

Den flåde vi ikke fik. Danske damptrawlere i Nordsøen og ved Island, 1887-1903

Poul Holm

I slutningen af sidste århundrede kom dampkraften i anvendelse på britiske trawlere. Damptrawlerne var uhørt effektive og blev beundret i udlandet, også i Danmark, som fremtidens fiskefartøjer.

Men det var også kostbare skibe, som krævede store kapitaler. Denne artikel er en historie om, hvordan danske redere og flådeofficerer forsøgte at kopiere britisk fiskeri. De ville tjene penge, men hævdede også at tjene nationen ved at udanne sømænd til flåden og vise Danmarks flag på havet, specielt omkring Island.

De rådede over betydelige private og statslige kapitaler. Og deres fiasko kom til at præge ikke blot dansk fiskeris fremtid, men også finansverdenens syn på investeringer i fiskeriet og lægge grunden til vort århundredes fiskeripolitik.

Hvis damptrawlerne var blevet en succes, ville vi have fået en flåde med lønarbejdende fiskere underlagt store rederier. Men denne udviklingsstrategi slog fejl. Vi fik i stedet en flåde af mindre kuttere baseret på selveje og partsfiskere.

Det store islandsfiskeri

I sommeren 1896 deltog cand. mag. Will. Lundbeck på »Ingolf«s anden videnskabelige ekspedition til arktiske vande. Han beretter om en udflugt til Ønundarfjord, da skibet lagde ind ved NV Island.

Fjorden var centrum for en norsk hvalfangerstation og for et dansk fiskeriselskab. Det var dampskibsselskabet »Dan« af København, der sammen med frederikshavnske kuttere var i gang med det største fiskeriekperiment, landet havde set.

»Da vi kom til Ønundarfjord laa der fem Kuttere og snurrede, nemlig »Prinsesse Marie«, »Prins Valdemar«, »Maagen«, »Emilie Franciska« og »Kirstine Nielsen«, den sidste af Esbjerg, samt Damperen »Melpomene«, der lige-

ledes fiskede med Snurrevaad, medens »Dania« netop var i Færd med at gaa ud. Endvidere ligger her Barken »Roma«, der tilhører Selskabet »Dan« og fungerer som Isoplag.[...]

Mandskabet er udelukkende paa Part, og de havde til Dato ca. 500 Kr. hver, hvilket maa kaldes en særdeles god Hyre, men Arbejdet er heller ikke let, og med de lyse Nætter heroppe arbejdes der undertiden 36 Timer i Træk.

[...] Selskabet »Dan«, der har haft store Vanskeligheder at kæmpe med, synes nu at være kommet ind i en Gænge, der virkelig kan give Resultat.«¹

Da Lundbeck kom, havde islandsfiskeriet stået på nogle år og ganske rigtigt under store vanskeligheder. Baggrunden for, at det var kommet så vidt, skal vi finde hos en frustreret skibsfører og nogle ambitiøse redere og flådeofficerer.

Skibsfører Sølling

En af ophavsmændene til projektet var skibsfører Anton Jacobæus Sølling. Han var født i Rudkøbing 1847 som søn af en læge. Hans hu stod til søen, men familien var imod. Nærmest i et forsøg på at afskrække ham gav hans onkel ham en hyre i 1862, men Anton fik tværtimod smag på sømandslivet. I 1866 gik han til orlogs og fik navigationseksamen. Siden gik han over i handelsflåden og fik hyre først som styrmand og fra 1876 som skibsfører på forskellige sejlskibe. Men lønningerne var bedre i dampskibene, og i 1882 accepterede han et karrieremæssigt tilbageskridt for at skifte over. Han blev 2. styrmand på Thingvalla-linjen og avancerede hurtigt. Men da karrieren skulle krones med ansvaret for et skib, kom ulykken. Thingvalla-linjen fik ny direktør, og Sølling mente sig forbigået, da direktøren udnævnte en ny skibsfører. Han forlod selskabet i efteråret 1885 og stod som 38-årig i en vanskelig situation. Han mente, at det ville blive svært at tjene sig op i et andet dampskibsrederi. Han blev syg, »antagelig af Ærgrelse, og-saa ved Tanken om Fremtiden«, som han siden skrev i sine erindringer.² Men efter samme erindring, som Sølling skrev kort før sin død i 1925, fik han nu et afgørende råd af lederen af Thingvallas passagerafdeling, L. C. Petersen: »Jeg finder, det er en lumpen Maade De er bleven behandlet paa. Jeg vil give Dem et godt Raad. Sæt Dem ind i Fi-

skeriet. Paa hvilken Maade kan jeg ikke sige, det maa De selv finde ud af. Jeg har ladet Forholdene undersøge ved vort Fiskeri paa Vestkysten af Jylland, og der trænges til store Forandringer og Forbedringer. Tænk over Sagen!»

Rådet satte Sølling i gang. Med støtte fra Foreningen til Fiskeriets Fremme (en forløber for Dansk Fiskeriforening) rejste han i 1886 til England for at studere fiskemarkeder og havfiskeri i London, Lowestoft, Yarmouth, New-castle og Grimsby.

På det sidste sted blev han overbevist om, at fremtiden var at finde i det trawlfiskeri med dampere, som var begyndt femten år tidligere. Grimsby og Hull leverede billig fisk i enorme mængder til den engelske arbejderklasse. De fattige arbejdere levede i usle boliger uden køkken, og deres eneste mulighed for et måltid varmt mad var stort set fish 'n' chips, som de købte i de titusindvis af fast food-butikker, der skød op i byerne.

Det fiskeri, som Sølling så i Grimsby, var gennemorganiseret. Nøgleordet var kapitalisme. De hundredvis af kostbare dampskibe i havnen var ikke ejet af fiskere, men af aktieselskaber, som var dannet af de mest formuende mænd i landet. Havnen var anlagt for private midler, nemlig af Great Northern-jernbaneselskabet, som havde investeret med interesse i de store fisketransporter.³ Søllings eneste anke var den »svinagtige Maade, hvorpaa Fisken blev behandlet«. Løsenet for damptrawlerne var kvantitet.

I Danmark kom Sølling i forbindelse med formuende mænd med interesse for fiskeriet. En esbjergensisk proprietær Poul Breinholt havde allerede syv år før i 1879 deltaget i Esbjerg Aktiefiskeriselskab, som havde forsøgt at starte fiskeriet fra den nye vestkysthavn med tre sejldæksbåde og en 33 tons trawldamper. Aktieselskabet måtte imidlertid snart give op, og et konsortium, der videreførte fiskeriet, holdt kun nogle år.

Breinholt må imidlertid have været overbevist om dampfiskeriets fremtid. Sammen med entreprenør og etatsråd Niels Andersen, Søholm, samt grosserer og kgl. vejmester N. L. Thomsen, København, gav han Sølling i opdrag at skaffe et fartøj. Det blev en lille damper »Algier« på knap 37 tons, netop bygget på Akers mekaniske Verksted. Sølling købte den i Christiania (det senere Oslo) i no-

vember 1887 for 28.000 kr. Den fik navnet »Dania« og blev hjemskrevet til Esbjerg. Sølling var overbevist om foretagendets perspektiv, som han beskrev i sine erindringer: »1887 danner ligesom et Vendepunkt i det danske Fiskeris Historie, idet der nu blev gjort et gedigent Forsøg paa at udvide vort Fiskeri fra Kystfiskeri til rigtigt søgaaende Fiskeri.«⁴

Men allerede efter et år måtte han gå i land med gigtfæber: »»Dania« var i og for sig et udmærket lille Søs-kib, men umaadelig fugtigt og vaadt, og jeg havde desuden 10 Tons Is inde i Fiskerummet, umiddelbart op imod min Køje, saa at jeg altid var baade fugtig og kold og næsten aldrig kunde blive varm.« Efter et sygeleje gik han igen ombord, nu med en medhjælper som fiskemester, »da jeg havde indset, at jeg endnu manglede en Del Erfaring«. Fiskemesteren C. A. Nielsen var født i Horsens, men havde lært trawlfiskeriet i Hull, hvor han havde boet i 25 år.⁵ Nielsen og Sølling købte »Dania« på afbetaling, og nu gik det bedre. De drev i tre år trawlfiskeri med landinger i Hull, Bremerhaven, Hamburg, Antwerpen og Oostende, ligesom de tre vintre i træk fiskede under sydøstkysten af Irland og bragte fisken til Milfordhaven.

Det afgørende for »Dania«s økonomi var at finde et købevilligt marked. I begyndelsen af 1890 fiskede den i Nord-søen og afsatte fangsten i Hull. Fra februar til maj gik den under den irske kyst og bragte fangsten til Milfordhaven. Derefter fiskede den over hele Nordsøen og var i juni måned i Kattegat under den svenske kyst og flere andre steder, og fisken blev afsat i Hull, Hamburg, Ijmuiden og Antwerpen. Den første oktober indkom den til Esbjerg, efter at have fisket mellem Horns Rev og Doggerbanke.⁶ Teorien var enkel: »Dampere bringer selv fisken til Markedet, hvorved der opnaas en ganske anden Pris end ved at forsende den pr. Jernbane eller Dampskib«, som det hed i Fiskeri-Beretningen.⁷ Men Sølling og Nielsen synes at have haft svært ved at finde faste afsætningssteder. Skibets omkringfarende bevægelser må have medført store driftsomkostninger til kul. Det var nok baggrunden for, at skibet måtte have kapital.

Sølling fortæller: »Efter at vi havde raslet omkring i c. 3 Aar paa den Maade, kom jeg engang til Hull og fik der



Kaptajn Anthon J. Sølling (1847-1925). Fører af dampfiskeskibet »Dania«, senere statens og »Dan«s fiskerigent i England.

dannet et Aktieselskab ved Hjælp af Købmand Sophus Raahauge, der skulde arbejde hen til at faa flere Damptrawlere. Selskabet kom til at hedde: »Dansk Damptrawling – Aktieselskabet Dan«.«Desværre har redaktørerne af Søllings erindringer strøget hans nærmere detaljer om dette aktieselskab, som skulle komme til at spille en afgørende rolle i dansk fiskeripolitik de næste ti år.

Men selskabets generalforsamlingsprotokol er bevaret

sammen med bestyrelsens mødeprotokol for det første år. Desværre er selve regnskaberne gået tabt. Desuden er den danske Fiskeri-Beretning en god kilde til selskabets historie. Beretningen blev udgivet af Indenrigsministeriets konsulent C. F. Drechsel som en årlig statusrapport for fiskeriet.

Dansk Damp-Trawling-Aktieselskab »Dan«

Grosserer Raahauges indbydelse til at tegne aktier i »Dan« er desværre ikke bevaret, men vi ved, at den henviste til »det Held, hvormed der fra engelsk side er drevet Fiskeri i Nordsøen ved Hjælp af Fiskedampere«, og at han foreslog at »danne et dansk Aktieselskab i Lighed med de engelske«.⁸ Forslaget vandt gehør, og 1. oktober 1890 stiftedes aktieselskabet med hjemhør i København.

Ved selskabets start havde det en samlet aktiekapital på 135.000 kr., hvoraf 53.300 var på engelske, og resten på danske hænder.⁹ Selskabet begyndte sin virksomhed med »Dania«, som blev ført af Sølling. Aktietegningen sluttede i november med 152.300 kr., da selskabet desuden købte den norske damptrawler »Cornelius« på 53 nettotons, bygget i 1886. Det nye skib fik navnet »Hafnia« og blev straks sat ind i fiskeri under Nielsens førerskab.¹⁰

Den bevarede fortegnelse over nogle af aktietegnerne¹¹ viser, at hovedinteressenterne fra Hull var Th. Bailey, Riley Briggs, Lambert, Maxsted og Raahauge. De tegnede sig for poster mellem 3000 og 5000 kr. Sølling og Nielsen havde poster på 3000 og 2300 kr. I Danmark var der et bemærkelsesværdigt stort indslag af mindre aktietegnere fra Nakskov, hvor der åbenbart må være foregået en aktiv hvervning. De virkelig store aktieposter var dog nok fordelt mellem bestyrelsens medlemmer, som ikke havde påtegnet deres aktier. Størrelsen af deres aktieposter er derfor ikke kendt.

Bestyrelsen bestod af grosserer A. P. A. Carl, Kbh. (formand), entreprenør N. Andersen, Søholm, Gentofte, kaptajn i flåden C. F. Drechsel, Kbh., skibsfører H. L. Udbye, Kbh., og grosserer Olaf Hansen, Eltham, pr. Hellerup. Til revisorer blev valgt kommandør Buchwald fra orlogsflåden og konsul Krebs.¹²

Bestyrelsen bestod uforandret frem til Olaf Hansens

død i 1898. N. Andersen genkender vi fra det oprindelige selskab bag købet af »Dania« i 1887. Han var den eneste af bestyrelsen, som fik påtegnet sine aktier, og vi ved derfor, at han havde en post på 5500 kr. Han var også medlem af Dampskibsselskabet »Carl«s bestyrelse,¹³ og dermed var forbindelsen etableret til grossererne Carl og Hansen, som var hhv. formand og medlem af samme. Andersen havde åbenbart gjort det store dampskibsrederi interesseret i fiskeriet.

Adolf Peter Antonius Carl var født i 1848. Farfaderen var fra Rømø og kaptajn på en hvalfanger, og faderen kom til søs inden konfirmationen og stiftede rederiet »L. H. Carl«. Adolf blev uddannet i England og Tyskland og indtrådte i faderens rederi. Fra 1888 var han dets egentlige leder og dermed reder for fem dampskibe. Ifølge Dansk Biografisk Leksikon fik han »ved sine repræsentative evner og lidenskabsløse forhandlingsdygtighed« en betydelig kollegial position, først som næstformand i Dansk Dampskibsrederiforening fra starten i 1884, senere fra 1894 som formand. Carl var således både repræsentant for et af de mindre rederier og for hele det store erhverv.

Carl var en mand med mange forbindelser. En rød tråd i hans liv var et tæt samarbejde med nogle få fremtrædende redere og embedsmænd. En af samarbejdspartnerne var konsul Olaf Hansen, fra rederiet »C. K. Hansen«, som gik igen både i »Dan«s og »Carl«s bestyrelse og blev næstformand i Dampskibsrederiforeningen fra 1894 til sin død.¹⁴ En anden tråd gik til Københavns havneråd. I havnerådet sad den unge dynamiske kaptajn C. F. Drechsel som kongevalgt medlem. Drechsel havde direkte adgang til Indenrigsministeren som konsulent i fiskerisager og udgiver af Fiskeri-Beretningen. Samarbejdet mellem Carl og Drechsel skulle blive begge parter til god gavn.

