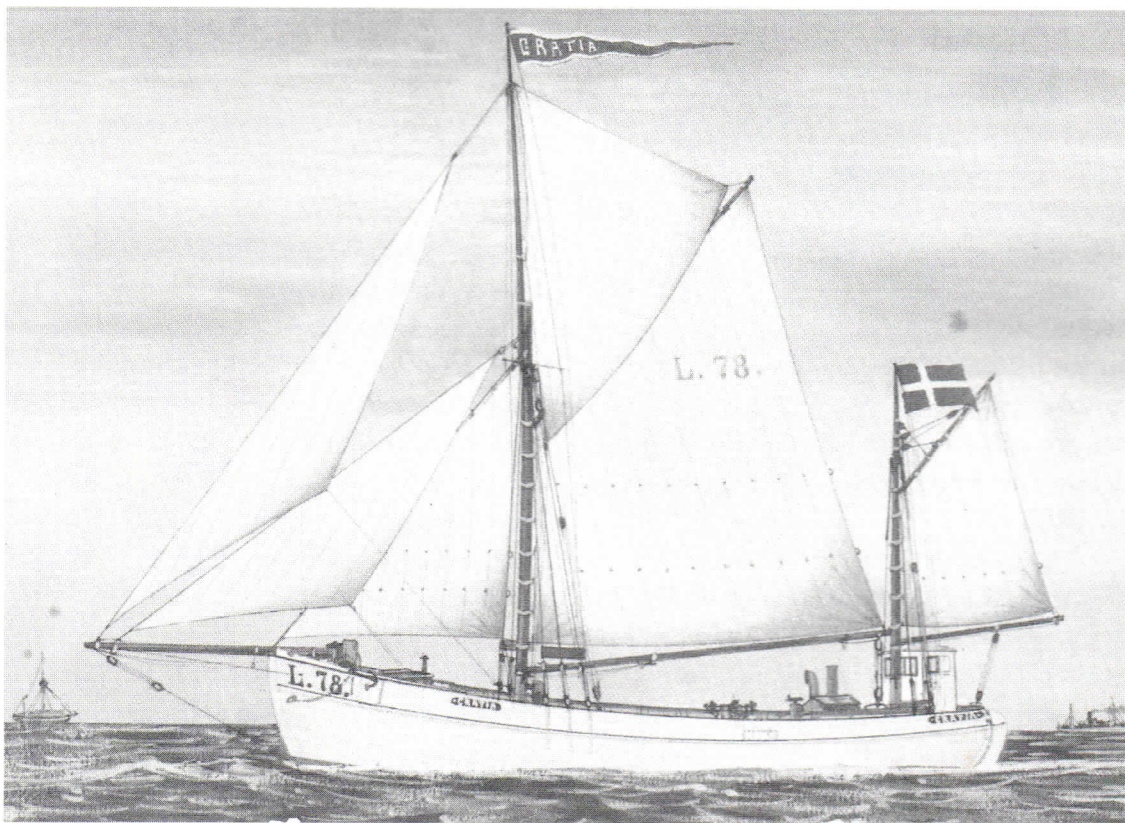
Målene var 56,3 x 16,3 x 6,1 engelske fod, og oprindeligt var den på 29,97 tons brutto (og ikke 38, som Frederikshavn Avis skriver) og 11,29 tons netto. Skibsregistret nævner ikke noget om riggens udseende, men af en koloreret tuschtegning fra 1914 fremgår det, at den var af galeasetypen, forsynet med

jager, klyver, fok, storsejl, trekantet topsejl og mesansejl. Stormasten var med topstang. Og det må være rimeligt at antage, at det er denne rig, "Gratia" har haft fra begyndelsen. Af samme billede fremgår det yderligere, at skibet havde et lille styrehus helt agter bagved eller ved siden af mesanmasten.

Som nævnt i Frederikshavns Avis blev "Gratia" bygget hos Nicolai Olsen. Han ejede fra 1882 til 1915 et af Frederikshavns værfter, hvorefter det blev overtaget af firmaet "Hjørne og Jacobsen". Disse værfter lå i skarp indbyrdes konkurrence, hvilket bl.a. ytrede sig ved at værftsejerne ofte måtte finansiere nybygningerne for fiskerne. Det kunne Olsen ikke klare i længden og måtte derfor afhænde sit firma.

Med sit slanke sejlerskrog og sin rundgattede facon var "Gratia" typisk for Nicolai Olsens produktion. Der er ikke mange af slagsen tilbage. Udover "Bona Gratia" har vi kun kendskab til Alvilde af Århus (bygget år 1900), Bente Irene af Helsingør, Betty fra Hesnæs og en kutter fra Holbæk uden sejlrig. Der byggedes dog også andre typer på værftet. Således er "W. Klitgaard" af Frederikshavn også fra Nicolai Olsen.

Avisen nævner også, at "Gratia" var forsynet med en 4 HK Dan petroleumsmotor. Den var bygget hos fabrikant P. Jørgensen, Kbh, der sendte denne type på markedet i 1896. Men den er leveret af firmaet Houmøller i Frederikshavn, der havde eneforhandlingen af disse motorer i det nordjydske.



Houmøller begyndte i øvrigt selv at producere denne motortype og var i det hele taget leveringsdygtig i alt teknisk udstyr til fiskekutterne. Det er således sandsynligt, at det også er dette firma, der har leveret spil og skruetøj til "Gratia", samt motor til fartøjets "snurrejolle".

Da "Gratia" hin forårsdag i 1903 løb af stabelen hos Nicolai Olsen, repræsenterede det således med sin størrelse og oprustning højdepunktet af den udvikling, som dansk fiskeri havde gennemløbet siden 1880.

I det følgende kapitel gives et kort rids af denne udvikling for at belyse den kulturhistoriske samtid, som "Gratia" blev bygget i.

FISKERIETS UDVIKLING FRA 1880 TIL 1903

FRA ÅBNE BÅDE TIL DÆKSÅDE

Indtil o.1880 foregik så godt som alt fiskeri fra kysten med åbne både, og på Vestkysten ofte som krogfiskeri. Sammenlignet med udlandet var dansk fiskeri tilbagestående. Nordmænd og svenskere var allerede gået over til større dæksbåde. Og ud for Esbjerg kunne man se både engelske, tyske og hollandske kuttere på storfiskeri. Et forhold, der gav anledning til nogen hån mod danske fiskere i de lokale aviser, her f.eks i en avis fra 1872:

"Hvornår vil det gå op for dem, at de lige såvel kunne benytte Havets Rigdomme som tyske og engelske Fiskere? Det forstår sig, at det er mageligere at ligge hjemme og en gang imellem, når Vejret er godt eller Pungen tom, gå ud et par Timer og drive Fiskeri con amore".

Der var dog forsøg med dæksbåde allerede i 1860'rne og 70'rne. De blev typisk købt i Norge eller Sverige, brugte eller som nybygninger. Men forsøgene faldt ikke ubetinget heldigt ud. Først fra 1880 sker der for alvor noget, og nu er Frederikshavn centrum for den nye udvikling. Dette år løber den første kutter af stabelen hos Buhls skibsværft, og den følges af flere samme år. Der drives forskellige former for fiskeri fra disse kuttere med forskellige typer redskaber, også fremtidens redskab, snurrevoddet, men det er endnu ikke slået igennem for alvor.

At udviklingen er gået stærkt, fremgår af følgende citat fra Vendsyssel Tidende den 10.august 1894:

"Der er nu hjemmehørende her i Frederikshavn 123 Fiskekuttere fra 15-83 Tons, alle veludrustede, velholdte og pyntelige, som om det var Lystfartøjer."

RØDSPÆTTEEVENTYRET I 80'RNE

En del af baggrunden for dette kutter boom skal nok findes i det såkaldte "Rødspætte Eventyr" midt i 80'rne. Det gav erfaring med snurrevoddet som redskab til havfiskeri, og det var med til at skabe det nødvendige kapitalgrundlag for det store kutterbyggeri.

Rødspætteeventyret begyndte ud for Lønstrup og Hirtshals i februar 1884. Fiskeriet foregik fra åbne både, og det var skagboerne, der medførte det nye redskab, snurrevoddet, der var beregnet til at blive betjent af fire mand, to ved hver "arm".

I 1885 foregik fiskeriet især ud for Løkken. Dette år blev det bedste rødspættefiskeri i århundredet. Således opgør Løkken Toldkammer efter sæsonen udbyttet til 8-9 mill.

Fisk, der udgør 20 - 22 mill. pund fisk til en værdi af 440.000 kr. Dette beløb har der kunnet bygges nogle kuttere for!

I 1886 er kutterne begyndt at blande sig i dette fiskeri, der nu især foregår udfor Bovbjerg og Harboøre. Det ses af bl. a. Thyborøn Lodsprotokol, der gentagne gange rapporterer om kuttere for udadgående gennem kanalen. Det har ikke undgået Harboørefolkenes opmærksomhed, og de sender da også en mand af sted for at studere fænomenet nærmere. Snart efter dukker de første kuttere op i Harboøre.

SNURREVODSFISKERI

På "'Gratia'" fiskede de med snurrevod. Dette var en særlig fisketeknik, som var opfundet af fisker Jens Væver fra Nymølle ved Sallingsund i 1848 og var altså oprindelig udviklet til fjordfiskeri fra jolle. Det var en videreudvikling af tidligere vodtyper, der havde den fordel, at det kunne betjenes af en enkelt jolle, og at man kunne følge fisken ud på større dybder.

Metoden gik i al sin enkelhed ud på, at man roede ud til fiskepladsen og kastede et anker, hvorfra man sejlede en line ud, i hvis ende man fastgjorde et poseformet net, voddet. Derpå fastgjorde man på posens anden side en anden line, der sejlede tilbage til ankeret, hvorfra jollen nu blev fastgjort. Fra jollen halede man så hjem på linerne, og deres bevægelse gennem vandet var med til at skræmme fiskene i nettet.

Fra midten af 80'erne kom snurrevoddet så i almindelig brug på kutterne, hvor det i forbindelse med mekaniseringen udvikledes til stadig større effektivitet.

SNURREVOD, SPIL, MOTOR, SKRUE

Til at begynde med sejlede kutterne ud til fiskepladsen, smed alle eller nogle af sejlene og kastede anker, hvorefter en jolle blev sat i vandet, og med denne roedes voddet og voddets arme ud i en bue, der gik ud fra og vendte tilbage til kutteren. Voddet blev halet hjem fra kutteren med håndkraft. Linerne var ca. 100 favne på hver arm. En grænse, der sattes netop af håndkraften.

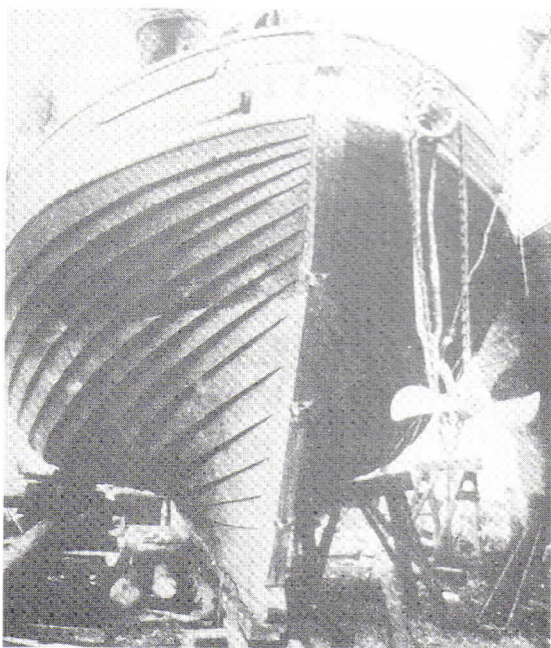
Den første forbedring var indførelse af håndspil til indhalingen, og det indebar, at man nu kunne have op til 300 favne på hver arm. Følgelig kunne man affiske et større areal eller gå ud på større dybder. Endelig havde det også betydning, at der blev halet ind med en vis fart, hvis fiskene effektivt skulle skræmmes i nettet. Men i den henseende var håndspillet mindre effektivt.

1889 blev det første dampspil installeret. Frederikshavnerkutteren "To Brødre" fik installeret et spil fra et strandet dampskib. Snart kom dampspillet i almindelig produktion, og det var Houmøller i Frederikshavn, der var leveringsdygtig. Dampspillet betød en yderligere effektivisering på de nævnte punkter: Længere vodarme, større arealer, større dybder, hurtigere indhaling.

Dampspillene vandt hurtig stor udbredelse, men allerede fra 1896 blev det mere almindeligt med den mere renlige petroleumsmotor, og i 1903 havde kun en enkelt kutter sit dampspil i behold. Motorisering gjaldt i første omgang spillene. Men snart lod man også dampmaskinerne eller petroleumsmotorerne trække en hjælpeskrue til fartøjets fremdrift.

Den første skruetype var en såkaldt "cykel-skru", d.v.s. en skru, der var hængt op i et udenbords placeret stativ i agterenden, og som var trukket af en kabellar kæde, også kaldet en "cykelkæde". Denne noget Storm P. agtige indretning gav anledning til et pudsigt udtryk blandt fiskerne. Fisker Søren Bertelsen fra Harboøre skrev således i sin dagbog, at de samtidig sejler og "cykler" mod Esbjerg, d.v.s. bruger motoren som støtte for sejlene. Senere gik man efterhånden over til en fast skru, fort ud gennem stævntræet agter.

Om end motorerne var små, har det dog haft stor betydning at kunne anvende dem til fremdrift. Havnemanøvrerne blev lettet, og det har været muligt hurtigt at kunne skifte ankerplads under fiskeriet. Og først og fremmest har det haft betydning, når man vendte hjem fra fiskepladsen i stille vejr med



Frederikshavnerkutteren "Elias" med cykelskrue, omkr. 1904

dammen fuld af levende rødspætter. Fisker Erik Kynde, Lemvig, hvis far var medejer af kutteren "Vestjylland", et skib af samme størrelse og udrustning som "Gratia", fortalte os i 1988

"De kunne holde fire mil med en cykelkæde! Når det var helt stille vejr! . . . Far, han fortalte, at det var veldigt, at de fik den her fire hestes. Det var jo galt forstår du, når de var omme i Kattegat. Når de lå der, så skulle de jo til København, for der fik de jo dobbelt så møj for æ fisk som i Grenå, så de ville jo altid til København.

Men så var der jo mange gange, så blev det lige pludseligt stille vejr, så lå de der og ku' ingen vegne komme, og så døde dem rødspætter jo i æ dam. Så skulle de til at begynde forfra. Men så fik de den her fire hestes motor. Der kunne de selv bugser, når det var helt stille vejr."

Det samme forhold, og ikke mindst den økonomiske betydning, illustreres af en beretning om nævnte "W. Klitgaard", der den 4. maj 1893 lå på rødspættefiskeri sammen med andre kuttere ud for Løkken. Da de skulle hjem, var der vindstille, men da "W. Klitgaard" var forsynet med hjælpskrue, gik det endda, og man bragte 255 snes af 300 snes fangede rødspætter levende i land i Frederikshavn, hvor de indbragte 3,65 kr. pr. snes, i alt 930,75 kr.

Det skal sammenholdes med, at hele motor- og spil installationen havde kostet 5.000 kr. Så det var en investering, der hurtigt forrentede sig, hvis der indtraf ret mange vindstille dage.

Til sammenligning kan det nævnes, at de øvrige kuttere, der var med den dag, var uden motor. De kom møjsommeligt til

Skagen, hvor der oven i købet ingen havn var, og landede lasten der. Men da var langt de fleste rødspætter døde.

Det sidste fremskridt, der skal nævnes her, drejer sig om jollerne. I 1901 fik "Lilly" af Frederikshavn installeret en petroleumsmotor af mærket "Rap" i sin snurrejolle. Dette blev også hurtigt almindeligt, idet det gav mulighed for at sætte voddet i ringere vejr end før, hvor man måtte ro op mod vind og sø.

EN ØJENVIDNESKILDRING

Året før "Gratia"s søsættelse var en norsk fisker på besøg i Frederikshavn for at sætte sig ind i snurrevodsfiskeriet. Da han kom hjem, beskrev han i Norsk Fiskeritidende om sine oplevelser ombord på frederikshavneren "Franziska Helene":

Da vi var kommet halvvejs mellem Frederikshavn og Skagen, sagde Kaptajnen, at han ville forsøge at gøre en del Træk, skønt det blæste, så at de fleste Fartøjer enten lå underdrejet eller havde ankret.

Sejlene blev hjerget og Anker sat på ca. 5 favne vand. 2 mand halede Jollen på siden og fyrede op på Motoren i Jollen. Endskønt Vind og Sø var så vidt stærk, at det var vanskeligt at lade Jollen ligge på siden af Fartøjet, gik det snart og let at få Motoren i Jollen i gang ...

Samtidig som der blev fyret på Maskinen, toges først 1000 favnes Arm (tov) i Båden, derefter Voddet, som i forvejen var gjort klar på Dækket, så to Mand bare løftede den (armen) over i Båden. Derefter toges den anden Arm over i Båden. Så snart Motoren nu var så varm, at den kunne sættes i gang, gik to Mand i gang med at sætte Voddet. Det foregik således, at den sidst indtagne endes øvre tamp gjordes fast ombord i Fartøjet, og Båden gik da

først ud med den ene Arm ret ud fra Fartøjet, hvorefter Voddet blev sat i en Bue, og så gik Båden mod Fartøjet med den anden Arm.

Samtidig som der fyredes på Jollemotoren, blev der også fyret på Motoren ombord i Fartøjet, så denne var klar til indbivning af Voddet, straks det var sat. Lige agter for midtskibs stod et Spil langskibs, som sættes i gang ved Motorkraft ved sammenkobling. Straks begge Armene var kommet ombord, sættes Spillet nu i gang, og de to Mand, som havde været ude og sat Voddet, gik nu til spillet med hver sin arm for at kvajle den op efterhånden som den kom ind. (...)



Tovstablerne blev større jo mere snurrevodsfiskeriet intensiveredes. Fra 1972 gik man over til at bruge tovtromler istedet for stopmaskine og løse tovruller på dækket.

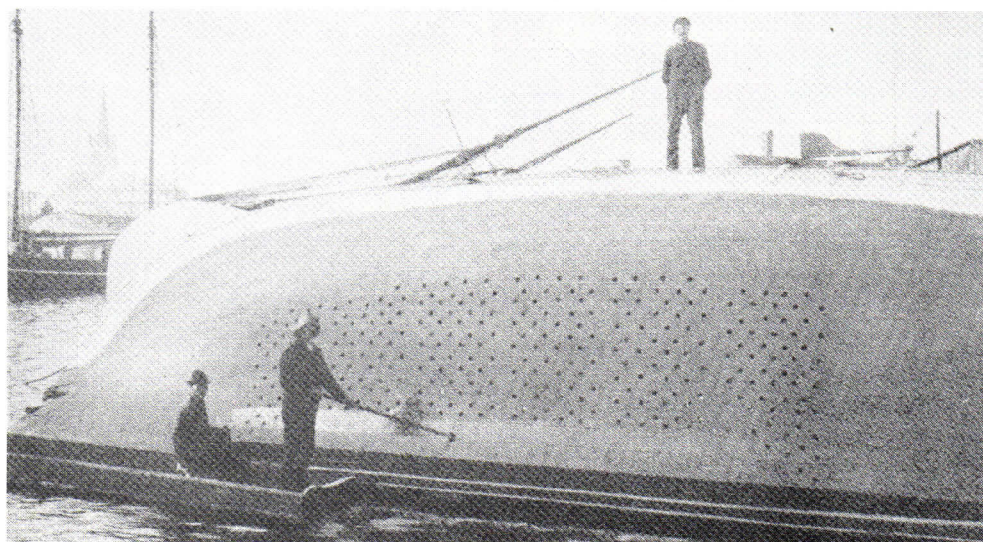
Det første Vod blev sat på bagbords side, hvor også indhivningen foregik. Så snart det var sat, gik Båden om til styrbord, hvor imidlertid to andre Mænd havde gjort det andet Vod med Arme klar, og blev nu dette bragt i Båden på samme måde som første gang. Båden gik nu ud med dette. Således fortsatte Arbejdet, så længe Fiskeriet stod på. Mens det ene Vod blev indhevet, blev det andet sat, så der aldrig var Stilstand, men blev trukket uafbrudt. 2 Mand havde hver sit Vod at passe, således at de to Mand, som var i Båden og satte det, også var ombord og trak deres Vod, mens de to andre var ude med det andet og derpå igen ombord og trak deres. 2 Mand havde altid arbejde ombord med at slippe Fisken i Brønden, rense Voddet for Tang m.m. Blev Fangsten for lille, forandrede man Retning. Men altid trak man Voddet mest muligt mod Strømmen ...

Lørdag morgen afsluttedes Fiskeriet og (der) sattes Sejl for Frederikshavn, hvor vi ankom Søndag Morgen den 31. August. På denne Tid havde dette Fartøj fisket 4000 stykker Flynder, der i Frederikshavn solgtes for 20 Øre pr. Stk. Beløbet fordeltes således, at Fartøjet, der holder alle Redskaber, tog halvdelen af Fangsten, mens den anden Halvdel deltes ligeligt mellem alle 6 Mand,

der holder Kosten selv. I dette tilfælde, hvor Fiskeriet foregik fra Onsdag Aften til Lørdag Middag, tjente hver Mand 66 kr., men så vidt jeg bragte i Erfaring var nok dette Fartøj et af de allerheldigste."

HAJKUTTERNE

Bortset fra et par tekniske forbedringer i forbindelse med opkvajlingen af de stadig længere vodarme (stopmaskinen bl.a.), bestod sidste trin i snurrevodsfiskeriets udvikling i en overflødiggørelse af "snurrejollen". Det begyndte i Grenå i 1906, hvor en række mindre, enmastede fartøjer på 5 - 6 tons begyndte at fastgøre den ene vodarms ende til en bøj, hvorefter kutteren selv løb tov og vod ud for så at vende tilbage til bøjen og hale voddet hjem. Både, der drev dette fiskeri, blev kaldt "hajer", fordi de små kuttere som rovgridske hajer omringede de store fartøjer og vanskeliggjorde deres fiskeri, hvad de forståeligt nok ikke blev populære på. Men metoden havde fremtiden for sig. Efterhånden gik også de større kuttere over til dette fiskeri, således også "Gratia".



Æ KOMPAGNI HJEM TIL HARBOØRE

Efter Maar Christian Pedersens død overtog enken hans halvpart i "Gratia". Det fremgår af Danmarks Skibsregister i en anmærkning af 7. november 1904:

"Henriette Elise Pedersen, f. Larsen, Enke, Bredstrup Mark, som hedsiddende i uskiftet Bo efter hendes den 21.9 1903 afdøde Mand, Maar Kristian Pedersen if. Udskrift af Nørre og en del af Sønder Herreds Skrifteprotokol fra 31.3 1904 50/100".

Og fra den 3.11 1906 forandres skibets hjemsted til Lemvig, hvor det får fiskerinummer L78. Senest på dette tidspunkt er Anders Pedersen og hans svigerinde flyttet, sandsynligvis ikke til Lemvig, men til Harboøre. Imidlertid hører vi om skibet fra denne kant allerede i 1904. Det er fisker Søren Bertelsen, Harboøre, der omtaler "Gratia" i sin dagbog, som danner grundlag for Anders V. Langers bog "Skib, Fisk, Sjæl" (Dalhus forlag, Struer 1988).

Søren Bertelsen er på dette tidspunkt ombord på Harboørekutteren "Fyen", der i slutningen af februar er ankommet til farvandet omkring Esbjerg for at drive rødspættefiskeri. Og den 4. marts noterer han, at også "Gratia" er kommet. Derudover er der to Harboøre kuttere på pladsen: "Harboøre" og "C. Møllerup".

Dette selskab placerer "Gratia" i en meget spændende sammenhæng, idet "Fyen" og "Harboøre" tilhører Harboøre Fiskerkompagni, også kaldet "Det store Kompagni" eller slet og ret "Æ Kompagni".

Anders Langer foreslår på grundlag af S. Bertelsens oplysning, at "Gratia" muligvis allerede fra dette tidspunkt har hørt til Kompagniet. Og han fastslår, at det i hvert fald har hørt med siden 1906.

Det, at flere kuttere fiskede "i kompagni", er et spændende kapitel i vestkystfiskeriets historie.

DE FØRSTE KUTTERE I HARBOØRE

Harboøre var hurtigt kommet med i kutterfiskeriets udvikling. I begyndelsen af 1886 købte P. Madsen Købmand m.fl. skonnertkvasen "Den lille Tumbler" af nogle Lemvigfolk. Og samme år får to bådelaug fra Harboøre hver sin kutter, nybygningerne "Jylland" og "Go Ahead". Og snart kom flere kuttere til.

Alle kuttere blev hjemskrevet i Lemvig, idet Harboørefiskerne brugte Lemvig som basehavn på samme måde, som Skagens fiskerne brugte Frederikshavn. Først i 1917 blev der bygget havn i Thyborøn, hvorefter Harboøre kutterne kom til at høre hjemme der.



Skagensfiskere i København med snurrevodskutter "Juliane", omkr. 1917. Bemærk stablerne af snurretov samt en del af stopmaskinen nederst i billedet.

Til at begynde med lagde man kutterne op i Lemvig om vinteren og tog hjem til Harboøre og drev det traditionelle krogfiskeri efter kuller og torsk fra kysten. Efterhånden dannede der sig det mønster, at Harboørekutterne fiskede rødspætter forår og forsommer på Hornsrev og landede fisken i Esbjerg, mens efterårsfiskeriet foregik på Kattegat med landinger i Grenå eller København.

En Harboørekutter var typisk ejet af fem mænd med lige store parter. De udgjorde også besætningen og delte udbyttet ligeligt mellem sig, efter at skibet havde fået sine 50%. Derudover kunne man have en dreng ombord, der fungerede som kok og i reglen var ansat på månedsløn.

KOMPAGNIET

Nogle af disse kuttere fiskede altså i kompagni. Hvilke det har været, og hvornår kompagniskabet er begyndt, kan være svært at afgøre, da der ikke er noget skriftligt materiale overleveret. Men den 27. april 1891 fortæller Søren Bertelsen, der dette år er blevet parthaver i kutteren Jylland, i sin dagbog:

"I de sidste somre har vi jo fisket 4 i kompagni".

