

JÓN Þ. ÞÓR

UPPGANGSÁR OG BARNINGSSKEIÐ

SAGA SJÁVARÚTVEGS Á ÍSLANDI



II. BINDI
1902-1939
VÉLAÖLD

UPPGANGSSKEIÐ OG BARNINGSÁR

SAGA SJÁVARÚTVEGS Á ÍSLANDI

II. BINDI 1902-1939

VÉLAÖLD

JÓN Þ. ÞÓR

UPPGANGSSKEIÐ OG BARNINGSÁR

SAGA SJÁVARÚTVEGS Á ÍSLANDI

II. BINDI 1902-1939

VÉLAÖLD



BÓKAÚTGÁFAN HÓLAR
AKUREYRI 2003

SAGA SJÁVARÚTVEGS Á ÍSLANDI – II. BINDI

© Jón Þ. Þór

Bókaútgáfan Hólar

Pósthólf 427

602 Akureyri

Netfang: holar@simnet.is

Akureyri 2003

Umbrot, skönnun og kápuhönnun: Ásdís Ívarsdóttir

Prófarkalestur: Þórður Helgason

Prentun og bókband: Ásprent

Bók þessa má ekki afrita með neinum hætti, svo sem ljósmyndun, prentun, hljóðritun eða á annan sambærilegan hátt, að hluta til eða í heild, án skriflegs leyfis útgefanda.

ISBN 9979-776-30-7

Þetta verk er gefið út fyrir tilstuðlan og styrk sjávarútvegsráðuneytisins

EFNISYFIRLIT

AÐFARAORÐ	7
Viðfangsefnið – vélaöld	7
I. INNGANGUR	11
I,1. Heimildir og fyrri rannsóknir	11
I,2. Upphaf vélvæðingar í sjávarútvegi	14
II. ALDAHVÖRF Á ÍSLANDSMIÐUM 1889-1907	21
II,1. Upphaf vélvæðingar íslenska bátaflotans	22
II,2. Upphaf botnvörpuveiða við Ísland	27
II,3. Fyrsta reynsla Íslendinga af botnvörpuveiðum – umræður og lagasetning 1889-1897	30
II,4. Fyrstu tilraunir til togaraútgerðar á Íslandi	35
II,5. Upphaf íslenskrar togaraútgerðar	41
II,6. Fjárhagslegar forsendur vélvæðingar	46
III. ÍSLENSK TOGARAÚTGERÐ 1907-1939	51
III,1. Frumbylíngsár – togaraútgerðin 1907-1919	51
III,2. Floti og fyrirtæki	52
III,2,1. Vertíðir og veiðislóðir	61
III,2,2. Sókn og aflabrögð	64
III,2,3. Sjömennska og samtök	69
III,2,3,1. Hásetafélag Reykjavíkur	73
III,2,3,2. Félag íslenskra botnvörpuskipaeigenda	76
III,2,3,3. Samskipti útvegsmanna og háseta 1915-1916 – hásetaverkfallið 1916	77
III,2,4. Afkoma og landshagir	80
III,2,5. Togarasalan 1917	85
III,3. Útgerðin 1920-1939	87
III,3,1. Togaraflotinn	87
III,3,2. Útgerðarfélög og útvegsmenn 1920-1939	93
III,3,3. Veiðar, úthald og mið	104
III,3,4. Aflabrögð	108
III,3,5. Afkoma og rekstur togaraútgerðarinnar á millistríðsárunum	112
III,3,6. Félagsmál og launakjör – samskipti sjómanna og útvegsmanna á millistríðsárunum	120