Christian Frederik Drechsel var født i 1854 som søn af en toldinspektør og senere birkedommer. Hans karriere gik gennem marinen, hvor han blev premierløjtnant som 22-årig og chef for fiskeriinspektionen inden for Skagen i 1883. Han tog den unge zoolog C. G. Joh. Petersen med ombord i kanonbåden Hauch for at begynde havbiologiske undersøgelser. Kaptajntitlen fik Drechsel i 1889, da han fik æren for initiativet til at oprette Dansk Biologisk Station



Havnekaptajn, kommandør C. F. Drechsel (1854-1928). Statens fiskerikonsulent og medstifter af »Dan«.

med Petersen som leder. To år før var Drechsel blevet udnævnt til regeringens konsulent i fiskerisager, i hvilken rolle han forblev til 1901. I 1895 stod Adolf Carl bag hans udnævnelse til havnekaptajn for Københavns havn.¹⁵ Drechsel og Carl blev kort efter medstiftere af Københavns Flydedok og Skibsværft. Drechsel blev »en kendt Personlighed, der ved sine udpræget repræsentative Evner har forstaaet at gøre saa udmærket Fyldest ved de officielle festlige Lejligheder, der har berørt Byen og Havnevæse-

net«, som Illustreret Tidende skrev ved hans afgang 4. jan. 1914. Drechsel blev udnævnt til kommandør i marinen og af Dannebrog af første klasse og sad som generalsekretær for den internationale kommission for havundersøgelser til sin død.

Bag »Dan« stod med andre ord en af statens mest briljante søofficerer og en af de mest betydningsfulde redere. Tilsammen havde de poster, der gav dem adgang til politikerne og satte dem i spidsen for det danske rederierhverv. Både Carl og Drechsel var i 1890 endnu kun i begyndelsen af karrieren. Deres indsats i »Dan« var, som de så det, ikke kun et spørgsmål om pekuniær fortjeneste, men også om deres og hele nationens ære.

»Dan«s fiskerier 1891-92

»Dania« og »Hafnia« fortsatte det kendte fiskerimønster i Nordsøen og den Engelske Kanal. På generalforsamlingen i marts 1892 måtte Carl imidlertid konstatere: »Indtægten af solgt Fisk svarer omtrent til de i Prospectus opgivne Beløb. — Derimod ere Udgifterne betydelig større og Resultatet langt fra saa godt som Prospectus lovede.«¹⁶ Regnskabsresultatet var stort set ens for de to skibe. Carl trøstede sig dog med, at en del af de påløbne udgifter næppe ville gentage sig, og at selskabet i øvrigt havde haft en net fortjeneste på indbjergning af to norske skibe »Hebe« og »Vega«, som var fundet forladte i Nordsøen. Efter henlæggelse af 5% af overskuddet blev der et udbytte på 4% til aktionærerne. Carl fandt i øvrigt grund til at understrege, at »det var tildels af Interesse for Fiskerisagen, at Selskabet dannedes og med den Bevidsthed, at alt hvad der henhører under Fiskeri for en stor Del beror på Held. — Mange danske Fiskere ere beskæftigede i den engelske Fiskeflaade, og at faa disse efterhaanden over i danske Fiskedampere var ligeledes en af Hovedaarsagerne til Selskabets Dannelse.«

Bestyrelsen ønskede at få udvidet aktiekapitalen i selskabet og synes at have haft følere ude mange steder. Generalkonsul Brockdorff skrev imidlertid fra Antwerpen: »Udsigten til at faa belgiske Penge engageret i Foretagendet er udelukket saa længe Selskabet, som hidtil, kun har givet ringe eller slet intet Udbytte; men som Bevis for, at Belgierne ikke ere uvillige til at anbringe Penge i danske

Foretagender, skal anføres, at der fra Antwerpen i den senere Tid er tegnet flere Aktier i Fanøskibe«. ¹⁷ Bemærkningen om de belgiske investeringer er en interessant parallel til den hamburgensiske interesse i fanøflåden (jf. Morten Hahn-Pedersens artikel andetsteds i denne årbog).

Problemet for selskabet var, at damperne havde for høje driftsomkostninger, fordi de til stadighed måtte afsøge store områder for at få tilstrækkelige fangster og afsætning. Derfor overvejede bestyrelsen at sende trawlerne på fiskeri ved Island. Britiske kroglinedampere havde fisket helleflynder ved Island i 1889, men det var først i 1891, at britiske dampere gjorde forsøg med trawl deroppe. ¹⁸ Bestyrelsen frygtede, at damperne ikke var store og kraftige nok at sende frem og tilbage over Atlanten. ¹⁹ Men i hvert fald var mulighederne så interessante, at Indenrigsministeriet i 1892 bevilgede en rejse til dampskibsfører A. Sølling til Island for at gøre sig bekendt med de derværende fiskerier. ²⁰

I december 1892 måtte bestyrelsen på en ekstraordinær generalforsamling meddele, at fiskeriet havde givet et betydeligt underskud, og at man nu var i konkrete forhandlinger om at lægge fiskeriet om til en indsats ved Island. Man ville forsøge at udvide aktiekapitalen med 100.000 kr., og med den kontante beholdning på 30.000 kr. samt et statslån mente man at kunne indkøbe den ny og større damper, som ville være nødvendig ved Island. Forsamlingen gav bestyrelsen bemyndigelse til at iværksætte planerne.

Udbydelsen af aktier blev en skuffelse. Der blev kun tegnet nye aktier for en tiendedel af det ønskede. Samtidig viste regnskabet for 1891 kun et beskedent overskud på 2664 kr., som blev lagt til kapitalen. ²¹ Hvis selskabet skulle ekspandere, måtte staten træde til.

Islandsfiskeriet fra Frederikshavn

Der var andre danskere med interesse for mulighederne ved Island. Igennem firserne var der udviklet et enestående godt fiskeri i Kattegat med snurrevod efter rødspætter. Men i de sidste år var fangsterne blevet dårligere, og C. G. Joh. Petersens undersøgelser af rødspættebestanden syntes at vise, at rødspætterne blev stadig mindre som

følge af en overfiskning af havet.²² Frederikshavnerne havde udvidet deres fiskeri ned langs den jyske vestkyst, men Dansk Fiskeriforenings Medlemsblad og Fiskeri-Beretningen viste en stigende nervøsitet for, at fiskebestanden i Nordsøen ikke kunne klare den stigende indsats med danske snurrekuttere og ikke mindst britiske og tyske damptrawlere. Derfor måtte man finde nye fiskegrunde.

Island var et oplagt mål. I århundreder havde især franske, men nu også amerikanske og britiske fiskere ligget tæt under land og fisket på dansk søterritorium. Danske privatmænd og staten så en interesse at overtage dette fiskeri, dels ved at udvikle islændernes egen indsats, dels ved at sende danske kuttere derop. Traditionelt foregik det islandske fiskeri mest fra åbne både. Derudover var der et ret betydeligt antal danske sejlfartøjer, som de forskellige forretninger i København, der drev købmandshandel på Island, sendte op med varer om foråret; de fiskede i løbet af sommeren, for om efteråret at gå til Spanien eller hjem til Danmark, lastede med den tilvirkede fisk. Derimod havde forsøg på at udruste skibe fra Danmark alene til torskefiskeri ikke været lønnende. Kun når de var knyttet til handelsvirksomhed, kunne de betale sig, men så reduceredes deres aktive fisketid også betragteligt.²³

I 1890 blev der diskussion om at forsøge rødspættefiskeri ved Island med snurrevod. Indenrigsministeriet udarbejdede en plan til at udsende et forsøgsskib, skonnerten »Margrethe Knuth« ejet af Marineministeriet. Men planen støttedes ikke af Rigsdagen, som derimod gav 25.000 kr. i underskudsgaranti for et forsøg ledet af K. Mikkelsen fra Vendsyssels Fiskeeksportforretning med kutter »Prinsesse Marie«. Det var en nybygget 72 tons kutter, som blev sendt op i 1891. Allerede året forinden havde et konsortium med købmand Th. Brønnum som reder sendt en kutter »Maagen« på 70 tons derop. Begge forsøg gav godt resultat, selv om der var vanskeligheder og ukendskab til forholdene. Fangsten saltedes og solgtes i Holland og Belgien.²⁴

Året efter var der i alt fem fartøjer på denne færd. Gennemgående var fangsten god, men gav kun lave priser. Fiskeriet måtte salttes og pakkes i tønder og forsendes, dels med sejlskib, dels med det islandske postdampskib over Gran-

ton til Holland.²⁵ Fiskeri-Beretningen (dvs. Drechsel) mente dog, at indtjeningen var opmuntrende. To af kutterne havde et udbytte før afskrivning på 10% af skibenes værdi, og mandskabets part løb op i 54 kr. pr. mand hver måned i de seks måneder, de var væk.²⁶

Men hvad nu end Drechsels optimisme skyldtes, var indtjeningen i virkeligheden skuffende. Mandskabets udbytte svarede kun til en normal sømandshyre og lå kun på halvdelen af, hvad en kutterfisker på Kattegat kunne regne med.²⁷ Skibene sejlede reelt med underskud, hvis man beregnede afskrivning og forsikring.

Rederne gjorde da også forsøg på at finde veje til at øge værdien af fiskeriet. Både Mikkelsen og Brønnum charrede en damper til at sejle fisken fersk på is frem til engelsk havn. Det var hhv. damperen »Orrik« af det jydsk-engelske dampskibsselskab af Århus og »Romulus« af Hull.²⁸ Selv om begge forsøg var tabsgivende, fik de vished for, at fisken kunne nå frem i god behold og til gode priser. Opgaven var nu at koordinere indsatsen for næste år.

Statslån til »Dan«

Resultatet blev et andragende til folketinget. Der blev fremsendt en ansøgning fra Dansk Damp-Trawling-Aktieselskab »Dan« (underskrevet af Adolf Carl) og rederierne for fiskekutterne »Prins Valdemar« (underskrevet P. Schou), »Prinsesse Marie« og »Nordvest« (Kristian Mikkelsen Vendsyssel) samt »Maagen« og »Ternen« (Th. Brønnum).²⁹ De henviste til, at fangsterne var gået tilbage i Kattegat og Nordsøen, og at man derfor måtte finde nye fangstpladser. Fiskeriet ved Island havde givet gode fangster i sommeren 1892, men fragten havde givet dårlige priser.

»Det er derfor nødvendigt for et fremtidigt godt Udbytte, at der sikres en god Afsætning for Fiskeriet, der fanges fra Kutterne, og for Dampernes Vedkommende er det en Betingelse for overhovedet at kunne drive Fiskeri under Island, at der tilvejebringes Forbindelse med de større Fiskemarkeder i England og paa Fastlandet, idet de nemlig nødvendigvis skulle afsætte deres Fangst i fersk Tilstand, og ikke selv kunne bringe den til Marked, da de ere af for ringe Størrelse dertil.«

Ansøgerne var derfor enige om behovet for at anskaffe en større hurtiggående transportdamper. De havde diskuteret en sammenslutning af »Dan« og de frederikshavnske rederier til et aktieselskab med det formål at drive fiskeriet under Island med sejl- og dampskibe. »En saadan Sammenslutning er imidlertid på nærværende Tidspunkt ikke anset for fuldstændig heldig, bl.a. fordi Selskabet »Dan« og de frederikshavnske Rederier ere paa meget forskellig Vis personligt engagerede i Foretagenderne.« I stedet havde parterne indgået en kontrakt om, at »Dan« skulle anskaffe damperen. Kutterne skulle betale »Dan« 1/3 af fiskens afregningspris for transporten.

Ansøgerne mente, at en damper ville koste ca. 150-200.000 kr., hvoraf »Dan« kun ejede 30.000 kr. Selskabet havde konstateret, at det kun var muligt at skaffe et mindre beløb ved aktietegning og bad derfor om et statslån på 100.000 kr. Lånet skulle forrentes på statens sædvanlige vilkår, 3% p.a. og 8% afdrag årligt, dog først 3 år efter anskaffelsen og mod sikkerhed i skibets og halvdelen af »Dan«s andre skibes assurancesum (i alt 90.000 kr.).

Indenrigsminister Ingerslev fandt disse penge ved at tage dem fra en bevilling til lån til fiskere som hjælp til eget skib. På finanslovsudkastet for 1893-94 stod »et rentebærende Laan til Kommuner til videre Udlaan til Fiskere og Fiskeriselskaber« på 136.800 kr. Teksten blev nu ændret til, at lån kunne ydes direkte af staten »indtil 100,000 Kr. til Anskaffelse af en Transport-Damper til Fiskeriet under Island«. ³⁰ På denne måde ændrede Ingerslev i virkeligheden hele statens fiskeripolitik. Hidtil var disse penge gået til støtte til selverhvervende fiskere. Nu gik de takket være en enkel bemærkning på finansloven til støtte til et rederiaktieselskab. Sagen gik gennem folketing og landsting uden bemærkninger. ³¹

Der er ingen tvivl om, at bagmanden bag manøvren var Drechsel, som dermed forenede den nationale fiskeripolitik med egne selskabsinteresser. På den anden side kan ingen interesseret i samtiden have været uvidende om hans dobbeltrolle, og ingen synes at have fundet anledning til at beklukke hans motiver. Der var åbenbart enighed om, at fremtiden lå ved Island, og at den hurtige vej frem var gennem store selskaber. Det skal også bemærkes, at Drechsel

lod selskabet »Dan« vide, at han ikke ønskede tantieme for sit bestyrelsesarbejde, hvis operationen ved Island gav overskud. ³²

Det tidlige britiske damptrawlfiskeri ved Island

Regeringen sendte nu chefen for Nordsøens fiskeriinspektion, kaptajn de Fine Skibsted, på studietur. Han indberettede om sit besøg i Hull sommeren 1893, at der to år før var stiftet et selskab, kaldet Andrew Johnsons Steamtrawling Company, med islandsfiskeri for øje. Initiativtageren var dansk født, og der var norsk interesse i foretagendet, der i alt havde en aktiekapital på £20.000. Selskabet havde 3 dampere (en à £5000 og to à £4800), som medbragte is og havde større kulkasser end normalt for nordsødamperne. En fiskerejse varede tre uger. De drev især med krogliner efter helleflynder, da de havde fundet, at rødspætten ved Island, som blev fisket med trawl, var grov i kødet og ikke gav så gode priser som nordsøspætten. Fiskeperioden var fra ultimo marts til primo juli. ³³

Med datidens vekselkurs svarede de £20.000 i Andrew Johnsons selskab til en kapital på 360.000 kr. Virksomheden var altså mere solidt funderet end den danske konkurrent »Dan«. Og så var det endda et lille foretagende. Et af de største, Grimsby Ice Company, havde i 1892 en kapital på £150.000. ³⁴

I nabohavnen Grimsby så de Fine Skibsted på samme dag tre engelske damptrawlere, der havde været på rødspættefiskeri ved Islands fjorde, hvor kvaliteten havde vist sig bedre. de Fine Skibsted mente, at det engelske fiskeri i fjordene ville tage til og henstillede til, at der blev et forøget fiskeriopsyn ved Island. ³⁵

Carrier-damperen »Cimbria« og islandsfiskeriet 1893

Andrew Johnsons dampere gennemførte fiskeriet og bragte fangsten på markedet inden for en rundrejse på tre uger. Det blev imidlertid ikke modellen for det danske islandsfiskeri. Derimod blev forbilledet snarere det nævnte Grimsby Ice Company. Det var et selskab, som i midten af firserne var gået den stik modsatte vej af alle andre britiske rederier og havde opkøbt gamle sejlsmakker billigt. Smakkerne fiskede sammen i hele flåder over Nord-

søen, mens hurtigtgående dampskibe, såkaldte »carriers«, sejlede fangsterne til havnene.³⁶ Denne måde at kombinere gammel og billig sejlskibstonnage med dyre moderne dampskibe gav en stor indtjening for selskabet i halvfemserne, mens andre selskaber sled med store investeringer på eneopererende dampfiskefartøjer.