Langer mener, at de tre af kutterne har været "Jylland", "Svalen" og "Elieser". I løbet af 1891 var også "Ella Alexia" kommet til. Og senere samme år afløste nybygningen "Thabor" kutteren "Svalen". I det hele taget foregik der i årtiet en livlig udskiftning af kuttere i kompagniet, ligesom også parterne i de enkelte kuttere handledes. Således afløstes "Jylland" i 1895 af kutteren

"Fyen", hvor Bertelsen også var parthaver. I 1897 afløstes "Elieser" af "Harboøre", og i 1898 kom "Zoar" og "Zikar" med i stedet for "Ella Alexia" og "Thabor". Og endelig kom så "Gratia" med i 1904 eller 1906.

Alle kutterne var af en størrelsesorden på omkring 30 bruttotons.

Søren Bertelsens bemærkning i april 1891 hørte hjemme i en sammenhæng, hvor man forhandlede om kompagniets genetablering. Langer mener, at det har været en årlig foreteelse for forårsfiskeriet, at man drøftede om kompagniskabet skulle fortsætte. Der har jo nok været ting at drøfte, når nye parthavere kom med. Det har bestemt ikke været hurtigt at opnå enighed, for aftalen skulle jo helst være sådan, *"at enhver kunne være nogenlunde tjent med den"*, som Søren Bertelsen skriver. Det var f. eks. et problem, hvis skibenes dam ikke var af samme størrelse. Eller hvis en enkelt kutter ikke var udrustet med dampspil som de andre, hvilket jo betød noget for effektiviteten.

Det centrale i kompagnitanken var nemlig, at man efter endt fiskeri slog de fire bådes udbytter sammen og delte dem ligeligt mellem sig. Søren Bertelsen fortæller, hvordan de i 1891 først lå til ankers i Thyborøn Kanal og drøftede kompagniet uden at kunne blive enige. Siden ankrede de op udenfor, men nåede heller ikke her til enighed. Endelig mødtes de igen længere nordpå ombord på den største kutter, "Ella Alexia" og blev da enige om, at selvom mange ting talte imod kompagniet, så

"...havde (de fleste) det således, at de alligevel troede, at Herren ville, vi skulle være i Kompagni".

Kompagnitanken havde altså en praktisk økonomisk side: Først og fremmest som en slags gensidig forsikring, idet man til en vis grad udjævnede den rolle, som held og uheld spillede. Men i samme omgang selvfølgelig også den rolle, som flid og dygtighed spillede. Samtidig tog man nok også ofte på fiskeri sammen, selvom den enkelte kutter i princippet selv traf den slags afgørelser.

En tradition vil i hvert fald vide, at kompagnikutterne havde aftalt visse hemmelige tegn indbyrdes, således at man løbende kunne orientere hinanden om gode fiskesteder uden at røbe det for udenforstående. Eksempelvis kunne man slække lidt af på pikken som tegn på, at der var fisk. Man har også kunnet hjælpe hinanden med andre ting. Under efterårsfiskeriet i Kattegat kunne man f.eks. nøjes med at sende én kutter til København for at afsætte lasten, mens de andre fiskede videre.

Men foruden dette praktiske havde kompagnitanken altså også en religiøs, eller om man vil ideologisk, side. Man skulle fiske i kompagni, fordi "Herren ville". Man var altså troende mennesker og gjorde sig overvejelser over, hvorledes trosforholdet skulle udmønte sig i en daglig praksis.

Det rimer med, hvad vi tidligere har læst i Grenaa Avis, at "Gratia"s besætning bestod af *"meget religiøse vestjyder"*.

I den forbindelse kan også nævnes Erik Kyndes bemærkning:

"... de var så gruelig indremissionske', de fiskede i kompagni, de blev altid kaldt 'Æ Kompagni' de Skibe der".

Besætningerne ombord på kompagniets skibe tilhørte med andre ord den indremissionske vækkelse, der netop i disse år var slået kraftigt igennem på vestkysten, og ikke mindst i Harboøre. Og de opfattede selv deres kristne tro som den vigtigste drivkraft til at organisere fiskeriet på netop denne måde.



To Strandby-besætninger samlet en søndag til sang og hviledag under snurrevods-fiskeri på Nordsøen. Kutteren "Gunner Skov" 1934.

VORUPØR FISKERCOMPAGNI

Der er meget, der tyder på, at selve ideen med at fiske i kompagni er opstået i kredse med tilknytning til den indremissionske vækkelse. Det var imidlertid ikke i Harboøre, men i Vorupør længere nordpå, at tanken først opstod. Og det er sandsynligvis her, Harboøre folkene hentede inspiration til deres kompagni. Søren Berthelsen beretter om forbindelser mellem de to fiskerlejer, og der skal have været tale om gensidige besøg imellem de to indremissionske menigheder.

Vorupør Fiskercompagni blev dannet i august 1887 med lærer Jens Munk-Poulsen

som initiativtager. Og kompagniets første vedtægter, der er fra 1891, afslører med al tydelighed den religiøse baggrund:

1. "Compagniets Formål er at drive timelig Erhverv i Fællesskab for samtidig at hjælpe og støtte hverandre i åndelig Henseende.

2. Enhver som ønsker at være Medlem af Compagniet, må derfor KENDELIG være af Guds Børns Samfund.

3. Enhver af Compagniets Medlemmer må fra Efterårsfiskeriets Begyndelse til Forårsfiskeriets Slutning i alle Måder varetage Compagniets Tarv som sin egen.

(...)

7. Findes nogen af Compagniets Medlemmers Liv og Færd at stå i Modstrid til Paragrafferne 2 og 3, har Bestyrelsen at tilrettevise en sådan, og hvis dette ikke hjælper, må vedkommende finde sig i efter Tilsigelse af bestyrelsen med 8te dages varsel at forlade Compagniet..."

Man bemærker den strenge justits, der skal forhindre medlemmerne i at skride ud i såvel timelig som åndelig henseende.

Utvivlsomt har kompagnidannelsen udover den religiøse også en social baggrund. Vorupørfiskerne var fattige. De levede et ufattelig hårdt og farligt liv i deres små, åbne både, som de satte ud gennem brændingen med håndkraft. Men af bondebefolkningen blev de blot anset for drukkenbolte, der lå kommunen til byrde, når fiskeriet svigtede. Jens Munk-Poulsen, der selv var fra et fattigt fiskerhus i Vorupør, skrev herom i sine erindringer fra 1908:

"Der var i de Tider så stor Forskel på Landboere og Kystboere, at vi blev set på med stor Ringeagt, og måtte derfor altid være belavet på at blive gjort Grin med, når vi falbød vor Vare omkring i Gårdene. Det smertede mig dybt allerede som Barn, men denne Ringeagt, som man følte for Kystboerne, havde vel for en del sin Grund i, at Fiskerne i mange Stykker levede et meget fattigt og for de flestes Vedkommende dårligt Liv i Svir og Drik, og som følge heraf måtte de, så snart Fiskeriet slog fejl, enten ty til Fattigvæsnet eller også gå på Landet og betle. En "Havbo", som man kaldte os, med en Fiskekurv på Ryggen var i manges Øjne kun Anledning til Grin og Latter."

En del af Munk-Poulsens motiv til at tage initiativ til fiskercompagniet har utvivlsomt været at hæve fiskerbefolkningen op til social ligestilling.

Det fremgår heller ikke af vedtægterne, at kompagniet i perioder praktiseredes på en ret radikal, for ikke at sige kommunistisk, måde. Fællesskabet og solidariteten var ubetinget. Således overlod de enkelte bådelaug deres individuelle ejendomsret til bådene til kompagniet, ligesom man delte udbyttet ligeligt uden hensyn til det enkelte bådelaug's held og indsats. Dette gjaldt i perioden 1887-1892 samt i nogle år fra 1900 og frem.

FOREGANGSMÆND

Fællesskabet gav Vorupørfiskerne, de heldigste af dem, en økonomisk styrke, der satte dem i stand til initiativer, som ingen enkelt fisker ville have kunnet klare. Eksempelvis kan det nævnes, at man gik forrest med hensyn til at indføre dæksbåde til

kystfiskeri, ligesom man var blandt de første til at få motorer ombord. Og samtidig havde blik for det. Således skriver kaptajn F.V. Mortensen, der var landbrugsministeriets tilsynsførende med Vorupørprojekterne, i 1902 i en udtalelse:

*"Dette Compagni er ikke noget Aktieselskab, men det består kun af flere Bådelang af Fiskere, der driver Fiskeriet i Fællesskab, og derved opnår at støtte hinanden således, at f.eks. uheldigt Fiskeri, tab af Redskaber eller lign. Uheld, der kunne indtræffe for den enkelte Båd, bæres af samtlige Bådelang, hvorved Byrden lettes for den enkelte, ligesom også nye Fiskerier og lignende kunne iværksættes og forsøges, hvor de mange deltager i Omkostningerne.
(...)"*

At nogle Bådelang slutter sig sammen i lighed med det her nævnte Compagni, træffer man flere steder her på Kysten, og det viser sig da også, at disse altid bliver Foregangsmændene for alt nyt til fremme af Fiskeriet."

FISKENS AFSÆTNING

Det var ikke kun i udviklingen af både og udstyr, at Vorupørcompagniet gik i spidsen. Compagniet sørgede også for fiskens afsætning, og blev således landets første andelsfiskeeksportforretning. Det vakte ikke jubel hos fiskeriets mellemhandlere, der kunne se deres profiler forsvinde ned i fiskernes lommer. Også Harboørecompagniet sørgede i en periode selv for fiskens afsætning.



"Gratia's" søsterskib "Alvilde" i Esbjerg havn omkr. 1936

I mange år afsatte de gennem fiskeeksportfirmaet "Pedersen og Knak" i Lemvig, der var et firma, man havde tillid til, da de var fra Harboøre. Men da den sidste af ejerne, Andreas Pedersen, døde i 1909, overtog man simpelthen firmaet. Søren Berthelsen skriver herom i et brev:

"Et Efterår blev han syg; det var lige da der fiskedes mest, og da det var vanskeligt at sælge. Han havde Lungebetændelse, og det blev Døden. Forinden sendte han Bud efter os; nu kunne han ikke længere; nu måtte vi selv sørge for det; han gav os nogle Adresser og sagde: "Hvis jeg dør, er Forretningen Eders; så får I Navnene på alle mine Kunder"; og sådan gik det altså til. Kre. Andersen blev sat til at passe Forretningen, og vi havde den i mange År."

VÆKKELSE OG KOMPAGNITANKE

Den indremissionske vækkelse brød frem på Harboøre omkring 1880. Det skete ikke på én gang, men snarere således, at snart en, så en anden, gav udtryk for at have fundet nåden, som man udtrykte det. Man skal imidlertid ikke tro, at Harboøres befolkning bestod af lutter hedninge inden vækkelsen kom til, selvom sprogbrugen måske kunne pege i den retning, når de vakte betegner de andre som "vantro", "ugudelige" og "verdens børn". Nej, Harboørefolkene var sandsynligvis ganske almindelige, gudsfrygtige mennesker, der holdt deres børnelærdom i hævd, passede deres kirkegang i rimeligt omfang og havde respekt for præsten. Traditions kristne kunne man måske kalde dem.

For nogle var det imidlertid ikke nok med denne så at sige nedarvede, konventionelle

holdning til religionen. De krævede en personligt tilegnet kristendom. Først blev et menneske "vakt", d.v.s. oplevede et savn eller længsel mod noget, som hverken det daglige liv eller den traditionelle kirkelighed kunne opfylde. Senere kom så "omvendelsen", hvor man tog afsked med "verden" og sin gamle syndige tilværelse, for i stedet at bestræbe sig på at leve et helligt liv. Ofte kunne omvendelsen sættes i forbindelse med en bestemt markant oplevelse i et menneskes liv.

På sin vis var der tale om en særdeles individuel proces. Det var jo netop den personlige oplevelse og stillingtagen, det kom an på. Men den foregik i en kollektiv ramme. Det gjaldt både tilskyndelsen til at søge guds nåde og omsorgen for at bevare den enkelte i de helliges flok. Og det var dette sidste, kollektive aspekt, der fik betydning for fiskernes oprettelse af fiskerkompagnier og andelseksportfirmaer.

Carl Moe, der var præst på Harboøre 1877-1885, da vækkelsen brød frem, skrev i sine erindringer, hvorledes den vakte og omvendtes nye liv *"åbenbarede sin Alvor i Broderkærlighed, forsagelse af Synd og Alverdens Væsen, Munterhed og Glæde og stærk Trang til at bekende Jesus ved et frygtløst Vidnesbyrd overfor de Uomvendte"*.

Kompagnifolkene praktiserede også deres tro ombord. De holdt morgenandagt hver morgen. Og når lejlighed bød sig, holdt de også gerne et lille møde ombord, ofte flere kuttere sammen, hvor mandskabet stuvede sig sammen i lukafet på en af dem. Mødet kunne forløbe med oplæsning af et bibel-

sted eller en andagtstekst, indbyrdes drøftelse af det læste, "en skøn samtale om ordet", som Søren Berthelsen udtrykte sig, salmesang og bøn. Og var man i fremmed havn, søgte besætningerne gerne hen i det nærmeste missionshus. Om søndagen til den nærmeste troende præst, hvis ellers en sådan var inden for rimelig rækkevidde.

Der kan vel også have været en yderligere årsag til kompagnisammenholdet blandt de frelste fiskere, idet de ønskede at "komme hviledagen i hu" ved under ingen omstændigheder at drive fiskeri om søndagen. Det kunne være vanskeligt at fiske med "vantro", der ønskede at udnytte alle gode fiskedage, og derfor holdt de hellige sammen og holdt sig for sig selv.

ANDRE INITIATIVER

Kompagniet gjorde sig også gældende på andre områder end fiskeriet. Det gjaldt således ved oprettelsen af Vrist ny Brugsforening i 1901, hvor hovedparten af stifterne var kompagnifolk. Noget lignende gjorde sig gældende ved oprettelsen af Harboøre ny Mejeri i 1903. C.A. Røn, en af kompagnifolkene, skrev i den forbindelse i mejeriets protokol, at forbindelsen med verden længe havde trykket Guds børn, "fordi Guds ord advarer så alvorligt herimod".

Med andre ord: man har ikke ment at kunne levere mælk til samme mejeri som "verdens børn".

Kompagnifolkene var også med i den indremissionske friskole (oprettet 1892). Og man bekostede udsendelsen af en lægemissionær

til Kina. Endelig påtog kompagniet sig undertiden også at sørge for enker efter druknede fiskere.

Hvor Vorupørkompagniet gik foran på mange felter inden for selve fiskeriet, kan man sige at Harboørefiskerne indgik i en kulturel bevægelse i bredere forstand. Ja, man kan næsten sige, at "Gratia", der jo blev medlem af dette kompagni, blev deltager i den kulturkamp, der rasede på det meste af Vestkysten, men sikkert med større barskhed på Harboøre end så mange andre steder. En kamp, der ofte splittede naboer og endog familier med sin uforsonlighed. Men som altså også af og til kunne opvise træk, der ikke kommer med i det gængse billede af missionsfolk: solidaritet og hjælpsomhed, fremsynethed og initiativ, mod på at prøve noget nyt.

KOMPAGNIETS OPHØR

Omkring 1916-17 opløstes Harboøre Fiskerkompagni. Der er ikke nedfældet noget skriftligt om det, og opløsningen har ifølge Langer måske været en længere proces. Om grunden til opløsningen findes et par antydninger i breve, som Søren Berthelsens hustru skrev til sin søn Erik: "*Da vi rejste til Sønderjylland, var jeg glad for at vi var færdige med det kompagniskab*". Det fremgår af brevet, at hun og andre ofte har været utilfredse med at skulle være med til at betale gæld for andre, der ikke kendte til at være sparsommelige. Ligeledes har der af og til været klaget over, at de andre kuttere skulle være med til at betale til en kutter, der fiskede dårligt. Solidariteten havde fundet sin grænse. Måske fordi nogle havde brugt den som en sovepude og ikke lagt deres

fulde energi i arbejdet. De havde jo Kompagniet at falde tilbage på. Måske fordi andre havde syntes, at de burde have det fulde udbytte af deres individuelle held og flid.

FAMILIEN PEDERSEN

“Gratia” var altså med i “Æ Kompagni” i en halv snes år. Og det må have været Anders Pedersen, der har sejlet den som skipper, i al fald til at begynde med. Hvem der i øvrigt har været tilknyttet skibet som besætning er ikke overleveret. Men den øvrige besætning har næppe været partshavere. Det ville have fremgået af skibsregistret. Anders Langer mener i øvrigt, at udviklingen gik i retning af færre ejere af det enkelte skib og en besætning, der aflønnedes med en procentsats af fangsten i forhold til den enkeltes placering i hierarkiet.

Erik Kynde nævner dog et par navne, der har sejlet med “Gratia” i denne periode. Det

er Johannes Gratia og P. Gratia. Johannes, der også kaldtes “Bette Johannes”, var søn af Maar Kristian Pedersen, der druknede. Og P. Pedersen var sandsynligvis hans fætter, søn af Anders Pedersen. Af Danmarks skibsliste, også kaldet “Flagbogen”, der i en særlig spalte nævner skibenes fører, fremgår det, at P. Pedersen var kutterens fører fra 1917-1923. Og det må nok være P. Gratia, der her er tale om.

Erik Kynde nævnte også, at det efterhånden ikke gik ret godt med “Gratia”. Det må nok være have været de økonomiske forhold, og det kan have været baggrunden for, at familien Pedersen måtte afhænde kutteren i 1923.

Til sidst en detalje: “Gratia” var som sagt fra begyndelsen udstyret med en 4 HK Dan motor. Den blev omkring 1908 erstattet med en 25 HK motor. At dømme efter en tuschtegning fra 1914 har det imidlertid ikke påvirket sejlføringen. Sejl var fortsat det vigtigste fremdriftsmiddel og var endnu ikke blevet reduceret til støtte.

“GRATIA” 1923 - 43

Simon Smed og Kresten Bruun

I året 1923 købte brødrene Simon Smed og Kresten Bruun fra Vrist på Harboøre Tange kutteren L78 "Gratia" af en lokal fisker Johannes Pedersen, som efter alt at dømme var kommet i økonomiske vanskeligheder. L78 var registreret i Lemvig tolddistrikt og fiskede i Simon Smeds og Kresten Bruuns ejertid fra Thyborøn som basishavn. De to brødre havde lige parter i "Gratia". Simon Smed fungerede som skipper og Kresten Bruun som bedstemand. Derudover bestod besætningen normalt af en tredjemand og en dreng, der fungerede som kok.

Brødrene var sønner af Kristian Bruun, som var bror til den Søren Røn, hvis skib "Fyen" tidligere havde været i kompagni med "Gratia". Foruden Simon og Kresten var der i familien også en storebror Niels Kirk, og to mindre brødre, Anton Bruun og Johannes Bruun.

Kristine Bro, datter af Anton Bruun, fortæller om sine farbrødre:

"Jeg tror nok, at Simon var mere boglig end Kresten. Han var møj sirlig med hans sager, og han var skipper ombord. Skulle der tages en beslutning ombord, så var der jo en, der skulle være skipper, og Simon var også skrevet som skipper i mandskabslisten. Kresten, han havde uanede kræfter, han var bedstemand ombord. Men når det handlede om penge, så var de lige. Kresten havde jo part i Gratia."

I "Gratia"s regnskabsbog, som Simon Smed førte meget omhyggeligt i årene 1923-43, figurerer Kristines far, Anton Bruun, som

tredjemand helt frem til 1929. Han døde, da Kristine var 3 år gammel, og senere flyttede hun og hendes mor hen til Simon for at bo hos ham. Kristine fortæller:

"Han var grove god mod mig, det var han. Jeg kan sådan huske i min barndom, jeg fik en ny cykel af Simon og Kresten. Det var en ren begivenhed ... Jo, de var møj gode ved mig, de var enestående. Og Simon, han var jo ungkarl og havde råd til det. Han var så velhavende i hans velmagtsdage, der lå mange penge nede på æ gård. De var møj gode mennesker de to. Prøv at tænke, sådan hver år til jul, det er sådan med barneøjne set, så gik Simon rundt i Vrist ved alle enkerne, de skulle have en skilling. Det var han altså enestående med."

Simon havde også taget sig af sin gamle far Kristian Bruun, da denne var blevet så gammel, at han ikke kunne passe sig selv. Han boede på den gamle slægtsgård i Vrist "Sønder Præstegård".



Det var jo en gammel tradition, at en vis part af fiskeriet i kompagniet året igennem blev sat til side til enkerne og andre nødlidende, og det var denne tradition, Simon førte videre på egen hånd.

Et år flyttede én af dem, Simon plejede at give en skilling, øst på til Djursland. Denne mand havde øgenavnet Spurven, fordi han forstod at samle smuler op, hvor der var mulighed for det, både ved sparekassen, ved legater m.v. Da han så var flyttet til Djursland, skrev han tilbage til Simon: *"Jeg flyttede mod Øst, men det blev en dårlig Høst!"* Han havde manglet Simons skilling ved juletid.

Kristian Bruun og Simon Smed



Det lå Simon meget på sinde, at gården blev passet godt. Og der var nok at se til som deltidslandmand og fuldtidsfisker.

Om broderen Niels Kirk fortalte en af hans kammerater:

"Han var ualmindelig dygtig, men han var meget træt, når vi skulle på havet mandag aften, for da skulle han jo have lavet al arbejdet hjemme på gården. Det begyndte han jo på mandag morgen, inden det var lyst, og så skulle han være færdig og klar til at komme med på havet mandag aften igen."

Ingen af brødrene fiskede eller arbejdede på gården om søndagen. De var ikke missionske som deres forgængere på "Gratia", men som Kristine Bro siger om Simon og Kresten:

"De bar præg af deres opdragelse og var møj kirkelige og rettænkende. Det var ikke ret tit kirken stod tom, og de ikke var der. De skulle jo op til kirken, når de kom fra havet. Det var de opdraget i. Men når Simon så kom hjem fra kirke, og der var en fremmed han ikke kendte, så linned han ikke, for han fik at vide, hvem det menneske var. Det ville han altså til bunds i. Han var meget interesseret i alle mennesker. Simon, han sagde altid sådan her: "Skal vi lige have æ enkeltheder!"

Og så var der jo den årlige børneudflugt, hvor skibet blev sejlet fra Lemvig til Thyborøn, når den havde været på land. Det var altid en begivenhed. Det var sådan en dejlig udflugt for os søskendebørn. Vi skulle med toget til Lemvig og så sejle til Thyborøn.

Og vi fik al det sodavand, vi kunne drikke, og al det wienerbrød, vi kunne spise. Det var en dejlig tur!"

MANDSKABET OMBORD FRA 1923-43

Skipper 1923-43:

Simon Smed Nielsen

Bedstemand 1923-43:

Kresten Bruun Nielsen

Tredjemand 1923-29:

Anton Bruun Nielsen (far til Kristine Bro)

Herefter var Anders Langer (halvbror til Anton Røn) med en 3-4 år samt i en senere periode Mads Møllerup tredjemand på skibet.

Dreng/kok 1930-31:

Johannes Bruun

1931-34:

Johannes Kruse

1934-37:

Kristian Lilleøre

1940-42:

Anton Røn (søn af Søren Røn, skipper på "Fyen")

De eneste nulevende af "Gratia"s besætning fra disse år er to, der var med som dreng, nemlig Kristian Lilleøre og Anton Røn. Da vi mødte dem hos Kristine Bro i maj 1990, var de jo ikke ligefrem drenge mere, men de havde mange lovord om Simon Smed og Kresten Bruun og kunne fortælle mange historier om, hvordan det var at være dreng dengang på kutteren "Gratia".

Det første, de begge to spørger os om er, om der stadigvæk er væggelus på skibet, for det var den berømt for i deres tid. Og det var ikke populært på de andre skibe, når drenge kom fra "Gratia" og medførte væggelus. Det var frygtelig flovt. Anton Røn fortæller:



Anton Røn

"Det var værst, når man kom hjemmefra og var ren. Så ville de have os (væggelusene!) . Når man så havde været på havet et par dage eller tre og var lige beskidt, så var de ikke interesserede længere.

Det var lige her på overarmen, det bløde der, og så i nakken, de bed. Men Simon og Kresten bed de aldrig på. De ville have dem der var unge og ufordærvede. De ville have frisk blod. Det var mærkeligt, det var kun enkelte skibe, der havde væggelus. Indimellem svovlede de da også, når skibet var på bedding. Så ryddede de hele lukafet og satte et svovlbækket dænet og ose.

Nogle år efter, jeg var holdt op som fast dreng, blev Kresten syg, og Simon ringede: Kan du ikke lige følge med å æ hav? Jeg spurgte: Har I væggelus endnu? Nej, nej det havde de ikke. Der var blevet svovlet... Men de var på mig med det samme. De var der stadigvæk."

Men ellers var det meget eftertragtet at få hyre på en fiskekutter og komme ud og sejle på de tider. Anton Røn fortæller:

"Alle drenge ville jo ud at sejle den gang, for ellers skulle vi jo op i land til æ bønder, og det ville vi ikke, og der var ikke andet end de to muligheder. Hvis en dreng så fik en 4-5% hyre, så tjente han jo tit 4-5 gange mere end de jævnaldrende i land.

Drengen han var så med som kok. Han kunne lave mad hjemmefra. Han blev lært op hos sin mor. Vi skulle jo da lave en gryde sovs og koge nogle kartofler. Drengen skulle også sørge for provianteringen. Han skulle sørge for, at der var mad, tobak og tændstikker nok. Og især de sidste to ting var det meget vigtigt, der var nok af. At brød og sådan noget slap op, det kunne bedre tilgives, men tobak og tændstikker, det var utilgiveligt! Og det var hårdt for en dreng på en 5%'s hyre at skulle betale al den tobak, også selv om han ikke selv røg. - Det kom på proviantregningen.

Og Simon, æ pibe den var jo aldrig kold!

Jeg kan huske den første gang, jeg var med ud at sejle, det var i marts måned. Jeg havde en 5%, og det skulle betale både part og proviant, og de tre voksne mænd røg jo, det gjorde jeg godt nok ikke. Så det sved jo godt nok, når én afregnede 5%. Jeg fik 4 kr. 78 øre den første gang! Jeg kan huske det lige så tydeligt. For ti dage! - og søsyg de fire af dem! Jeg længtes hjem efter min bedstefar Søren Røn, (far var død, da jeg var lille) ... men det kunne jo ikke hjælpe at give op, det ville være en falliterklæring!"

