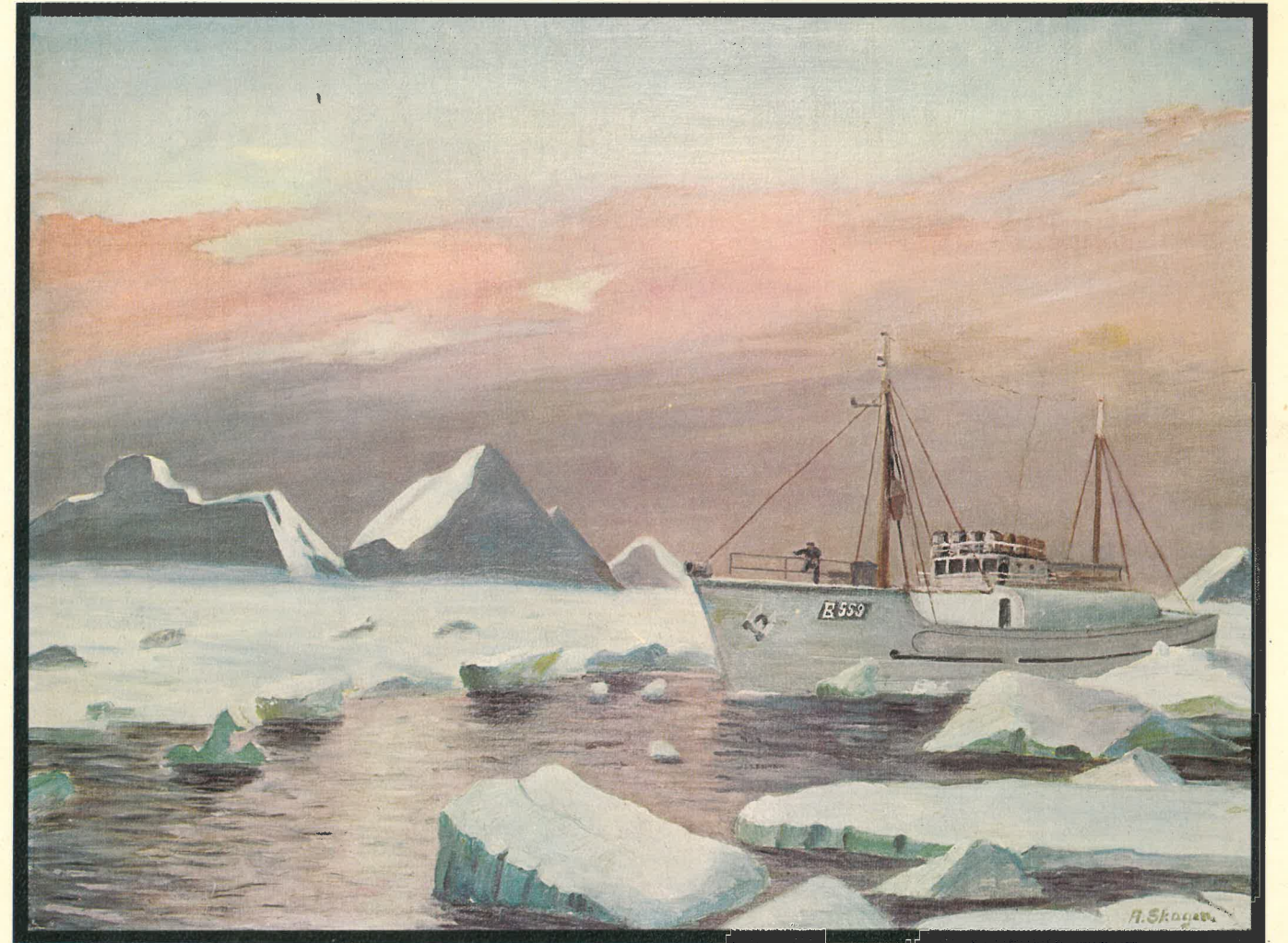


Store opgaver



Claus Sørensens erindringer IV 1930-1950

Alan Hjorth Rasmussen

ALAN HJORTH RASMUSSEN
MUSEUMSINSPEKTØR, MAG. ART.