For danskerne syntes denne »fleeing« en ideel kombination. Ideen var at holde »Dan«s små damptrawlere, som ikke var egnet til fast atlantfart, samt de frederikshavnske kuttere i fast fiskeri på Island og lade fangsterne transportere til markedet i en nybygget transport- eller »carrier«-damper. Det var denne idé, som lod sig gøre med statens støtte, efter at »Dan« havde måttet konstatere, at det ikke selv kunne skaffe den tilstrækkelige kapital.

Det nye skib fik navnet »Cimbria«. Det blev bygget i forsommeren 1893 i Middlesbrough som en førsteklasses »carrier« med en længde af 145 fod, der skød 12 knobs fart. Det var indrettet både til at drive eget fiskeri og til at fragte ca. 100 tons blandet ispakket og saltet fisk.³⁷ Skibet blev en del billigere end antaget, kun 120.000 kr.³⁸

I april måned afgik fem sejlkuttere fra Frederikshavn til Island, hvortil de 3 dampskibe »Cimbria«, »Hafnia« og »Dania« ankom i juni måned. »Cimbria« ført af kaptajn Sølling landede sin første last af 10 tons rødspætter og 450 tønder salt fisk i Antwerpen den 9. juli. Kort efter forlød det, at hele operationen var trykket af dårlig efterspørgsel på salt fisk i Holland og af for stort udbud af fersk fisk i England.³⁹ Fiskeriet sluttede i september. Efter det skuffende fiskeri ved Island slog damperne sig på det prøvede fiskeri i Nordsøen med salg til Antwerpen.

Adolf Carl måtte meddele selskabets aktionærer, at »Aaret 1893 har i det hele været et saare uheldigt Aar for Selskabet.«⁴⁰ Problemerne var begyndt allerede 7. juli, da »Hafnia« var strandet på Rødefjorden. Besætningen blev reddet, men skibet gik tabt. Uheldigvis var statslånet endnu ikke udbetalt, og statskassen tilbageholdt derfor en fjerdedel af lånet, fordi pantet blev forringet ved »Hafnia«s forlis. Det værste var dog, at islandsfiskeriet havde givet underskud, dels fordi der ikke blev leveret fisk nok efter forliset, dels fordi priserne i England var faldet som følge af øget engelsk indsats ved Island. Det samlede driftstab på

året var 18.942 kr. eller næsten 11 % af aktiekapitalen. Carl anførte, at man ikke burde slutte fra dette ugunstige år til de følgende, og bestyrelsen havde derfor besluttet sig til at forsøge igen. Kaptajn Drechsel fremhævede derefter, »at det var af Betydning for Fiskeriet i sin Helhed, at dette Selskab ikke gaar i Stykker.«

Efter det skuffende resultat havde frederikshavnerederierne mere end svært ved at holde sig flydende. For en af rederne, Søren Peter Robertus Petersen Schou, var året en katastrofe. Han måtte ikke blot opgive islandsfiskeriet, men sælge sine anparteri i 18 kuttere for at dække sine tab.⁴¹ Brønnum måtte afhænde »Ternen« til Vendsyssel, som ville rigge sine skibe om til nordsøfiskeri.⁴²

1894: Skal islandsfiskeriet opgives?

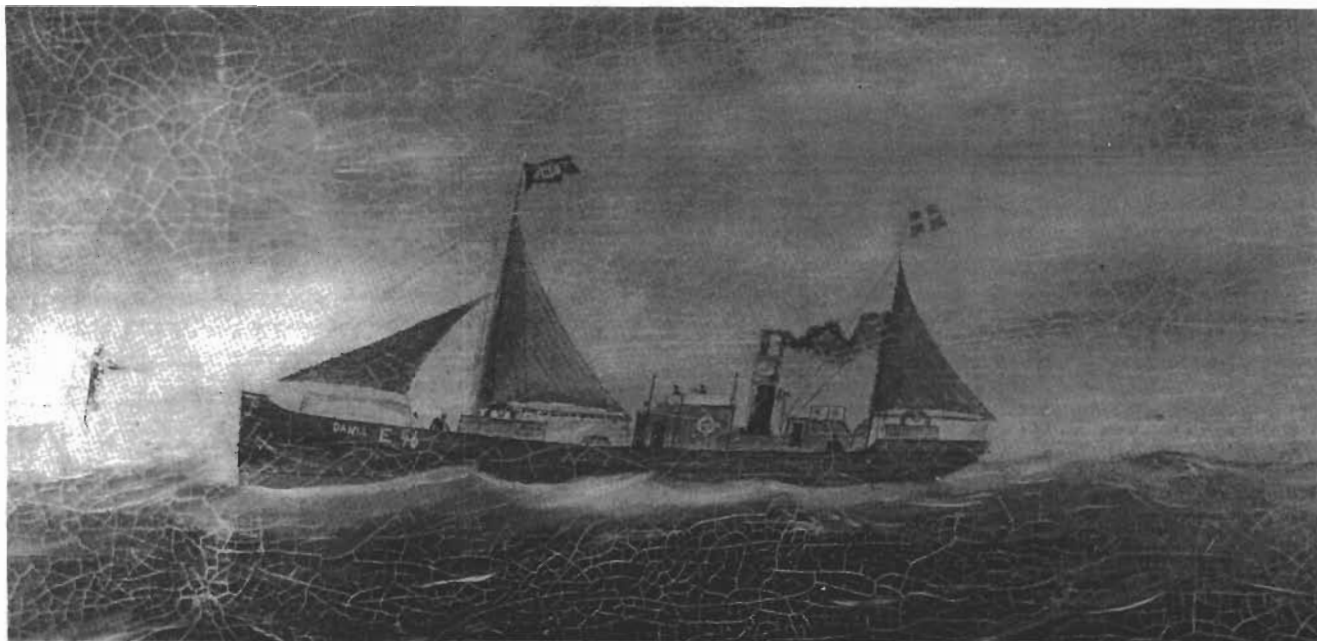
I 1894 gik »Cimbria« på helleflynderfiskeri ved Island, mens »Dania« blev holdt i Nordsøen med landinger i Hull og Antwerpen. »Carrier«-systemet var altså opgivet. Statsstøtten holdt Mikkelsen Vendsyssel igang med »Prins Valdemar«.

Aktieselskabet »Dan« måtte endnu engang konstatere, at damperne fiskede med tab. »Dania« havde et underskud på godt 6000 kr., men takket være en heldig bjergning af den tyske bark »Selene« viste året et overskud for skibet på 5766 kr. Derimod var resultatet for »Dania« et betydeligt underskud på 14.288 kr. Hovedparten skyldtes et mislykket islandsfiskeri og dårlige indtægter på efterfølgende transporter af sild mellem Reykjavik og England. Med renter på statslånet og honorar til bogholder blev årets samlede underskud 10.654 kr.⁴³

Drechsels plan

Indenrigsministeriet kom nu det betrængte selskab til hjælp ved i sommeren 1894 at sende konsulenten i fiskerisager, Drechsel, på en studietur til England og Island for at finde årsagerne til de dårlige resultater. Hans konklusioner blev siden publiceret i Fiskeri-Beretningen og forelagt »Dan«s generalforsamling.⁴⁴

Drechsel havde været på Island 7 år tidligere og noterede sig en stor udvikling. Tidligere var der kun franske fiskere ved Island, men nu var der 60-70 engelske fiskedampere,



Dampskibet »Dania« E 46, bygget 1887 i Norge og »Dan«s første skib. Her malet af W. Hoonen efter 1900, da skibet blev købt af Islandsk Handels- og Fiskerikompani, hvis skorstensmærke det fører. Maleriet tilhører Fiskeri- og Søfartsmuseet og blev restaureret af fælleskonserveringen i Århus 1989-1991.

der drev trawl- og helleflynderfiskeri, tyske dampskibe på rødspætte- og kullerfiskeri, amerikanske sejlskonnerter på helleflynderfangst, norske hvalfangere og sildeetablisser.

Han mente, at englænderne ligesom danskerne havde svært ved at få fiskeriet til at give overskud, men de havde mindre driftsomkostninger. En af de væsentligste forskelle mellem de britiske og det danske selskabs konkurrencevilkår var forsikringen. Mens englænderne takket være gensidige policer kun betalte 2% af forsikringssummen i præmie, måtte det danske selskab betale 6-8%.

Derudover mente Drechsel, at danskerne skulle udnytte deres højhedsret over de islandske fjorde. Takket være trawlerne havde fjordrødspætterne ved Island opnået den samme gode kvalitet som i Nordsøen. Han sigtede dermed til det fænomen, som C. G. Joh. Petersen havde påvist i

Kattegat, nemlig at rødspættebestanden havde godt af en vis befiskning, der fjernede de største fisk af dårlig kødkvalitet, sådan at der blev plads til en hurtig vækst for de unge fisk. Hvis nu den danske stat ville patruljere fjordene og holde de britiske trawlere væk, kunne danskerne få en fordel. Hvis »Dan« så for egen regning anlagde et isdepot ved fjorden, kunne danske sejlkuttere og »Dania« fiske, mens »Cimbria« blev sat ind til sit oprindelige formål som transportdamper. Man kunne købe et ældre sejlskib i Norge, laste det med is og opankre det i en islandsk vestfjord med is til 7-8 dampskibe.

Drechsel understregede, at islandsfiskeriet ikke kun drejede sig om rødspætter. Damperne ville sikkert kunne få bedre udbytte ved linefiskeri på helleflynder på bankerne, ligesom englænderne praktiserede det. Sejlkutterne kunne så varetage rødspættefiskeriet på fjorden.

Drechsel lagde megen vægt i sin redegørelse på de fordele den danske fiskerstand ville få ved at blive oplært i egentligt fjernfiskeri. Men rederne ville også få fordele ved at få dansk mandskab. Det forudsatte dog, at danske fiskeskippere i engelsk tjeneste fik lov til at få certifikat til også at føre danske skibe, selv om de ikke havde styrmandseksamen. Han mente, at de engelske redere havde en fordel frem for de danske ved at have en talrig fiskerbefolkning, så der aldrig var mangel på folk. Eller som han mere bramfrit sagde det i Fiskeriforeningens Medlemsblad: »Forser en af Førerne sig eller gør han nogle Ture daarligt Fiskeri, saa afskediges han simpelthen, og der haves ingen Vanskelighed ved at faa en anden i hans Sted, hvad Dag det skal være.«⁴⁵

I samme indlæg uddybede Drechsel sit syn på arbejdskraftproblemet ved at beskrive forholdene ombord på »Cimbria«. Den fiskede nu med dansk fører og danske befalingsmænd, men den 15 mands besætning var engelske fiskere. De var flinke og pålidelige ombord, medgav han, men når de kom til land, var de som forandrede. Der ville kunne nås mere med dansk besætning, især mht. orden og vedligehold ombord, som forsømtes i utrolig grad. Men der »hører selvfølgelig en vis Opdragelse til at drive dette Fiskeri.«⁴⁶ Mandskab skulle nok kunne rekrutteres dels blandt danske skippere på britiske skibe, dels blandt vestkystfiskerne.

Adolf Carl udtrykte sig mere direkte over for »Dan«s generalforsamling. Han anså, at udgifterne kunne yderligere reduceres »ved at anvende en Del danske Fiskere i vore Skibe i Stedet for engelske, som hidtil have udgjort den væsentligste Del af Besætningen, og som arbejde for en meget høj Hyre.«⁴⁷

Endelig lagde Drechsel vægt på, at englændernes fordel ved at operere fra egne havne måtte opvejes. Det kunne ske ved, at salget i England blev overvåget og fremmet ved at ansætte en fiskeriagent, som på redernes vegne kunne overvåge markedet.

Drechsel foreslog altså:

1. effektiv fiskerikontrol omkring Island
2. forbedring af assuranceforholdene
3. tilladelse for danske fiskere, som havde engelsk fiskeri-

- certifikat, til at føre skib på fiskeri under Island
4. oprettelse af is- og kuldepoter på Island
5. ansættelse af fiskeriagent i England.⁴⁸

Drechsels forslag var velargumenterede og praktisk begrundede. Det gjaldt også for det sidste forslag om at lade staten ansætte en fiskeriagent i England til at holde opsyn med salget af fisken. Alligevel må Drechsel have haft vanskeligt ved at fremsætte forslaget. Det var nemlig kun to år siden, han med al sin autoritet havde modsat sig bornholmske fiskeres ønske om, at staten ansatte en fiskeriagent i Tyskland for at overvåge salget af sild på dette marked, da de mente at få for dårlige priser. Dengang havde han advaret mod at mistro de tyske fiskeimportører og anført, at det faldt »vanskeligt at forstaa, hvorledes »en Agent« i Udlandet skal kunne [...] bringe noget frem, der kan være til virkelig Nytte for Fiskerierne. Det kan han ogsaa kun paa en Betingelse, nemlig den, at han ansættes paa et bestemt Sted i Udlandet og der optræder som Kommissionær for en mindre Kreds af Fiskeafsendere i Danmark, men det kan dog vel næppe være Mening, at Staten skal lønne en saadan Mand, og skulde det være Mening, saa er det i ethvert Tilfælde en meget uheldig Skraaplan at komme ind paa.«⁴⁹ Men det var netop denne ordning, han nu foreslog.

Et problem kunne Drechsel ikke se nogen løsning på. Han berørte det ikke i Fiskeri-Beretningen, men i hans indlæg i Dansk Fiskeriforenings Medlemsblad nævnes det først: »Udviklingen af det islandske Fiskeri er en Sag, der maa paahvile den danske Nation som en Velfærdssag og en Pligt. Vanskelighederne herved ere imidlertid betydelige og bestaa navnlig i, at man ikke i Danmark vil kunne rejse den fornødne Kapital til at drive Fiskeriet i tilstrækkelig stor Stil. Nogle faa Uheld, som saa let indtræffe under Fiskeriet, kan virke temmeligt afgørende for et Fiskeriforetagende, der kun raader over faa Skibe og smaa Midler, derimod har det mindre at sige overfor store Selskaber, som de engelske, hvor det ene Skibs Held bøder paa det andets Uheld.«⁵⁰

Dermed pegede han på »Dan«s achilleshæl: det svage kapitalgrundlag, som statsstøtten for så vidt kun understregede.