HYRENS FORDELING

Hyrens fordeling på mandskabet var, som tidligere angivet, fordelt på følgende måde:

50% gik til skibets drift

18-20% til skipperen

12-13% til bedstemanden

10% til tredjemanden

Kokken fik som regel månedshyre på ca. 30 kr. det første år, han var med, og når han så var ovre den værste søsyge og kunne gøre lidt nytte, fik han, alt efter hvor dygtig han var, op til 4-5% .

MADEN OMBORD

Maden ombord var selvfølgelig overvejende fisk, kartofler og sovs. Før isningens tid, da man sejlede med levende rødspætter, fik man en sjælden gang kødmad på dåse. Men med indførelse af isning af fiskene, blev det også muligt at medbringe fersk kød. Hubert Engestofte (tidligere ejer af "Ellen Kirk", hvor skipperen hed Anders Pedersen, søn og nevø af brødrene Pedersen, de tidligere ejere af "Gratia", fortæller henrevet om de madmæssigt nye tider, det blev med indførslen af is ombord:



Kristian Lilleøre

"Vi fik aldrig andet end fisk, stegt fisk. Det var først senere, da vi fik iset fisk, at vi fik kødmad, for så kunne vi jo opbevare det. - Så tog vi og fyldte en 5 tons is i isrummet, og så lå vi gerne en steg og en tons is ovenpå og så en steg og en tons is ligesom hvor mange dage vi skulle have til. - I min tid provianterede vi altid til en 14 dage. Men lad vos så sige, at vi kommer ud og ikke fanger nogen fisk, så kommer du jo ikke ned til stegen, så de var somme-tider noget gamle.

Jeg har været med til, at vi kom til en steg, der var et par måneder gammel. Den tog vi så op og bandt en snor om og så i æ hav. Der lå den jo så og skvulpede ligesom skibet, sådan når vi lå og bev træk hjem. Og så hængte vi den op under sejlboommen, og så hængte den der og tørrede. Og du kan tro, det var en god steg. Ah, det var sådan, at den smeltede på tungen. Sådan en gammel steg. Den var altså god! Men jeg vil godt sige, at når den kom op, - den var både gul og grøn. Det var den. Men for søren, den skulle jo bare have den rigtige behandling. Vi havde jo sådan en kniv, og så skar vi noget af det her gule af den, og pyntede den, som man siger. Og vi hængte den altid til tørre. Det skulle den, når den havde været i saltvandet. Det var nogle gode stege, det skal jeg love!"

Anton Røn fortæller om maden på "Gratia":

"De første år jeg var med "Gratia", da var det værste jeg var ude for, det var når vi kom hjemmefra med æ middagstræk. Det første jeg blev sat til, det var at fange fisk i æ dam til at lave middagsmad. Det var ikke ret mange, der gjorde det dengang, men det gjorde de altså på "Gratia". - Ellers havde vi en dåse pølser med eller sådan til et enkelt måltid. - Men når vi havde is med, da havde vi altid kød med til et par gange.

Om søndagen gik vi gerne i land og op på sømands-hjemmet i Esbjerg og spiste der. Nu Simon, han var jo ungkarl og Kresten var enkemand, og de ville gerne snakke hver især. Og der var mange bekendte rundt omkring, hvor vi kom frem, så det var ikke sådan at få dem hjem. Det var jeg jo ikke så glad ved, for jeg skulle jo lave mad til dem. Vi spiste jo ombord undtagen om søndagen."

"De fleste andre fiskere var jo gift og havde små børn, så de ville jo ikke andet end at være ude et par dage og så hjem, men de her Simon og Kresten, hue, hue, hue..!

Vi fik nu en møj god behandling, det er slet ikke det, men der var jo flere ting, som man ikke var så tilfreds med som dreng, det er da klart, ... at skulle gå og lave mad til dem."

Selv om man som dreng måtte blive ombord på "Gratia" i længere tid end på andre skibe, kom man til Esbjerg og fik set sig om på den måde. Og det var misundelseværdigt set med andre drenges øjne. Kristian Bro, fætter til Kristine Bro, fortæller:



Arbejde på dækket. Besætningen på L165 "Liane" renser fisk. Amatørfoto, 1939

"Ja, jeg kan huske, jeg var så gal! Vi var vel ikke andet end 3-4 vodbåde herhjemme, te alle de andre knejte var i Eshjerg. De havde så møj og fortælle deroppe fra. De gamle her, de ville ganske simpelt ikke hjemmefra der under æ krig."

Anton Røn svarer:

"Ja, de havde det helt modsat dem jeg var med, med "Gratia", Simon og Kresten! De ville godt hjemmefra! Jeg kan huske jen gang, vi lå ved Hvide Sande og fiskede. Det var et fine vejr, og så sejlede de jo hjem, de andre skibe, men de her par stykker (Simon og Kresten), vi skulle jo ind til Hvide Sande og holde søndag, de ville jo gerne ind og snakke. Det var ikke lige min kop the, for jeg skulle jo lave mad til dem. Men så var det så heldig, og det vil jeg sige, det glemmer jeg aldrig, vi sejlede i det her fine vejr, og de gik udenfor æ sluser, der var nordgående strøm, og "Gratia" var jo ikke noget, vi kunne vende av. Jeg tror den træder som med alt æ hæl, da den ramte æ bund. Lige pludselig, så havde vi stævnen ude i æ strøm, han kunne ikke vende den igen, og jeg får det ligesom jeg er glad ved. Det glemmer jeg aldrig. Ja, jeg var en dreng på 15 år, jeg ville gerne hjem og holde øje med dem andre i stedet for at gå der. Der var jo heller ingenting i Hvide Sande den gang. Faktisk var der ikke andet end et skur, men der var selvfølgelig mange derinde, de kendt, og ville ind og snakke med!"

Hubert Engestofte fortæller, hvordan drenge lyttede med, når de gamle fiskere kom på besøg:

"Nu hjemme i mine drengedage, når de gamle gik rundt og fik en tår kaffe og røg en pibe tobak, så snakkede de jo om strandinger og spøgelser og sådan noget. Der sad vi børn jo med ører så lange. Der var noget, de kaldte ligfærd dengang. Sådan når de kom

om ved sådan en ligfærd. Så var der jo noget, der var galt.

- Ja det var sommetider, vi turde slet ikke lægge os til at sove."

Anton Røn fortæller igen:

"Men ellers var de gode at sejle med, Simon og Kresten. - Der faldt aldrig øretæver i min tid, sådan som hos Frederikshavnerdrengene. De fik klø, og jeg misundte dem jo ikke, for de kom her om foråret, og så sejlede de til Thyborøn, så sejlede de til England og kom først hjem næste forår igen. Og det var jo æ dreng, der skulle varte op i al den tid, så dem misundte jeg ikke.

De havde nogle andre skikke: Var de nede på besøg ved vi andre, så sat' de deres træsko å æ dæk, det var vi jo aldrig vant til. De gik aldrig ind i æ luk af med træsko på."

SØFARTSBOGEN

Alle havde en søfartsbog, som skulle udfyldes på havnekontoret, hver gang der var en, der på- og afmønstrede.

Hubert Engestofte fortæller:

"Hvis skibet forliste, kunne de se på havnekontoret, hvor mange og hvem, der var med på det. Hvis der ikke var påmønstret, og skibet så forliste, så kunne de jo ikke få erstatning fra ulykkesforsikringen, for så figurerede de jo hverken i regnskabet eller i søfartsbogen... Vi havde sådan enkelte gange i årenes løb en enkelt, der var syg og ikke kunne komme med ud at sejle. Så skulle vi have en anden mand med en tur, men vi var nødt til at have ham påmønstret, selvom det kun var for en enkelt tur, for han kunne jo falde overbord og hvad så?"



Simon Smed's søfartsbog

FISKERI MED GRATIA

Anton Røn fortæller, at "Gratia" som regel startede med at fiske ud for Esbjerg mellem påske og pinse. Derefter trak rødspætterne nordpå, og "Gratia" fulgte efter og fiskede ud for Horns rev eller endnu længere væk ved Vedersø, Norden Horn eller Kjerk. Fiskene blev landet hjemme i Thyborøn eller i Esbjerg afhængig af, hvilken by der var nærmest.

Anton Røn oplevede, hvordan snurrefiskeriet skiftede fra dambrug med levende rødspætter til isfisk. "Gratia" var jo bygget som et damskib med dam til levende rødspætter, men det var begrænset, hvor mange fisk, der kunne være i dammen ad gangen, og hvor længe fiskene kunne holde sig, så

skibet måtte tit til land og have dem afsat. Efterhånden blev det så brugt at filetere og fryse fisken, og omkring 1954 var damfiskeriet helt hørt op.

På "Gratia" var der meget begrænset plads til is på damdækket, men på senere byggede skibe var der ingen dam ombord. Disse skibe kaldtes dybvandsskibe, fordi de kunne sejle længere ud og være hjemmefra længere tid af gangen, fordi den isede fisk ikke behøvede at blive landet med det samme. Anton Røn fortæller:

"Der var ellers fart over feltet, når vi fik dammen fuld og skulle hjem, for så skulle der jo stryges ud i hyttefadene, når vi kom i havn. Og det var jo æ

dreng hans pligt at sørge for, at hyttefadene var på plads hele tiden. Vi kunne sådan ret have en 10-12 hyttefåde. Før i tiden havde de (Simon og Kresten) egne hyttefåde, men da jeg var med, var det nogen, de lejede. Og så skulle jeg jo, æ dreng, ha bittet de her hyttefåde, når vi kom ind. Når vi først kom i havn med sådan en last rødspætter, så måtte de ikke ligge ret længe i æ dam, for så klemte de hinanden ihjel, så det skulle gå stærkt.

Det skete også, at vi slog bak undervejs for at få en anden bevægelse i vandet i æ dam. Vi stimet frem, og så slog rødspættene mod skottet, og når vi så sommetider slog bak for at få frisk vand ind i æ dam, så havde de sådan en rover, som de kaldte den, det var sådan en træstang med en tværpind på, sådan en bred fjertel. Den rodede de rundt med inde i et hjørne for at få liv i dem. Der var jo noget svind i dem af fisk, der døde.

Den største last jeg har været med til at tage, det var en 5000 pund, men det har ikke været i sommervarmen, for da kunne de ikke holde sig. "Gratia" var nok det skib i Thyborøn, der kunne have den største last rødspætter."

Hubert Engestofte fortæller ligeledes om at fiske levende rødspætter:

"Vi fiskede jo levende rødspætter i dam. Det var her ud langs med æ kyst, sådan et begrænset antal mil ud, for vi skulle jo hjem hver eller hver anden dag, ligesom vi fangede til. Der kunne jo kun være et begrænset antal kilo i dammen, for ellers blev fiskene kvalt. De gik jo på bunden af dammen og så tættede de hullerne, hvor vandet kom ind, og så blev der for lidt ilt. Så var vi så heldige at få den sidste træk, og der var 500 pund mere, end der kunne være, og når vi så gik hjemad, så stod vi med sådan en ragepind, for at der kunne komme frisk vand ind. - Det var møj omstændeligt. -

Så når vi kom hjem, så blev fiskene hisset over i hyttefadene. Og når de så var vel sløje, så tog vi og slæbte hyttefadene rundt, - somme tider i havnen og sommetider ud i æ kanal for at få frisk ilt til fiskene. Det var møj omstændeligt, men der var jo ikke noget, der hed isfisk dengang."

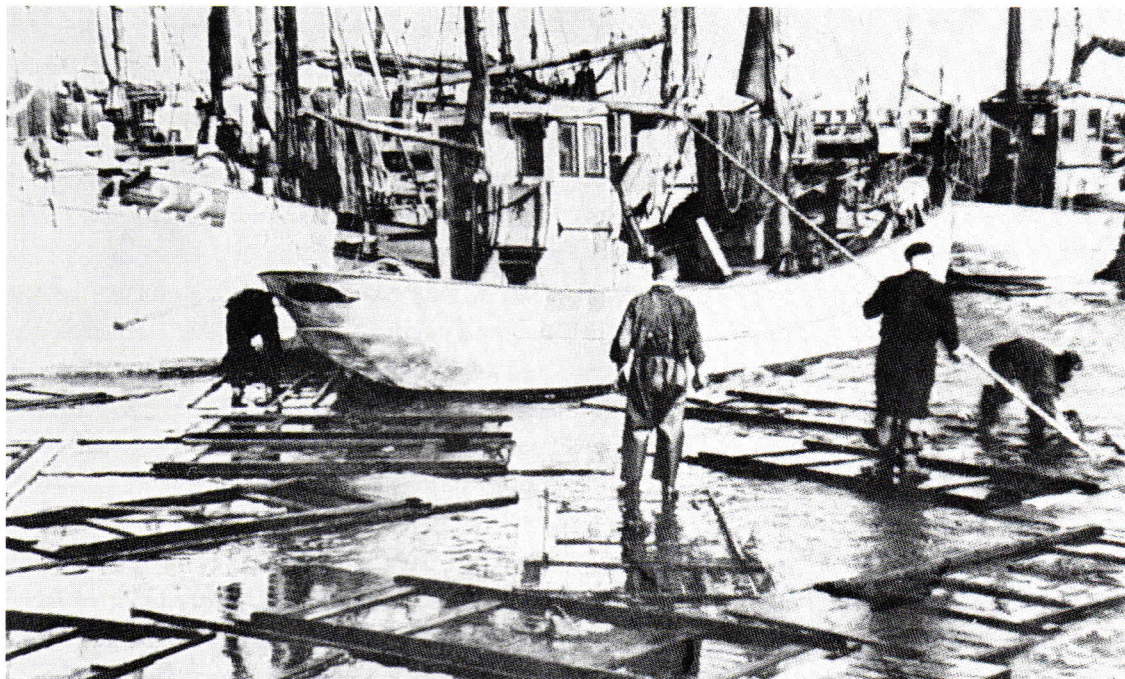
KRØJFISK

I Simon Smeds regnskab for "Gratia" figurerer betegnelsen krøjfisk mange steder i indtægtskilden. Krøjfisk var alle de fisk, der ikke skulle i dammen sammen med de levende rødspætter. Det var fisk som pighvar og torsk og andre fisk, der kom med i nettet. De blev så iset, hvis der var is med, og blev landet sammen med rødspættene og solgt til en krøjfiskhandler, krajerer.

Krøjfiskeriet var en stor økonomisk gevinst for skibsdrengen, for indtægten fra krøjfiskeriet blev delt i lige parter mandskabet imellem, og Anton Røn fortæller, at det kunne være 10-20 kr., det drejede sig om. Enkelte gange helt op til 50-100 kr. Sammenholdt med de 3-4% af rødspættesten, drengen havde krav på, er der ingen tvivl om, at krøjfiskeriet stod højt i kurs hos drengen ombord. At sejle med dambrugs-skibe var mere populært end at sejle med dybvandsskibe, hvor den eneste hyre var procentsatsen.

FISKENES AFSÆTNING

Når skibene kom ind om aftenen, blev fiskene hældt med en ketscher (keset) over i hyttefadene og solgt på fiskeriauktion. Auktion på levende fisk var blevet indført fra midten af 30'erne.



Det hårde slid med hyttefadene i havnen var skibsdrengens arbejde

I "Gratia"s regnskaber figurerer C.A. Røn som aftager af fiskene. Han var Thyborøns første auktionarius og eksportør. Auktionen foregik på den måde, at fiskene blev vejede og målt og hældt på hyttefade. Auktionarius og interesserede købere blev så sejlet rundt på en flåde til de forskellige skibes hyttefade og tog stikprøver på fiskene for at bestemme kvaliteten. Herefter blev der budt, og fisken afsat for højeste bud.

Hvis fiskeriet gik godt, og der var flere fisk i havet, end skibene kunne tage på en gang, nøjedes fiskerne med at fylde hyttefadene, når de kom i havn, og leverede så hyttefadenes numre op på auktionarius' kontor med angivelse af, hvor mange pund fisk, der skulle være, og hvilke hyttefade, der hørte til

hvilke skibe, og dernæst stak de til søs igen for at fortsætte fiskeriet.

Auktionen foregik på samme måde i Thyborøn og Esbjerg. Når fiskerne kom i land efter at have landet to eller tre gange i løbet af en uge, var de spændte på at se, hvor meget fisken stod i, - om det var 10 eller 12 øre pr. pund. Prisen afhang selvfølgelig af tilførslen.

Hubert Engestofte fortæller:

"Æ eksportør i Esbjerg, de ville ikke have de fisk, der var lige til målet. Vi sagde altid "lige til æ pind"! Men vi havde det nu sådan, at vi tog dem altid nogle millimeter længere, og så fik vi gerne en øre eller to mere for dem. Vi kunne altid komme af med dem, for når det var fra Thyborøn af, så var det bedre fisk."

Anton Røn fortæller, at under krigen, da han sejlede med andre skibe, var han med til at fiske fra Esbjerg. Fiskene dér var mindre end ud for Thyborøn, "men de var jo bare til Tyskerne, så de kunne bare koste." Før det blev brugt at fryse fiskene med is, blev der alligevel eksporteret levende fisk til udlandet. Rødspætterne blev pakket levende ned i vådt halm og sendt til Hamborg. Så var de stadig levende, når de nåede frem.

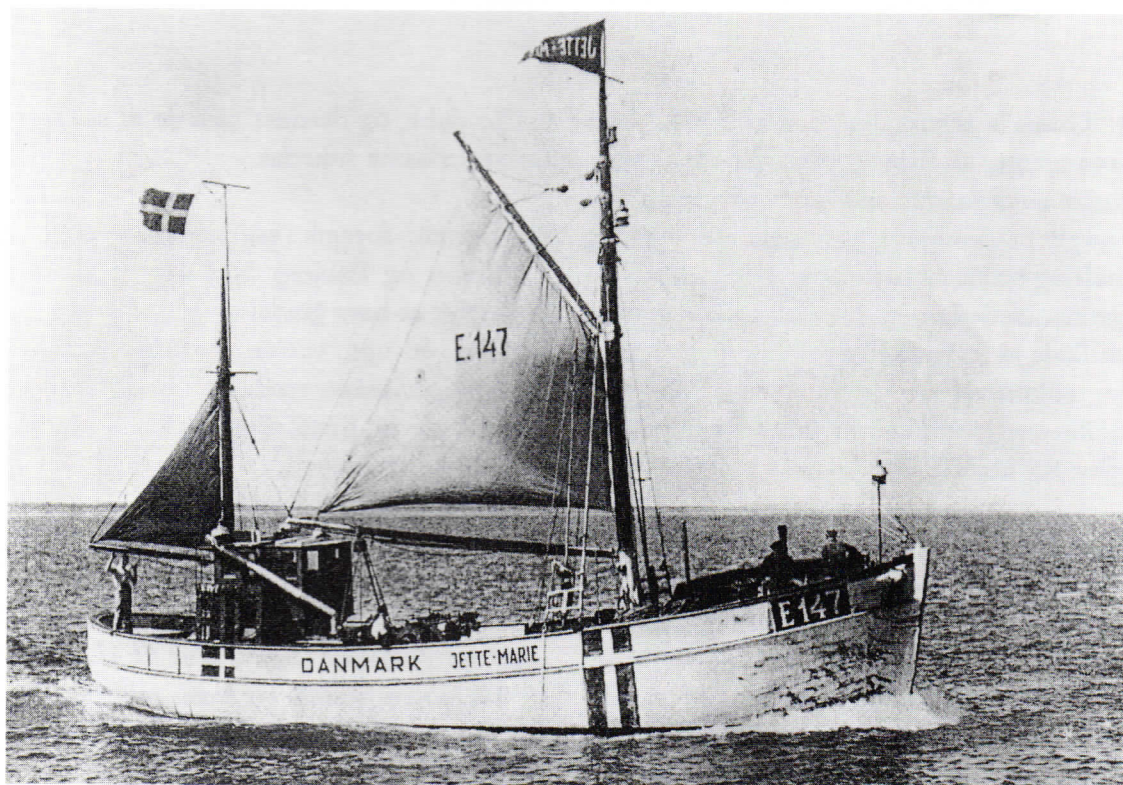
FISKERIET UNDER KRIGEN

Straks ved udbruddet af 2. verdenskrig i september 1939 lagde både tyskerne og englænderne miner ud i udvalgte farvandsafsnit i Nordsøen. En del danske kuttere minesprængtes i efterårsmånederne 1939 eller fik

"nærkontakt" med især tyske u-både, der advarede de danske kuttere mod at lande deres fangster i England.

Danmark var i 1939 neutralt. For tydeligt at markere denne neutralitet fik kutterne påmalet dannebrogflag på styrehustaget og i alt 4 flag på skanseklædningen på begge sider af skibet. Det forreste flag maledes ned over hele skibssiden. For yderligere at markere neutraliteten maledes "Danmark" med store bogstaver også på begge skibs sider.

Da Danmark så blev besat af tyskerne 9. april 1940, blev alle radiosenderne på kutterne inddraget. Modtagerne fik man lov til at beholde, så man kunne tage en vejr-



Kutteren "Jette-Marie" med Dannebrogsmaling og afskærmede lanterner

melding. Dermed umuliggjordes kommunikationen skibene imellem og opkald til land - også nødopkald. Da tyskerne senere også inddrog fyrskibene, slukkede fyrene i land og satte radiofyrene ud af funktion, var fiskerne henvist til håndlod og sekstant til positionsbestemmelse. Fyrene blev kun midlertidig tændt, når en tysk konvoj var i anmarch.

Mørklægningsbestemmelserne gjaldt også til søs: Lanterneerne ombord skulle afskærmes. Selv lysbøjerne i sejlløbene blev mørklagt.

At have en sender ombord var ikke i alle henseender en fordel. Hvis man under fiskeri brugte den til at meddele de nærmeste kuttere om, at her var der rigelige mængder af flyndere, varede det ikke længe førend de 2-3 kuttere, der normalt fulgtes ad, havde rigeligt med selskab af konkurrenter på fangstpladsen. Derfor havde nogle kuttere allerede før krigen aftalt interne kodesignaler, hvorved man kunne undgå at bruge radiosenderen. Havde man f.eks. i et træk haft 200 pund, kunne dette signaleres ved at fire mesansejlet helt ned. Firede man det kun halvt ned på mesanen betød det: 100 pund. Et ekstra stort træk kunne markeres ved, at mesanen blev firet helt af, samtidig med at flaget blev sat.

Disse interne koder blev efter den 9. april 1940 stort set den eneste måde, hvorpå man kunne kommunikere med hinanden. Krigen var ikke ret gammel, før fiskerierhvervet blev stadig mere hæmmet af rationeringer på petroleum, tovværk og andre råvarer og af voldsomme prisstigninger på alt, hvad man behøvede til fiskeriet. Petroleums-

rationeringen bevirkede, at der gik forholds- mæssig lang tid mellem hver havtur. "Gratia" var ganske vist ifølge Anton Røn udstyret med klyver, fok, storsejl og topsejl og muligvis også mesansejl. Men sejlene blev mest brugt til støtte, mens motoren gik.

I mørklægningstiden var det forbudt at anløbe Thyborøn havn (og vel også vanskeligt med fyret slukket). Mørklægningen betød også, at der kun kunne arbejdes i havnen om dagen. Det gav lang ventetid for kutterne, og de måtte ofte ligge i flere dage, inden deres fangster kunne bringes i land eller til auktionen. Den tyske kommandant i Thyborøn var, ifølge fiskerne, "menneskevenlig". Hvis der var problemer, gik han åbenbart ikke af vejen for afgørelser til fordel for fiskerne. Men der skulle være orden i papirerne, og også Thyborøn-fiskerne blev udstyret med sejlpas med billede og hagekorsstempel i.



Forberedelse til sprængning af mine

Dog synes kontrollen at være skærpet noget efter den 29. august 1943, hvor det kom til et brud mellem den danske regering og besættelsesmagten.

Tyskerne fastlagde med mellemrum fiskerizoner, som det var forbudt at overskride. For at kontrollere overholdelsen af zonerne, udstedtes et fortrykt kontrolblad, hvor fiskerne skulle angive ind- og udsejlingsdato samt brændstofbeholdningen på de to tidspunkter. Skipperne skulle daglig udfylde et skema med positionsangivelse kl. 8 og kl. 20. Ved rejsens afslutning skulle skipperen desuden opgive fangstudbyttet i kilo.

Men selvfølgelig var der ingen skipper, der kunne drømme om at opgive positioner uden for den tilladte fiskerizone, så kontrollen var stort set illusorisk.

Fiskerizonernes udstrækning gav gennem alle krigsårene anledning til evindelige stridigheder mellem fiskeriorganisationerne og de danske myndigheder på den ene side og tyskerne på den anden side. Fiskerne ville selvfølgelig gerne hen, hvor "fisken stod", og da rødspætterne ikke holdt sig inden for de snævre fiskerizoner, måtte tyskerne efterhånden udvide zonerne, hovedsagelig i nord-syd gående retning.

De havde selv stor interesse i fangsten, som fik en stor forsyningsmæssig betydning for dem, men samtidig ville de nødigt have, at de danske fiskere fik kontakt med englænderne.

Men trods trusler om beskydning uden varsel eller konfiskation af fartøj og last dristede adskillige danske kuttere sig ofte længere vestpå end tilladt, og i årene 1942-43 var trafikken blevet så livlig, at den

engelske radio BBC måtte advare fiskerne om, at de ville "blive betragtet som engagerede i (fjendtlige) militære operationer og blive behandlet tilsvarende." Faktisk blev et større antal danske fiskekuttere opbragt af englænderne under krigen.

En del Thyborønkuttere overskred nu og da den vestlige grænse for fiskerizonen. Der var selvfølgelig en stor risiko for at blive opdaget af rekognoscerende tyske fly, der omgående åbnede ild med maskingeværerne eller kastede bomber mod kutterne, så det var en farlig slalomsejlad mellem miner forneden og kugler og bomber foroven for at komme derhen, hvor fisken var, hvis den altså ikke holdt sig pænt inden for tyskernes fastlagte fiskerizoner.

Ifølge Anton Røn blev der aldrig skudt efter "Gratia". Kutteren holdt sig som damkutter som regel til de kystnære områder, idet den levende fangst skulle omsættes så hurtigt som muligt. Og brændstofrationeringen gjorde vel også sit.

I begyndelsen af besættelsen var der ofte placeret en udkig ude i "Gratia"s stævn til at holde øje med drivminer. Anton Røn har også været med til at sejle med "Gratia" gennem deciderede minefelter og har oplevet tysk overvågning fra luften. Nu og da kredsende en tysk vandflyver, en såkaldt "Anders And" (en Blohm und Voss Bv 138) over dem. En enkelt gang var der også et engelsk fly tæt på, dog uden at åbne ild.