IV.	VÉLBÁTAÚTGERÐIN 1912-1939	127
	IV,1. Bátaflotinn 1912-1940	127
	IV,1,1. Skipting og þróun vélbátaflotans eftir landsfjórðungum og verstöðvum 1915-1939	130
	IV,1,2. Helstu verstöðvar	134
	IV,1,2,3. Sunnlendingafjórðungur	135
	IV,1,2,4. Vestfirðingafjórðungur	142
	IV,1,2,5. Norðlendingafjórðungur	151
	IV,1,2,6. Austfirðingafjórðungur	156
	IV,2. Vertíðir og veiðislóðir	157
	IV,3. Aflabrögð	161
	IV,4. Síldveiðar	163
	IV,4,1. Upphaf síldveiða við Ísland á 19. öld	164
	IV,4,2. Íslendingar hefja síldveiðar	167
	IV,4,3. Íshús og beita	172
	IV,4,4. Upphaf síldveiða á hafi úti	177
	IV,4,5. Uppgangssár og heimsstyrjöld	187
	IV,4,5,1. Veiðar, verkun og útflutningur	188
	IV,4,5,2. Síldveiðar og byggðapróun	192
	IV,4,6. Síldarkrakk og heimskreppa	195
	IV,4,7. Aðrar nýjungar í veiðiskap	204
	IV,4,8. Afkoma vélbátaútgerðarinnar fram til 1939	206
V.	LANDHELGIS- OG HAFRÉTTARMÁL – VEIÐAR ÚTLENDINGA Á ÍSLANDSMIÐUM	215
	V,1. Fyrri rannsóknir	216
	V,2. Landhelgi Íslands fram til 1901	218
	V,2,1. Verslunareinokun og fiskveiðitakmörk 1602-1787	219
	V,2,2. Fiskveiðitakmörk á 19. öld – landhelgi Íslands verður til	222
	V,2,3. „Þjóðréttarlandhelgi“ 1872-1901	223
	V,2,4. Landhelgissamningurinn 1901	227
	V,2,5. Landhelgi Íslands 1901-1939	228
	V,2,6. Landhelgisgæsla	235
	V,2,6,1. Gæsla Dana á Íslandsmiðum	235
	V,2,6,2. Fyrstu tilraunir Íslendinga til landhelgisgæslu	237
	V,2,6,3. Upphaf Landhelgisgæslunnar	240
VI.	FISKVERKUN OG FISKVERSLUN	245
	VI,1. Saltfiskverkun og saltfiskmarkaðir	245
	VI,2. Ísfisksala og upphaf hraðfrystingar	249
VII.	HAF- OG FISKIRANNSÓKNIR	255
	NIÐURLAGSORÐ	259
	TILVÍSANIR	263
	HEIMILDASKRÁ	273
	ENGLISH SUMMARY	279
	NAFNASKRÁ	293

AÐFARAORÐ

Viðfangsefnið – vélaöld

Fyrstu tveir áratugir 20. aldar voru mikið umbreytingarskeið í sögu sjávarútvegs á Íslandi. Á tíu til fimmtán ára tímabili var fiskiskipaflotinn vélvæddur, vélbátar leystu árabátana af hólmi í flestum stærstu verstöðvum landsins, og við Faxaflóa hófst umfangsmikil útgerð gufuknúinna botnvörpuskipa; þau leystu af hólmi þilskip 19. aldar. Samhliða vélvæðingu flotans hófst ný grein til vegs í sjávarútveginum, síldveiðar á hafi úti, og á landi jukust umsvif tengd útgerðinni með byggingu íshúsa, hafnargerð og stóraukinni fiskverkun. Öll ásýnd sjávarútvegsins breyttist á skömmum tíma. Í stað þess að vera önnur meginatvinnugrein landsmanna, eins og verið hafði um aldir, varð útvegurinn höfuðatvinnuvegur landsmanna, undirstöðugrein íslensks efnahagslífs. Í stað árabáta og þilskipa, sem voru tilförlulega ódýr í rekstri og stunduðu öðru fremur handfæraveiðar, komu vélknúin skip, búin fullkomnum og stórvirkum veiðarfærum. Þau voru dýr í rekstri og þurftu á margs konar þjónustu að halda, en

skópu eigendum sínum og þjódarbúinu meiri arð en áður hafði þekkt í íslensku atvinnulífi. Með vélvæðingu sjávarútvegsins hófst nútímavæðing íslensks atvinnulífs fyrst að nokkru marki, og kapítalismi hélt innreið sína hér á landi.