Staten sætter nye rammer for storfiskeriet

Drechsels forslag til statsinitiativ blev straks imødekommet. Allerede året efter skærpede Marineministeriet inspektionen ved Island med krydseren »Hejmdal«. Da det ikke lykkedes »Dan« at blive optaget i fremmede forsikringsselskaber, blev det vigtige assurancespørgsmål dels løst ved, at staten garanterede en »særskilt afdeling« af Forsikringen af danske Fiskefartøjer for islandskutterne, dels ved en særlig bevilling for dampskibes assurance.⁵¹ Adolf Carl spillede en central rolle i forsikringsspørgsmålet. Han blev medlem af direktionen for Forsikringen af danske Fiskefartøjer fra 1897 (og efterfulgt af kaptajn Sølling i 1904) og kommitteret for Dampskibsrederiforeningen i Søassurancen.⁵²

Det blev kaptajn Sølling, der ansattes i foråret 1895 som fiskeriagent. Han skrev i sine erindringer: »Det blev saaledes indrettet, at den danske Regering bevilligede en Del af min Gage, og Resten fik jeg saa af »Dansk Damptrawling-Aktieselskabet »Dan««. Jeg fik saa min Udnævnelse som Fiskeriagent, udsendt af den danske Regering, i England d. 18. Februar 1895 og skulde være 2 Aar på Prøve, i hvilke jeg skulde bo i Hull og passe Trawlerne og holde Regnskab med Islandfiskeriet. Jeg skulde desuden saa ofte som muligt rejse til London for at varetage de danske Fiskeeksportørers Interesse ved Salget af danske Fisk paa London-Markedet.«⁵³ Så vidt det ses af »Dan«s protokoller, blev Søllings løn dog alene udredet af staten.

Selv om »Dan« fik statens opbakning, tegnede fremtiden ikke lys. Carl konstaterede i april 1895, at hvis foretagendet ikke lykkedes dette år, »se vi ingen Udvej til at fortsætte. Selskabets Status er ikke god, og vor Driftskapital er snart medgaaet.« Kapitalen var brugt til at indkøbe barken »Roma«, som skulle ligge som isdepot ved Island denne sommer. Selskabet havde med andre ord sat alt på et brædt. Drechsel udtalte i et foredrag fire år senere, at »Mistilliden til Fiskeriet var saa stor herhjemme, at det syntes umuligt at vække Interesse for Sagen.«

Fiskeriet i 1895

»Dan« sluttede en overenskomst for året 1895 med dampfiskeselskabet »Anglo-Norwegian Steam Fishing Co.« fra

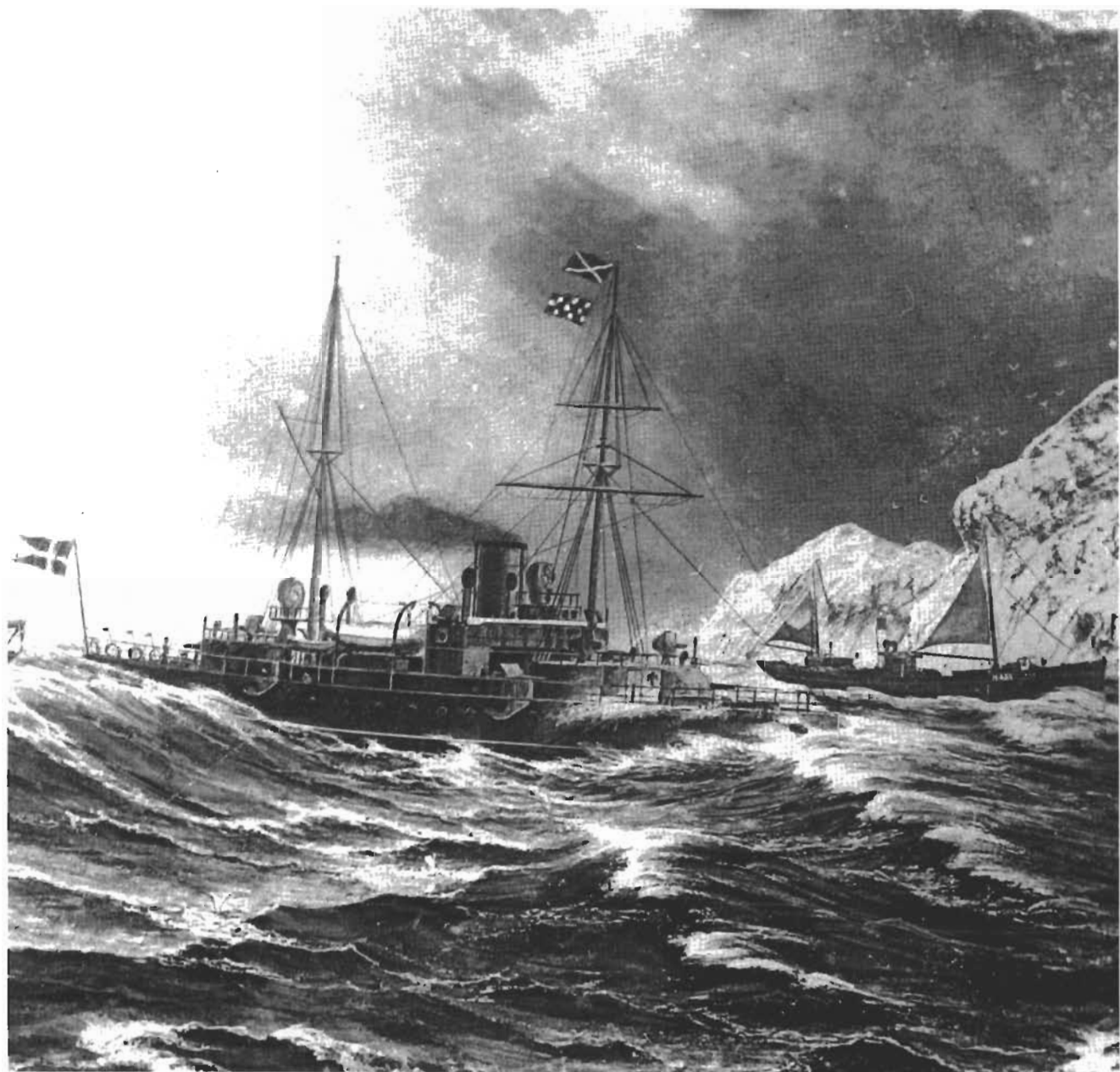
Hull. Det skulle fiske med trawlerne »Achilles« og »Emperor« uden for søterritoriet. »Dan« fiskede selv med »Dania« og en lejet damper »Tyne Bell«. Kun Mikkelsen Vendsyssel sendte en kutter derop, og kun fordi der var statsstøtte til driften. Fiskedamperne og kutteren leverede fangsten til carrierne »Dania« og en lejet transportdamper »Ceres«.

Drechsels plan virkede efter hensigten, og selve fiskeriet gav et godt udbytte. Islandsfiskeriet blev gjort op med et overskud for »Cimbria« på 2961 kr. og for »Dania« 5010 kr. Kutteren klarede sig ovenud godt med 6300 kr. og en nettohyre pr fisker på 93 kr. pr. måned.⁵⁴ Alligevel var slutresultatet for »Dan«s vedkommende skuffende. På grund af forskellige uheld, som medførte, at de fragtede skibe ikke blev godt udnyttet, endte året uden overskud.⁵⁵

Carl kunne fortælle generalforsamlingen, at kombinationen af helleflynder- og rødspættefiskeri havde virket godt. Der havde været regelmæssige forsyninger til carrierne, som derfor havde haft gode laster hver ottende dag. Statens tilskud til assurancen havde haft en værdi for selskabet på 9000 kr. Desuden havde den effektive fiskerikontrol lettet selskabets arbejde, og statens ansættelse af en fiskeriagent i England havde »bidraget meget væsentligt til en forbedret Kontrol med Salget af Fisken paa det engelske Marked.« Endelig anførte han, at det nu var lykkedes at uddanne danske vestkystfiskere i stedet for engelske fiskere, »hvorefter er vundet betydelige Fordele, saavel for Driften af Fiskeriet som for Fiskerne selv.«

Carl konkluderede, at selv om selskabets finansielle situation ikke var ændret til det bedre, gav det gode resultat af fiskeriet grund til at håbe, at man nu endelig var kommet ind på det rette spor, som ville kunne give udbytte også for aktionæerne. Samtidig stod det ham dog klart, at man for fremtiden måtte håbe at blive forskånet for uheld og skaffe yderligere kapital til veje, så man kunne investere i en reservefond og flere skibe. Alene ved at øge operationens omfang ville man kunne mindske risikoen og de uheldige udgifter til chartrede skibe.

»Dan«s eksempel havde vakt særlig interesse i Esbjerg. Lokale fiskere drømte om at lade deres sejlkuttere fiske sammen og fangsten bringe til marked af en dampcarrier.⁵⁶ Tanken kom frem i 1894, og næste år blev det forsøgt uden



held.⁵⁷ Fiskerne anmodede »Dan« om at gå ind i foretagendet, men af mangel på kapital måtte selskabet afslå.⁵⁸

Islandsfiskeriet slår igennem, 1896

Der var også andre interesserede på Esbjerg-kanten. Skibsfører Hans Henrik Bagger havde som Søllings afløser på »Cimbria« oplevet mulighederne på nært hold. Han stod i spidsen for et selskab på Fanø, der købte fiskedamperen »Melpomene« for at drive snurrefiskeri på fjordene.⁵⁹ »Dan« fik selv held til at gøre et engelsk selskab interesseret. Det sendte to dampere til Island, »Tynemouth« og »Tyne Bell«, som drev linefiskeri på helleflynder uden for territorialgrænsen. »Dan« bidrog selv med »Dania«. Mikelsen-Vendssyssels fremragende resultat for sit skib lokkede sejskibsrederne frem. I 1896 deltog seks sejlkuttere, fire fra Frederikshavn, en fra Esbjerg og en fra Holbæk. Fiskeriet stod på fra maj til oktober, især på Ønundarfjord og Dyrefjord, men også i Adelvig og øvrige fjorde på Nordvestlandet. Fisken blev sendt til marked i Hull dels med »Cimbria«, dels med en chartret damper »Gipsy«.⁶⁰

For »Dan« gav året ikke den ventede fremgang. Selve islandsfiskeriet gav kun et mindre overskud. Det engelske selskab nægtede at sende fisk med »Cimbria«, når det ikke kunne få adgang til søterritoriet. Derved blev barken »Roma« overflødig som isdepot, og man måtte sælge den med tab.⁶¹ Senere på året blev »Cimbria«s drift belastet af, at sildefiskeriet ved Islands østkyst slog fejl, så den ikke fik indtægter fra transport. Skibet var derfor lagt op gennem vinteren. »Dania« gik ligeledes med et mindre tab på Nordsøen. Alt i alt kom selskabet endnu engang ud af året med et mindre underskud. Carl slog derfor kraftigt til lyd for, at alle parter, der var interesserede i islandsfiskeriet, måtte slås sammen, så at risikoen blev spredt på flere skibe, og så at der blev kapital til at udvide dampskibsflåden. »Dan« havde i årets løb kontakter til udenlandske selskaber om en sammenslutning, men da dansk lovgivning i givet fald ville

Inspektionsskibet »Heimdal« under opsyn af britisk trawler ved Island. Inspektionen blev skærpet efter Drechsels forslag i 1895.

Foto efter maleri, ukendt tilhørsforhold.

udelukke selskabet fra de islandske fjorde, blev disse planer ikke til noget.⁶²

Lønningerne

Med de fortsat dårlige resultater er det klart, at »Dan« ikke kunne have rekrutteret mandskab, hvis selskabets folk havde været lønnet på part ligesom på sejlkutterne. De var da også garanteret en mindstehyre. Fiskeri-Beretningen oplyser, at hyrerne på »Cimbria« udgjorde 10.277 kr.⁶³ Med dobbelthyre til kaptajn og styrmand og femten mands besætning svarer det til, at matroserne havde ca. 100 kr. om måneden. På »Dania« var lønningerne de samme. Denne mindsteløn var uden tvivl nødvendig, men anstrengte selvfølgelig selskabets økonomi.

De store faste omkostninger begrundede selskabets beslutning om at lade »Cimbria« gå i vinteroplæg, men var naturligvis på længere sigt uheldig, fordi selskabet ville have svært ved at fastholde mandskabet, der jo ikke fik løn i denne periode.

Sejlkutterne var derimod baseret på partsafregning. Tallet være statsgarantierne var rederne pligtige til at give oplysninger i Fiskeri-Beretningen om indtjeningen. »Prins Valdemar« havde et overskud på islandsfiskeriet på 9851 kr. Heraf var skibets part 24/52, skipper fik 8/52, styrmand 6/52, 1. matros 4/52, og tre letmatroser 3/52 hver, samt til liggelig fordeling blandt mandskabet 1/52.⁶⁴ Det gav skipper 1547 kr. eller 258 kr. mdl., styrmand 194 kr. mdl., 1. matros 132 kr. mdl. og de tre letmatroser 600 el. 100 kr. mdl. Skibet gik på østersfiskeri resten af året. Skibet fik her halvdelen af udbyttet, og hvis besætning og partsfordeling ellers var den samme, gav dette fiskeri i ekstra udbytte for skipper 453 kr., for styrmand 340 kr., for 1. matros 226 kr. og for letmatroser 170 kr. En matros kunne således holde en årsløn på 1015 kr. eller en gennemsnitlig månedsløn på 85 kr. Det bragte ham på niveau med, men vel at mærke ikke over hans kolleger, der drev kutterfiskeri i Nordsøen og Kattegat.

Regnskaberne for de øvrige kuttere viser, at »Prinsesse Marie« klarede sig bedst af alle med en månedspart på Island for matrosen på 144 kr. »Nordvest« gav ham 102 kr., mens »Emilie Franziska« kun indbragte matrosen 98 kr. om måneden.⁶⁵

Fanødamperen »Melpomene«s regnskab kender vi ikke, men af Søllings rapport til Fiskeri-Beretningen fremgår det, at den havde det dårligste resultat af damperne med en landet værdi på £1259.⁶⁶ Det skal sammenlignes med, at »Dania« landede for £1477, hvilket kun gav et beskedent overskud, og at de engelske dampere hhv. landede for £1315 og 1484. Der kan næppe være tvivl om, at alle selskaber må have været skuffede.