De risikable forhold taget i betragtning var krigsårene indbringende for dansk fiskeri. I tiden før krigen i 1930'erne havde fiskeriet

År	Brutto- indtjening	Brutto- udgift	Dæknings- procent	Antal rejser	Gsn. Kr. pr. rejse
1923					
1924	22.432,56	12.488,60	55,67	34	659,78
1925	35.630,20	14.598,43	40,97	54	659,81
1926	24.036,71	10.908,27	45,38	45	534,14
1927	24.972,39	10.595,18	42,42	46	542,87
1928		8.530,09			
1929		11.469,27			
1930	25.720,37	9.961,86	38,73	55	467,64
1931	20.375,67	9.079,59	44,56	55	370,46
1932	18.556,81	8.557,30	46,11	65	285,48
1933	20.807,89	9.316,44	44,77	75	277,43
1934	20.221,48	8.514,19	42,10	67	301,81
1935	16.802,80	8.622,93	51,31	65	258,50
1936	15.773,82	6.520,36	41,33	53	297,61
1937	22.685,46	11.381,30	50,17	62	365,89
1938	20.884,33	6.472,24	30,99	65	321,29
1939	22.548,40	8.670,88	38,45	45	322,12
1940		7.191,39			
1941	47.422,71	14.143,18	29,82	35	1.354,93
1942	66.514,57	16.867,65	25,35	30	2.217,15

været hjemsogt af en almindelig afmatning med faldende fiskepriser. Den øgede efterspørgsel under krigen og afsætningen af fisken til gode priser til tyskerne var med til at stimulere fiskeriet. Simon Smed førte omhyggeligt bog over "Gratia"s regnskaber, og denne regnskabsbog, der dækker perioden 1923-43, er bevaret. Her fremgår det tydeligt, at indtægterne fra 1941 og 1942 er mere end fordoblet i forhold til de foregående år.

SALG AF GRATIA

Simon Smed og Kresten Bruun havde "Gratia" lige til 1943, hvor Kresten blev gift med en fiskerenke, hvis mand havde efterladt hende kutteren "Deborah". Kresten overtog så denne kutter og afhændede sin part i "Gratia". Simon syntes ikke, han kunne føre "Gratia" videre uden Kresten, og skibet blev derfor solgt, hvorefter Simon

tog løs hyre de næste par år, indtil han helt holdt op med at tage på havet. "Gratia"s salgssum var på ca. 70.000-80.000 kr., hvilket var en høj pris, som klart nok var begrundet i det gode og indbringende fiskeri i krigsårene. "Gratia" blev overtaget af købmændene Hans Peder Jeppesen, Lemvig og Niels Aage Jeppesen, Spjald, samt af fiskeskipper Josef Marinus Nielsen, Lemvig. De fik hver en tredjepart i skibet.

Foruden "Gratia" ejede købmanden fra Lemvig to andre skibe, men sejlede ikke selv med nogen af dem, idet han kun fungerede som reder på det finansielle område. Han havde i stedet forskellige folk til at sejle for sig, og en af dem var fiskeskipper Lars Kruse Christensen, der sejlede "Gratia" fra 1947. Men allerede i 1949 købte Lars Kruse skibet af ejerne, fordi, som han selv fortæller: "Det kunne jeg da ligeså godt selv i stedet for at bære pengene op til ham!" (i.e. købmand Jeppesen i Lemvig)



“GRATIA” 1949-1959

Lars Kruse Christensen

Lars Kruse købte “Gratia” for 50.000 kr., hvilket var relativt billigt efter den tids forhold, men Kruse mener, at det måske spillede en vis rolle, at han tjente gode penge ind til rederne i forvejen. Pengene til købet lånte han i banken, men fik dem allerede betalt tilbage de næste par år, hvor fiskeriet begyndte at gå rigtig godt. Købmændene Jeppesen og fisker Josef Nielsen købte en anden kutter "Disse G." for pengene fra “Gratia”.

Det er umuligt at skrive om “Bona Gratia”s historie som fiskekutter uden samtidig at skele til historien om dansk fiskeri i skibets erhvervsaktive periode. Da “Gratia” blev bygget i 1903 var dansk fiskeri godt på vej til at blive industrialiseret med udviklingen af fiskeri fra kysten i store åbne joller til havfiskeri med sejlførende fiskekuttere, der var rigget til snurrevod, og som efterhånden blev udrustet med større motorer, som beskrevet i de første kapitler af denne bog.

Det var tillige en udvikling af fiskeriet fra et fattigmandserhverv til et moderne rentabelt og respektabelt erhverv, hvis udbredelse igen fik konsekvenser for en lang række tilknyttede områder. Dette gjaldt fiskernes banker, der finansierede deres skibe og grej, deres anpartselskaber og forsikringsselskaber, for ikke at tale om hele infrastrukturen på land med havneanlæg, auktionshaller, isanlæg, engros-led, transportanlæg m.v.

“GRATIA”S ERHVERVSUNGDOM

I den første tid af hele denne lange udvikling havde havet ressourcer nok til den øgede fiskeriindsats, fordi fiskemetoder som f.eks. snurrevoddet var skånsomt overfor bestandenes biotoper, og fordi fiskeriet med de store motoriserede skibe spredte sig til fiskepladser, der lå langt fra den hjemlige kyst. Dansk fiskeris fangster fik et vældig godt ry i udlandet, fordi snurrevodsfiskeri er så skånsomt overfor fisken, at den kan landes levende. (På engelsk kaldes snurrevod for "Danish Seine" da det jo er en dansk opfindelse).

Dansk fiskeri trivedes og afsætningsmarkederne var gode. Helt optimalt blev det under anden verdenskrig, hvor der var masser af fisk, kun få konkurrerende skibe fra udlandet, gode priser og gode afsætningsmarkeder (som f.eks. Tyskland). Markedet blev under krigen efterhånden domineret af isede fisk, og flere og flere damkuttere, heriblandt “Gratia”, fik dammen proppet til. Det gamle problem med varme somre, stille vind og døende fisk i dammen var løst med isningens tid. Det var i “Gratia”s erhvervsungdom.

“GRATIA”S ERHVERVSMÆSSIGE PENSIONSALDER

I Lars Kruses tid som ejer af “Gratia” fiskede skibet sig ind i sin erhvervsmæssige pensionsalder. I denne periode af dansk

deltage i jagten på synderne. *Den synlige forurening* stod først for tur: Landbrugets udledning af ensilagesaft og møddingvand i dræn og vandløb og med disse videre ud i de kystnære områder hører til den mest sandsynlige forurening. Og ligeledes byspildevandet og industriens udledninger: Skummende sulfo, blod fra slagterier, olie og festlige farver fra garverier og farverier var alt sammen til at få øje på og forholde sig til.

Langt værre var det med *den usynlige forurening*: Teknologiens nye, kunstige stoffer, de tungt nedbrydelige miljøgifte som DDT, PCB m.v., og de naturligt forekommende miljøgifte: Tungmetallerne.

Afskrækkende beretninger om vandforurening i Japan og i de amerikanske søer blev afdækket af en ny videnskabs pionerer: Økologerne. Disse kunne også berette, at landbrugets kunstgødning og husholdningernes vaskepulver og toiletudskyl skabte alt for gode kår for algevæksten i de kystnære områder. Ilten forsvandt i perioder og med den også fiskene.

NYE FANGSTOMRÅDER

Hvad enten det dårlige fiskeri i årene lige efter krigen skyldtes overfiskning eller forurening, måtte danske fiskere søge nye veje. Det lokalt baserede fiskeri udvidedes med andre fiskeriformer, og fiskerne måtte i perioder søge ud i nye farvande langt fra hjemmet, hvilket hidtil ikke havde været nødvendigt i så stort et omfang. De nye fangstområder strakte sig lige fra kysten ved Østgrønland til den Botniske bugt mellem Sverige og Finland.

Der var mange, der forsøgte sig med hajfiskeri, tunfiskeri, tobisfiskeri, laksefiskeri, m.v. Et helt kapitel for sig var sildefiskeriet på Blødenbanke, hvor man i begyndelsen af 50'rne opdagede en righoldig sildebestand, som gav startskuddet til et sildeeventyr, hvis lige man ikke havde set siden sildeeventyret i Øresund i middelalderen.

Det blev ligeledes nødvendigt at prøve at afsætte fisken i udlandet, hvor rødspættemålet var mindre og efterspørgslen og priserne større.

Lars Kruse hørte til de mange Nordsøfiskere, som fik licens til at lande i England, og som desuden i en årrække supplerede sommerindtægterne fra rødspætefiskeri i Nordsøen med laksefiskeri i Østersøen i vinterhalvåret.

Sammen med hundrede andre fiskekuttere, der havde motor og skrog i tilstrækkelig god stand til at kunne klare strabadserne med storme, overisning og det kolde fiskeri, tog han af sted til Østersøen og fiskede laks der hele vinteren.

OMBRYDNINGSTID

I Dansk Fiskeritidende fra henholdsvis 1951 og 1957 får man indtrykket af 50'rne som en ombrydningstid, hvor man i dansk fiskeri begyndte at stifte bekendtskab med de problemer, som i dag er ved helt at umuliggøre dette erhvervs vilkår. Men samtidig var det også en ekspanderende tid for fiskeriet. Lars Kruse husker de ti år, han havde "Gratia", som ti år med lutter fremgang, men hvor det hele tiden var nødvendigt at prøve nye veje og nyt fiskeri.

Dansk Fiskeritidende beretter om et accelererende fiskeri specielt med industrisild. Der fortælles om den ene rekordfangst efter den anden. I 1957 var den noterede rekord for året en fangst på 47.000 kr. Det var en dækslast, så det flød ud over lønningen på et skib, der ikke var større end "Gratia". (Lars Kruse mindes dog sin største fangst med "Gratia" som en fangst på 60.000 kr.)

Ved afslutningen af Lars Kruses ejertid gik L78 "Gratia" på pension som snurrevods-kutter. Fra 1960 blev den omdøbt til Saigon og gik en tid i møde som industrifisker i Skagen.

Senere skulle det gå skibet endnu værre. Det kom bogstaveligt talt helt ned at stå på bunden af havet, men herom senere.

Først skal vi høre, hvad Lars Kruse fortæller om sit lange liv som fisker og specielt om de ti år med "Gratia".

KRUSES OPVÆKST VED KYSTEN

Lars Kruse er født i 1917 og voksede op i Steenbjerg syd for Vorupør i en fiskerfamilie med seks børn. Faderen var kystfisker, men familien ernærede sig også med "lidt landeri" med et par heste, tre køer og en to-tre grise. Landeriet var på under 20 tønder land og gav både korn og roer som foder til dyrene. Men ellers var det mest kystfiskeriet, der gav familien føden. Lars Kruse fortæller:

"Ja dengang, der var det jo sløj oppe ved æ kyst. Det var fattigdom og slid. En overgang kørte min far ud med fisk med bestevognen, "krajat fisk", som de kaldte det. Og sommetider var der en aftræk (afsætning) på grus til vejarbejde. Mange gange var det jo sådan, at når forholdet var til det ved æ hav, så skyllede der en masse fint grus op, det her fine per-

legrus. Og når der var stor aftræk på det, så kørte vi en masse grus op fra æ hav og solgte det til æ vognmænd."

"Men ellers var vi jo på æ hav hver dag, når vejret var til det. Jeg kom med min far, da jeg blev konfirmeret. Vi brugte en robåd eller en pram, som vi kaldte det. Det var sådan en 10 fods lang klinkbygget kystpram med to årer. En tomands-pram, som vi kaldte den. Den havde en forholdsvis rund stavn, og når vi skulle ind på æ revle, så kunne man hænge æ ror op. Det tog man jo altid op, når man kom ind. Man var nødt til at have ror for at kunne styre den, hvis den kom til at løbe i æ søer. Det kunne man ikke altid klare med årerne. Men det var sørme nogen sødygtige både."

"Så var det jo ellers ud om morgenen, når det var vejr til det og så hjem om aftenen for at passe dyrene. For det meste fiskede vi med kroge og fangede torsk og kuller. Der var en masse kuller dengang. Det er mere end der er nu, for der er slet ingen! Krogfisk gav mere end garnfisk, men der var mere arbejde derhjemme i æ hus med det. Muslingerne til at sætte på æ kroge skulle jo åbnes, tages ud og agnes, og krogene skulle lægges op igen. Senere blev det lidt mere moderne med garnfiskeri også fra kysten. Det var nu ikke altid min far kunne få tid for landeriet til at tage på æ hav. Så om æ forår, så lå vi hjemme udenfor Steenbjerg Øre, som vi kaldte det."

"Det var et sted med mange sten. Der lå vi og pilkede torsk. Og dem tog vi så hjem og flækkede og hængte op på en stejl og tørrede. Og så tog de bønder der, æ gårdfolk, bestillinger ved min far i lispund, som de kaldte det dengang. Et lispund torsk, det var 16 pund tørret torsk. Det var ligeså hårdt som tørt, men det holdt sig godt, og når det så blev lagt i blød, så gav det sig jo ud, - det blev sørme så tykt. Og så blev det så kogt. Ja, det var en god spise! Det fik gerne lidt salt, nogen bønder, de ville

jo gerne have det lidt salt, men andre ville have det fersk. Men det ferske kunne holde sig længst. Salt, det var ligesom om det slog sig, som om det sådan blev våd."

"Men i gamle dage, der hængte de det rundt om æ skorsten oppe på æ loft, og så nede i noget vi kaldte en bedekirk, æ kælder, en tør og varm rum, der opbevarede man flæsk. Der var som regel en tønne med saltet flæsk og en tønne med saltet fisk. Og gulerødder og kartofler, det avlede vi selv. Så det var egen produkt! Det var kuns en gang hver fjortendes dag, der kom en slagter fra Snedsted kørende med hestevogn. Så fik vi sådan noget oksekød til en gang suppe, men ellers var det egne produkter. Det kunne ikke blive til andet."

Selvom Kruse i dag ryger cigaretter, fordi han har mistet tænderne i undermund, røg han i mange år pibe lige som sin far:

"Min far, han røg jo aldrig andet en pibe dengang. Så der blev jeg vant til det, når jeg tog hans pibe og røg lidt på. Jeg skulle jo stoppe æ pibe og tænde for ham, når han lå i æ seng. Han lå altid med æ pibe i æ seng, inden han faldt i søvn. Og når den så faldt ud af æ mund på ham og ned på æ gulv, så var vi klar over, at så sov han!"

"Efter at far døde, blev jeg hjemme en to års tid endnu. Men jeg pakkede lige så stille krogene sammen, for jeg tænkte, at mor skulle ikke blive ved med at have alt det bøv! med redskaber og alt det der. Og så ville jeg prøve at se, om jeg kunne skabe mig en eksistens på andre måder. For jeg kunne jo se, at det der med kystfiskeri, det var tilbagegang lige fra dengang, jeg blev konfirmeret. Der var ingenting at komme efter. Og man kunne jo ikke tjene så mange penge, at man kunne have sine redskaber ude og have andre til at ordne dem for en. Det kunne der

ikke blive til. Selvfølgelig skulle min mor også have penge for at hjælpe med at ordne dem. Og vi havde det jo sådan derhjemme, at hvis jeg f.eks. fik 500 kr. i afregning (vi blev afregnet én gang hver fjortende dag), så var vi jo vant til at sige: Her mor, her har du dem penge der, og så tager jeg en halvtreds kroner seddel til tobak og sådan. Det havde vi altid været vant til. - Men hun blev jo også op i æ alder og kunne ikke blive ved, og så solgte vi æ køer og heste fra det landeri der, og så blev hun bare i æ hus."

"Dengang jeg så holdt op med at fiske med far, kom jeg med en af mine kammesjukker fra Steensbjerg. Han havde en kystbåd, og den kom jeg med. Det var for øvrigt ombord på den, jeg havde mit eneste uheld til søs. Det var dengang vi fik sådan ret noget beskidt vejr. Ja, det var da jeg var en 18-19 år, da var man jo næsten altid søvnig. En kunne jo sove på alle tider. Vi havde sådan en gammeldags karbid-lampe, der var ikke noget med elektrisk... Og der havde jeg sat mig på en kasse, og så med æ hånd ind om æ stativ der. Så fik vi sådan en på æ kadaver, at både mig og lampen og det hele røg udenbords. Det var sådan set lige på æ nølen, at de fik fat i mig med en bådshage! - De fik da også en 3-400 kr. hver af Carrelia fonden for det, og det er jo mange penge, så de kunne holde en glad jul det år. - Men ellers er jeg heldigvis gået klar af ulykker."

"Da jeg flyttede hjemmefra til Steensbjerg af, boede jeg i Thyborøn, hvor jeg havde en kammer på sømandshjemmet. Så fik jeg så hyre med ham min kammesjuk fra Steensbjerg, der havde solgt kystbåden og fået bygget en tyve tons skib i Gilleleje. Den kom til at hedde Lynne. Men det var ligesom om, jeg tjente for lidt med dem, så jeg skulle jo prøve at få en bedre hyre. Og det var også heldigt, for jeg tror, det var en to måneder efter, at jeg var gået i land, da minesprængte de den, Lynne. De druknede alle sam-

men på nær én. Ja, de både druknede og blev slået ihjel. Der var ikke andet end pindebrænde tilbage. Så det var sådan set heldigt nok for mig, at jeg nåede at afmonstre inden."

LARS KRUSES KØB AF GRATIA

Før krigen havde Kruse taget sætteskippereksamen i Thyborøn, og efter afmonstringen af kutteren Jynne, havde han taget forskellig hyre, indtil han i 1947 begyndte at sejle skipper på "Gratia". Han kendte godt skibet, da det i Simon Smeds og Kresten Bruuns tid var hjemhørende i Thyborøn, for om foråret holdt alle skibene til ved Esbjerg, hvor landingen af levende rødspætter foregik. Kruse fortæller:

"Jeg kendte godt "Gratia" dengang, selvom jeg aldrig har mødt Simon Smed og Kresten Bruun. Jo, gamle "Gratia", den har jeg fisket sammen med mange gange, dengang jeg var ung. Det var dengang vi lå i Esbjerg. Vi var vel en 20-30 skibe, der fiskede fra æ sluge, som vi kalder indsejlingen til Esbjerg og nordpå op af æ kyst. Det var jo ret der, det levende fiskeri foregik hvert forår. Og "Gratia" lå med en, der hed lille Marie.

Men du kender jo nok en sytten - atten års dreng. Hvor vi så var sammen, tænker vi jo ikke på, hvem der sejler med den skib, og hvem der sejler med den. Men det var Simon, der havde den dengang. Men det var også dengang, det var med levende fisk i æ dam, hvor de så kom ind og keset dem, og så i æ hyttefade. Det var sommetider, der var hyttefade på sådan en lang distance der i Esbjerg, og sådan var det også i Thyborøn."

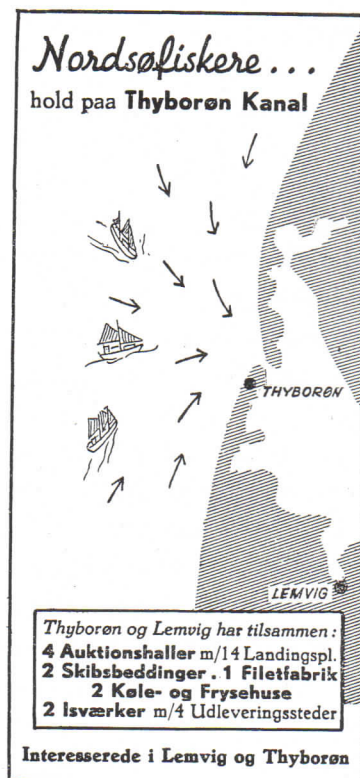
Da dammen blev proppet på "Gratia" kort før Kruses tid, og man begyndte at ise fisken ned, kunne skibet også lande i Limfjorden,

hvor de levende rødspætter ikke kunne gå. Da Kruse begyndte at sejle med "Gratia", flyttede han så til Lemvig, for, som han fortæller:

"På det tidspunkt var auktionen jo i fuld sving bernede, og så landede de alle sammen i Lemvig, så jeg flyttede hertil... og med en kæreste og sådan, det trækker jo alt sammen!"

I 1949 købte han så "Gratia" af ejerne for selv at få fortjenesten af egen fangst, og selvom han kom langt omkring med skibet, som det fremgår af det følgende, sørgede han for at lande i Lemvig, så ofte det kunne lade sig gøre, for

"at få det hele op at stå bernede, for vi var jo sådan lidt lokalpatriotiske."



Annoncen er hentet fra "Fiskeritidende", Årgang 1951

GRATIAS INDRETNING OG Udstyr
Dammen var altså proppet til, da Kruse overtog "Gratia", og indretningen under dæk bestod foruden af lastrummet midtskibs og motorrum omme agter, af en forstue, som Kruse kalder den. Den lå allerforrest med adgang fra nedgangskappen. Forstuen var indrettet som kabys og mandsskabslukaf med 4 køjer.

Kruse fortæller:

"I førstningen var der ikke køjer oveni hinanden i "Gratia". Der var langskibskøjer. Der var det så langt, at der kunne være to køjer langs med hinanden. Og så var det også derfor, at der altid var folk ovre ved os, når vi var i fremmed havn. Der var ikke plads i de andre smalle skibe i æ lukaf. Så det var ovre ved os, det hele foregik. - Senere fik vi så køjerne anbragt to og to ovenover hinanden."

Motoren var i hele Kruses tid den samme éncylindrede, langsomtgående 61 hestes Hundesteds motor med omstyring, som Simon Smed og Kresten Bruun havde købt i 1938, og skibets øvrige udstyr var formodentlig også nogenlunde som på den tid. Kruse fortæller, at han havde kompas og ekkolod og en sender og en modtager, som han betegner som "høj radio". På et luftfoto, som Kruse har fået indstøbt i en platte, er "Gratia" på vej til laksefiskeri i Østersøen, og man kan se, at masterne er forbundet med antenner til radioen. Mesanmasten er tillige blevet udstyret med en forlængende antenneanordning. Jollen på fordækket er til brug i nødsituationer, men som Kruse tørt bemærker: *"Det er da ikke noget at redde liv i!"* Log slæbte de gerne, når det var tøvejr, for når det var frost, blev loglinen overiset, *"og så passede den jo aldrig en døjt"*.

Ekkoloddet brugte de "møje sjælden", som regel kun når de kom ind under land, og det var tåge, og de kunne se, at det begyndte at blive lavvandet. Ellers var der så dyb en vandstand i Østersøen, at det ikke havde så meget at sige med ekkolod. På vores forespørgsel, om han nogensinde havde brugt sekstant svarede Kruse, at sådan en havde han ikke haft i hånden, siden han gik på navigationsskole, så det havde han rent glemt at bruge.

"Men selvom vi ikke havde andet end kompas at sejle efter, så havde vi da forskellige zonemarker og skibsruter at gå efter. Vi vidste jo sådan omtrent, hvor ruterne gik til de forskellige havne med Gdynia og det hele. Så det var såmænd ingen problem. Vi fandt sig altid hjem da, det gjorde vi!"

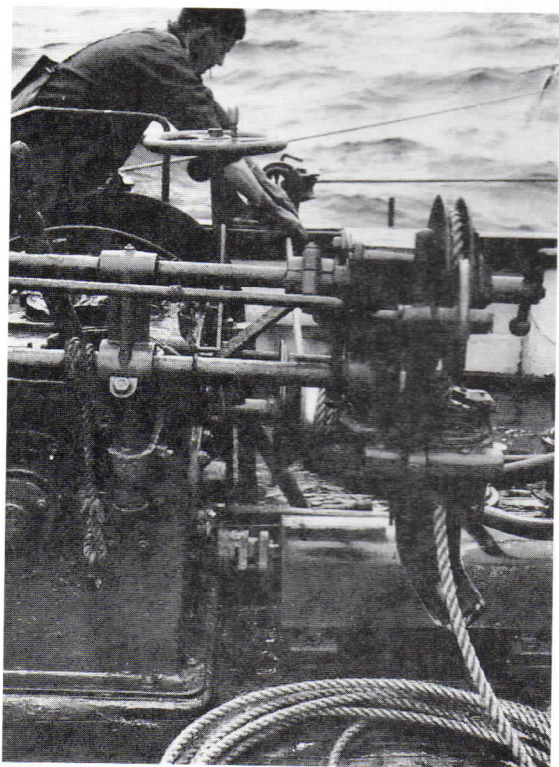
LARS KRUSES FISKERI MED GRATIA
Som tidligere omtalt var dansk fiskeri nødt til at søge nye veje i årtierne efter anden verdenskrig. Lars Kruse var blandt dem, der kom langt omkring. Om foråret og hele sommerhalvåret og om efteråret fiskede han med snurrevod rødspætter og andre konsumfisk i Nordsøen. Han landede fisken dels i Esbjerg og Lemvig og dels af og til i England. Om vinteren supplerede han så, som mange af kollegerne, indtægterne med laksefiskeri med drivkroge i Østersøen. Og han landede laksen både i København, Sverige, Finland og på Bornholm.

I det følgende beskrives, hvordan de to forskellige fiskeriformer foregik på Kruses tid.

RØDSPÆTTEFISKERI MED SNURREVOD I NORDSØEN

Snurrevods fiskeriets udvikling illustrerer fint, hvorledes maskinkraften vandt indpas i fiskeriet. I snurrevods fiskeriets barndom i slutningen af 1800 tallet roede man vod og tove ud med en jolle og halede hjem med et håndspil. Især det sidste var et meget slid-somt arbejde, så de første maskiner, man installerede, var til at trække spillet. Også udsejlingen af voddet var et hårdt arbejde, så næste trin i mekaniseringen var en lille motor i jollen.

Senere forsynede man spilmaskinen med en aksel, der trak en skrue, der var sænket løst ned i vandet ved agterenden af skibet. Den såkaldte cykelskrue. Denne drivkraft blev dog for det meste kun brugt til at sejle ind og ud af havnene med.