Alan

SKOVBAKKEN 31
6700 ESBJERG
TLF. (05) 12 91 60

FISKERI- OG SØFARTSMUSEET
SALTVANDSAKVARIET . ESBJERG
DANMARK . TLF. (05) 15 06 66

STORE OPGAVER

CLAUS SØRENSENS ERINDRINGER

IV

1930-1950

ESBJERG 1975

TRYKT I OFFSET HOS
AMETS TRYK, ESBJERG 1975

BEARBEJDNING:
SØREN JÆGER
A. HJØRTH RASMUSSEN

LAY-OUT:
A. HJØRTH RASMUSSEN

Forsidebillede:
»Greenland« på fiskeri
ved Grønland

ISBN 87 87452 16 2

Indholdsfortegnelse

ORGANISATIONSTIDEN

Formandsposten i Vestjysk Fiskeriforening 7, forholdet til Dansk Fiskeriforening 7-9, forhandling med englænderne 10-11, kystfiskernes forhold 12-13, destruktionsordningen 14-17, historien bag kystspillene 18-22, fiskerhøjskolerne 22-23, Klitvejen 23-25, henlæggelsesfond 25-26, Thorsminde-høfden 26-27, Thyborøn kanal 27-29, sidste formandsberetning 29-30.

FISKERIET

Private kvotadrøftelser 31, forsøgsfiskeri efter sild 32-35, forsøgsfiskeri i den persiske havbugt 35-36, slusefiskeriet i Hvide Sande 36-38, dambrug 38-40.

FISKERIET

UNDER BESÆTTELSEN

Fartøjerne kræves udleveret 41, »Jeppe« 42-43, vagtbåde 43-45, depression efter krigen 45, Islandsfiskeri 46, lokket til England 46-48, forholdene i England

48-49, tilbagelevering og fordelingsplan 50-53, ordning for de fiskende kuttere 53, ordning for admiralitetskutterne 54, udlodninger og kamp mod skattevæsenet 55-59, korridorforlig 59-60, Islandskutternes konto 61-62, personlig andel 63-64.

GRØNLANDSFISKERIET

Arctic – ekspeditionen 1936 65-74, »Greenland« 74-77, Grønlands Fiskeri-Kompagni A/S 77, et åbent Grønland 78, til landsrådsmøde 78-79, på udkig efter ny station 79-84, kontrakt om Nepissat 85-86, forbud mod byggeri i Nepissat 87-89, tilbage til Toukussak 89-91, Den kongelige Grønlandske Handel 92-93, katastrofeår og konjunkturafgift 94-97, forpagtning til Den kongelige Grønlandske Handel 97, »Greenland« afhændes 98.

BJJERGNINGER

Skonnert »Peter« 99-104, »Bjørns« forlis 104-107, »Glanton« 107-110, »Spero«

110-114, »Kania« 114-120, bjergningsliste 121-124.

DANA RESCUER

Utilstrækkeligt redningsmateriel 125-26, indretning og Atlanterhavssejlad 127-128.

ISVÆRKER OG FRYSEHUSE

Thyborøn Isværk 129-130, Hirtshals og Skagen 130-132, John M. Larsen 133-34, Vestjysk Krystal-Isværk 134, Premier Is 135-37, kødeksport 138.

HUGIN-TOGTET

Forhistorien 139-142, over Nordsøen 142-144, opholdet i England 144-147.

STEDREGISTER

s. 148

PERSONREGISTER

s. 149-50

FARTØJSREGISTER

s. 150

HENVISNINGER

s. 150

Problemer på kystlandingspladserne

I vinteren 1939 indvarslede »Centralforeningen af Fiskeriforeninger i Thisted amt« til et møde på hotel Royal i Thisted. Årsagen var, at en sandrevle ved Hansted gjorde det umuligt for fiskerne at komme på havet og i land igen med deres både. Som formand for Danmarks Havfiskeriforening, dengang Vestjysk Fiskeriforening, fik jeg indbydelse til mødet.