Skuffede var sikkert også besætningen på Esbjergs sejl-kutter »Christine Nielsen«. De landede kun en fjerdedel af »Prinsesse Marie«s fangst, og indtjeningen må have været tilsvarende dårlig. Derimod var besætningen på Holbæk-kutteren »Maagen« tilfreds. Ganske vist var deres indtjening ikke så stor som frederikshavnernes, men »Maagen« var et skoleskib, Danmarks første fiskerskoleskib. Hun var udrustet af lærere på Vallekilde Højskole, som i disse år drev en fiskerhøjskole, og kutteren deltog først og fremmest for at give elever praktisk erfaring med dette nye fiskeri.⁶⁷

Alt i alt var resultaterne vel ikke imponerende, men for frederikshavnerne kunne året trods alt ses som lovende. Problemet var bare, at »Dan« fortsat ikke tjente på sin indsats, som var hele forudsætningen for kutternes virke.

Den skotske fidus

I 1897 kom den ønskede fremgang, men ved et helt nyt fiskeri. Det var agent Sølling, som fandt, hvad man kun kan kalde en fidus. De britiske myndigheder havde gennemført en fredning af Moray Firth, som forbød egne, men ikke udenlandske trawlere at fiske i området. Hensigten var at beskytte de lokale linefiskere mod den store trawlflåde. For ikke at få problemer i fremmede farvande tolererede myndighederne de relativt få udenlandske fartøjer, der kunne komme på tale. Fangsten måtte ikke landes i skotske, men gerne i engelske havne. »Dania« fiskede løs i ti uger med forrygende resultat og et overskud på 13.000 kr.⁶⁸

Dermed havde selskabet fået en kontant beholdning til at stå imod de fortsatte skuffelser på Island. Det engelske selskab meddelte, at det ikke ville fortsætte samarbejdet om transporten af fisk, da det ikke havde givet udbytte året forud.⁶⁹ Dermed blev »Cimbria« alene om at sejle som car-

rier, og der blev følgelig kun afskibning af fisk hver anden uge. Det ville påføre tab, da fisken ikke kunne holdes frisk så længe.

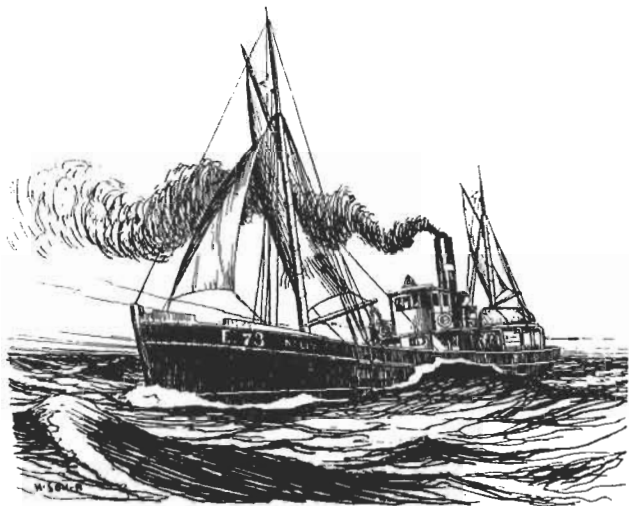
»Dania« fik da også et mindre underskud på Island, og heller ikke skibets trawlfiskeri i Nordsøen om efteråret gik godt. »Cimbria«s indsats som carrier gav imidlertid overskud, da rødspættepriserne var uventet gode. Til trods for, at den siden fiskede med tab i Nordsøen om efteråret, endte selskabets drift for året positivt. Først og fremmest takket være fiskeriet i Moray Firth kunne selskabet for en gangs skyld nedbringe sin opsamlede gæld. »Dan«s bestyrelse anvendte bl. a. den forbedrede stilling til at indkøbe nogle af de engelske aktier i selskaber til kurs 17,5.⁷⁰

Problemet var blot, at islandsfiskeriet ikke gav tilstrækkelig omsætning, når der kun blev sejlet med en carrier. Der var ingen vej uden om at søge at få udvidet flåden af dampere. Men på generalforsamlingen i maj 1898 måtte Drechsel konstatere, at der fortsat ikke var udsigt til at få løst problemet.

For sejl-kutterne var 1897 et udmærket år. Der deltog det samme antal som året før, og to nye kuttere blev bestilt i Frederikshavn til islandsfiskeriet. De skulle som noget helt nyt udstyres med hjælpeskrue og en svensk Bolindermotor.⁷¹ Ganske vist måtte skibene ligge stille nogle dage efter carriereafgang, da fisken ikke kunne holdes frisk hverken på is eller i hyttefad i de rolige fjorde. Men de gode priser hjalp på problemet.⁷²

For damperne var der derimod dårlige priser på helleflynder. »Dania«s problemer blev overgået af »Melpomene«s. Efter det dårlige fiskeri året før, var skibet blevet solgt til et selskab i Esbjerg, »Graadyb«. Men maskineriet brækkede ned, og skibet sluttede fiskeriet.⁷³ Hele aktiekapitalen på 17.000 kr. var tabt. En samtidig kommentar var, at »det var det uheldigste af alle de Forsøg, der er gjort med Fiskeri her fra Fanø i vor Tid.«⁷⁴

»Dan«s gode resultat ved Moray Firth lokkede andre spekulanter frem. Selskabet »Frem« blev dannet i Esbjerg af fhv. bankdirektør Gustav Emil Forum, Esbjerg, godsejer Hakon Johansen, Vivebrogaard pr. Hadsund, og baron Carl Georg Flemminge Lerche, Fønixborg pr. Kolding.⁷⁵ Selskabet var meget ambitiøs med en målsætning om at



Damptrawleren »Melpomene« blev et dyrt bekendtskab for sine ejere på Fanø. I 1898 blev den overtaget af Ditlev Lauritzen i Esbjerg, som gav den navnet »Nelly«. Den kom til Island igen i 1908, hvor mange Esbjergfiskere forsøgte sig i Island-Færøkompaniet med trawl, snurrevod og not. Også dette forsøg blev afsluttet med underskud. Tegning udført af H. Schøler-Pedersen efter fotografi.

nå en aktiekapital på 1 mill. kr., som ansås for nødvendig for at drive fiskeri i stor skala.⁷⁶ »Frem« fik anskaffet to damptrawlere »Esbjerg« og »Kolding« og brøndsmakke »Fønixborg«. »Fønixborg« begyndte linefiskeri, men blev hurtigt oplagt efter at have sat en del penge til. Begge trawlere fiskede i Moray Firth fra januar til april 1899 og var ret heldige, men blev derefter lagt op i Grimsby og selskabet likvideret.⁷⁷

De gode håb 1898

»Dan« fik et godt resultat for 1898, som sluttede med et overskud på 23.550 kr., der blev brugt til afvikling af den resterende gæld og yderligere indkøb af aktier. Selskabet syntes altså omsider på vej frem. Resultatet var opnået ved fiskeri i Nordsøen, først og fremmest ved det lukrative fis-

keri i Moray Firth. Derimod var islandsfiskeriet endnu en gang en skuffelse.⁷⁸

Regeringen fastholdt ganske vist sin interesse for islandsfiskeriet og bevilgede en ekspedition til fiskeriforsøg. Det blev starten på faste årlige ekspeditioner, som hvert år rapporteredes i Fiskeri-Beretningen.⁷⁹ »Dan« fortsat tætte samarbejde med staten blev i øvrigt understreget ved, at kommandør P. Schultz indtrådte i selskabets bestyrelse. Han var leder af fiskeriopsynet i Nordsøen og den første fiskeriekspedition til Island.⁸⁰

Den private interesse var også fortsat stor. I Frederikshavn stod private bag landets første fiskeskipperskole, der skulle uddanne mandskab til de islandske kuttere.⁸¹ Dette år deltog otte danske og tre færøske kuttere, foruden at fiskere fra Skagen, Frederikshavn og Løkken begyndte fiskeri med garn fra tre åbne både. Derimod var der ingen fiskedampere. »Dan« opretholdt dog transporterne med »Cimbria« og havde chartret en engelsk damper »Diana« som hjælper. Den havarerede inden starten, og i stedet blev »Remus« forhyret. Men fiskerisæsonen begyndte meget trægt, og de danske kuttere forlod Island allerede i begyndelsen af august måned. »Dan«s transportvirksomhed endte derfor med underskud.

Alligevel var Carl fortsat optimistisk for fremtiden på Island. De færøske kuttere havde haft godt fiskeri på helleflynder med line, og de åbne joller havde drevet et godt garnfiskeri i fjordene. Hvis der kunne lokkes tilstrækkelig mange fiskere til disse nye fiskerier, ville der fortsat være et grundlag for »Cimbria«s transporter.⁸²

Desuden var ikke alle investorer skræmt fra at forsøge på damptrawlere. Et nystiftet »Aktieselskab Islandsk Handels- og Fiskeri Kompagni« med hjemsted i København offentliggjorde planer om at sende en nybygget trawldamper til Island. Selskabets bestyrelse bestod af grosserere, der handlede på Island, samt af kontorchef i Ministeriet for Island Olafur Halldorsson og ikke mindst havnekaptajn C. F. Drechsel.⁸³

Den store satsning 1899

Islandsfiskeriet 1899 var meget skuffende for alle deltagere. »Dan« stillede med »Cimbria« og en chartret damper

»Regina« til transporten og »Dania« til fiskeriet. Derudover deltog Islandsk Handels- og Fiskerikompagni med dets nye damper »Thor«, og der var en islandsk ejet damper »Muggur«. Tretten færøske og tre danske kuttere samt to åbne både var med til at gøre indsatsen til den hidtil største.⁸⁴ Som noget nyt var »Thor« udrustet med trawl til torskefiskeri og skulle ikke levere til »Dan«, men lade fisken forarbejde på Island.

Transportdamperne gik dette år med et mindre underskud. De danske sejlkuttere og åbne både havde det bedste resultat, da priserne på rødspætter var ganske gode. Derimod klarede de færøske smækker sig dårligt, da prisen på helleflynder var lav. Det samme forhold ramte damperne, og da fangsterne samtidig var små, blev udbyttet ringe. I mangel af regnskaber fra alle er det vanskeligt at sammenligne. Men vi ved, at »Dania« pådrog sig et stort underskud på 6854 kr. på islandsfiskeriet⁸⁵ ved en samlet fangst på £900.⁸⁶ Denne fangst kan sammenlignes med »Muggur«s resultat af £364, som må have været katastrofalt, og med »Thor«s på £714, som ikke kan have været opløftende for det nye selskab. I forhold hertil stod frederikshavnerne sig godt med resultater mellem £700 og 1000, mens færingerne måtte rejse hjem med det halve.

Resultatet for 1899 gjorde det klart, at »Dan« måtte investere i nyt materiel. »Dania« var 13 år gammel, og nu løb der store vedligeholdelsesudgifter på skibet. Mens »Cimbria«s drift takket være trawlfiskeri ved Skotland lige løb rundt, belastede »Dania« selskabet med et underskud på 9000 kr., som fjernede det lille overskud, der var overført fra året før.

Endnu engang trådte Indenrigsministeriet til med en hjælpende hånd. På finansloven blev bevilget 150.000 kr som lån til »Dan« til en ny transportdamper, som skulle sættes i fart i foråret 1900.⁸⁷

Søllings fromme håb

De elendige resultater foranledigede fiskeriagent Sølling til at udarbejde en rapport om de engelske damptrawleres økonomi. Det var nemlig efterhånden svært at blive ved med at undskylde med begyndervanskeligheder og at hævde, at udenlandske selskaber også gik med tab. I Fis-

keri-Beretningen for 1897-98 kunne man således læse om, at kun en meget ringe del af de tyske statslån til ophjælpning af fiskeriet gik »til de nu ca 100 Damptrawlere da de har vist sig meget rentable. Derimod går store Summer til Sejlkuttere.«⁸⁸

Fiskeriagenten forklarede, at »Damptrawlerne ere meget dyre Fiskemaskiner, og det koster baade Energi og Eftertanke i en meget høj Grad for at faa dem til at betale sig.«⁸⁹

Sølling trøstede sig med, at der kom flere og flere damptrawlere under dansk og islandsk flag: »og have de end hidintil ikke direkte betalt sig, saa er Grunden nærmest den, at den Slags Foretagender sjældent betale sig, undtagen de drives i det store, og enkelte Skibe have meget vanskeligt ved at betale sig. Der er dog imidlertid opnaaet, at en hel Del danske Fiskere ere blevne revne ud af deres gammel-dags Forhold, have lært at kende de store Forhold paa Fiskeriets Omraade i England, og paa den Maade vil det lidt efter lidt gaa op for andre danske Fiskere, at vort Fiskeri burde drives med langt mere Energi, og ikke stadig vedblive med de gamle Methoder, saa at det forhaabentlig med Tiden vil lykkes at gøre vort Havfiskeri til en langt mere lønnende Beskæftigelse, end det nu er Tilfældet.«⁹⁰

Søllings ønsker var fromme og ikke meget begrundede. Men i hvert fald fortsatte »Dan« og andre interessenter med det islandsfiskeri, som gav så store løfter og så lidt for-tjeneste.

Uheld

For Islandsk Handels- og Fiskerikompagni var konsekvensen af det første dårlige år, at man måtte sælge »Thor« i april 1900. Løsningen blev en handel med »Dan«. Dette selskab havde statslånet i baghånden og fik sig dermed et næsten nyt skib, der blev vurderet til 128.000 kr. IHF købte til gengæld »Dania«, som i sin godt brugte stand blev vurderet til 22.000 kr. IHF ville nu deltage i islandsfiskeriet med dette skib og sejlkutteren »Mathilde«.⁹¹

På årets generalforsamling udtrådte kaptajn Drechsel af »Dan«s bestyrelse, men den nærmere begrundelse er ikke refereret i protokollen. Man kan gætte på, at hans engagement i IHF gav ham en loyalitetskonflikt, men under alle

omstændigheder takkedes han med akklamation for sin indsats. En anden forandring var allerede sket. Søllings fromme ønsker var ikke længere tilstrækkelige for »Dan«. Bestyrelsen formåede at få kommandør Schultz til at bosætte sig i Hull for i fremtiden at varetage opsynet med salget af fisken på markedet og kontrollere skibenes regnskaber, »en Kontrol der i højeste Grad har været savnet tidligere«, som Carl skrev.⁹² Sølling fortsatte som statsansat agent, væsentligst med opgaver for danske fiskeeksportører.