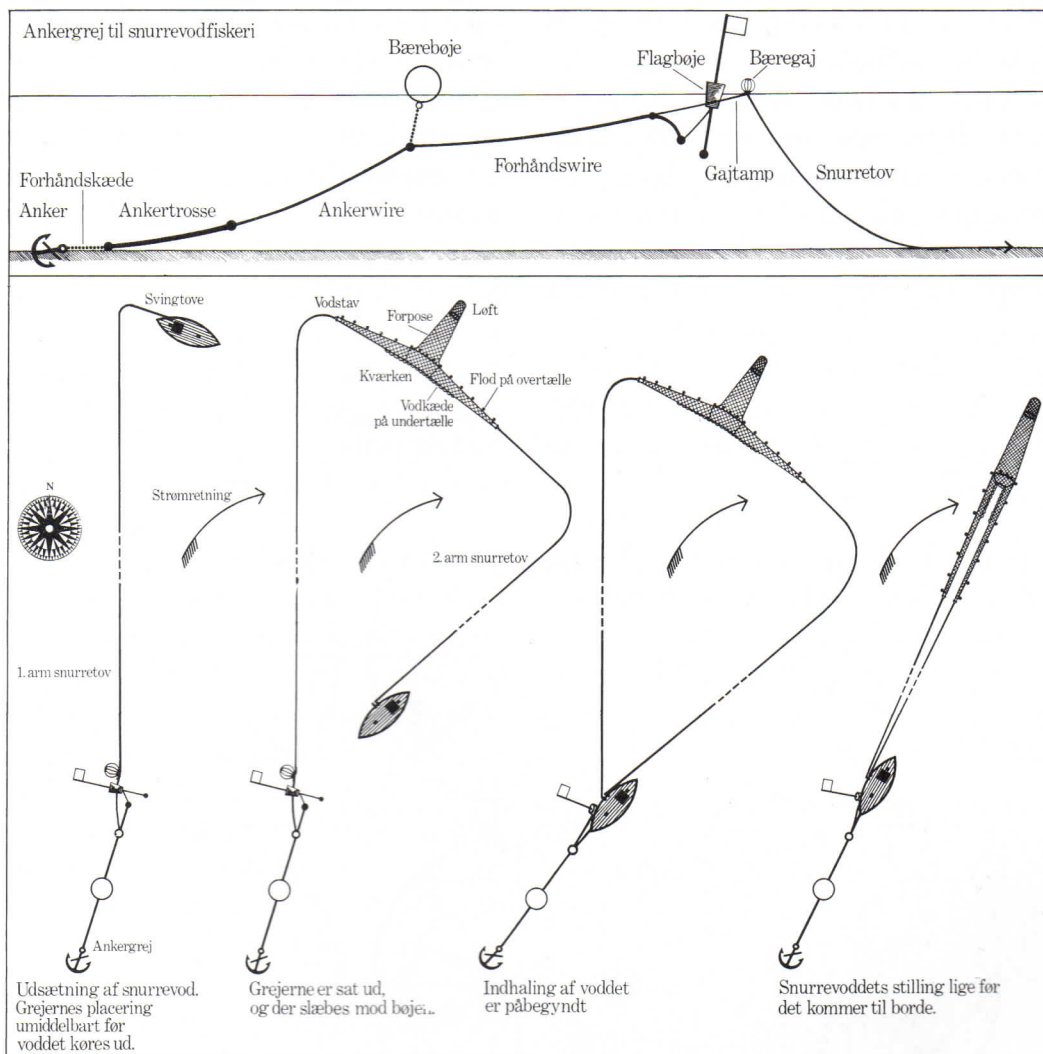


Samtidigt opfandt man stopmaskinen, der frigjorde fiskerne fra arbejdet med at skyde tovværket op på dækket, som fiskerne derefter flyttede enten frem eller bagud i skibet, efterhånden som vodtovene blev halet hjem.

Kort efter århundredeskiftet begyndte man at sejle voddet ud med selve kutteren og ophørte helt med at bruge jollen til dette. Lars Kruse benyttede sig af denne teknik med alle sine tre kuttere, hvoraf "Gratia" var den første, han havde.

Når der fiskes med snurrevod, jages rødspætterne af snurretovene foran voddet, indtil de køres trætte og til sidst ender i voddet. Man mener, at rødspætterne ikke kan se snurretovene om natten, og erfaringen har vist, at snurrevoddet kun er effektivt ved dagslys. Snurrevods fiskeri er tilsvarende dårligt, når vandet efter kulingsvejr er grumset. Det er kun trawlerne, der fisker i døgn-drift, og her skræbes fisken direkte ind i posen på trawlet, der under slæbning over store områder hele tiden står åbent. Snurrevod udsættes, således at indhaling kan ske op imod strømmen.

Fiskeområdet for hver enkelt ankerplads kan betegnes som en cirkel, hvis radius bestemmes af den længde snurretov, der benyttes på hver arm, almindeligvis 1000-1500 favne. De enkelte træk spænder over fire kompasstreger. På hver ankerplads kan der således sættes otte træk, indtil man er hele kompasset rundt. Dette er en idealudsætning, men i virkeligheden spiller mange forhold ind ved udsætningen f.eks. tilstedeværelsen af andre fartøjer.



ENGELSKMÆND

Den første udsejling må foregå med en vis forsigtighed, da tovene ikke har været i vandet i flere dage, og derfor er blevet tørre og "levende". Hvis en af de nederste tovbugter stikker op gennem tovestablen og rives udenbords med det ovenliggende tov, kalder fisker det en "engelskmand". Sådan en klares op ved at holde fast i bagtampen og hale bugten baglæns ud. Fiskeskipper Egon Skelmosen beskriver dette arbejde i sin bog

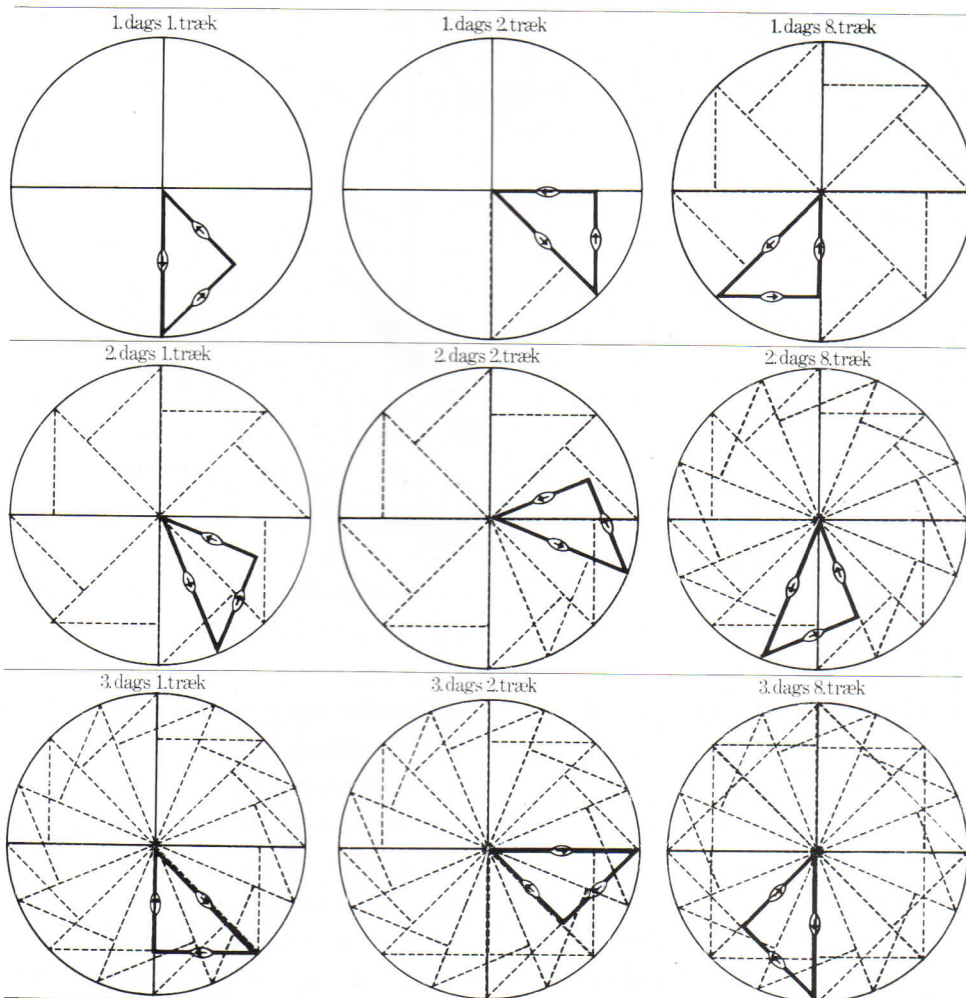
om snurrevoddsfiskeriet på flg. måde:

"Næppe har skipperen rettet kursen op, før tredje-
manden springer op og råber "engelskmand",
hvorefter han farer hen til tårnstangen og lempet en
stor klump sammenfiltret tov udenbords, inden den
når at snøre sig fastere sammen. Skipperen har
omgående reageret og slækket motoren op, mens tred-
jemanden søger at hale engelskmanden ud ved at
holde fast i tovet bagved den. Da det ikke lykkes,
tager han med en hurtig bevægelse en tårn omkring
pullerten med tovet. Kutteren fortsætter fremad med

formindsket fart, og idet tredjemanden holder fast i tovet omkring pullerten, totnes det og løftes længere op i vandet, så engelskmanden kommer til syne. Pludselig giver det et par ryk i tovet, og idet engelskmanden retter sig ud, giver det skumsprøjt i vandet. Tovet slækkes igen, giver endnu et par ryk og står på ny tot. Tredjemanden holder dog fast lidt

endnu, for selvom han har fået en vis evne til at vurdere, om hele engelskmanden er rykket ud, vil han dog være helt sikker. Også under udhalingen må man have opmærksomheden henvendt på eventuelle engelskmænd, så spillet kan standses, inden de når vothrullerne. I modsat fald vil tovet almindeligvis briste." (Skelmose s.15)

Idealoverfiskning af et areal med snurrevod fra samme ankerplads.



Kruse fortæller, at i hans tid med "Gratia" brugte de en 800 favne tov til deres snurrevodsfiskeri. I dag bruger man op mod 16-17.000 favne, men nu er der også installeret tovtromler på dækket til at rulle vodtovene op på i stedet for at have dem liggende på dækket.

Det var en fisker fra Lemvig, Chr. Smed Wrist, der i 1972 opfandt det fuldautomatiske tromlespil eller depotspil, som kom til at betyde en revolution af snurrevodsfiskeriet, ja nogen mener, at det ligefrem betød dets overlevelse i konkurrencen med trawlfiskeriet, hvor det manuelle arbejde er knap så hårdt. Med depotspillene undgik man dels det sure slid med at slæbe tovene væk fra stopmaskinen, og dels undgik man den fare, der altid var, når man sejlede vodtovene i havet. Fik en fisker en fod eller en arm i en løkke af tovet, når der dannedes engelskmænd, og blev han trukket med udenbords, var han næsten altid prisgivet.

BLANDET FISKERI

Kruse fortæller, at snurrevodsfiskeriet ikke udelukkende var rødspættefiskeri, selvom dette var hovedfangsten:

"Vi havde blandet fiskeri med rødspætter, torsk og kuller, ligesom det var til dengang. - I dag er fiskerne fra Thorsminde og Hvide Sande gået meget over til garnfiskeri efter torsk, sådan at deres hovederhverv ikke længere er rødspætter. Der er også mange ovre fra østkysten, som ligger oppe i Thorsminde og Hvide Sande og trækker efter tunger. Men det er da godt, at fiskeriet kan variere."

KRØJFISK

Egon Skelmose skriver videre i førnævnte bog:

"Nu skal fisken renses. Den består af rødspætter, enkelte torsk og "krøjfisk", d.v.s. tunger, pighvar og anden fisk af værdi, der slipper med i voddet. Når hele fangsten er rensat fra kurvene over i skyllepunden, bliver slangen fra spulepumpen anbragt, så det udstømmende vand løber ud imellem fiskene. For at få blod og urenbeder fjernet vader kokken rundt i punden mellem fiskene. Efter skylningen bliver fiskene fyldt i kurve med en "skylkese". Efter at vandet er løbet fra kurvene, er fangsten klar til at blive iset ned."

ISNINGEN

Isen blev stuvet ned i lasten efter et bestemt system. Lasten var delt op i tre langskibsafsnit, siderummene og midtergangen. Siderummene var delt op i mindre rum med faste skotter tværskibs. Midtergangen, der fyldes med is til sidst, kan tilsvarende opdeles med løse lastbrædder. De to siderum agten for lastlugen er fri for is, således at man kan begynde isningen af fisk i disse.

En af grundene til, at man vælger netop disse rum midt i lasten, er bl.a., at de i længere tid vil være omgivet af is, og derfor er ekstra godt afkølet. De agterste rum, hvis ene side består af skottet mellem lasten og det varme maskinrum, venter man så længe som muligt med at tage i brug. Bedstemanden kaster findelt is med en isskovl ind i det rum, der først skal fyldes. Når bunden er dækket af et lag is på højde med to eller tre brædder, det såkaldte bundlag, sættes et par ekstra brædder for, og rummet er klar til at modtage de første fisk.

Skelmose skriver videre, hvordan fisken ises ned i lasten:

"Kutteren er kommet tilbage til bøjen, og indhalingen af snurretovene er begyndt. Bedstemanden går ned i lasten for at tage imod kurvene med fisk. Da det er først på rejsen, og ingen kan vide, hvor lang den vil blive, gælder det om at ise de første fisk ekstra godt. Han tager derfor kun én kurv ad gangen, breder dens indhold af fisk ud over bundlaget af is i det klargjorte rum og skovler findelt is ovenpå. Derefter skubber han med en rager isen ned imellem fisken, så isen bliver jævnt fordelt. Efter at blandingen af is og fisk er dækket med et nyt lag findelt is, er bedstemanden klar til at tage imod den næste kurv fisk. På denne måde fortsættes isningen, og rummet minder til sidst om en kæmpestor lagkage, hvor de enkelte lag består dels af ren is, dels af en blanding af is og fisk." (Skelmose s.24)

Kruse fortæller om isforbruget på "Gratia":

"Gratia" var jo en af de der store fiskeribåde, der var dengang. Vi havde mange gange en fangst på en snes tusinde pund. Var det midsommer, skulle der så en masse is imellem, men var det efterår og vinter, skulle der ikke så meget til, så det kunne svinge meget, hvor meget fisk der kunne være i lasten."

MADEN OMBORD

Egon Skelmose fortæller om dagens måltider:

"Næste morgen blæser der en stiv kuling, og køkken pures ud for at lave kaffe. Man plejer ellers at vente med kaffen til første træk er sat, men denne morgen vil skipperen se tiden an, til det bliver rigtig lyst. Morgenmaden nydes, medens der lyttes på radioen. Af samtalerne fremgår det, at ikke alle har haft en rolig nat. Nogle er drevet med ankeret,

enkelte har endog knækket ankerwiren, så de måtte rigge nyt ankergrej til i nattens mulm og mørke, inden de drev for langt væk. Da vejret op ad formiddagen stadig ikke har bedret sig, går besætningen i gang med at efterse grejerne for eventuelle skader, bøder tovet op, udskifter tov, der er blevet ødelagt, sætter nye mærker i tovene og reparerer splejsninger m.m. Kl. 12 har kokken frokosten parat. Den består af brasede kartofler, kaffe eller the, brød og pålæg af forskellig slags. Efter frokosten kravler man ind på hylden, d.v.s. går til køjs et par timer for at sove eller læse i den medbragte litteratur. Midt på eftermiddagen er der igen kaffe, hvorefter køkken går i gang med tilberedelsen af aftensmaden. I et tilfælde som dette, hvor alle har god tid til at nyde maden, gør kokken gerne lidt ekstra ud af tilberedningen. Han henter oksestegen, som blev gravet ned i isen, da man sejlede hjemmefra. Den er godt lagret og dejlig mør og spules nu over med rent havvand fra spuleslangen. Efter at den er skrubbet godt med en stiv børste, bliver den hængt op under bommen, så vandet kan løbe fra. Samtidig bliver steggryden med en klat margarine sat over ilden i kabyssen. Efterretten er budding, som sættes til afkøling i lasten. Lasten med dens indhold af is er et fortrinligt køleskab til opbevaring af letfordærvelig proviant, smør, margarine, mælk, pålægsvarer og fersk kød. Selv på lange rejser kan man således få en afvekslende kost." (Skelmose s. 35)

LANDING AF FISKEN

Lars Kruse landede i Lemvig så tit, det kunne lade sig gøre, men ofte var det hensigtsmæssigt at lande i Esbjerg og af og til også i England i byer som Hull, Grimsby og Nordshells. Der krævedes licens for at få lov til at lande her, og Kruse fik gerne en 2-3 licenser til forårs- og sommerfiskeriet. For det meste fik de også lasten fuld på vej hjem

fra England og landede så i Esbjerg, inden de tog helt hjem til Lemvig. Kruse fortæller, at han foretrak at lande i byer som Hull og Grimsby, for der var de mere vant til fiskeri. *"Nordsbells, det var nogen tyveknighte! Vi kunne lige følge med i, hvor mange kasser fisk der kom op, og så sommetider, når de skulle tælles op, så var der en halv snes kasser væk! Nej, de var ikke altid reelle."*

FASTE MAKKERE

"Gratia" og de andre fiskekuttere sejlede ofte ud fra havnen på samme tid og spredte sig derefter på fangstområderne. Og når den enkelte kutter fik held med fangsten, var man selvfølgelig ikke alt for ivrige med at give de andre besked om det.

Men Kruse fortæller, at de alligevel havde faste makker, "som man sjældent løb fra". Og dem havde man så aftalte koder med, som kunne give fingerpeg om, hvor de gode træk fandtes, uden at det nødvendigvis blev afsløret for de andre kuttere. Kruse fortæller:

"Hvis man f.eks. sagde 100 pund eller 100 kg., så vidste makkeren så, hvordan det skulle tydes... Sådan er der jo så mange fiduser. Men i det store og hele lavede vi nu ikke meget fidus for hinanden med folk, vi kendte herindefra. Så kunne man jo heller ikke regne med at få sandheden af dem."

FORDELING AF HYREN

Fordelingen af fortjenesten efter salg af fangsten foregik efter samme principper som i Simon Smeds og Kresten Bruuns tid med halvdelen til skibets drift og fangstredskaber og den anden halvdel til mandskabet

efter faste procentsatser alt efter, hvilken ansættelse man havde ombord. Ifølge en af Kruses gamle auktionsafregninger fra Lemvig fiskeriauktion d. 26/8 1952 havde fangsten på den tur bestået af:

Ks.	Kilo	Indhold	Klasse	Kg.-pris	ialt Kr.
1	35	Rødspætter	0	2,25	78,25
10	397	Rødspætter	I	2,48	983,30
32	1144	Rødspætter	II	1,71	1957,52
49	1726	Rødspætter	III	1,26	2174,76
48	1680	Rødspætter	IV	0,66	1106,00
1	4	Havtaske	0	2,38	92,82
9	263	Issing	0	0,48	156,22
7	263	Tunge	I	1,58	413,76
7	270	Tunge	II	1,19	321,30
2	94	Torsk	0	0,60	56,40
Samlet fangst 5.595 Kg.					7340,33

På fiskeriauktionen blev fratrullet bropenge, arbejds løn, 17% kommission, halafgift og kasseleje (20 øre pr. kasse), is og nogle få kroner til fiskeriforeningen. I alt 695,23 kr. Nettofortjenesten på 6.645,60 kr. blev herefter fordelt blandt mandskabet på "Gratia" på følgende måde:

50% til skibet: 3.322,80 kr, 18,5% til skipper Lars Kruse: 1.229,43 kr., 13% til bestemand Hans Røn: 864,92 kr., 11% til tredjemand Bendt: 764,24 kr., 7% til dreng /hovmester Svend E. Nielsen 465,19 kr. Udgifter til proviant: 323,63 kr. deltes lige mellem de fire besætningsmedlemmer.

LAKSEFISKERI MED DRIVKROGE I ØSTERSØEN

Selvom rødspættefiskeriet i sommerhalvåret var hovedindtægten i Kruses tid med "Gratia", var det alligevel nødvendigt at supplere med laksefiskeri om vinteren, for som han fortæller:

"Dengang jeg begyndte at fiske med "Gratia", kostede driften 30-35.000 kr. med grej og det hele på årsbasis. Kunne en skib finde ud af at fiske for det, jamen så kunne det gå året rundt. Og det skulle den gerne fiske for om året. Hvis man sammenligner med i dag (1988) skal man jo belt op på 135.000 kr. for at det kan svare sig. Ja, gudfaderbevares, det er blevet andre tider."

Kruse fortæller, at mens rødspættefiskeriet, som jo foregik fra forår til og med efterår, som regel fandt sted inde ved kysterne af Nordsøen på en 2-3-4 dages ture, var laksefiskeriet i Østersøen om vinteren i sagens natur af noget længere varighed, som regel på et par uger eller tre tur.

Kruse fortæller:

"Vi kunne gerne lave to rejser til Østersøen før jul. Og så igen af sted lige efter nytår. Det var jo så krogfiskeri hele vinteren, men i førstningen af foråret fiskede vi også med lidt laksegarv. Dem lejer vi så mod en vis procent af fiskeriet. Det var så derop til påske. Når så forårsfiskeriet begyndte herhjemme, så satte vi hjem igen."

Laksefiskeriet var altså overvejende krogfiskeri, som på den tid var ved at udvikle sig fra at være fiskeri med faste redskaber til at være fiskeri med drivende skib og drivende kroge og liner.

Kruse fortæller:

"I førstningen var det rigtig godt fiskeri og vældig interessant, selvom det var hårdt. Men så hørte de andre om det, polakker, svenskere og finner der, og så slog de jo også over til laksefiskeri med kroge. Selvfølgelig har det nok været brugt i mange år deroppe, men det var jo sådan med det, de kaldte faststående redskaber.

Dem her, dem drev vi jo med. De lå og flød, selve krogene. Der var en tre-fire favne mellem hver krog, og så var der kørk i for hver 10 favne, så de kunne blive holdt oppe, og så lå de der og drev. Krogene hang på en sådan tovs, som vi kalder det, og derfor var der sådan en lille blylod."

Drivkroge er langliner, som driver i overfladen holdt oppe af flåd. De er i dansk fiskeri altid blevet brugt til fiskeri efter sildehajer og laks. I laksefiskeriet agnes krogene med hele brisling.



"Når vi var af sted på laksefiskeri, var vi altid fire mand. Det var ikke en fast besætning i alle årene, for når vi skulle over til laksen om vinteren, var der nogen, der ikke ville med... de kunne ikke få lov for deres kvindfolk eller kærester!... Ja, sådan var det så meget! Men vi var nødt til at være fire, for der var meget arbejde med sådan nogen kroge. - Vi var gerne klar til at sætte dem ud lige i dagningen, når det begyndte at dages. Jeg stod i styrehuset og styrede, og så var der en, der stod bag ved æ kasse med linerne. Nu siger jeg: "Æ kasse den er her", og så stod der en anden heroppe, han tog så æ krog og satte lige en sardin eller brisling på og smed den så ud. Når det hele så var ude, lå vi og drev. Vi drev for vind og vove ja.

Vi sad altid tværs i æ vind, sådan at vinden den pressede. Jo mere æ kroge kommer over æ bund, jo større chancer var der til at kunne hive laks op. Men når vi så lå og drev, så lå vi og fik noget frokost, og var der god tid og stille vejr, så var det jo et par stykker, der kunne få en bette middagsøvn. Det var

meget forskelligt, hvor lang tid, der gik, til vi begyndte at hale ind igen. Der var en overgang, der var en masse tang omme i Østersøen, og kom vi ind i det og fik det i æ kroege, så var det sommetider, at vi ikke var færdige med at hale, inden vi skulle til at sætte igen.

Det skulle jo udskiftes med nye kroege og sådan. Den krog sad på en drejeled mellem to knuder, og så var det sommetider, når æ drejeled, den kørte hen til den knude, og der så var tang, så snurrede den helt op. Det skete mange gange. Det var ligesom i stimer det tang, der kom drivende. Det skulle vi jo passe på lige at få at vide, hvor det var henne, så kunne vi holde os fri af det. Men når vi så var fri af æ tang og skulle hale krogene op, så var fordelingen den, at jeg styrede, en anden bev æ line op i store kasser, og en tredje han tog imod æ tøvs med æ krog. Han tog så æ laks af, - ja, det vil sige, der var jo ikke laks på hver krog - ha, ha, ha - og så satte han æ krog på kørk, sådan at de var klar til at sætte om æ morgen. Så den fjerde mand han rensede så æ laks. Vi havde sådan et rensebord, hvor vi stod og arbejdede.

Og I kan se på fotografiet (Kruse peger på luftfotoet i platten), at vi havde sådan et lasejl, der hvor han stod og rensede laks, så han stod i læ. Æ kroege dem havde vi jo altid i æ vindside, sådan at vi har æ vind imod, hvis det ellers kunne lade sig gøre. Hvis så f.eks. der kommer en uklar krog, og vi har vinden ind i styrbords side, så kunne vi altid drive lidt fra. Men hvis vi nu siger, vi har det i styrbords side, og æ vind det var bagbords side, så mens vi skulle slå æ skrue fra, så drev æ skib op på æ line igen.

Det var hårdt arbejde, det laksefiskeri. Det var en sur liv. Frost og kulde og blæsevejr det meste af tiden. Og det var hårdt for dem, der skulle arbejde på æ dæk. Det var sommetider, der var sådan en lag is ovenpå deres luffer. Vi havde sådan nogen

snuppede uldhandsker på, sådan at æ fingerender var klare. Det var de jo nødt til, når æ kroege først skulle sættes i. Og det var koldt at stå der og trække op. Ja, de klagede dem da mange gange over kulden, de andre, men når først det blev ophalet i den, og der var fangst, så gik det jo. Og der var ingen, der fik frost, altså forfrysninger i æ fingre. Men koldt var det, og is på dækket hele tiden.

Vi havde gerne æ spuleslange til at løbe oppe fra æ mast af og så ned der, hvor de stod og arbejdede for at holde æ is fra æ dæk, men det var jo ikke altid, det hjalp. I førstningen, der var det godt nok. Der var jo det med det her gammeldags fyr nede i æ lukaf med en askeskuffe. Og så skulle der drysses aske ud hver morgen, så vi kunne stå fast. Og vi fik også lagt noget tæppe. Men hvad, når det tæppe blev våd, så blev der is, og så var det jo det samme. Det var hårdt ved æ ben at prøve at stå fast der, det skal jeg love for. Sommetider strøede vi også salt imellem æ kroege, når vi halede dem ind, for at de ikke skulle fryse om æ morgen. Når først de var frosset, så var det mange gange, vi havde æ slange fra æ kølvand og så op i æ krogkasser, så var det jo varmt, og det kunne godt tå dem op!.."