Í inngangskafla 1. bindis þessa ritverks var meginmarkmiðum þess lýst og grein gerð fyrir tímatali íslenskrar sjávarútvegssögu. Þar var 20. öldin nefnd einu nafni *vélaöld*. Þeirri nafngift verður ekki breytt hér, en vélaöldinni má skipta í fleiri tímabil. Skýrustu skilin eru við upphaf síðari heimsstyrjaldar. Þegar styrjöldin braust út haustið 1939, var íslenskur sjávarútvegur að þrotum kominn fjárhagslega eftir margra ára taprekstur. Stríðsárin reyndust útveginum hins vegar gósentíð; íslenskir útvegsmenn söfnuðu í sjóði, sem notaðir voru til uppbyggingar hans og endurnýjunar að stríði loknu. Skömmu eftir styrjöldina ruddu sér einnig til rúms nýjar aðferðir í verkun og vinnslu sjávarafla. Settu þær mjög mark á sjávarútveginn á síðari hluta aldarinnar. Sumar þessara nýjunga, t.d. hraðfrysting

fisks, áttu rætur í aðstæðum, sem sköpuðust á 3. og 4. áratugnum, en þýðing þeirra varð ekki veruleg fyrr en kom fram á 5. og 6. áratuginn.

Tímabilið, sem fjallað er um í þessu bindi, frá upphafi vélvæðingar og fram að síðari heimsstyrjöld, einkennist af miklum sveiflum, og því má hæglega skipta í skemmri skeið, sem hvert hefur sín einkenni. Fyrsta skeiðið, sem nær yfir tímabilið frá 1902 og fram yfir lok fyrri heimsstyrjaldar, mótaðist af miklum breytingum og hraðri uppbyggingu. Þá leystu vélbátar og togarar af hólmi árabáta og þilskip, síldveiðar voru hafnar í stórum stíl og rekstur sjávarútvegsins breyttist í veigamiklum atriðum. Á þessum tíma urðu til fyrstu eiginlegu sjávarútvegsfyrirtækin á Íslandi og flest virtist ganga útvegsmönnum í hagin. Velgengnin reyndist þó aðeins tímabundin. Við lok heimsstyrjaldarinnar, árið 1918, urðu margvíslegar breytingar á stjórn mála- og efnahagsástandi í helstu markaðslöndum Íslendinga og á 3. áratug aldarinnar urðu miklar sviptingar og óstöðugleiki helsta einkenni íslensks sjávarútvegs. Á 4. áratugnum hélt heimskreppan innreið sína og olli íslenskum útvegsmönnum þungum búsisfjum, sem þó áttu að verulegu leyti rætur í þróun mála á 3. áratugnum.

Með tilliti til þessa má skipta sjávarútvegssögu tímabilsins 1902-1939 í tvö höfuðtímabil, og hefur hvort þeirra sín einkenni. Þessari tímabilaskiptingu verður fylgt hér, þegar fjallað verður um hina eiginlegu útgerðarsögu. Um ýmsa aðra efnisþætti, sem hljóta að teljast til sögu sjávarútvegsins þótt ekki verði þau talin útgerðar-

saga í eiginlegum skilningi, verður hins vegar rætt í sérstökum köflum.

Í þessu bindi verður rakin saga sjávarútvegs á Íslandi á tímabilinu 1902-1939 og þess freistað að segja söguna frá sem víðustu sjónarhorni. Eins og í 1. bindi verður áhersla lögð á sögu útvegsins og reynt að lýsa áhrifum hans og hlutverki í íslensku þjóðlífi á þessu tímabili. Jafnframt verður kappkostað að bera þróun íslensks sjávarútvegs saman við það sem gerðist í sjávarútvegi annars staðar við norðanvert Norður-Atlantshaf, einkum þó á upphafsárum vélvæðingarinnar.

Í aðfaraorðum 1. bindis þessa verks var frá því skýrt, að umfjöllun um sögu hafréttar- og landhelgismála á fyrri öldum og um upphaf síldveiða hér við land á 19. öld yrði látin bíða 2. bindis. Við það er staðið. Saga síldveiðanna verður felld inn í útgerðarsöguna og aðra þætti verksins, þar sem við á, en frá þróun hafréttar- og landhelgismála segir í sérstökum kafla. Sama máli gegnir um sögu hafrannsóknna, en um sögu hval- og selveiða á 20. öld verður fjallað í 3. bindi verksins. Þar verður saga hvalveiðanna rakin nokkuð aftur fyrir aldamótin 1900. Hið sama á við um verksmiðjuframleiðslu lýsis og fiskimjöls. Hún hófst að sönnu á tímabilinu, en jókst mjög og eflðist eftir síðari heimsstyrjöld. Af þeim sökum þótti rétt að láta umfjöllun um þennan merka þátt sjávarútvegsins bíða 3. bindis. Um sögu útflutnings og sölu sjávarafurða er aðeins fjallað mjög stuttlega í þessu riti. Meginmarkmið þess er að segja sögu íslensks sjávarútvegs, og vissulega geta verið áhöld um það, hvort saga útflutningsverslunar með sjávarafurðir er fremur sjávarútvegs-