Fiskeriet under Island blev det år drevet af en damper, »Dania«, otte danske kuttere med snurrevod, seks åbne både med sættegarn, alle efter rødspætter på fjordene, og to færøske kuttere med bakker efter helleflynder. Fisken blev bragt af »Cimbria« og »Thor« til markedet i Hull. Priserne var omtrent som året før. Under oprejsen til Island forliste kutteren »Hirtsholmen« med alle mand, og to kuttere fik så megen skade, at de blev kondemneret på Island. For carrierne var sæsonen uheldig, idet kullene steg omtrent 50%. For at carrierne skulle kunne svare sig, var det beregnet, at de skulle have fuld last på hver rejse, hvilket langtfra blev tilfældet efter de mange havarier.⁹³

»Dan« havde satset på at investere sig ud af sine indtjeningsproblemer. I stedet stod selskabet efter årets afslutning endnu engang med et underskud, i alt 7.800 kr. Det var en ringe trøst, at IHF klarede sig endnu dårligere med et resultat på gamle »Dania« på kun £308. De færøske kuttere havde også meget dårlige resultater. Kun de frederikshavnske kuttere havde grund til tilfredshed, omend deres indtjening ikke var overvældende.⁹⁴

Adolf Carl fremførte i efteråret 1900, at »Dan« havde en alt for ringe indtjening i forhold til kutterne, selv om de var afhængige af selskabets transportdampere. Han indledte derfor forhandlinger om sammenslutning mhp. fælles fiskeri med flere kutterrederier, først i Frederikshavn og senere i Esbjerg, men uden resultat. Samtidig indledte man forhandlinger med Kommissionen for internationale Havundersøgelser, hvis formand var C. F. Drechsel, om salg af »Thor«.

Ingen af forhandlingerne var dog ført frem til resultat i foråret 1901. I vinteren havde både »Thor« og »Cimbria«

fisket i Nordsøen. Nu måtte man tage stilling til, om islandsfiskeriet skulle forsøges.»Thor« fortsatte med trawlfiskeri ved Skotland og blev chartret for det sidste halvår af et firma i Grimsby. Men »Cimbria« gik for niende gang til Island. »Da vort Selskab nødigt vilde opgive Tanken om S sammenslutningen og forat konstatere det sunde i samme, hvilken Opfattelse deltes af »Islandsk Handels- og Fiskeriselskab« dannede dette Selskab og vort en amita Conto med Dampskibet »Cimbria« og Kutterne »Mathilde« og »Jenny« som Parthavere, og denne Conto lejede saa Kutterne »Ellen« og »W. Klitgaard«.« Fiskeriet skulle nu drives med disse og nogle andre frederikshavnske og færøske kuttere, som alle skulle levere til »Cimbria«. ⁹⁵ Fiskeriet tegnede godt, ikke mindst fordi hele Grimsby-flåden var strejkeramt, og priserne var høje.⁹⁶

Men så indtrådte katastrofen. Den 18. juli blev »Mathilde«, »Ellen« og »W. Klitgaard« overrasket af en orkan på Vapnafjord i Nordøstisland. For at redde sig fra totalt forlis måtte mandskaberne kappe rigningerne. Næsten alle hyttefade blev mistet samtidig. »Cimbria« fik ordre til at slæbe havaristerne til Frederikshavn, da der ikke var reparationsmulighed på Island. Dermed kunne der ikke skaffes fisk nok, og »Dan« indstillede derfor fisketransporterne. For at gøre ulykken komplet kolliderede »Cimbria« under bugseringen med et flydende vrage og pådrog sig betydelige skader. Rederne for kutterne »Maagen« og »Prins Valdemar« sagsøgte »Dan« pga., at det havde afbrudt fisketransporten, og selskabet måtte betale erstatning. Resten af året trawlede »Cimbria« i Nordsøen. Resultatet var et samlet underskud på knap 7.200 kr. for året.

Det tiende og sidste forsøg ved Island, 1902

Begge »Dan«s skibe begyndte det næste år med at trawle i Nordsøen som sædvanlig. Bestyrelsen forsøgte sig med forskellige forhandlinger, men uden noget resultat. Ifl. Carl, fordi »Fiskerne deres Principper tro »intet at vove, men at vinde det mest mulige« fordrede for store Garantier.« De frederikshavnske redere havde åbenbart ikke tillid til, at »Dan« kunne opretholde transporterne sæsonen igennem. »Dan« søgte derefter at leje nogle kuttere, »men da vort Selskabs pekuniære Stilling var en saadan, at Besty-

relsen dengang ikke turde forpligte Selskabet for Beløb, som dervar Fare for, at det ved et eventuelt uheldigt Udfald af Fiskeriet ikke kunde indfri, formaaede Bestyrelsen en mindre Kreds af Mænd, som tidligere havde vist en levende Interesse for det danske Fiskeris Udvikling, til at garantere for Selskabet et Beløb af indtil Kr. 10.000.« Man kan kun gætte, men vovehalsene må nok have været at finde blandt nuværende og tidligere bestyrelsesmedlemmer, som nægtede at give fortabt.

På denne basis lejede selskabet fire kuttere, og yderligere seks frederikshavnske kuttere og nogle åbne både fulgte med op. Adolf Carl forklarede generalforsamlingen: »Kutterne fandt et udmærket Fiskeri [...], men Foretagendet mødte i Aar et Uheld, som man ikke havde kjendt tidligere, nemlig yderst uheldige Priser paa det engelske Marked.« Det var nok en forglemmelse at påstå, at selskabet ikke tidligere havde været udsat for lave priser. Men det var rigtigt, at priserne var lave. Totaludbyttet blev £3586 for 7 rejser mod £3736 for 5 rejser i 1901. Men om det var hele forklaringen på, at sæsonen gav et tab på ikke mindre end 14.460 kr. eller dobbelt så meget som året før, kan ikke læses ud af beretningen.⁹⁷

Nu var det slut. »Dan« kunne ikke svare statskassen renter på den store lånebyrde, og assurancepræmien for det næste år kunne ikke betales.

Og så var heldet for en gangs skyld med selskabet. I september besluttede Havundersøgelseskommissionen, dvs. Drechsel, at købe »Thor« for en pris af 108.000 kr. Skibet var altså kun afskrevet 15% i forhold til købsprisen to år før. Den 14. december blev »Cimbria« oversejlet i Kattegat af en svensk damper og sank straks. Forsikringspræmien og salget gjorde det muligt at afvikle alle selskabets forpligtelser. Ifl. Fiskeri- Beretningen havde »Cimbria« været »paa Vej til England for at genoptage Fiskeriet efter en ændret Plan og under noget forandrede Former, idet Hensigten var at fortsætte paa den en Gang begyndte Bane, indtil et gunstigere Resultat var opnaaet.«⁹⁸ Hvad der ligger bag denne noget selvmodsigende bemærkning, er ikke til at afgøre, men skibet skulle vel til Skotland for at udnytte det eneste fiskeri, der hvert år havde givet udbytte.

På to efterfølgende generalforsamlinger den 24/1 og 2/2

1903 blev selskabet likvideret, og aktionærerne, som ikke havde set noget udbytte siden det første år, fik 15-20% af deres investering tilbage. Beslutningen var enstemmig, og »Havne capitain Drechsel bragte til Slut Staten og særlig Bestyrelsen en Tak for de Ofre, der var bragt Selskabet i den Aarrække, det havde været i Virksomhed.«⁹⁹

Drechsel forklarer

Adolf Carl viste intet behov for at forklare selskabets sørgelige skæbne i sin afsluttende beretning, og dersynes ikke at have udspundet sig nogen diskussion om, hvad der var gjort forkert, eller om foretagendet overhovedet havde haft udsigt til succes.

Men Drechsel havde et forklaringsproblem. Han var frem for nogen den, der havde overbevist investorer både i »Dan« og »Islandsk Handels- og Fiskerikompagni« om de gode muligheder, og han havde samtidig været nøglepersonen i statens lånepolitik, både som regeringens konsulent og bestyrelsesmedlem i de involverede selskaber. Endelig havde han reddet selskabet ved at købe »Thor« til staten. Selv om han ikke kunne mistænkes for at have fået finansielt udbytte af sine aktiviteter, kunne han bebrejdes for at have givet slette råd. Hans forklaringer i Fiskeri-Beretningen begyndte efter den fejlslagne sæson i 1901.

Han opstillede en beregning, der viste, hvor meget kutterne i gennemsnit ville have tjent ind, hvis de kunne have fortsat sæsonen med de priser og fangster, som de havde. Og bortset fra de dårlige resultater i 1893 og 1898 havde de frederikshavnske kutterejere da faktisk også haft gode resultater. Drechsel konkluderede derfor: »Manglerne ved Islandsfiskeriet er altsaa ikke daarligt Udbytte eller fejl Dispositioner, men derimod de i de senere Aar stadigt gtagne Uheld, der nu i 2 Aar i Træk har foraarsaget 3 Kutteres Forlis hvert Aar og derved bragt Fiskeriet til at standse i Utide.«¹⁰⁰ Men Drechsel omtalte ikke hovedproblemet: at det transportselskab, som var selve betingelsen for kutternes gode resultater, ikke kunne drives med udbytte.

I det næste års beretning fulgte en længere redegørelse for baggrunden for likvidationen af »Dan«, og den må betragtes som Drechsels endegyldige vurdering. Han indledte med at frikende sig selv og bestyrelsen: »Ved Ledel-

sen af disse Foretagender kan der, som naturligt er, være begaaet Fejlgreb og til Tider være truffet uheldige Dispositioner, men i Hovedsagen er dette ikke Aarsagen til det uheldige Resultat, hvormed man er endt. Denne maa nærmest søges i de mange Vanskeligheder, der stille sig for danske Foretagender af denne Art og i de idelige Uheld, der har ledsaget specielt dette Foretagende.«¹⁰¹

Det var ikke første gang, at Drechsel havde afvist at bebrejde en initiativtager en fiasko. Nogle år før havde Drechsel henvist til, at den berømte norske hvalfanger Sven Foyn havde sat alt til, før han med lånte midler omsider opfandt sin harpun. Drechsel fremhævede dengang, at »det har været en af vanskelighederne ved at faa større Fiskeriforetagender fremmede i Danmark, at man ikke har været i Stand til at forfølge sit Maal. Der hører saa megen Erfaring og Detailkundskab til hos alle de aktive Deltagere i et Fiskeriforetagende, for at det skal lykkes, at det ikke kan ventes, at nye Foretagender betale sig i den første Tid. For de større fiskeridrivende Lande er det imidlertid en Velfærdssag at faa dem heldigt gennemførte, og der blive man ved at gøre Ofre, til de lykkes, og som Regel ender man da ogsaa med et godt Resultat.«¹⁰² Det må have været denne tro på stædigheden imod alle odds, som havde fået Drechsel til at holde fast.

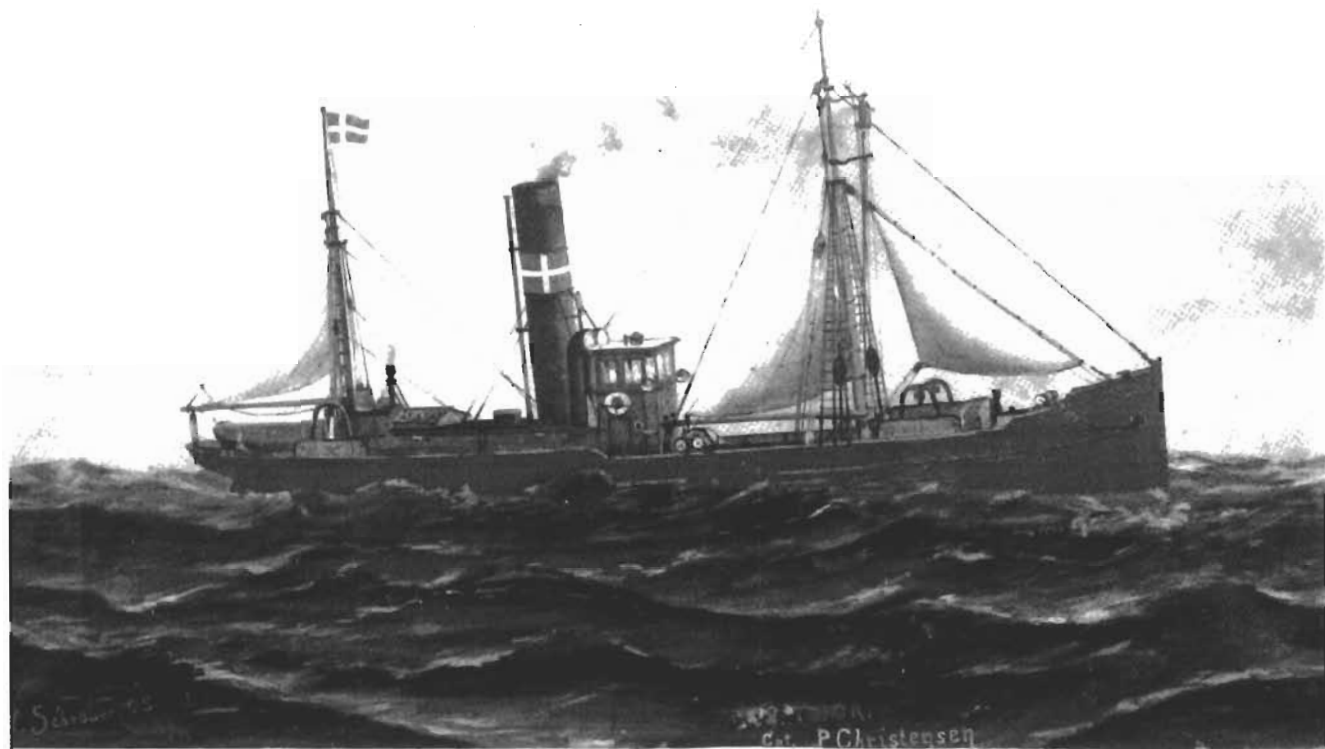
Drechsel fremhævede som selskabets fortjeneste, at det havde overvundet de første forhindringer, dels ved at udanne mandskab, dels ved at indarbejde sig på det engelske marked. Han indrømmede, at man ved at drive fiskeriet fra fremmed havn, mistede den fornødne kontrol med foretagendets drift. Uden at nævne ham var problemet altså kaptajn Sølling. Men Drechsel var ikke ude efter at lade ham blive syndebuk.

Hovedproblemet var intet mindre end den danske fisker: »Den største Hindring er dog, at den danske Fiskeribefolkning ikke selv er tilstrækkeligt interesseret i at deltage i det større Havfiskeri. Dertil ere Forholdene for gode i Hjemlandet for den danske Fisker, der ved et langt lettere Arbejde og i det Hele paa langt lettere Vis kan skaffe sig et betydeligt Udkomme ved Fiskeri i mere lukkede Farvande.« Drechsel pegede dermed på, at hyren havde været for høj til at bringe rentabilitet i foretagendet, og det havde

den været, fordi det hjemlige kutterfiskeri gav godt udbytte. Han nævnte dog ikke, at der trods alt havde været en besparelse for selskabet ved at bruge danske frem for høje-relønnede engelske fiskere.