Da jeg vidste, hvad sagen drejede sig om, fandt jeg mødet håbløst, selv om Rigsdagens repræsentant for Thy og flere gode støtter for fiskerierhvervet lovede at give møde. Fiskernes ønske var, at staten skulle bygge en læhøfde, som skulle forandre stranden således, at revlen flyttedes længere ud, men et sådant forlangende ville det tage år at få igennem Rigsdagen.

Bjergningserfaringer

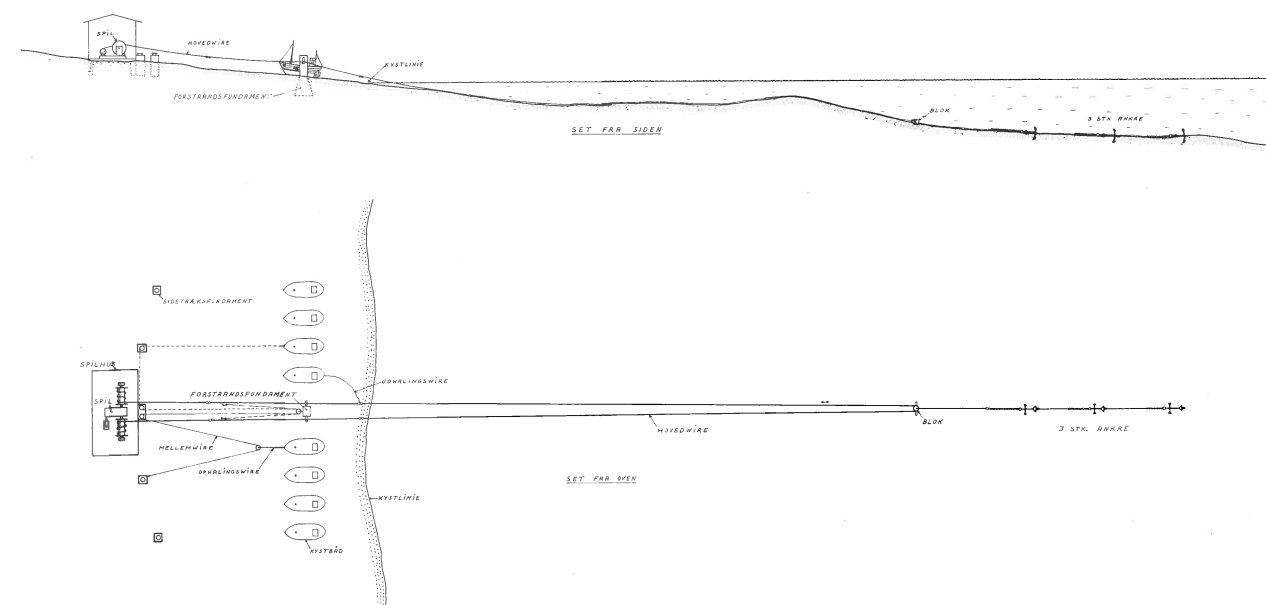
Jeg gik og grundede på sagen et par dage for at finde ud af, hvad der kunne gøres. Ved mit bjergningsarbejde på Vestkysten havde jeg stor erfaring i at lægge varp ud over revlerne til at hive strandede skibe ud ved, idet jeg 1918-24 arbejdede uden bjergningsdamper. Jeg ville søge at nyttiggøre nogle af mine erfaringer fra dette område på fiskeriet. Søndag eftermiddag, som vi skulle have møde i Thisted mandag, satte jeg mig til mit skrivebord med passer og lineal samt et stykke pap på henvend 65 cm i kvadrat. Jeg gis-sede mig til afstanden fra klitterne, hvor jeg tænkte mig spillet skulle stå, til stedet, hvor bådene skulle ophales, ligeledes afstanden fra bådene til ud over revlen, hvor ankrene med kæder og udhalerblok skulle ligge. Det egentlige problem lå i at få bådene til at stå side om side, når de skulle høles op på stranden, men det klaredes ved at sætte sideblokke ud til hver side. Udregningsarbejdet tog det meste af eftermiddagen, men så var sagen også klar.