eða verslunarsaga. Ekki þótti þó rétt að sneiða algjörlega hjá þessum þáttum, en sú saga, sem hér er sögð af þeim, er ekki annað en örstutt yfirlit, sett saman í þeim tilgangi einum að gefa lesendum nokkra mynd af meginstraumum í þessum efnum á tímabilinu. Fróðleiksfúsum lesendum er vísað til ágættra og nýlegra rita um sögu saltfisksútflutnings og saltfiskverslunar eftir þá Valdimar Unnar Valdimarsson og Halldór Bjarnason, og um sögu Sölumiðstöðvar hraðfrystihúsanna eftir Ólaf Hannibalsson, Jón Hjaltason og Hjalta Einarsson. Um sögu haf- og fiskirannsóknna gegnir líku máli. Ekki þótti rétt að sleppa þeim þætti alveg, en kaflinn um þau mál er aðeins stutt yfirlit og vísast lesendum til hins ágæta rits Jóns Jónssonar, *Hafrannsóknir við Ísland I*.

Eins og 1. bindi þessa ritverks er þetta unnið á Rannsóknasetri í sjávarútvegssögu. Lengst af þeim tíma, sem ritun bókarinnar stóð yfir, var Rannsóknasetrið til húsa á Hafrannsóknastofnuninni og er sem fyrr hluti hennar. Vegna þrengsla á Skúlagötu 4 var aðsetur Rannsóknasetursins flutt í Reykjavíkurakademíuna um mitt ár 2002, og þar var verkinu lokið. Samstarfsmönnum mínum á þessum tveimur stofnunum þakka ég ánægjulegar samvistir og Jóhanni Sigurjónssyni, forstjóra Hafrannsóknastofnunarinnar, dyggan stuðning. Árna M. Mathiesen sjávarútvegsráðherra þakka ég

þann mikla stuðning, sem hann hefur veitt þessu verki.

Margir hafa veitt mér mikilsverða aðstoð við samningu og frágang þessarar bókar. Eiginkona mín, Elín Guðmundsdóttir, las allt handritið jafnóðum og það varð til og aftur í lokagerð og kom með margar þarfar ábendingar. Sama máli gegnir um fornvinnu minn og fræðafóstra, dr. Aðalgeir Kristjánsson, og voru hans ráð sem endranær betur þegin en ekki. Þeir Jón Páll Halldórsson á Ísafirði, Jón Jónsson fiskifræðingur og Már Elísson, fyrrverandi fiskimálastjóri, lásu allt handritið yfir og miðluðu mér af yfirgripsmikilli þekkingu sinni á sögu íslensks sjávarútvegs á 20. öld. Hið sama gerði starfsbróðir minn, Hreinn Ragnarsson á Laugarvatni, sem eyddi ýmsum villum og missögnum, ekki síst í kaflanum um síldveiðar. Arnþór Gunnarsson sagnfræðingur gerði útdrátt sem samantektin á ensku í bókarlok er byggð á. Hollvinur minn, Þórður Helgason cand. mag., las prófarkir af sinni alkunnu vandvirkni og glöggskyggni.

Öllu þessu fólki og öðrum þeim, sem verið hafa mér hjálplegir og ráðhollir með einum eða öðrum hætti, þakka ég mikilsvert liðsinni. Góðvini mínum Jóni Hjaltasyni og starfsfólki Bókaútgáfunnar Hóla þakka ég traustan stuðning og frábæra samvinnu í hvívetna.