OVERISNINGSFAREN

Kruse fortæller:

"Det frost vi havde, det var altid omme i Østersøen. Det er noget farligt noget med det overisning. Det er lumsk. Det var jo mange gange, når vi kom op om morgenen, at æ ankertrøse var så overiset, at man slet ikke kunne favne den. Men det var ellers sjældent, at vi havde så lavt vand, at vi kunne ankere om natten, og der var jo også vand nok at drive på!"

Kruse finder et avisudklip frem, hvor man kunne læse følgende:

“Lemvig kutteren "Gratia" havde en ubehagelig oplevelse i Østersøen. Til-iset i hårdt vejr på vej mod Nexø.”

Lemvig kutteren "Gratia L78", der ejes og føres af fiskeskipper Lars Kruse Christiansen, Lemvig, har under laksefiskeriet i Østersøen i vinter været ude for en ikke ufarlig oplevelse.

Kutteren, der fisker med Nexø som basis, sejlede i den første uge af januar ud til fiskepladsen i Østersøen og lå her til omkring den 22. januar, da kursen blev sat mod Nexø for at komme af med fangsten. Det blev en drøj tur, idet vinden blæste op til hård kuling med en styrke på 7-8, og samtidig var det streng frost. "Gratia" havde den kraftige

blæst og sø lige imod sig, og kutteren fik hele tiden overhalinger, der resulterede i, at kutteren efterhånden isede fuldstændig til. På grund af det hårde vejr var der alt for stor risiko forbundet med at lade mandskabet gå ud på dækket for at afise, så sejlad- sen blev fortsat mod Nexø, selvom "Gratia" kom til at ligge stadig mere tungt og dødt i vandet. Kutteren nåede dog velbeholden i havn, hvor den vakte stor opsigt med den usædvanlige tilisning."

Kruse kommenterer:

"Ja det var harsk vejr at komme i land i, men man skulle jo igennem det, så længe skibet kunne bære. Selvfølgelig var vi ude flere gange om æ nat og hugge is af, det var vi da. Men vi kunne ikke arbejde med



det ude til havs. Det frøs jo det hele. Og så kan en godt mærke, hvornår æ grænse er nået, og så var det jo ind til Nexø. Så ligesom vi kom ind, så kommer vi i læ af æ land, og æ vand bliver mere roligt. Så kunne den bære nok så meget. Det gik jo også fint."

LANDING AF LAKSEN

Kruse fortæller:

"Når vi så havde fanget æ laks og rensset den, så isede vi den ned og landede den i Sverige, hvis vi hørte, at priserne var bedre der end herhjemme. Men det kneb med at få ordentlige agn inde i Sverige, og vi ville da også helst i dansk havn. Når en sådan er væk i fjorten dage, så er det lige som om man er en helt anden menneske, når man kommer til en dansk havn i stedet for at ligge i fremmed havn og så ud igen der. Det er ikke det sammen. Så vi landede også tit i København eller på Bornholm."

Men det var ikke bare i Nordshells, fiskeopkøberne ikke var helt reelle. Kruse fortæller, at selvom de i begyndelsen foretrak at lande i København, når de fiskede i Østersøen, fordi der var kortere vej hjem derfra, så gik de mere og mere over til at lande på Bornholm, selvom det var mere besværligt at komme hjem derfra med damper og det hele, fordi de erfarede at københavnernes også snød dem.

Kruse fortæller:

"De københavnere, de var nogen luskede fyre! De snød os rigtig godt gammeldags. Det var på Gammel Strand dengang. Det er da klart, når en fisk, den skal stykkes ud, så vil der altid blive nogle gram. Og er det så en af hans gode venner der på Gammel Strand, så får han et kilo ekstra og sådan. På vores regning!"



Lars Kruse & besætning ombord på den tilisede "Gratia" i Nexø Havn

Så var det bedre på Bornholm. Der fik vi vejet 50 kg. af på én gang. Der er det overvægt, der skal være ... ikke sådan med et kvart kilo her og et kvart kilo der. Sommetider var vi også i Polen og lande. Det var f.eks. inde i Hegel i Danzigbugten eller Grossendorf. Så kom der et skib fra Rønne, som vi lossede over i, og han havde så proviant med til os, som vi havde ringet og bestilt hos købmanden i Nexø eller Rønne."

BEDDINGSTURE - KØLHALING

Kruse fortæller om pasningen af "Gratia":

"Vi havde den tit på bedding - to gange om året. Æ forårskølhaling, det var bare lige at få skrubbet ned

i bunden og malet for at se ordentlig ud. For når den havde været omme i Østersøen, så var der næsten ingen maling på den, når vi kom hjem. Når man sådan bankede is af, så fulgte malingen gerne med. Og æ sommerkolbaling, der skulle den tørres helt igennem, både last og alverdens ting. Hvor lang tid det så tog, det var ligesom æ vejr, det var til. Var det tørvejr, så tog det en 8-10 dage, men ellers kunne det godt tage længere tid, hvis æ regn det drillede lidt. Det var jo så vores ferie, men vi gik jo og kiggede til det imens. Dengang bestilte en jo selv noget ved æ skib, der var ikke noget med rigtig ferie. Den har altid fået sin pasning, "Gratia", det garanterer jeg for!"

SALG AF GRATIA

I 1959 solgte Kruse "Gratia" til maskinfabrikken Dangren, der gav ham 50.000 kr. for den. Altså samme sum, som Kruse i sin tid havde givet for den. Kruse fortæller om begrundelsen for salget:

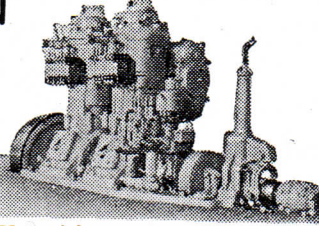
"Det var jo ikke en moderne skib. Det var jo sådan en lang slæde, altså en lang skib, og en lille motor, den her Hundestedsmotor. Og på den slags skibe, der sidder æ skrue så langt oppe, at når man fisker med laksekroge og skal ligge og hale dem op, så er der ikke så meget i æ vand. Så er det mange gange med kuling og sådan, så vi ikke kan holde æ skrue i æ vand, den pisker oveni .., så det egnede den sig ikke til, det med krogfiskeri. Og den egnede sig heller ikke til den modernisering, der kom med at få de store nye tovtromler, hvor alt tovværket var rullet op på. Der var jo ikke plads omme agter."

Kruse bestilte i stedet et nyt skib i Rudkøbing, Mette Kruse, opkaldt efter hans datter, og han lavede den aftale med Dangren Maskinfabrik, at de skulle overtage



TRADE MARK

Motorerne



Forlang Tilbud
Rimelige Priser
Lang Levetid

A/S „Grenen“ Motorfabrik, Skagen, Tlf. 239

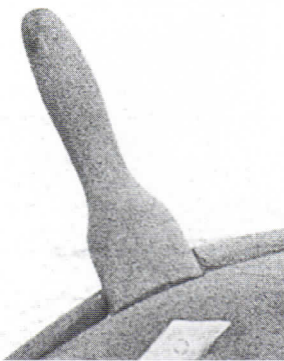
Annonce fra "Fiskeritidende", Årgang 1957

"Gratia", og i stedet for rede penge gav de ham de 50.000 kr. i form af deres motor "Grenen", som han så fik sat i det nye skib. Maskinfabrikken satte også deres egen motor, som var en hel ny konstruktion, i "Gratia", før de solgte den videre. Ifølge skibsliste og toldregister var det en G. Sørensen fra Skagen, der købte "Gratia", og han havde den så til 1965, hvor den overgik til Skagen bank. G. Sørensen gav skibet navneforandring til Saigon, som det hed fra 1960-1967. I 1967 det fik det nuværende navn "Bona Gratia".

Da "Gratia" kom til Skagen og fik navneforandring, blev det i en periode brugt til at trawle skidtfisk med, men Kruse mener ikke, det har været i ret lang tid, for det egnede skibet sig slet ikke til. Dette stemmer med vores egne oplysninger, da vi har mødt en fisker fra Skagen, der havde trawlet skidtfisk med Saigon ved Bornholm i 1961, og som fortalte os, at skibet var i meget dårlig stand, og at ejeren senere gik konkurs.

Lars Kruse ærgrede sig senere over, at han helt glemte at få det gamle navnebræt med

fra "Gratia", da han solgte den. Det skulle ellers have hængt i Marinestuen i Lemvig, hvor der netop hænger navnebrætterne på alle de skibe, der er kommet ud af fiskerflåden derfra. Men til gengæld har hans datter Mette Uhr (f. Kruse) stadig det gamle rat fra "Gratia" i sin besiddelse. Hun viste os, hvordan en enkelt af tapperne var særlig slidt af Kruses tag i det.



Når man kigger nærmere efter på selve rattet, er det muligt i træet at se slidaftryk af Lars Kruses højrehånds tommelfinger!

LARS KRUSES SKIBE EFTER GRATIA
Kruse fik altså efter salget af "Gratia" bygget et nyt skib, Mette Kruse, som fik samme nr. som "Gratia" nemlig L78. Han har stadig et avisudklip fra søsættelsen i 1959:

"30 tons kutter søsat fra Rudkøbing skibsværft."

(...) Kutteren, som i går løb af stabelen, har skibsbygger Wass bygget til fisker Kruse, Lemvig. Arbejdet begyndte i april måned og var ventet tilendebragt i begyndelsen af denne måned.

- Når stabelafløbningen først finder sted nu, skyldes, det, at der for tiden er stor mangel på skibstømrere,

siger Wass. Det er meget vanskeligt at få arbejdskraft.

(...) Da kutteren løb af stabelen, blev den døbt "Mette Kruse" af og efter ejerens 11 årige datter. Båden gik fint i vandet og høje burraråb fulgte den. (...)

"Mette Kruse er på 30 tons, og den skal nu forsynes med 120 hk Grenen motor. Kutteren ventes færdig til nytår. Det er en snurrevods-kutter, og ejeren er tilfreds med arbejdet.

De må gerne skrive, at arbejdet er udført meget tilfredsstillende, sagde fisker Kruse til vor medarbejder efter stabelafløbningen.

(---) - Det havde naturligvis været at foretrække, den blev bygget hjemme, siger ejeren, så kunne jeg have fulgt byggeriet nøjere. Men sagen er den, at da jeg stod og skulle have bygget kutteren, var der ikke et ledigt værft i miles omkreds. Derfor blev det Rudkøbing skibsværft, og det har jeg ikke fortrudt."

Ifølge en anden avisartikel kostede "Mette Kruse" udstyret med alle moderne navigationsinstrumenter samt ekkolod og decca-anlæg, ca. 250.000 kr.



"Mette Kruse" under opbygning

Den motor, Kruse havde fået sat i fra Maskinfabrikken Grenen, var godt nok en stor og stærk motor, som han havde ønsket, men som han fortæller:

"... ellers var det noget forbandet lort, for at sige det, som det var! Der var næsten noget i vejen hele tiden. Så haltede æ stempel i den, og så var vi i Polen, og så gik der hul på selve stemplet, så vi måtte ind og have det svejset. Og en anden gang blev vi slæbt ind til Rønne, fordi der igen var noget galt. Da der så var gået to-tre år på den måde, snakkede jeg med min revisor, som så skulle prøve at skaffe mig en anden motor. Dengang var der jo rift om motorerne. Men så fik vi alligevel en Callesen. Åh, det var jo en himmerige! Åk, åk, åk,! Det var ligesom med den gamle Hundested motor, den kunne slet ikke gå i stå!"



Luftfoto af "Mette Kruse" på fiskeri i Nordsøen

SALG AF METTE KRUSE

Da Kruse havde fisket nogle år med Mette Kruse, begyndte han at købe fisk op fra auktionen og blev efterhånden fuldtids opkøber. Til at begynde med havde han folk til at sejle Mette Kruse, men som han fortæller:



Mette Uhrt (f. Kruse) med det gamle "Gratia" rat og navneskiltet fra L78 "Mette Kruse"

"... det gik ad Pommern til. Det var fup og kætringstreger. Hvis de f.eks. solgte 90 slags på auktionen i Nexø eller andre steder, hvor det ikke var til at kontrollere, så solgte de 50 udenom. Det skulle de jo snart finde ud af. Så var jeg klar over, at jeg skulle af med det, hvis jeg ikke selv skulle til at begynde igen. - Nej det der med at have andre til at bruge den, det skal være nogle forfærdelig stabile mennesker, det skal det. Så efter at have haft dem kæltringer til at sejle med den et par år, solgte jeg den for ikke at have det at spekulere på, mens jeg gik henne i auktionshallen.

Men det var ligesom jeg ikke kunne undvære fiskeriet, og æ kone hun var jo heller ikke så glad ved at skulle op til auktion hver morgen. Jeg skulle jo have en til at passe æ telefon. Dengang var der ikke noget med en telefon ved æ øre og alt det der, så der skulle jo ringes ustandselig. Så blev vi enige om at sælge til en mand, jeg havde til at hjælpe mig henne i auktionshallen. Der var blevet lavet sådan en ordning, at han kunne få noget tilskud fra æ stat, sådan en 30.000 kr., og så var de bundet i en tre år, når de havde fået den slags tilskud. Men det varede ikke ret længe med ham der. Da han havde været der i tre år, da havde han droppet det hele, og så løb han fra det. Senere kom Mette Kruse til Frederiksbavn.

KØB AF NY GRATIA

Kort efter salget af Mette Kruse købte Lars Kruse en mindre kutter, som han navngav efter "Gratia". Også dette skib fik nr. L78. Det var en moderne snurrevodskutter med tovtromler på dækket. Kruse fortsatte med at være fiskeriopkøber et årstid endnu efter anskaffelsen af det nye skib, men afhændede så auktionen til en anden.

"På et tidspunkt slog det fuldstændig klik med æ rødspættefiskeri her i æ fjord. Der fandtes ingenting! .. Jeg fik så stillet noget trawl op og lå og trawlede ved Thyborøn, men det er jo også begrænset, hvor mange gange det er vejr til sådan en bette båd."

Kruse fiskede dog fortsat med den nye "Gratia" til 1990, hvor han afhændede skibet. Da vi talte med ham i 1994, havde han en 16,5 fods klinkbygget jolle, som han netop havde fået indregistreret under navnet Lasse, opkaldt efter sin yngste dattersøn, og havde fået tilladelse til at lande med den og kunne igen sælge sin fangst på auktionen.



KRUSE SOM FISKERIFORENINGS-FORMAND

I 1971 blev Lars Kruse valgt til formand for Fiskeriforeningen for Lemvig og omegn, og det var han indtil 1986. Om hans tid som formand fortæller han:

"I førstningen var der sådan set ikke så mange problemer at tage sig af. Da var der jo frit fiskeri. Men så begyndte der at komme kvoter og tilmeldinger, og så begyndte der at komme problemer. Det kunne

fiskerne jo ikke forstå. De var vant til, at det var en frie erhverv! - Men det var sørme heller ikke nemt for en fiskeriminister. Han kan jo ikke få en samlet oplæg fra æ fiskere: Sådan og sådan synes vi, æ kvoter skal fordeles! - Men der er jo heller ikke to havne, der er ens, så det er næsten ugørligt. Og så er han nødt til at skære igennem, for han kan jo ikke gøre alle tilpas!"

I 1987 fyldte Kruse 70 år, og i den anledning bragte Lemvig Folkeblad et langt interview med ham, hvor man dels får et godt indtryk af hans mangeårige virke som fiskeriforeningsformand, og dels får hans aktuelle synspunkter på dansk fiskeri:

"Lars Kruse, indtil sidste år formand for Lemvig og omegns Fiskeriforening, er ikke i tvivl, når snakken går i retning af fisk - det gør den næsten altid, når han er i nærheden - så rettes ryggen og hjernen indstilles på skarp. Fisk er ikke blot Lars Kruses halve liv. Det er hele hans liv - næsten.

(...) Lars Kruse er kendt og vellidt som en venlig mand, der altid bestræber sig på ikke at skade nogen eller tale ilde om sine medmennesker. Derfor var han Lemvig-fiskernes første mand i op mod et dusin år. Jobbet som fiskeriforeningsformand har ikke været nemt den halve snes år. Tiltagende forurening og kvoter gør livet mindre behageligt. Ikke mindst for en lille fiskerihavn som Lemvig. Snesevis af forhandlinger hvert år skulle føres, og dertil kommer kampen mod de langt større landingssteder som Thyborøn. Men Lars Kruse er kendt for sin korte og optimistiske sætning uanset, hvor sort og dystre situationen har været: - "Bare vi står sammen, så skal det nok gå..."

Fiskerimæssigt er det faktisk gået temmelig godt de sidste ti år. Landingerne er steget støt i kilo og værdi indtil i år. Sidste år var de på ca. 53 mill. Kr., men i år når vi kun op på 40 mill. Kr. Jeg tror ikke på,

at skibene fanger færre fisk, men det er landingerne i Lemvig, det er galt med. Thyborøn snupper en stor del af dem. Andet kan jeg ikke se, men hvordan problemet skal klares, ved jeg ikke.

(...) Lars Kruse er en mand med mange tillidsposter. Formandsposten er nævnt. Derudover er han formand for bestyrelsen i Lemvig isværk, sidder som søkyndig ved søretssager og er vurderingsmand, rådsmedlem i fiskernes Producent Organisation og flere andre ting fra samme skuffe.

(...) "Men lad mig benytte lejligheden til at sige, at Lemvig havn nok skal klare sig. Den får fortrinlig støtte af alle og ikke mindst af byrådet. Serviceniveauet er godt på vor havn." (...) - "Jo, jeg ser lyst på fremtiden for Lemvig havn. Også på tilgang af unge til fiskeriet."

(...) "Er der fiskeri i fjorden?" - Nej der er ingen fisk i fjorden mere. Jeg er bange for at forureningen har taget dem. Rødspætter er der overhovedet ingen af. Der er lidt ål og gråtunger, og silden er først kommet nu. Jeg vil ikke give nogen bestemt skylden for forureningen. Alle har lidt skyld, det være sig landbruget, men bestemt også husboldningernes forurening. (...) - "Mit fødselsdagsønske er stadig fremgang for Lemvig havn - altså bedre tider for fiskeriet." (Lemvig Folkeblad 1978)



Lemvig Fiskeriforenings bestyrelse, anno 1983.
Formand Lars Kruse ses som nr. 2 siddende fra venstre

LARS KRUSE SOM PENSIONIST

Da vi talte med Lars Kruse i 1993 og 1994 var han pensioneret og kunne se tilbage på et langt og yderst aktivt liv som en fisker, der både var parat til at prøve nye fangstmetoder og nye fangstområder langt fra de hjemlige farvande, og som desuden var engageret i at gøre et stykke arbejde for at bedre fiskernes vilkår i lokalsamfundet.

Helbredet var i orden bortset fra lidt vrøvl med øjnene, som han tilskrev sit lange liv på havet. Især måske fiskeriet fra både uden styrehus som f.eks. den fladbundede pram, han fiskede fra sammen med sin fader:

"I den fladbundede jolle, der blæste æ vind .. så klam er det hele, så der står vand op over en. Jeg tror, det er meget at have fået alt det saltvand ind i æ øjne, jeg har fået ondt af. Der er også mange af mine kolleger, der har dårlige øjne."

Kruse kunne stadig ikke undvære fiskeriet, selvom han var blevet pensioneret, så han gik og ventede på, at det skulle blive vejr til at komme ud og sætte garn med den sidste jolle, "Lasse", som han jo lige havde fået landingstilladelse med:

"Jeg skal jo have spædet lidt op til min folkepension med at fange lidt ål og stenbidere. Nu her i januar plejer vi gerne at ligge med sildegarn og fange sild, men vejret har slet ikke været til det. Når bare jeg har noget at rykke i hele tiden - at have noget at bestille ja! Og alle mine ruser, mine redskaber til at fange ål, det er jeg færdig med, dem har jeg kigget igennem, og så er det jo ... jamen at sidde herinde, nej det bliver jeg tosset af, det kan jeg slet ikke have med at gøre! Det er noget sølle noget at vågne her om morgenen og tænke den her: Hvad skal jeg give mig til? Nej, det kan jeg ikke have med mere. Så hver morgen tager jeg mig en tur på en tre-fire km på



cyklen herinde (motionscyklen står i soveværelset), og så får jeg mig en Gammel Danske, og så går jeg ned på havnen. Jeg er så bange for at skulle gå i stå. Du kan tro, jeg længes efter at komme ud og sætte nogen garn!"

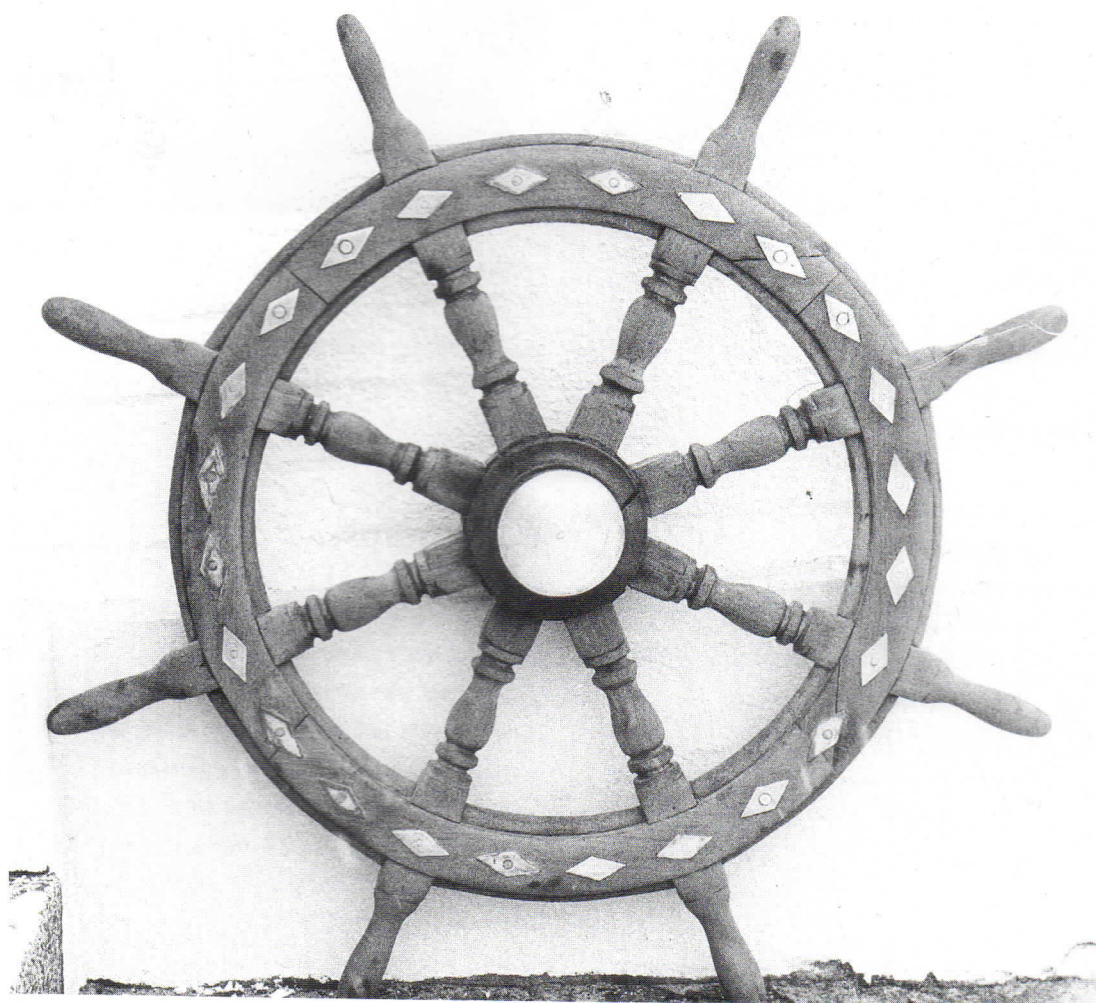
LARS KRUSES VURDERING AF FISKERIET I DAG (1994)

"Det er sløj med fiskeriet i dag. Ja, det er synd for sådan en bette plads som Lemvig, en dejlig idyllisk plads, hvor der var nogen og tredive skibe en overgang foruden alle de fremmede skibe, der kom fra Frederikshavn, Skagen og Hundested. Der var mange skibe herinde. Men nu ser vi dem aldrig mer, og det siges, at der er 18 skibe, der søger ophugningsstøtte her i Lemvig. 18 skibe ud af sådan en bette flåde på 35 skibe. Det kan ikke bære det. Det betyder jo meget for andre end fiskerne selv. Der er

jo ingenting at holde auktion for, der er isværket, snedkeren, elektrikeren - ja, det er sløj med det i dag. Og afsætningen er jo heller ikke så god, som da jeg sejlede med "Gratia". Der var konjunkturerne større også i udlandet. I dag er Tyskland, Holland og Belgien jo ligeså hårdt ramt, som vi er. Der er ikke det penge mellem folk i dag, ikke i Danmark og ikke i udlandet. Og folk spiser jo heller ikke så meget fisk mere. I dag er vi ved at kunne få en frossen kylling for et kg rødspætter. Jamen jeg kan godt forstå, at en husmor hun ikke vil give ligeså meget for en kg rødspætter nede i Holland og Belgien, når hun kan få en kylling grydeklar for færre penge.

Og tidligere var der heller ikke den store tilførsel fra østlandene, som der er i dag. Vi kan jo få al det fisk, vi vil have fra Finland, Norge og Sverige, ja og Rusland. Der er ingen mangel på fisk, så det er svært at komme af med dem, vi fanger til rimelige priser. Så hvis du spørger mig, hvordan det vil gå for dansk fiskeri, så kan jeg kun sige, at det kan ikke gå andet end fremad. Det er i bund nu! Det er så langt i bund, så det ikke kan gå anden vej. Og når ingen pengeinstitutter eller fiskeribanker får deres penge, så lukker de jo. Så det kan ikke gå andet end fremad!"

Lars Kruse døde i april 2000.



“GRATIA” SOM SAIGON

1960-67

Efter Lars Kruses ti år lange ejerskab af “Gratia”, blev der nogle omskiftelige år for skibet. Som omtalt solgte Lars Kruse det i 1959 til maskinfabrikken Dangreen, som satte deres egen motor “Grenen” i skibet, før de samme år solgte det videre.

Ifølge skibsliste og toldregister var det en G. Sørensen fra Skagen, der købte “Gratia”. Han gav skibet navneforandring til Saigon, som det hed fra 1960 - 1967, da det fik det nuværende navn “Bona Gratia”.