Mandag formiddag tog jeg til Vorupør for at kontrollere mine mål. Under dette arbejde mødte jeg amtsrådsmedlem og formand for Vorupør Fiskeriforening, Mads Munk Madsen. Han spurgte, hvad jeg gik og lavede, og da jeg forklarede ham min plan, udtalte han: »Jeg har altid troet på, hvad du siger, men det, du der vil prøve, lader sig ikke gøre. Søens magt her på kysten er der flere, der har prøvet på at arbejde imod, og de er alle gået bag fra det, og det gør du også!«

En time før mødet på hotel Royal fik jeg portieren til at skaffe mig en sort tavle til at hænge på væggen bag ved talerstolen. Mødet begyndte, og formanden for Centralforeningen, sogne- og amtsrådsmedlem Anton Jensen, Hansted, fremlagde sagen vedrørende de dårlige landingsforhold i Hansted. Rigsdagens repræsentanter så med stor sympati på sagen, men det var jo en lang og trang vej, og hvad skulle fiskerne leve af i den tid. De forskellige formænd for lokalforeningerne anbefalede høfden.

Ingen troede på forslaget

Der skulle nu drikkes kaffe, og derefter bad jeg om ordet for at forklare fiskerne sagen om spilanlæg. Jeg tegnede det hele op på den sorte tavle, spillet, stranden, revlerne, ankere, kæder m.m. Efter redegørelsen var de alle stumme, ingen turde sige noget, ingen troede på planen.



Tegning af princippet for ind- og udhaling af kystbåde ved hjælp af motorkystspillet.

De forløsende ord

Efter nogle minutters pause begyndte fiskerne at snakke og drøfte sagen, hvorefter formanden for Lyngby Fiskeriforening, Niels Sørensen, bad om ordet. Han var godt begavet og altid taler ved møderne. Han lod nogle bemærkninger falde om, at der var noget i planen, og så snart han havde sagt det forløsende ord, rejste alle formænd sig en efter en og gav udtryk for, at det var værd at prøve. Rigsdagsmændene gik ind for sagen, og jeg fik fuldmagt til at køre sagen videre.

Det blev besluttet, at prøvespillet skulle installeres på kystens største landingsplads, Vorupør, som da havde 24 både.

Med en nøjagtig tegning til projektet rejste jeg til København til finansminister H. P. Hansen, som var meget interesseret og ville støtte planen, hvis sagkundskaben, Vandbygningsvæsenet, gik ind herfor. Jeg gik videre til ministeren for offentlige arbejder, Fisker, som udtalte sig på samme måde, og derfra til landbrugsminister Bording, som var tilsvarende interesseret, hvis fiskeridirektør Trolle Thomsen kunne gå ind for sagen. Sidst gik jeg til vandbygningsdirektør Hertz.

Statstilskud

Jeg søgte 20.000 kr. fra staten. Efter at Vandbygningsvæsenets maskinafdeling havde gennemgået projektet og givet grønt lys for planens tekniske side, sendte jeg andragendet til finansudvalget, som omgående bevilgede de 20.000 kr. Dernæst gik jeg til Carlsbergs Mindelegat, som gav 5.000 kr. Maskinfirmaet P. Rasmussen, Esbjerg, lavede det specielle spil med rillet tromle til beskyttelse af ståltrosserne samt andre konstruktioner til formålet. Selv fremskaffede jeg stålwirer, blokke, ankere, kæder, sjækler m. m. Det kostede stort arbejde at få etableret spillet, ikke mindst at få lagt de 4 tons svære ankere ud over revlen. Det viste sig, at ankrene ikke kunne bide sig fast i kalkbunden, så de måtte lægges ud bag yderste revle.

På grund af materialestigninger som følge af krigen kom det første spil til at koste 32.000 kr. + mit arbejde og mine rejser. Differencen på 7.000 kr. i forhold til budgettet blev nu mit personlige tilskud til og resultat af arbejdet med det første spil.

Spilindvielse



Fra indvielsen af kystens første motorspilanlæg i Nr. Vorupør 1940. På kystbåden ses rigsdagsmænd, amtmand og fiskerirepræsentanter.