Men der var ogsaa en anden grund til likvidationen, nemlig at de danske investorer holdt sig tilbage: »Endeligt maa ogsaa som en betydelig Hindring nævnes, at danske Foretagender af denne Art ikke kan drives i tilstrækkelig stor Stil, fordi der ikke kan skaffes tilstrækkelig Kapital dertil. Naar da en Række Uheld indtræffer, vil Følgerne blive langt alvorligere og mere afgørende for dem end for de store udenlandske Selskaber, hvor de mange Fartøjers gode Fiskeri bøder paa de enkeltes Uheld.« Kun takket være danske statslån havde selskabet kunnet holde sig flydende så lang tid som det gjorde. Og Drechsel understregede — ikke uden grund — at staten fik sine lån betalt tilbage. Taberen var den danske fisker:

»Staten lider altsaa ikke noget Tab, men den danske Fiskeribefolkning mister en Chance for Udviklingen af Fiskerierhvervet i større Stil [...]. Skøndt dette nu er udelukket, kan man dog ikke anse de i Aarens Løb udførte Forsøg og Foretagender for resultatløse. Der er nemlig ad denne Vej uddannet et ikke ringe Antal Fiskere til Havfiskeri baade i Dampskibe og Sejlkuttere; Kendskabet til de islandske Farvande og Fiskepladser er udviklet meget betydeligt og vil komme dansk Fiskeri til Gode, naar man en Gang atter vil søge det udstrakt til disse Egne, men først og fremmest vil man høste Udbytte af Selskabets Virksomhed, naar Fiskemarkedet i Danmark og navnlig i Kjøbenhavn en Gang omdannes paa en tidssvarende Maade, saa at det kan modtage større Kvantiteter Fisk end nu. For Tiden er Markedet i Danmark mest beregnet paa Tilførsel af smaa Kvantiteter Fisk i levende Tilstand og til høje Priser, hvilket muliggøres ved at der intet ordnet Fiskemarked findes, men naar dette tilvejebragtes, vilde der være aabnet Adgang for en langt betydeligere Afsætning til billigere Priser, saa at hele Befolkningen kunne blive delagtig i det billige og gode Ernæringsmiddel, som kan indvindes ved Havfiskeriet. Der vil da være tilvejebragt langt gunstigere Betingelser for Fiskeribedriftens Udvikling fra danske Havne end nu, og de ved Selskabet »Dan«s Virksomhed



Damptrawleren »Thor« ført af kaptajn P. Christensen. Indkøbt af Islandsk Handels- og Fiskerkompagni i 1899, siden købt af »Dan«. Overgået i statens eje 1903 og brugt som fiskeriundersøgelsesskib – bl.a. i Middelhavet. Maleri af N. Schröder 1903. Skænk- ket til Fiskeri- og Søfartsmuseet 1991 af fiskeriinspektør Erik K. Skelmosse, Snoghøj ved Fredericia.

indvundne Erfaringer ville da komme til Nytte.«¹⁰³

Drechsel sigtede med disse bemærkninger til, at han fortsat mente, at den britiske model for fiskeriet ad åre også ville blive den danske. Billig fish 'n' chips til arbejderklas- sen leveret af damptrawlere var den fremtid, han så for sig. Den udvikling, som det danske fiskeri faktisk var slået ind på med kvalitetsfisk til gode priser, så han nærmest som en forhindring for at udvikle det »rigtige« fiskeri.

Men optimisten Drechsel så lys forude: »I mindre Om-

fang er dette allerede blevet Tilfældet, idet et af Selskabets Skibe, Fiskedamperen »Dania«, efter at være gaaet over paa andre Hænder, nu fisker i Kattegat og Skagerak med dansk Besætning og Kjøbenhavn som Afsætningsplads. Det har derved vist sig, at Trangen til en saadan Tilførsel af billig, slagtet Fisk er overordentlig stor, og Efterspørgslen er meget betydelig, hver Gang Skibet gaar i Havn.«

Det var en reder fra Lynæs i Nordsjælland, købmand Pe- ter Hansen Brammer, som i marts 1902 havde overtaget

den bedagede »Dania« fra IHF.¹⁰⁴ Han gennemførte denne trafik i nogle år vistnok uden større held.

Og hvis kapitalen og fiskerne endnu ikke helt var beredt til Drechsels fremtid, kunne han trøstende afslutte sin forklaring med at henvise til, at staten forudseende havde overtaget »Thor«, som var udsendt på praktisk-videnskabelige havundersøgelser, »bemandet med fuldt uddannet Besætning fra Selskabet »Dans« Skibe.«

Det store udland

Fiskeriagent Sølling beklagede »Dan«s lukning, så meget mere som »netop den Maade der nu arbejdes paa med Flaadesystemet, synes at have en stor Fremtid for sig. [...] Fra Hull tænker man stærkt paa at lade alle deres Trawlere fiske i Flaade, hvoraf man venter sig store Resultater.« Han håbede dog, at danske fiskere ville rejse til udlandet og »se og lære at kende de store Fiskeriforhold, som har udviklet sig andre Steder, og hvor om man gennemgaaende ikke har noget Kendskab, saa at de blive udrevne af de daglige Forhold, og blive vante til at være mere end 24 Timer fra Hjemmet, og kun paa den Maade kan det lykkes at faa vore Fiskerier udviklede til virkeligt Havfiskeri.«¹⁰⁵

Hans bemærkning var en uforskammethed i betragtning af, at danske kuttere allerede i årevis havde drevet et omkringfarende fiskeri i Nordsøen og Kattegat, hvor fiskerne var hjemmefra i uger eller endog måneder. Men den viste i hvor høj grad selv et velinformeret menneske som Sølling, der havde holdt foredrag om fiskeeksport langs hele Vestkysten, undervurderede det hjemlige fiskeri.

Udlandets erfaringer

Sølling og Drechsel så med fortrydelse på, at danske rederer ikke kunne kopiere det store udland. Men de danske konsulter i udlandet, som årligt indberettede udviklingen i andre nordsøhavne, havde mere nuancerede synspunkter.

Konsulen i Stavanger, som tidligere havde set optimistisk på et lignende norsk forsøg med to små damptrawlere, meldte, at »Sanden for Havfiskeriet her er ganske bortvejret, og der bliver næppe gjort noget videre Forsøg i den Retning.«¹⁰⁶

Den danske konsul i Hull beklagede, at »Dan« gik ind ef-

ter Cimbrias forlis.¹⁰⁷ Året efter kom han imidlertid tæt på en ny forklaring på fiaskoen: Han kunne nemlig rapportere, at mens udsigterne var gode for de større og mest moderne trawlere, »ere Udsigterne for de ældre og mindre Baade, hvis Virksomhed mest indskrænkes til Nordsøen, langt fra at være lyse, og der er ingen Tvivl om, at en stor Del af disse ikke betaler sig. I Haab om, ved mere økonomisk Drift, at opnaa bedre Resultater, bleve nogle af disse mindre Baade for nogen Tid siden forandrede til »fleeters« (Flaadefiskeri), men tilsyneladende med ringe Held, da mange af dem igen maatte forandres til deres oprindelige Brug som »single boaters«, og dette har foraarsaget Rederne betydelige Udgifter.«

Konsulens observation var betydningsfuld. Faktisk blev *fleeting* fuldstændig opgivet i Grimsby i 1901. Den fordel, som Grimsby Ice Company havde haft ved sin store flåde af sejlkuttere, der blev betjent af dampcarriers var forsvundet. Efter børnesygdommene i 1890'erne var damptrawlerne blevet til hurtige skibe, som selv bragte deres fangst til markedet. Grimsby-rederne fandt også, at flådesystemet med dets krav om at holde skibene samlet hæmmede den enkelte skippers initiativ.¹⁰⁸

En forældet teknologi

»Dan« introducerede i virkeligheden ikke et moderne britisk fiskerisystem.

Hvad selskabet gjorde, var at kopiere et overgangssystem, »*fleeting*«, som var skabt for at vride de sidste penge ud af sejlkutterne, inden dampen helt tog over. Det ville have været langt kostbarere at have udviklet et rent damptrawlbaseret fiskeri, og det er tvivlsomt, om kapitalen kunne være blevet rejst. Men under alle omstændigheder var de danske rederes forsøg på at konkurrere på det engelske marked med forældet teknologi en misforståelse. Det var den fejltagelse, som »Dan« kom til at mærke med stigende omkostninger og lavere priser.

Hvorfor gjorde de det?

Hvorfor investerede betydningsfulde og indsigtfulde mænd som Drechsel og Carl så mange penge og kræfter på et selskab, hvis økonomi næsten fra starten ikke indfriede

de gyldne løfter, som åbenbart var fremsat i grosserer Raa-hauges prospekt i 1890?

Carl var tavs om sine forventninger, bortset fra de ovenfor citerede bemærkninger fra 1892, hvor han gav udtryk for skuffelse over det »pekuniære«, men henviste til, at selskabet også var stiftet af ideelle grunde for at løfte det danske havfiskeri frem. Hans vedholdenhed er et tegn på, at han langt ud over det forretningsmæssigt rimelige faktisk var indstillet på at »vove for at vinde«, som han beskyldte fiskerne for ikke at være. Hans motivation synes altså at være en økonomisk spekulation, som gjorde ham til en velegnet partner for Drechsel.

Drechsel var langt mere ordrig, og han lod ingen i tvivl om selskabets ideelle motiver. Klarest udtrykte han sig i et foredrag om fiskeriet ved Island i Handels- og Kontoristforeningen i København d. 2/2 1898:

»Udviklingen af Fiskeriet ved Island har en meget stor Betydning for Danmark, saavel i national som i økonomisk Henseende, dels fordi et saa stort Antal fremmede Fiskerflaader drive Fiskeriet under Island, at Udviklingen af det danske Fiskeri i disse Farvande er af bydende Nødvendighed for den danske Nation, dels fordi Fiskeriet kan give Anledning til nyttig Anbringelse af dansk Kapital og fordi det giver den danske Fisker Adgang til lønnende Beskæftigelse. Under Nutidens store Konkurrence ogsaa paa Fiskeriets Omraade og den deraf følgende Forringelse i Værdien af de hjemlige Fiskerier maa der findes nye Udveje for Fiskeribedriften, og af saadanne kan ingen skaffe den danske Fisker bedre Uddannelse og større Fordele end Fiskeriet under Island.«¹⁰⁹

Der kan ikke være tvivl om, at Drechsel virkelig brændte for »fiskerisagen«. Naturligvis ønskede han, at selskabet skulle give overskud, men det var næppe »pekuniær« interesse, der drev ham. Han var overbevist om, at fremtiden tilhørte dampfiskefartøjerne, og som regeringens fiskerikon-sulent gjorde han alt, hvad han kunne, for at fremme denne sag. Da den krævede mange penge, måtte han gå til de københavnske kredse omkring Adolf Carl, som åbenbart var motiveret.

At sagen blev forenet med en interesse for Island var mere tilfældigt. Ganske vist svang frederikshavneren Sop-

hus Klingemann sig i 1893 op til mene, at islandsfiskeriet var udtryk for, »at Danmark ogsaa kunde faa sin egentlig med første Ret tilkommende Andel af de Rigdomme, der findes i Farvandet omkring den saa langt fra os bortliggende Ø.«¹¹⁰ Men Drechsel erindrede selv, at udbyttet af »Dania«s og »Hafnia«s første år i Nordsøen havde »været temmelig utilfredsstillende, saa at man maatte ønske at forlægge Virkefeltet til Island med dets rige Fiskegrunde, som man maatte vente at kunne udnytte med Fordel paa Grund af det Fortrin, man havde overfor fremmede Fiskere, navnlig Englænderne, ved at kunne fiske indenfor den søterritoriale Grændse.«¹¹¹

Den betydeligste frederikshavnske reder, Mikkelsen-Vendsyssel skrev ganske kort i 1921 om islands-kutternes endeligt: »Disse Kuttere var uhensigtsmæssige til Hjemmefiskeriet, og de blev lagte op for senere at blive solgte for en Brøkdel af, hvad de havde kostet at anskaffe. Store Tab blev lidte paa dette danske Storfiskeri; men man tog dog Tabene med Fatning tænkende tilbage paa de mange oplivende Tilfælde, hvor trods Skæbnens Ugunst Vejen for et islandsk Storfiskeri blev anvist. Intet sker forgæves, enhver Tildragelse rummer i sig en Betydning for senere Begivenheder. Dansk Damptrawlings Aktieselskab »Dan« og de store danske Fiskekutteres Samarbejde for at skabe et dansk Storfiskeri har dog maaske til syvende og sidst givet impulser paa andre Omraader af Dansk Havfiskeri.«¹¹² Denne bedømmelse var nok præget af, at afstanden til begivenhederne havde mildnet synet på dem. I virkeligheden var det jo netop det manglende samarbejde mellem »Dan« og kutterne, der beredte vanskelighederne i de sidste år.

Fælles for Carl og Drechsel var, at de i 1890 var i begyndelsen af deres karriere, og at de igennem halvfemserne steg til betydningsfulde positioner inden for hhv. rederierhvervet og staten. Deres mere eller mindre ideelle indsats for »fiskerisagen« skænkede dem offentlighedens opmærksomhed, og deres omsorg for, at det danske flag skulle vaje ved Island, blev påskønnet som fædrelandskærlige udtryk.

På denne måde blev »fiskerisagen« en om ikke pekuniær så karrieremæssig gevinst.

Folk til flåden

Der var også andre motivationer bag ikke mindst statens støtte til »Dan«. De blev sjældent udtrykt, men har uden tvivl været tænkt af orlogsofficerer som Drechsel, Schultz og Buchwald, som sad hhv. i selskabets bestyrelse og som revisor.

Denne motivation var kopieret fra et andet naboland, Tyskland. Inspektøren for fiskeriopsynet i Nordsøen, kaptajn C. Bræstrup, rapporterede således om en studietur til Tyskland i 1897. Han angav som grund til væksten i den tyske damptrawlerflåde, »at dette er bleven en national Sag, som støttes af alle Klasser lige fra Fyrster ned til smaa Kapitalister. Som Eksempel kan anføres, at der i Wilhelmshaven er oprettet et Trawldamperselskab, hvis Aktier for Størstedelen ejes af Søofficerer.«¹¹³

Grunden til officerernes interesse både i Tyskland og Danmark var ligetil. Fiskeriet var kendt for at skabe gode sømænd til orlogsflåden. Det var stærke og udholdende mænd, og da orlogsflåden forlængst var gået over til damp, måtte fiskeriet også gøre det.