G. Sørensen brugte Saigon til at trawle skidt-fisk med, men gik senere konkurs.

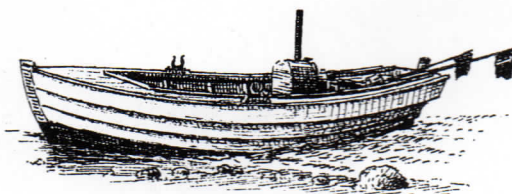
Af skibsregistret kan vi se, at Skagen bank overtog Saigon i 1965 og solgte skibet videre den 15. marts 1966 til Verner Christensen Dyhr fra Skagen. Hans ejertid var den korteste af alle skibets ejere, for allerede 18 dage senere, den 2. april 1966, solgte han skibet til kunstmaleren Poul Sejr Bækmark fra Århus for den nette sum af 100 kr.! - Dette kunne hensætte én i betragtninger over, hvad han selv havde givet for det, og hvad han fik ud af den hurtige handel.

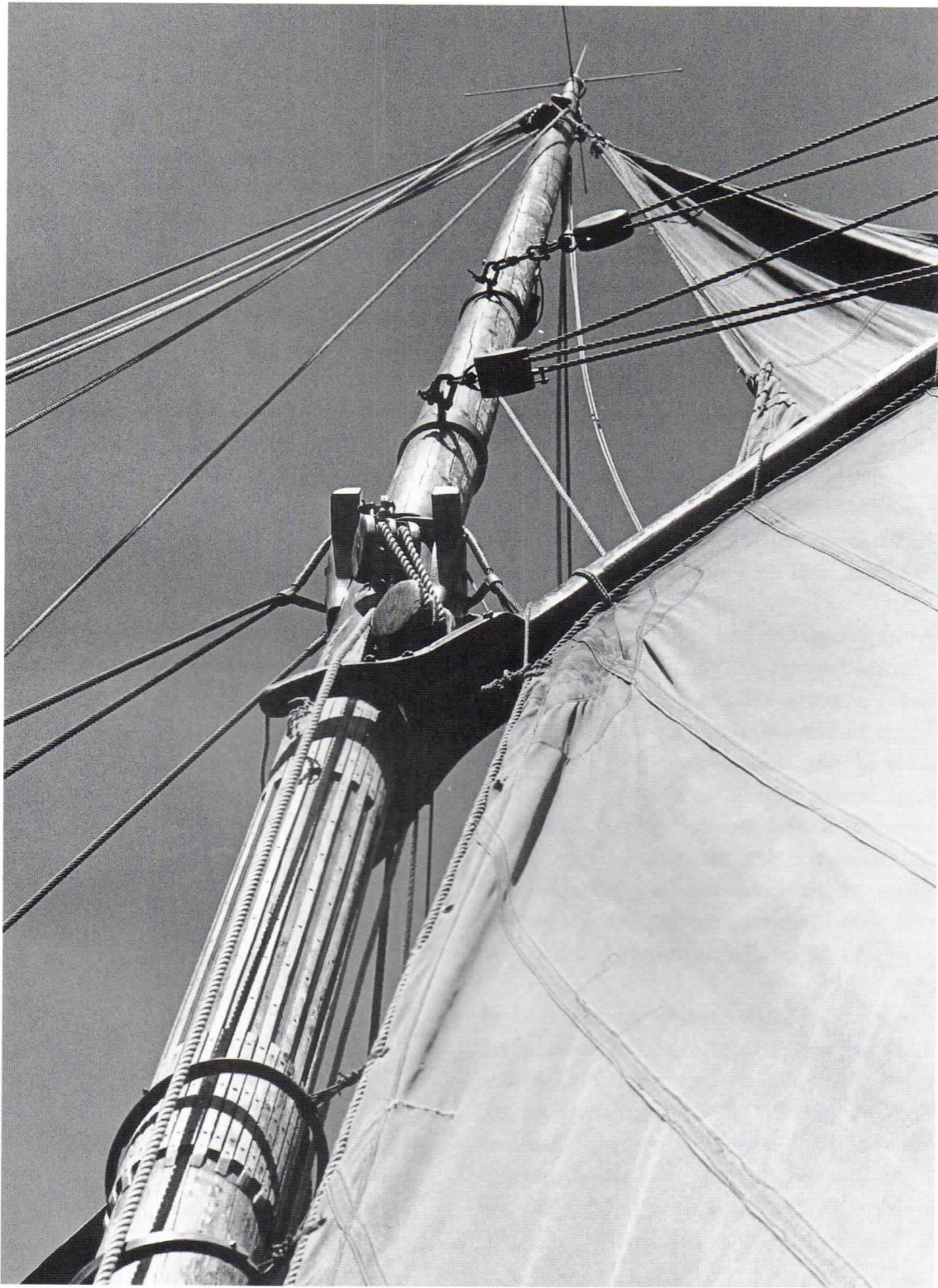
Da Poul Bækmark overtog skibet, var såvel stormast som styrehus skåret af skibet, men om det var Dyhr, der havde fjernet dem eller den forrige ejer G. Sørensen, da han gik konkurs, vides ikke. Poul Bækmark omtaler Dyhr som "en kraljer fra Skagen". Et udtryk som jo kan dække over mange talenter. Bækmark fortæller om handelen:

"Dyhr havde forsøgt at sælge skibet én gang til, men han kom forkert af sted, for jeg havde sendt de nødvendige papirer ind til skibsregistret, og så blev jeg registreret som ejer af det, og det kunne de ikke røre ved! - Jeg ville jo så gerne have haft, at den skulle hedde “Gratia”, ligesom den havde heddet før, men den ejer, der havde haft den i mange år i Lemvig (Lars Kruse, havde pillet det navn fra, da han købte et nyt skib, som så fik det navn.) Det gamle skib kunne så ikke hedde “Gratia”, for det måtte der kun være én, der hed.

"Fino!" sagde jeg, "så hedder den “Bona Gratia”!" - Ja, det måtte den hedde, og det fik den så lov til, og så blev jeg registreret for den."

På skødet fra handelen imellem Dyhr og Bækmark står Dyhr beskrevet som bundgarnsfisker fra Skagen.





BONA GRATIA 1966-68

Poul Sejr Bækmark

OVERGANG TIL LYSTSEJLADS

Poul Sejr Bækmark var den første af skibets ejere, som ikke var fisker, og som havde andre planer med skibet end at bruge det i erhvervsøjemed.

Han er født i 1915 og rundede 80 det år, vi fik kontakt med ham (1995). Vi lærte ham at kende som kunstmaleren, der de sidste 30 år har boet i Århus' ældste bydel i et fredet bindingsværkshus fra 1600 tallet.

Men som ung havde han sejlet meget, både som letmatros på de rigtige dampskibe i midten af 30'erne og på sejlskibe, der sejlede charter, og senere også som kaptajn på sejlskibene. Bækmark fortæller:

"Jeg har altid gjort meget i sejlskibe, først som professionel sømand og senere af interesse. Det med at have skibe, det kan kun læres på én måde: Ved at sejle med dem!"

Bækmark kalder sig selv familiens sorte får og mener, han altid har været lidt vild i det. Da han blev landfast efter en 9-10 år til søs, havde han i en årrække et Wild West Rodeo show, han turnerede med herhjemme. Under vores besøg hos ham i Mejlgade, så vi avisudklip herfra, hvor han som 50 årig poserer som mørkhåret cowboy højt til hest iført hele det klassiske udstyr. Bækmark fortæller selv:

"Jeg har jo kørt western- show i 6 år, "The Range Wild West Show", og jeg var god til det! Når jeg

laver noget, så plejer jeg at lave det godt! Og jeg har været god til at skaffe sponsorer, længe før det blev moderne, og til at bruge pressen. Man skal sælge sine ideer rigtigt, så går det godt!"

Senere handlede han foruden med malerier også med skibe, som han købte op og satte i stand til videresalg, og i det hele taget fremgår det, at han selv ikke er helt talentløs, hvad angår al slags handlen og købslåen.

Om "Bona Gratia" fortæller han:

"Det er min skyld, at "Bona Gratia" kom til at leve videre, fordi jeg reddede den fra ophugning. - Den var jo helt splittet ad. De havde taget masten ud af den ved at skære dækket tværs over, og styrehuset var også borte. Klyverbom havde de ikke sejlet med i mange år. Danskerne havde det ligesom englænderne, at de betalte efter længden, når de var i engelsk havn. Derfor trak de klyverbommen ind, så sparede de det. Også fordi så var der så bedre plads til den i de overfyldte havne. Der var jo mange fiskere, der fiskede på England om vinteren.

I den periode havde jeg købt skibe op nede i Thuro bund. Jeg havde fire skibe liggende dernede, og så fik jeg øje på "Bona Gratia", der lå der i Rudkøbing, og så købte jeg også den. Jeg har jo aldrig kunnet sige nej til et skib.

Dybr havde jo slagtet den fuldstændig for alt, hvad der var af værdi i den, men det ydre skrog og dele af dækket bestod, og jeg syntes jo, det var et fandens flot skib. Jeg har haft et par stykker også på samme størrelse, som jeg selv havde bygget op og gjort fuldstændig i stand.

Jeg ved jo noget om skibe. Når jeg ser sådan et skib, så kan jeg jo se, at der er ånd i det. Der er håndværk, der er bygning i det. Det er tegnet rigtigt, det er bygget rigtigt, det kan sejle...

Og "Bona Gratia" var så velbygget. Der var den skønneste bund i den. Det var en af de gamle helt tilbage fra den tid, hvor de var sejlførende. Det er synd, at der er så mange, der er blevet opbugget. Der burde være nogen, der havde købt dem op og opbevaret dem, for det var fantastisk fine sejlere. Det var rigtige stormfugle! Ligesom de engelske blev kaldt.

Og den var fantastisk flot bygget med de nederste planker på kant. Jeg kunne se, hvad den var ... med et meget flot smig. Den kan jo slippe sit vand, den er letsejlende. Er det ikke rigtigt?

Og den krydser godt, og den står i vandet, der er ikke nogen afdrift. Den har de nederste to planker på kant og den var frisk i tømmeret. Det er simpelthen et stærkt skib. Og spanten, det er jo rigtig spant. Det er groet spant. Det er lavet af sådan et træ, der havde krumningerne, så de kunne følge årene, altså ikke helt nøjagtig, men årene kunne ligge derefter, og så kunne de skære spanterne efter det. Det er altså træet, der er groet krumt.

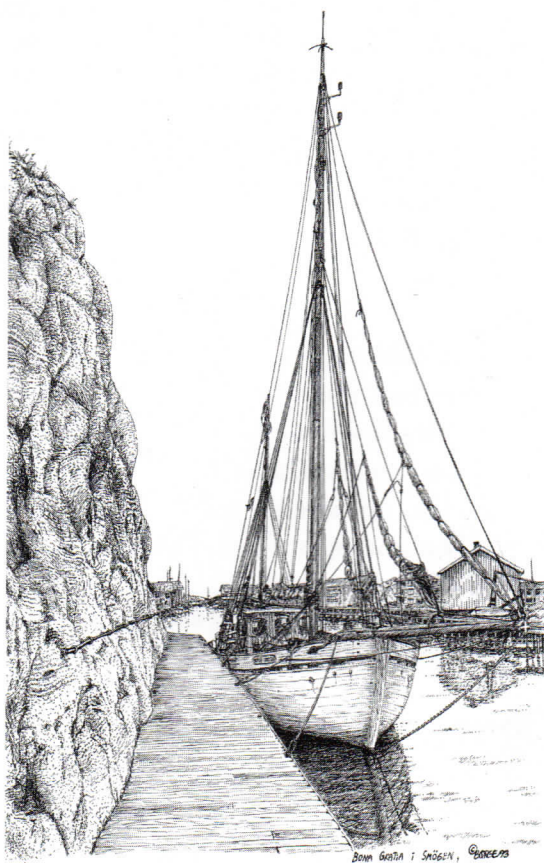
De gamle skonnerter, de brugte jo eg og bøg, og de brugte bogen i bunden, for bøg, det står godt, når det ligger under vand hele tiden, bare det ikke bliver tørt. Det må ikke ligge, så det skifter mellem at ligge oppe i luften og ned under vandet og op igen. Det er egetræ, de bruger til det. Svenskerne bruger fyr. De bruger større dimensioner, og det er altså kernefy, ikke sådan noget med knaster. Men danskerne brugte eg foroven, og for at spare på egen, brugte de bøg i bunden.

Det er også noget, der hører med til at have sejlskibe: Kendskab til materialerne."

DRØMME

Poul Bækmark kom aldrig ud at sejle med "Bona Gratia", men fortæller om sine planer med den:

"Jeg ville have lavet en lystsejler ud af den. Den skulle have været ketschrigget med to master, eller kutterrigget, om du vil. Og masten stod, hvor den skulle stå. Og skulle jeg så have udstyret den, ville jeg have gjort ligesom de engelske: En meget lang stang løs (på masten). Det gjorde englænderne med deres kuttere, fiskesmakkerne derovre. De løftede topstangen, og så sænkede de den ned, og så var der et hul i dækket, der passede i en tap, så den kunne falde ned og stå i, og så stod den fast. Så fik de halveret deres rig på den måde, og så lå de og sejlede med sejl... Sådan ville jeg have lavet den, med todelt mast!"

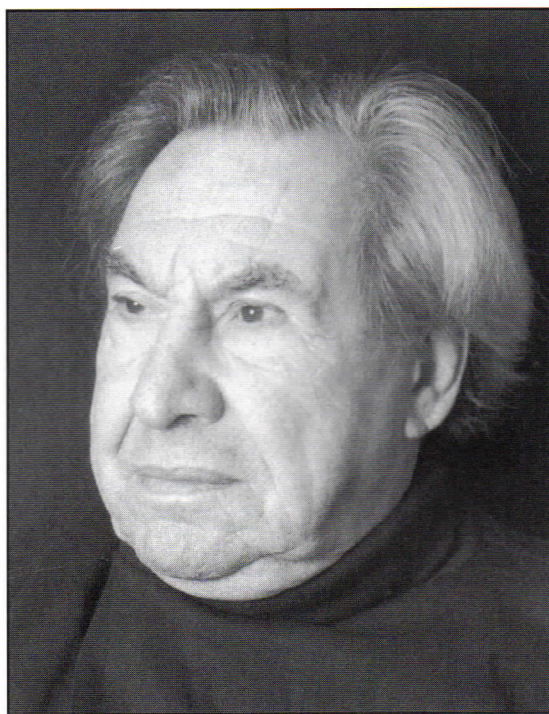


"Når jeg aldrig kom igang med arbejdet på det skib, var det fordi tiden ikke var moden til det. Jeg havde på det tidspunkt så meget andet at lege med. Jeg havde jo gang i flere skibe, så jeg kunne ikke overkomme det. Så lod jeg den ligge og vente på, at jeg skulle få lyst til at gå i gang.

Men jeg var noget uvenner med havnefogeden i Rudkøbing. Han ville ikke have det skidt liggende, og han ville heller ikke slæbe det ud, og så satte det ind med noget hårdt vejr og noget regnvejr, og så sank den. Der lå den så på bunden af havnen, men der var ikke dybere der, end at den bare lige lå med dækket i vandoverfladen. Det var bare, hvis der bliver en lille sø, hvis vandet bare falder en fod, og man går ned med en motorpumpe, så kommer den op af sig selv. Da den så havde ligget der et stykke tid, og havnefogeden var godt træt af den, solgte jeg den til ejeren af værftet derovre for 500 kr., og han solgte den så videre for 5.000 kr. til de her to unge mennesker fra Troense, selvom han ikke havde lavet noget videre på den.

De gik jo så i gang med at sætte skibet i stand, og de arbejdede på det, og de knoklede. Jeg så dem jo et par gange, hvor de var ved at sætte en gammel lastbilmotor i. Jeg har jo selv været med til det samme med en Layland motor, som man købte af statsbanernes busser, og så lagde man dem i skibet. Og fordi de ikke havde noget kardang træk, så byggede de et remtræk ned til en skrueaksel med skiver på, og så trak de med motoren på sådan en tre-fire remme ned til skruen. Så gik den fint sådan en diesel.

Jeg havde købt tre busser af statsbanerne og solgte dem til et skibsværft oppe ved Hvide Sande. Skibsbyggeren lagde så de dieselmotorer i skibene, og de



var jo helt vilde. Ingen ville jo have de her glødehoveder mere, og så lagde de diesel i, så det var til at svimle over. Rent teknisk var det nok ikke lige godt alt sammen, men det var den årgang der, der brugte den løsning.

Men de her pæne unge mennesker gik altså og knoklede med det skib, og jeg gik jo sådan og grinte i skægget, for jeg vidste jo, at jeg havde skødet på det.

Det var lige efter at jeg var flyttet fra Rudkøbing til Nørre Nebel, og jeg var jo dernede på de kanter en gang imellem, og så så jeg jo, hvordan de gik og arbejdede på den, og jeg gik og smågrinte af dem, for jeg vidste jo, de ville komme grusomt i klemme, for de havde ikke sikret sig. Ham der havde bygget værftet dernede, han havde heller ikke sikret sig papirer på den. Det var mig, der havde papirerne. Alt det der med, at den ene havde betalt den anden penge, det var ikke en klap værd, så længe de ikke var registrerede.

Det var jo så den manglende viden om, hvordan man bærer sig ad. Hvis du f.eks. går ind på et loppe-marked og køber en kobberkedel til 50 kr. og går med den, så er den din, ikke? Hvis du derimod køber et stykke jord og får kvittering på, at du har købt det, og går med det, så er det stadigvæk ikke dit, før du har fået det registreret som din ejendom.

Og et skib er nøjagtig ligedan stillet som et hus. Der gælder de samme regler. Det er fast ejendom, og der er skøde på det.

Jeg var jo selv flyttet til Nørre Nebel, hvor jeg havde købt sådan et lille husmandssted ud til landevejen, og jeg malede derfra. Jeg solgte godt, og jeg havde det dejligt. Så kommer de op til mig en dag, de to fra Troense, og de var jo, som man siger på godt jysk, de var godt "fjatte", fordi de vidste jo ikke rigtig, hvordan de skulle tumle det her. De var jo ikke meget for at skulle købe skibet en gang til.

For jeg sagde: "Det er jo blevet et dejligt skib. Det er da mange penge værd!" - Og det var det jo også. De havde jo arbejdet på det i årevis og gjort det i stand. De havde bare ikke sørget for at få nogen papirer på det, de arbejdede med.

Og så ville de absolut købe et maleri af mig. Jamen det kunne de da godt få lov til, og de købte jo det her maleri, og de havde nærmet sig den varme grød efterhånden og kom ind på det ... Jeg var da udmærket klar over, hvad der skete med dem.

Så kom det jo til det der med "Bona Gratia"...

"Jamen det er da et dejligt skib", sagde jeg og sad så og morede mig lidt over dem, og så sagde jeg:

"Nå, men vi må vel hellere få de papirer bragt i orden." Og så skrev de under på, at de havde overtaget den, uden at det kostede dem en ore. Sådan er vi heller ikke."

ANDRE AF BÆKMARKS SKIBE

Bækmark er god for mange skipperskrøner, som han selv siger, og her er et par glimt af det repertoire, han underholdt os med om nogle af de øvrige skibe, han har sejlet med, bygget op og om og handlet med:

"Der var jo den gamle Skjold fra Svendborg, som jeg sejlede i tværs gennem Europas floder og kanaler sammen med en kammerat.

Tordenskjold byggede jeg op og gjorde fuldstændig i stand, og senere sank den i Esbjerg havn, hvor havnemyndighederne ville have mig til at hæve den og fjerne den for egen regning. Men jeg solgte den så til en skærlipper for en krone. Så kunne de ikke kræve det af mig. Han forærede så Esbjerg skibet, og de måtte selv hæve og fjerne det!"

"Zephyr var en tremasters skonnert, jeg byggede om til chartersejls i Caribien."

"Gefjon købte jeg for 100 kr. Den endte senere med at blive fyldt op som moleforlanger, og jeg solgte den ubeset til Låsby Svendsen for 18 dykkerdragter og to paraphyer!"

Duen, Regina og mange flere er gået gennem Bækmarks hænder, og han slutter ned at sige:

"Jeg har aldrig kunnet slippe det der med skibe. Altså, hvis der er noget, man ved noget om, hvor man føler: "Jeg er god til det der, jeg ved noget om det", så kan man jo ikke holde sig fra det. Og når man så ser sådan noget, man kan få til små penge, så køber man det, og så går man og drømmer lidt, og noget bygger man om.

Nogen har jeg jo bygget om, men der har været andre, hvor opgaven var for stor på det tidspunkt, og sådan var det jo med "Bona Gratia"."

BONA GRATIA 1968-74

Troensefolkene - Svend Jørgen Frederiksen og Carl Axel Jensen

Poul Sejr Bækmarks drømme om at bygge "Bona Gratia" op og rigge den til som sejl-skib, der skulle bruges til lystsejlad, blev videreført af to håndværkere fra Troense: Elektrikeren Svend Jørgen Frederiksen og tømreren Carl Axel Jensen.

De købte det gamle skib af værftjeeren i Rudkøbing i 1968 og gik i gang med at rigge det til som lystfartøj.

Svend Jørgen fortæller:

"Det var egentlig sådan lidt et impuls-køb fra starten af. Vi havde ikke haft sejl-skib før, kun jolle og lign., så det var et stort projekt at kaste sig ud i, men vi havde jo fået klaret det med militæret, og så skulle der jo ske et eller andet.

Der lå den jo så her på bunden af havnen i Rudkøbing. Der stak sådan lidt ovenover. Der havde den ligget så længe, at jeg kan huske, havne-fogeden var grundig træt af den. Vi kunne ikke få lov til at lade den ligge derovre, uden at vi skulle betale et eller andet depositum, for han var så træt af det gamle skib.

Da vi købte den af skibsbyggeren i Rudkøbing, var der en, der fortalte, at det var lige på et hængende hår, for han var bestilt til at slæbe det vrak væk fra havnen.

Skibsbyggeren var jo ved at bygge en ny fiskekutter og havde taget alt, hvad der var af værdi på "Bona Gratia", bl.a. motoren, og sat over i den nye kutter. Da vi så var interesserede i skibet, spigrede han den og kalfatrede bunden, og den var fint tæt under vandlinjen, da vi overtog den.

Da vi købte den, fik vi en slutseddel af skibsbyggeren på de 5.000 kr., vi gav for den, og gik så i gang med at arbejde på den. Da vi havde været i gang et års tid, kom Bækmark, kunstmaleren, som havde haft den før skibsbyggeren og sagde til mig:

"Det er da rart, at der er nogen, der kan gå og gøre mit skib i stand!"

Carl Axel fortsætter:

"Ja, han havde jo så stadig skødet på den, og vi måtte op og besøge ham i Nørre Nebel og købe et af hans malerier, før vi fik skødet. Jeg kom vist lidt på tværs med ham."

Svend Jørgen:

"Ja, du sagde noget med: Skal det være et maleri? Men var vi ikke også lidt trætte af ham på det tidspunkt? ..."

ARBEJDET PÅ SKIBET

Svend Jørgen fortæller:

"Motoren var altså pillet ud, da vi overtog skibet, og skruetojet var også fjernet. Der var bare slået en prop i "røvhullet". Der var heller ikke rigtig styre-hus på, men der stod det kraftige karmtræ, som styrehuset havde hvilet på. Og så var masterne taget af. Der var skåret nogle tilfældige huller hist og pist i dækket. Og så var der skåret helt ud i borde, hvor stormasten havde stået. Man havde taget en motorsav og bare skåret sådan en aflang åbning i det ellers udmærkede dæk for at lægge masten ned og få den ud i stedet for at rekvirere en kran. Hvis der ikke havde været skåret så meget i det, så havde vi vel

nok repareret det oprindelige dæk, for det var meget finere træ, end det vi havde råd til at lægge på. Det blev så et helt nyt fyrredæk.

Af dæksbjælkerne lagde vi kun en enkelt ny i ude på forkanten. Og så lavede vi skanseklædningen. Da dækket så var kommet på, lavede vi ruffet og lønningen. Vi havde ikke nogen arbejdstegninger at gå frem efter. Det var nærmest efter gehør. Ruffet lavede vi simpelthen for at få et passende opholdsrum nedenunder, og det fik så de mål, der passede til det."

Carl Axel supplerer:

"Før vi fik motor i, brugte vi min motorjolle til at slæbe "Bona Gratia" med, når vi skulle have den til og fra værft. Når vi f.eks. skulle have den fra Rudkøbing og her til Troense, spændte vi motorjollen for og gav os god tid."

Svend Jørgen:

"Ja, det tog lang tid, så vi havde mad med til hele dagen. Jeg kan huske den første gang, vi skulle have

Svend Jørgen Frederiksen



den helt derop (til Rudkøbing). Det var dengang, der var lods i Troense. Det var Lods Jensen, der havde lodseriet. Da trak Hans Kristian os med lodsbåden. - Der var lods på hele vejen!

Men så lagde vi motor i. Vi fik et gammelt brugt understel sammen med noget andet brugt ragelse ret billigt hos Marato oppe i Sydlyn. Vi kørte bl.a. af sted med en gammel rusten skrueaksel, der var slået skæv, og som vi fik rettet op. Det var en værre bunke skrot. Han har nok også grinet, da vi kørte derfra!"

Carl Axel:

"Vi satte så en gammel lastbilmotor i. Det var sådan en nødsløsning, for skibsmotorer, de kostede jo mange penge, og selvom det så også kostede en masse arbejdstimer at få det brygget sammen, så gav vi ikke meget for materialerne.

Vi har gået ude på værkstedet i mange nætter til lørdag og søndag, i hvert tilfælde til kl. 2 om natten. Da vi omsider var nået til at sætte skrueetøjet i, rettede vi lidt op på et, vi havde købt i Søby, og så svejsede vi noget på, for der var dyb tæring i det. Der var brændt flere kilo elektroder i for at få en jævn overflade!!

Vi gjorde da lidt for at få den shipskape!"

Svend Jørgen:

"Vi havde jo også været ude at se på gode styremaskiner, som vi kunne tænke os at installere, men det er jo en formue...! Så det endte da med at blive sådan lidt wiretræk med nogen tromler. Det var lidt tungt at dreje med, men det fungerede da.

Varmeveksleren var også hjemmekonstrueret med sådan lidt tilfældige dimensioner, og kølesystemet var heller ikke for godt. Det var jo sådan lidt en nødsløsning for at komme ud at sejle med den motorinstallation der, det må vi jo nok erkende. Men det fungerede da.