Spilindvielsen i Vorupør fandt sted under stor festivitas den 29. juni 1940 i forbindelse med Vestjysk Fiskeriforenings ordinære generalforsamling. Spilmændene var i dagens anledning maskinfabrikant P. Rasmussen og vodbinder Carl Hansen, der havde udført splejsearbejdet på wirerne.

Efter at de første børnesygdomme var overvundet, fungerede spillet upåklageligt, og Vorupør-fiskerne kunne begynde at anskaffe sig større både til fiskeriet. I 1948 fik Vorupør sit andet ud- og ophalingsspil, ligesom Klitmøller fik spil. Den 19. september var turen kommet til Stenbjerg. Den lille fiskeriforening fik efter ønske et billigt, ikke elektrisk drevet spil, idet der anvendtes spil fra en damptrawler og trækraft fra en brugt 50 HK Alpha-dieselmotor. Lildstrand fik spil i 1952, Thorupstrand i 1954 og Hanstholm i 1963. En nordjysk fabrikant kopierede princippet i mine spil og forsynede Slettestrand og Lønstrup i Dansk Fiskeriforenings område med spilanlæg.

Kystfiskeriet overlevede

Ud- og ophalingsspillene gav kystfiskeriet en overlevelsesmulighed indtil bygningen af Hanstholm havn, ja selv efter at denne er taget i brug, anvendes princippet stadig på kystlandingspladserne. Overgangen til motorspil bragte mange fordele med sig: Kystfiskerne kunne komme ud selv i halvdårligt vejr, hvilket forøgede fiske-dagenes antal og dermed fiskernes indtjeningssevne. Sandbanker foran landingspladsen var ikke i samme grad som tidligere til hinder for udsætning og ophaling. Bådene kunne altid lande på selve landingspladsen og dermed umiddelbart udnytte fiskepakhushus, redskabsskure og øvrige faciliteter på stedet. Endelig blev det fysiske slid og risikoen for legemlig beskadigelse under udsætning og ophaling nedbragt til et minimum.

Fiskerhøjskolerne

Ved Esbjerg fiskeriforenings 50 års jubilæumsfest i 1942 udkastede jeg tanken om en fiskerhøjskole i Esbjerg. Eksperimentet havde været prøvet før, idet Vallekilde højskole i 1900 lige efter årsskiftet åbnede en afdeling for fiskere, hvor man også kunne tage fiskeskippereksamen. Her havde bl. a. min ældste broder Søren Peter fået undervisning i 2 vintre og taget sin fiskeskippereksamen, og her gik også mine brødre Mads og Ole på vinterhøjskole.

Senere blev Vallekildes fiskerafdeling nedlagt, og en ny højskole for fiskere blev oprettet i Kerteminde. Min broder Jens Peder havde en vinter på fiskerhøjskolen her. Imidlertid blev også denne flyttet, nu til Snoghøj, hvor der var fiskerhøjskole om vinteren og pigeskole om sommeren.

Denne skole blev nedlagt, og der gik nu en række år, hvor der ingen fiskerhøjskole var, kun var der enkelte steder i fiskeribyerne en skipperskole, bl. a. også i Esbjerg på det nu nedlagte sømandshjem, hvor jeg tog min fiskeskippereksamen i 1915. Skipperskolen blev senere flyttet til Sømandsskolen og for kort tid siden overført til Fanø Navigationsskole.

Med hensyn til fiskerhøjskolen var der nu efter flere års ophold stemning for oprettelse af en højskole for fiskere, men man kunne ikke blive enige om, hvor skolen skulle ligge. Vi fra Esbjerg ville have skolen til Esbjerg og Dansk Fiskeriforening ville have den i Middelfart, men efter langt tovtrækkeri blev det bestemt, at sko-

len skulle ligge i Esbjerg, og der blev indrettet lokaler i Sømandsskolen, og en bestyrer blev engageret. Bestyreren var en personlighed, som sikkert ville have drevet skolen frem, men stridighed mellem bestyreren og repræsentanter for Dansk Fiskeriforening, især landstingsmedlem Severin Hansen, der var næstformand i Dansk Fiskeriforening, samt en del kællingesladder bevirkede, at bestyreren tog sin afsked.