Selve præsidenten for Dansk Fiskeriforening, kommandør Bojesen, udtrykte orlogsflådens syn ganske enkelt. I en diskussion, om foreningen skulle støtte, at der blev anlagt flere små havne langs den jyske vestkyst for at fremme kystfiskerne, slog han fast, at der ikke var behov for andre havne end Esbjerg, Skagen og Frederikshavn, hvis man ville drive fiskeri på »den rette praktiske maade«, dvs. med dampcarriers: »Hvorfor skulde det System ikke passe for os, som det passer for det praktiske England? [...] Ved Indførelse af det engelske System vil man berøve Fiskerne deres Selvstændighed siges der. [...] Det kan ikke siges at være nogen slem Maade at berøve dem deres Selvstændighed paa. De nøjes ikke alene med Hyre; de have ogsaa Part i Fiskeriet, og paa den Maade blive de bedre stillede end nu. Saaledes er Forholdet i Tyskland og England, og saaledes vil det ogsaa blive her.«¹¹⁴

Hvad kom der ud af det?

Men sådan blev det ikke. Damptrawlerne forsvandt ud af den danske fiskeriflåde, og i stedet vandt de motoriserede sejlkuttere frem. Det var både, som blev finansieret af

mange små kapitaler, fordelt i ottendedele, fjerdedele eller halvdele. Og det var overvejende fiskerne selv, som investerede i deres erhverv.

For grossererne var »Dan«s fiasko en lærestreg. Det blev det sidste forsøg på at skabe et fiskeri i stor skala efter britisk mønster. Fremtidige investorer valgte at satse på dygtige skippere med egen interesse i skibet og lade dem bestemme fiskeriet. Dansk fiskeripolitik fulgte samme mønster med Fiskeribanken, der fra 1904 systematisk gav lån til skippere, der ønskede egen båd. På den måde blev »Dan« det afskrækkende eksempel, der bestemte mønsteret for fremtiden.

Men nogle blivende resultater var der. Damptrawlerne forsvandt, men mændene gik over i andre skibe. Frederikshavn fik i lang tid fremover glæde af de dygtige mænd, som var oplært ved Island. De havde ikke blot fået andre praktiske erfaringer, men også et nyt perspektiv på deres erhverv. Det kunne blive emnet for en helt anden undersøgelse at finde ud af, hvordan de selv fortalte om deres oplevelser og vurderede deres betydning.

Og et andet blivende resultat var fiskeruddannelsen. Den var ønsket af »Dan« for at få billig og pålidelig arbejdskraft. Men den blev også til gavn for den nye flåde. Det var slut med at tage bestik af kysten og efter stjernerne. Som forstanderen skrev: »Skolens Virksomhed har allerede sat kendelige Spor i Fiskerflaaden — saaledes med Hensyn til Kompassernes Betydning og rette Behandling.«¹¹⁵ Ikke noget uvæsentligt fremskridt.

Kunne det være gået anderledes?

»Dan«s og alle de andre foretagenders achilleshæl var kapitalmangel. Som Sølling sagde, måtte foretagendet drives stort, hvis det skulle blive til noget, og Carl var utrættelig i sine advarsler om, at selskabet kunne blive kastet omkuld, hvis der skete uheld. Men kunne der være rejst mere kapital?

Alt tyder på, at selskabet gjorde, hvad det kunne for at øge dets aktiekapital. I selskabets første år lykkedes det ikke at øge kapitalen, hverken ved danske eller udenlandske investorer, og staten måtte træde til. Og senere var de frederikshavnske redere, som kunne have en egeninte-

resse i at holde transporterne i live, uvillige til at løbe egen risiko.

Problemet var, at »Dan« gav underskud. Kun det skotske fiskeri og nogle heldige bjergninger var gode indtægtskilder. Islandstranporterne betalte sig ikke. Men »Dan« havde én gang indgået en aftale om kutternes betaling for transporten og havde ikke held til at hæve prisen. Grunden var, at »Dan« havde mere brug for kutterne end omvendt. Kutterne kunne – i hvert fald for en tid – finde andet fiskeri, men »Cimbria« var bygget med henblik på islandstranporterne.

Men var selskabets planer overhovedet realistiske? I forhold til de storstilede tanker i Esbjerg om at rejse en flåde ved en millionkapital, var »Dan«s folk absolut sobre. Men det var vel et spørgsmål, om det nogensinde var en god idé at tage konkurrencen op på det engelske marked uden at have en egentlig repræsentation på stedet udover en statsansat agent. Da selskabet først ansatte en mand, var det for sent. Og da var materiellet forældet.

Det er ironisk at tænke på, at netop som det danske eksperiment gik ned, lykkedes det i Göteborg. I 1900 sendte et svensk aktieselskab ti fiskere til Grimsby for at lære at fiske med trawl. I de næste år fik aktieselskabsformen et forbløffende indpas i Bohuslän. I 1907 var der 12 og to år senere hele 17 trawlere. I 1914 taltes der 58 stykker. Med en besætning på mindst 6-10 mand omfattede dette fiskeri omkring 400 personer i 1914. Fisken blev landet i Göteborg. Dampflåden blev først afviklet omkring 1950.¹¹⁶

»Dan« var baseret på en tro på, at fisken blot skulle fanges i så stor kvantitet som muligt. Man glemte, at fisken skulle sælges, før fortjenesten var hjemme. Ikke en ukendt fejl i fiskerierhvervet.

Jeg takker museumsinspektørerne Alan Hjorth Rasmussen, Fjordmuseet Jyllinge, og Holger Munchaus Petersen, Toldmuseet, for værdifuld hjælp.

Noter

1. Fiskeri-Beretning 1895-96, Indenrigsministeriet, København 1897, 324, 330.
2. Memoirer og Breve XLV, udg. Julius Clausen og P.Fr.

Rist: Dansk Sømandsliv. Kaptajn Søllings Optegnelser, s. 99. Kbh. 1925 (herefter Sølling). Dansk Biografisk Leksikon, opslag Sølling.

3. Robb Robinson, A history of the Yorkshire coast fishing industry 1780-1914. Hull 1987. John Goddard & Roger Spalding, Fish 'n' Ships. The rise and fall of Grimsby - the world's premier fishing port. Lancaster: Dalesman, 1987, 11-12.

4. Målebrev, Esbjerg Skibsregister, Rigsarkivet. Sølling s. 100-101.

5. Sølling s. 101. Fiskeri-Beretning 1890-91, 8.

6. Fiskeri-Beretning 1890-91, s. 88.

7. Fiskeri-Beretning 1890-91, 89.

8. Fiskeri-Beretning 1890-91, 89.

9. Generalforsamling "Dan" 1/10 1890. »Dan«s arkivalier findes i DFDS' arkiv på Erhvervsarkivet, Århus.

10. »Dan«s bestyrelsesprot. 23/10 1890. Gen.fors. 30/3 1892.

11. Aktieprotokol 1891.

12. Gen.fors. 1/10 1890.

13. Rederiregistret, Kbh. 1895, nr. 35.

14. Eilert Maegaard og Jens Vestberg, Dansk Dampskibsrederiforening 1884-1934. Kbh. 1934, 23.

15. Samme, 25-26.

16. Gen.fors. 30/3 1892.

17. Fiskeri-Beretning 1892-93, 122.

18. J. Th. Thór, The beginnings of British steam-trawling in Icelandic waters. Mariner's Mirror 74, 1988, 267-72.

Se også samme, Breskir togarar og slandsmið 1889-1916. Reykjavík 1982 (som behandler dansk-islandsk fiskeripolitik over for britiske trawlere, men ikke nævner de danske trawlere).

19. Gen.fors. 3 (30/3 1892).

20. Rigsdagstidende 1892-93, Tillæg A. sp. 673.

21. Gen.fors. 6/5 1893, s. 7.

22. Fiskeri-Beretning 1892-93, 146.

23. Fiskeri-Beretning 1896-97, 189.

24. Fiskeri-Beretning 1890-91, 222-24.

25. Fiskeri-Beretning 1891-92, 127.

26. Fiskeri-Beretning 1892-93, 143.

27. Jf. Poul Holm, Kystfolk, 214. Esbjerg 1991.

28. Dansk Fiskeriforenings Medlemsblad 1892, 282.
29. Rigsdagstidende 1892-93, Tillæg C sp. 419.
30. Rigsdagstidende 1892-93, Tillæg B sp. 1089-94
31. Rigsdagstidende 1892-93 sp. 4163 og 4189.
32. Gen.fors. 3/12 1892, s. 5.
33. Fiskeri-Beretning 1892-93, 118.
34. Fish 'n' Ships, 21.
35. Fiskeri-Beretning 1892-93, 121.
36. Fish 'n' Ships, 19-21.
37. Fiskeri-Beretning 1892-93, 147.
38. Gen.fors. 2/5 1894.
39. Dansk Fiskeriforenings Medlemsblad 1893, 280, 310.
40. Gen.fors. 2/5 1894.
41. Rederiregistret 1894, nr. 1514, 1528, 1677, 1678 og 1683.
42. Dansk Fiskeriforenings Medlemsblad 1893, 415.
43. Gen.fors. 30/4 1895.
44. Fiskeri-Beretning 1893-94, 147-155; Gen.fors. 30/4 1895.
45. Fiskeri-Beretning 1893-94, 152. Dansk Fiskeriforenings Medlemsblad 1894, 364.
46. Dansk Fiskeriforenings Medlemsblad 1894, 363.
47. Gen.fors. 30/4 1895.
48. Fiskeri-Beretning 1893-94, 155.
49. Dansk Fiskeriforenings Medlemsblad 1892, 11.
50. Dansk Fiskeriforenings Medlemsblad 1894, 364.
51. Fiskeri-Beretning 1894-95, 128.
52. Jette Kappel og Peter Kyng, Fiskernes forsikring gennem 100 år. Kbh: Forsikringen af danske fiskefartøjer, 1989, 21.
53. Sølling, 102.
54. Fiskeri-Beretning 1894-95, 148, 159; 1896-97, 193. DFFM 1895, 395.
55. Gen.fors. 20/4 1896.
56. Fiskeri-Beretning 1893-94, 109-12.
57. Fiskeri-Beretning 1894-95, 110-13.
58. Gen.fors. 1896.
59. Rederiregistret 1896, nr. 223.
60. Fiskeri-Beretning 1895-96, 154, 172.
61. Fiskeri-Beretning 1895-96, 194.
62. Gen.fors. 28/4 1897.
63. Fiskeri-Beretning 1895-96, 155.
64. Samme, 155-58.
65. Samme, 159-60.
66. Samme, 171.
67. Dansk Fiskeriforenings Medlemsblad 1897, 118.
68. Fiskeri-Beretning 1896-97, 200-01. 1897-98, 223.
69. Dansk Fiskeriforenings Medlemsblad 1897, 200.
70. Gen.fors. 26/5 1898.
71. Dansk Fiskeriforenings Medlemsblad 1897, 200.
72. Fiskeri-Beretning 1896-97, 202.
73. Fiskeri-Beretning 1896-97, 204, 450.
74. Hansen-Clausen, Fanøbogen 1911.
75. Rederi-registret 1897, 575.
76. Fiskeri-Beretning 1897-98, 204, 484.
77. Fiskeri-Beretning 1897-98, 226.
78. Gen.fors. 22/7 1899.
79. Fiskeri-Beretning 1897-98, 166-76.
80. Rederiregistret 1900, nr. 223.
81. A. Hjorth Rasmussen, Søkort at forstå, skib at føre. Esbjerg Skipperskole 1904-1979, 7-9. Esbjerg 1979.
82. Gen.fors. 22/7 1899.
83. Rederiregistret 1898, nr. 273.
84. Fiskeri-Beretning 1898-99, 243.
85. Gen.fors. 17/5 1900.
86. Fiskeri-Beretning 1898-99, 262-63.
87. Fiskeri-Beretning 1898-99, 243.
88. Fiskeri-Beretning 1897-98, 210.
89. Fiskeri-Beretning 1898-99, 259.
90. Samme, 261.
91. Gen.fors. 17/5 1900 og 13/9 1900. Rederiregistret 1900, nr. 270 og 323.
92. Gen.fors. 17/5 1900.
93. Fiskeri-Beretning 1899-1900, 222.
94. Samme, 226.
95. Gen.fors. 24/1 1903.
96. Fiskeri-Beretning 1900-1901, 232-33.
97. Fiskeri-Beretning 1901-1902, 271.
98. Fiskeri-Beretning 1901-02, 278.
99. Samme.
100. Fiskeri-Beretning 1900-1901, 239.
101. Fiskeri-beretning 1901-02, 278-29.
102. Fiskeri-Beretning 1894-95, 367.

- 103. Samme 279-80.
- 104. Rederiregistret 1902, 124.
- 105. Fiskeri-beretning 1901-02, 271 106. Fiskeri-Beretning 1902-03, 330.
- 107. Fiskeri-Beretning 1901-02, 327.
- 108. Fish 'n' Ships, 21-22.
- 109. Fiskeri-Beretning 1896-97, 195.
- 110. Dansk Fiskeriforenings Medlemsblad 1892, 467.
- 111. Samme, 191.
- 112. K. M. Vendsyssel, Danmarks Fiskehandels- og Havfiskeriforening, 52-53. Aalborg 1921.
- 113. Fiskeri-Beretning 1896-97, 146-47.
- 114. Dansk Fiskeriforenings Medlemsblad 1898, 226.
- 115. Fiskeri-Beretning 1901-1902, 274.
- 116. Olof Hasslöf, Svenska Väst kustfiskare. Göteborg 1949, 243, 257, 259.

Summary

At the end of the last century steam power was introduced on British trawlers. These steam trawlers were extremely effective and were much lauded abroad (also in Denmark) as the fishing vessels of the future.

The ships were very expensive, however, and required a lot of capital. The present article relates how Danish ship-owners and naval officers attempted to copy the British model. They were out to earn money, but maintained that they were also doing a service to the nation, in that they trained seaman for the navy and showed the Danish flag at sea, not least around Iceland.

The Danish Steam Trawling Company, »Dan«, was founded in 1890. The investors behind it were steamship owners from Copenhagen and Hull supported by a group of minor partners, and the main figures involved were Adolf Carl, an important trader, and a government fishing consultant by the name of C.F.Drechsel.

The cooperation between these two men left its mark on Danish policy in relation to ports and fishing for the ensuing decade.

The »Dan« ships fished mainly in Icelandic waters, and landed their catch in British ports. Fishing was carried out along English lines, as »fleeting«, with a number of inde-

pendent sailing cutters serving a mother ship driven by steam. On the basis of the archives of the company, the author is able to show that the company ran at a loss, and was only kept alive over a period of years because those who stood behind it had exaggerated expectations of imminent success. The careers of Carl and Drechsel were bourne along by the widespread public interest in the project, but the capital base was too small in the long run, and the company had to go into liquidation after a series of misfortunes.

This fiasco had an influence not only on the future of Danish fishing, but also on the view taken by the world of finance regarding investments in the fishing trade, and in effect laid the foundations of the fishing policy adopted in this century.

Had the steam trawlers been a success, we would have had a fleet manned by wage-earning fishermen employed by large companies, but this line of development failed. Instead we ended up with a fleet of smaller cutters based on the principles of self-ownership and cooperative ownership.