Efter at motoren var installeret, gik vi så i gang med styrehuset. Og inden vi var færdige med det, kom masterne på.

Vi havde været på museumsbesøg oppe på Bangsbomuseet ved Frederikshavn for at studere riggen på tilsvarende skibe, men måden vi så lavede den på, kom til at afhænge af de materialer, vi havde adgang til. Stormasten er placeret, hvor den gamle stod. Der var jo sådan et mastespor nede i kølsvinet. Og mesanmasten er også, hvor den altid har stået. Træet til masterne var lærketræ, som har groet herude i Bregninge skoven. Nej, stormasten fandt vi for resten i Vornæs skoven.

Selve mastekonstruktionen med at stille masten ovenpå dækket i stedet for at gå hele vejen ned til kølsvinet som den oprindelige, var vores egen opfindelse. At vi valgte den løsning hang vel lidt sammen med, at masten var lidt klein i det og egentlig ikke havde de dimensioner og den højde, den skulle have. Og så fordi det var nemmere. Vi lavede så også et jernbeslag om støtten for at forstærke den. Og før vi rejste masten, lagde vi en spansk guldmont ned i dækket, der hvor den skulle stå. Det hører sig jo til. Vanterne forsynede vi med vantskruer, som der sikkert altid har været. Jomfruer var for længe siden blevet afskaffet. Vel for en 200 år siden!

Styrehuset placerede vi ovenpå den kraftige egetræskarm, der var tilbage fra det gamle styrehus. Og vi byggede det noget større end det oprindelige. Det er bygget af træ fra Røde Laurits, en berømt savværksejer hernede på disse kanter. Han hed Røde Laurits p.gr.a. hårfarven. Absolut ikke p.gr.a. partifarven. Tværtimod! Men han var meget hyggelig at handle med. Han leverede stort set alt træet til det, vi lavede på "Bona Gratia". Bortset fra det facongroede, som vi selv var ude at finde.

Styrehustaget forsynede vi med noget, der hed Samco Lastic. Det var sådan noget gummiagtigt noget, vi



Carl Axel Jensen

smurte på noget væv. Mens vi gik og arbejdede på styrehuset, fik vi installeret en refleksovn, der kørte med cirkulation til motoren. Den var tilsluttet kølerstystemet med sådan en lille kobberslange, og med den kunne vi holde det hele frostfrit. Så kunne vi gå og arbejde dernede hele året, og så var det også tørt. Vi havde jo meget værktøj liggende dernede.

Vi satte også en isforbudning på, for at isen ikke skulle ødelægge den i vandlinjen. Den lå jo hernede for enden af broen, hvor der driver meget is forbi om vinteren. Isforbudningen lavede vi af en genbrugsplade, vi købte ude på Svendborg skibsværft. Den var pillet af et af marinens fartøjer. Vi rensede så pladerne af og kasserede det ringeste. Det var regulære pladestykker uden tæring, som vi så satte på med det her tjærebeleg på indersiden. Og hvis I først har taget det af nu, så har det jo sådan set også gjort det meget godt."

SKIBSTILSYNET

Svend Jørgen:

"Vi havde skibstilsynet med os hele tiden. Den første gang vi havde "Bona Gratia" på bedding, var de ovre og godkendte den. Men de første par år var det ikke rigtig aktuelt med nogen særlige krav. Det var først, da vi skulle til at sejle med den. Da skulle vi selvfølgelig investere i en dyr redningsflåde, foruden også de reglementerede lanterner og et kompas, som vi købte i Haralds skibsproviant i Svendborg. Kompasset skulle også godkendes af skibstilsynet med nautisk prøvekommer og det hele, og vi fik da også lavet en deviationstabel. Den var nu ikke så dum at have, der var da udsving på tabellen, som vi så skulle rette for. Og håndlog, blylog skulle vi også have ombord.



Jessie på besøg ombord på Bona Gratia, 1995

Men de var nu meget flinke. Det var jo lokale folk, som vi sådan set kendte lidt i forvejen. Bakalja og Genz' hed de, men de er gået på pension nu. Bakalja, han var fin, når han skulle ned at kigge på motoren. Så spurgte han, hvordan det virkede det hele. "Det er fint", sagde han så.

Og det var godt, for det var jo sådan lidt hjemmestrikkede konstruktioner med alle mulige nødløsninger for at komme ud at sejle."

SEJLADS

Svend Jørgen:

"Da vi efterhånden havde fået motor og skrueøj installeret og fået det godkendt af skibstilsynet, tog vi kystskippereksamen for at have papirerne i orden, og vi fik tilladelse til at sejle nordeuropæisk fart med adgang til den Botniske bugt op til Stockholm, hele Nordsøen og ned langs den tyske kyst (hvilket sidste er mere end vi har tilladelse til i dag, forf.).

Vi fik nu ikke sejlet så meget, vi fik den jo aldrig rigget rigtig til med sejl, bortset fra et par klude, vi havde fået af Heine nede i Flensborg, så vi har da haft lidt oppe at hænge på den. Men ellers var det mest for motor, og så var vi da et par ture til Tyskland, bl.a. til Kiel og så selvfølgelig lidt hernede i de sydfynske farvande. Men det var meget primitivt, for der var ikke nogen rigtig avertering. Der var lige tømret lidt op ude i forskibet, hvor der vel var sådan en 4 køjepladser (oprindelig det gamle mand-skabslukaf), men det var ikke skilt fra resten af skibet. Og vi havde altid masser af værktøj med på turene, hvis der skulle ske et eller andet."

Carl Axel:

"Den sejler ellers godt. Den har også facon til det, den slæber ikke nogen hækbølger efter sig. Det var

vel egentlig også den måde, den var bygget på, der gjorde, at den var urentabel som fiskefartøj. Den var jo heller ikke beregnet til den store motorkraft, som vi har i moderne kuttere.

Selvfulgt ville vi gerne have brugt "Bona Gratia" til lidt langfart, men det havde forudsat nogle voldsomme investeringer, inden vi kunne komme ud at sejle for alvor, og det kneb jo voldsomt med økonomien, når vi kun var to om det, så der kunne kun blive til båden, aldrig til turen."

ANDRE DRØMMERE

Svend Jørgen:

"Der var egentlig en hel del, der gik og satte skibe i stand hernede, som havde de samme drømme, og som vi sådan hyggede os lidt med en gang imellem. Bl.a. tyskerenovre i Rudkøbing, han var en meget fornøjelig en. Han hed Wilhelm, - "Der grosse Wilhelm". Og så var der William, en englænder, der boede på en stenfisker. Han boede hernede et par år og kom senere til Tyrkiet. Jeg har fået et enkelt brev fra ham.

"Der grosse Vilhelm" kom faktisk på langfart med sit skib, men han forliste med det nede ved Spanienskysten, efter at der var gået ild i det. Synd... han havde gjort et stort arbejde."

TRÆTHED

Carl Axel:

"Selvom vi brugte næsten al vores fritid på at arbejde på skibet og brugte billige genbrugsmaterialer, hvor vi kunne komme til det, kunne vi alligevel ikke få det til at hænge sammen økonomisk. Den skulle jo på bedding hvert år og bundsmøres, og det kostede



da et par tusinde kroner alene for det hver gang. Og hvis der så også skulle laves andet, kom vi nogle gange op på 10.000 kr. alene for en beddingstur. Vi havde den på bedding et par gange i Rantzausminde, ellers var detovre i Rudkøbing, det foregik.

Da så Svend Jørgen fik kone, barn og et gammelt bus, som også kostede, var det svært at få penge nok til bare at vedligeholde den."

Jessie, SvendJørgens kone:

"Ja, jeg kunne godt bruge de penge, der gik til skibet. Jeg elsker at sejle og sejler meget kapsejls, også som skipper, men dengang havde vi jo ikke engang penge til at holde ferie i skibet for. Der var slet ikke penge til at komme ud og sejle de lange ture.

Og det blev simpelthen for surt til sidst, at alle feriepengene gik til at holde skibet for. Jeg kan huske, at jeg blev stangtosset over, at vi skulle bruge så mange af vores penge alene på beddingsturene."

Svend Jørgen:

"Ja, det var ikke til at have råd til det, to mand om det skib. Vi kunne ikke magte det. Vi brugte alle vores penge på det der skib. Der havde da været flere, der kom og spurgte, om vi ikke skulle lave et eller andet fælles, men jeg syntes, vi var blevet lidt trætte af det efterhånden. Så var det trods alt bedre, at den blev solgt og så kom til ære og værdighed igen."

SALG TIL DET NUVÆRENDE KOMPAGNI

Svend Jørgen:

"Så blev vi enige om at sælge den, før den igen skulle på bedding. Og Masanti, som var agent og skibshandler med lystbåde og lignende, ordnede handelen for os. Jeg ved ikke, hvordan han kom i forbindelse med jer, om det var med annonce eller hvad. Og I kom så og hentede den."

Vi læser Arnes beretning om kompagniets jomfrusejlads højt for Troense folkene (se efterfølgendes), og de morer sig og kommenterer:

Carl Axel:

"Jeg kan nu ikke huske, motoren gik i stå?"

Svend Jørgen:

"Jeg mente da heller ikke, vi sådan havde motorstop, så det har da været meget kortvarigt, for det er ikke noget, jeg har fæstnet mig ved ... Men det er rigtig nok, at de der klude, vi havde fået på, de kunne

ikke rigtig klare det. Det var nu ikke en gammel lastbilpresenning. Det var faktisk et gammelt storsejl, der passede sådan nogenlunde, ja sådan rimeligt. Men vi havde da fået det fra en, der havde brugt det som presenning på sin lastbil, så lidt var der om snakken.

Og vi fik da også frisk vind på et tidspunkt, og da vi så skulle gå op i vinden, blæste de gamle klude ud!"

SENERE SKIBE OG VIRKE

Efter salget af "Bona Gratia" fortsatte Carl Axel med at bygge skibe, dog ikke mere for egen regning. Han var med til at bygge 6 yachter op helt fra bunden og lavede senere også en til sig selv, som han dog solgte igen. Han har hele tiden haft den lille 16 fods jolle, som han og Svend Jørgen brugte til at transportere "Bona Gratia" med, da den endnu ikke havde fået motor, og den jolle er den eneste båd, han har i dag.

Svend Jørgen og Jessie havde i mange år en folkebåd, som de tog på ferie i med børnene (to døtre), og har ikke siden haft båd, men som Svend Jørgen bemærker:

"Vi har jo så mange bekendte, der sejler, så vi kan næsten ikke slippe for at komme ud at sejle."

Og ligesom Jessie sejler kapsejlads, dyrker den yngste datter kajakroning på konkurrenceplan og har flere gange vundet Danmarks-mesterskabet, så familien færdes fortsat lige så meget til vands som til lands.

BONA GRATIA 1974 - 2003

Kompagniet

JOMFRUSEJLADSEN

Da de nuværende ejere, der kalder sig Kompagniet "Bona Gratia", holdt 20 års jubilæum i 1994, fortalte kompagniveteranen Arne Simonsen i vanlig højstemt stil om jomfrusejladsen med Bona Gratia:

Vi går alle sammen rundt med vore drømme og hemmelige længsler, og mange af dem kender vi ikke, før vi pludselig bliver gjort opmærksomme på dem.

Det var i efteråret 1974. Det bankede på min dør. Og det var ikke en hr.-hvem-som-helst. (Peter Højlund, forf.) Om jeg ville være med til at købe et sejlskib?

Jeg havde arvet en pæn sum penge - det vidste han. Jeg var inde i lyskredsen. Og uden ret lang betænkningstid hoppede jeg ombord på et skib, der endnu ikke var indenfor rækkevidde.

Sammen med mig hoppede otte andre ombord på samme måde. Vi havde ét tilfælles: Vi havde penge. Det vil sige: Børge havde noget, som vi andre knap nok vidste, hvad var. Børge havde en byggekredit! Den fungerede som skibskredit - og som redningsplanke.

Vi drog ud i verden og søgte. I Frederikshavn havde vi hørt om en skude. Og vi fandt en meget tvivlsom båd, der kunne være blevet vores skæbneskude. Men byen Frederikshavn skulle vende tilbage i en

anden skikkelse - det vidste vi endnu ikke.

Vi forsøgte igen. Vi drog ud, denne gang sydpå. Troense hed stedet, "Bona Gratia" hed hun. En morgen tidlig var vi en flok, der drog af sted for at erobre, - vi svang os op over den nybyggede Lillebæltsbro. For os var det som at vandre på Bifrost: Vi var på vej fra menneskenes verden til gudernes bolig.

Undervejs lagde vi til i Asperup præstegård og fik frokost. Præsten dér var et emne, men han trak sig, og godt det samme, for nu sigter han mod bispestolen over Fyns stift. Kresten Drejergård hedder han.

Da vi nåede frem, lå hun dér, hvid og smækker og ren i linjen. Aldrig har noget valg været mere renhjertet. Hun skulle være vores! Og hun blev det. - 122.500 kr.! Det var prisen, og hun var det værd. Carl Axel og Svend Jørgen, som havde brugt megen tid på hende, havde opgivet deres kærlighed til den gamle dame til fordel for et ganske almindeligt kødeligt ægteskab! Der var ikke råd til hende mere! De måtte slippe hende, og hun sejlede lige i favnen på os, og dér er hun nu, og vi ligger alle godt.

Men i Troense kunne hun ikke blive. Til Århus skulle hun og det straks. Det var i november måned 1974. Den samme flok drog kort efter af sted igen, hun skulle hjem.

Jeg husker vejret, at det var blæsende koldt, og at det var mørkt i det, og at vi kom for

sent af sted fra Troense. Den agtværdige gamle dame var nødtørftigt rigget til med en lastbilspreenning som storsejl! Vi tænkte ikke over, at det kunne være anderledes. Vi var bare lykkelige.

Carl Axel og Svend Jørgen havde lovet at sejle med, vi stolede på dem, og vi havde jo også både søkort og kompas. At vi ikke havde noget anker gjort parat, det lå stuvet ned i bunden af skibet. At vi ikke havde radio ombord, nødblus, oliefilter på brændstoftilførslen (i olietankene var der ca. 10 cm. slam, rust m.m.) - alt det, som kunne have fyldt enhver med bange anelser, det vidste vi intet om. Før lidt senere - om natten.

Arne Simonsen har fat i den lange ende



Som sagt: Det var nærmest storm efterhånden. Det var bidende koldt. Skyerne jog hen over himlen og bag dem: Månen, eller var det stjernerne? Så rev" storsejlet" sig løs! Og det stod vandret ud fra stormasten og blafrede, det lød som kanonskud! Og lidt efter satte motoren ud! Vi blev kastet rundt som en valnøddeskal. Carl Axel entrede op i masten, og under råben og skrigen kom sejlet ned. Hvad der var op, og hvad der var ned, kunne være ligegyldigt. Himlens stjerner og måner og skyer og vand dansede rundt mellem hinanden. Hvad der var Jylland, og hvad der var Fyn, stod ikke helt klart.

På et tidspunkt lå jeg på dækket og klamrede mig til stormasten. Var det her skæbnetimen? Et kortvarigt kærlighedseventyr? Jeg må have tænkt det højt, for Poul Højlund, der lå i ca. samme stilling som mig, forsikrede mig, at han troede, vi klarede den. Hvad hjalp det mig, at jeg kunne huske historien om Vorherre, der engang reddede vennerne ud af en brandstorm, jeg havde jo kun Carl Axel og Svend Jørgen, og så Poul Højlund dér, som var sikker på, at det nok skulle gå.

Hvem kom ikke til at tænke på helten Odysseus på sit skib, der skulle passere Skylla og Carybdis, de to farlige skær, som utallige gange tidligere havde smadret skibe som tændstikker og suget dem ned med mand og mus? Odysseus slap mirakuløst, men han var jo også under gudernes beskyttelse! Hvad med os? Og hvordan var det ikke gået med profeten Jonas? Han havde af herren fået besked på at drage til Ninive med en sækfuld kraftige irettesættelser og trusler. Det havde han ikke lyst til, så han tog

sovejen. Det skulle han ikke have gjort. Og da det blev et skrækeligt uvejr, vidste Jonas nok forklaringen og bekendte kulør overfor de andre, og af sig selv sprang han i havet, som snart efter blev roligt.

Jeg var mig ikke bevidst at have gjort noget, der kunne være skyld i al denne jammer, så jeg blev, hvor jeg var og sagde ingenting. Jeg tænkte: Hvor mon Børge er? Hvordan mon han klarer sig. Til min store lettelse konstaterer jeg her bagefter: Børge var slet ikke med!

Pludselig startede motoren igen. Det var Svend Jørgen. Han kunne noget med den motor. Verden rettede sig op gradvist, Jylland skilte sig ud fra Fyn. Himlen var, hvor den skulle være, så nogenlunde da, men vandet var lovlig livligt, også i mavesækken.

Det lød som et budskab fra himlen, da det blev bekendtgjort med stor sikkerhed, at derinde lå Assens, og derind skulle vi. En sovende by, der intet anede om dramaet herude. Her endte min første virkelige sejlads med det gode skib.

Trætte lagde vi os til at sove med alt tøjet på, alt var vådt og koldt. Men midt i den gode søvn vågnede vi alle til en voldsom begivenhed: Peter Højlund var vågnet med kvalme og lå nu underdrejet med hovedet ned i en spand og ofrede under de vildeste brøl, jeg længe har hørt. Det var og bliver ved med at være en helt uforglemmelig scene. En selvbevidst sømand på knæ. Han benægtede, at det havde noget med søgang at gøre. Det måtte være noget med maden, mente han.

Næste morgen, efterlod vi "hende" i Assens og drog hjemad. I bussen fra Assens til Middelfart bekendtgjorde Peter Højlund på sædvanlig højlydt facon:

"CHAUFFØR, DU KØRER MED EN SYG MAND!"

Chaufføren var vel vant til lidt af hvert, og man skal jo holde sig til ruten og til tidsplanen. Og det blev aften, inden vi stod på Århus banegård.

Begyndelsen til et eventyr, der forhåbentlig skal vare længe endnu, var taget. Nye folk er kommet til, kun to er tilbage fra den gang: Børge og jeg. Men det står fast, at vi alle står i gæld til Børge: Engang var det kassekredit-ten, nu er det noget andet, som er mere uhåndgribeligt, men langt vigtigere.

Til sidst et
LÆNGE LEVE DET GODE SKIB
"BONA GRATIA"!

LÆNGE LEVE KOMPAGNIET!





Efterskrift

Bona Gratiass historie som fiskerkutteren Gratia/Saigon slutter meget symbolsk på bunden af Rudkøbing havn.

Men med bjærgningen starter en ny æra for skibet som lystfartøjet Bona Gratia.

Det vil være umuligt at gøre op i timer, hvor megen tid, der er brugt på istandsættelse, rigning og vedligeholdelse. Men i den tid de nuværende ejere "Kompagniet" har haft glæde af Bona Gratia (1974 - foreløbig 2003), har skibet sejlet ca. 25.000 sømil på et fartsområde med Thyborøn som det vestligste punkt, Lübeck som det sydligste og Ålandsøerne som det nordligste og mest østlige.

En særlig dyb fure er pløjet rundt om Thunø, Samsø, Fyn, og andre af de danske øer, samt op langs den svenske vestkyst.

I den forløbne tid har vi slidt 3 sæt sejl op, 2 dæk, 2,5 mast samt ca. et bovspyd pr. skipper.

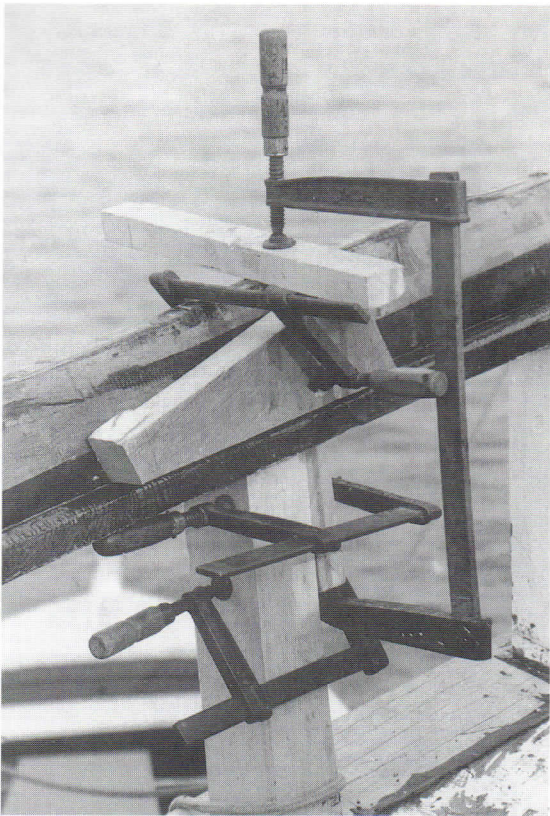
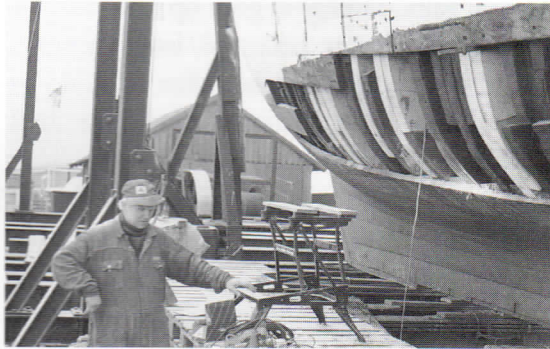
Et par af skibets planker kan fylde 100 år med, men enkelte er allerede skiftet for 3. gang. I alt har vi sat ca. 360 meter nye egeplanker i. I årenes løb har vi brugt omkring 2 millioner kroner på vedligeholdelse og renovering af skibet.

Undervejs har vi agterudsejlet bådshager, joller, fendere, folk og fæ samt en god del briller

Vi har også vundet en del kapsejladser med andre træskibe.

Her er et par fotos fra arbejdet med skibet og enkelte fra sejladsen





Kildemateriale

GRATIA 1903 - 1943

Fiskeriårbogen 1904 - 1923

Danmarks Skibsregister

Bangsbohmuseet

Harboøre Lokalkarkiv

"Vejen til Nordsøen"

Allan Hjort Rasmussen, Hirtshals 1984

"Vi er alle mennesker... Vorupør

Fiskecompagni og dets virke i 100 år."

Allan Hjort Rasmussen, Sparekassen Thy, 1987

"Skib, Fisk, Sjæl. Fiskerdagbøger fra Harboøre" bd. 1, Tradition og fornyelse.

Anders Vrist Langer, Dalhus Forlag 1988

"Frederikshavn i Stilstand og Fremgang, 1918 - 1968", Bent Hansen

Interview d. 18. oktober 1988 med fiskeskipper Lars Kruse Christensen, ejer af "Gratia" fra 1949-60, og Erik Kynde, begge Lemvig. v/ Hans Rubech Christensen og Karen Rønne.

Interview d. 1. december 1988 med forhen-værende kordegn, lokallhistoriker Anders V. Langer forfatter til "Skib, Fisk, Sjæl. Fiskerdagbøger fra Harboøre". v/ Hans Rubech Christensen og Karen Rønne.

"Jens Krogh - en snurrevodskutter fra århundredeskiftet". Bo Rasmussen, Aalborg 1998

GRATIA 1923 - 43

Danmarks Statistiks Statistiske

Efterretninger.

Kopi af "Gratias" regnskaber fra 1923-43

"Thyborøn mellem hav og politik".

Ellen og Poul Moustgaard Damgaard, Thyborøn 1979

"Skib, Fisk, Sjæl. Fiskerdagbøger fra Harboøre" bd. 1, Tradition og fornyelse.

Anders Vrist Langer, Dalhus Forlag 1988

Interview april 1990 med Kristine Bro, Kristian Bruun, Kristian Lilleøre og Anton Røn v/ Hans Rubech Christensen og Karen Rønne.

"Træskibe, Fiskeri og Fartøj i Frederikshavn o. 1900"

Hans Munk Pedersen, Frederikshavn 1990

"Regnskabsbogens oplysninger. Bona Gratia som fiskefartøjet Gratia L78 1923-43"

Karsten Heide, Festskrift for Bona Gratia 1993

"De danske nordsøfiskeres vilkår under Besættelsen. Nogle generelle betragtninger." Carl Carstensen, Festskrift for Bona Gratia 1993

GRATIA 1943 - 59

Dansk Fiskeritidende 1951 og 1957

"Snurrevodsfiskeri i tekst og billeder".

Egon Skelmose, Fiskeri og søfartsmuseet, Esbjerg 1968

"Thyborøn mellem hav og politik".

Thyborøn havns fiskeriforening, 1979

"Portrætter af dansk fiskeri".

Dansk Fiskeriforening 1887 - 1987

"En fjordbys havfiskere 1908-1983".

Erna Gerløv

"Mens vi venter på tobisen, nye veje i dansk fiskeri 1975 - 1980".

Fiskeri og søfartsmuseet, Esbjerg.

"Imellem molerne, Livsformer og erhvervsvilkår i Hvide Sande fiskeriet 1932 - 1982"

Hvide Sande 1982

"Fiskeri". Fiskeri og søfartsmuseet, Esbjerg 1984

Lemvig folkeblad: Diverse artikler om Lars Kruse som formand for Fiskeriforeningen for Lemvig og omegn (1971 - 1986)

Interview med Lars Kruse 1988 v/ Hans Rubech Christensen og Karen Rønne

"Fisken kender ingen grænser"

Allan Hjort Rasmussen 1992

"Fiskeriet set fra dæk og kaj, en epoke af Esbjergfiskernes historie". "

Johs. Bredmose Simonsen, 1993

Interview med Lars Kruse 1994 v/ Leif Ottosen og Karen Rønne

Interview med Lars Kruse 1993 v/ Ole Nørregård Hansen, Karsten Heide og Karen Rønne

GRATIA SOM SAIGON 1960 - 67

Skibsregistret

BONA GRATIA 1966 - 68

Interview d. 6. januar 1995 med Poul Sejr Bækmark v/ Karsten Heide, Susanne Foldager og Karen Rønne.

BONA GRATIA 1968 - 74

Interview d. 5. marts 1995 med Carl Axel Jensen og Svend Jørgen Frederiksen v/ Knud og Ole Nørregård Hansen og Karen Rønne.

BONA GRATIA 1974 - 2003

Arne Simonsens tale til Kompagniets 20 års jubilæum 1994