En ny bestyrer blev engageret, men han havde ikke de evner, som skulle til, og skolen blev nedlagt. Der blev senere oprettet en skole i Middelfart, som også blev en fiasko.

Teori og praksis

Årsagen til fiaskoen var, at det ikke var teorien, fiskerne kom på skolebænken for at få, de ville have praktisk uddannelse. Vel havde de undervisning i netbinding og i splejsning, medens det håndgribelige som f. eks. fisketur med en kutter, hvor de kunne øve med fiskeredskaber, kørsel og pasning af motorer og spil samt navigation i praksis, burde have været en del af undervisningen, i stedet for at sidde og lære at regne.

Det var og har altid været det praktiske fiskerne interesserede sig for. Der burde have været et mindre skoleskib i forbindelse med højskolen, hvor de unge fiskere kunne få deres første uddannelse. Også i anlægningen af kystvejen fra Nymindegab til Søndervig blev jeg involveret.

Klitvejen

Der var sidst i 1930'erne stor arbejdsløshed i Danmark, og vor dygtige minister Niels Fisker fra Ministeriet for offentlige arbejder, fik fra en stor entreprenørvirksomhed tilbud på at lave den sandede og grusede vej fra Nymindegab til Søndervig, ca. 30 km.

Min fætter Otto Heide Sørensen var formand for Hvide Sande Fiskeriforening og medlem af bestyrelsen i Vestjysk Fiskeriforening. Han sad også i Holmsland sogneråd. Landmændene havde flertal i sognerådet. Sognerådet og amtet fik fra minister Niels Fisker et tilbud lydende på, at såfremt man ville betale og bevilge de første 65.000 kr. til vejen, ville ministeriet betale resten af anlægssummen, for at skaffe beskæftigelse til de arbejdsløse.

STORE OPGAVER og initiativer langt uden for landets grænser prægede Claus Sørensens virksomhed i 1930-40'erne. Islandsfiskeriet, der som skildret i andet bind af erindringsserien fortsatte til krigens ophør, var af stor betydning for Englands fødevarerforsyning i krigsårene, men blev glemt ved tilbageleveringen af kutterne. I stedet fulgte 17 års kamp mod skattemyndighederne om beskatningen af indtægterne fra krigsårenes fiskeri.

I bogen skildres de vidtspændende opgaver i Claus Sørensens tid som formand for Vestjysk Fiskeriforening 1936-1943, baggrunden for foreningens oprettelse i 1934, forholdet til Dansk Fiskeriforening, destruktionsordningen, indførelsen af kystmotorspillene, det vellykkede forsøgsfiskeri efter konsumsild i 1937-38, dambrug i Frankrig, slusefiskeri i Hvide Sande m.v.

Også initiativerne på Grønland, der skildres indgående, kan ligesom Islandsfiskeriet ses som en virkelig-



Claus Sørensen med Hugin-togtets Thorshammer.

gørelse af konsul Ydes valgprog: »Et stort havfiskeri – et større Danmark.« Grønlandsfiskeriet startede med Arctic-ekspeditionen i 1936 og blev genoptaget efter krigen af Grønlands Fiskeri-Kompagni og »Green-

land» II, der også deltog i fiskeriet ved Lofoten og i Barenshavet.

»Greenland« II var Europas første fabrikkeskib med egne filetteringsfolk og lynfrysningens anlæg ombord. Claus Sørensen skildrer de vanskelige år omkring »åbningen af Grønland«, engagementet i Toukussak, bygning af frysestationer og rejefabrik, forholdet til Den Kongelige Grønlandske Handel m.v. Da selskabet med dets fire frysestationer ophørte i 1952, var grundlaget lagt for Grønlands udbygning.

Claus Sørensens bjergningsvirksomhed er et kapitel for sig. Bogen bringer eksempler på bjergningsaktioner såvel med som uden bjergningsskibene »Bjørn« og »Mimer«. Også redningsbådsprojektet »Dana Rescuer« og bådens Atlanterhavssejls omtales.

Store opgaver afsluttes med afsnit om Claus Sørensens engagement i isværker og frysehuse i de vestjyske havneanlæg samt vikingetogtet til England i 1949 med »Hugin«.