Reykjavík á öskudaginn 2003
Jón Þ. Þór

I. INNGANGUR

I.1. Heimildir og fyrri rannsóknir

Í sjávarútvegssögu er tímabilið, sem fjallað er um í þessu bindi, ólíkt öllum fyrri skeiðum að því leyti, að mun meira er til af frumheimildum, sem snerta flesta meginþætti sjávarútvegsins. Í opinberum gögnum á borð við *Alþingis-* og *Stjórnartíðindi* tímabilsins er margvíslegan fróðleik að finna, og sama máli gegnir um ýmsar tölfræðilegar heimildir. *Landshagsskýrslur*, sem gefnar voru út 1896-1912, og *Fiskiskýrslur og hlunninda*, sem komu út frá 1912 til 1940, hafa að geyma upplýsingar um fjölda og stærð fiskiskipa og báta og aflatölur í hinum ýmsu fisktegundum og verstöðvum. Meðferð þessara talna er þó nokkuð vandasöm á köflum, einkum að því er snertir fyrstu ár 20. aldar. Samræmis var ekki ávallt gætt við skýrslugerðina, og kemur það m.a. fram í því, að fyrstu árin var afli ýmist talinn í fjölda fiska eða þyngdareiningum, og upplýsingar um stærð skipa og báta gátu verið nokkuð á reiki. Í ritinu *Hagskinnu*, sem gefið var út árið 1997, hafa ritstjórar reynt að samræma tölulegar upplýsingar eftir

föngum, og er sú vinna, sem þar hefur verið unnin, til mikilla bóta. Í þessu riti verður víða stuðst við tölur úr *Hagskinnu*, enda eru þær samræmdar og í mörgum tilvikum betur unnar en efni í upprunalegu hagskýrslunum. Ýmsar hagtölur sjávarútvegsins er einnig að finna í *Ægi*, tímariti Fiskifélags Íslands, og loks ber að nefna tölfræðirit Alþjóða hafrannsóknaráðsins, *Bulletin Statistique*, sem út hefur komið frá 1905. Það geymir ýmsar veigamiklar og gagnlegar upplýsingar, ekki síst um veiðar útlendinga á Íslandsmiðum.

Enn má telja með frumheimildum fjölmargar skýrslur stjórnvalda, opinberra stofnana og samtaka í sjávarútvegi, prentaðar og óprentaðar, og hafa þær verið kannaðar og notaðar við samningu þessa rits eftir því sem föng hafa verið á og ástæða þótti til. Sama máli gegnir um fundargerðabækur ýmissa félaga, samtaka og stofnana, en af gögnum einstakra fyrirtækja er fátt eitt til frá tímabilinu, sem hér er um fjallað, og það sem varðveist hefur er yfirleitt óheilt. Það er einkar bagalegt, en forvitnilegt hefði verið að skoða og kanna gögn og skjöl um rekstur

ýmissa útgerðarfyrirtækja, sem hér störfuðu á fyrri hluta aldarinnar. Heimildir úr skjala-söfnum þeirra hefðu vafalaust getað sagt mikla sögu, sem nú er að ýmsu leyti hulin. Er þar engu öðru um að kenna en landlægu hirðuleysi í meðferð og vörslu sögulegra heimilda.

Allmikið er til af prentuðu máli frá þessari öld, sem mikið hefur verið notað við samningu þessa rits. Þar ber fyrst að nefna *Ægi*, tímarit Fiskifélags Íslands, sem út hefur komið nánast óslitið frá 1905. *Ægir* er allt í senn upplýsinga-, fréttá- og fróðleiksrit, sem hefur að geyma mikinn fróðleik, og í sumum tilvikum frumheimildir eða ígildi frumheimilda, um sögu sjávarútvegsins. Ritið flutti tíðar og oft ýtarlegar fréttir úr verstöðvum í öllum landsfjórðungum og úr öðrum löndum, en jafnframt mikið af tölulegum upplýsingum, auk þess sem það var vettvangur umræðu um sjávarútvegsmál og birti fjölmargar fróðlegar og athyglisverðar greinar.

Næst *Ægi* ber að nefna endurminningar ýmissa þeirra, sem þátt tóku í uppbyggingu sjávarútvegsins á því skeiði, sem hér er um fjallað. Heimildagildi þessara rita er afar misjafnt, en af minningabókum, sem mikið gildi hafa, ber sérstaklega að nefna minningar Árna Gíslasonar á Ísafirði¹ og Þorsteins Jónssonar frá Laufási í Vestmannaeyjum.² Þessar tvær bækur eru í sérflokki sem heimildarit og hafa ómetanlegt gildi sem heimildir um upphaf vélvæðingar bátaflotans.

Þá ber að nefna ævisögur ýmissa útvegs- manna, sjómanna, stjórnálamanna og annarra þeirra, er afskipti hafa haft af sjávarútveginum og málefnum hans. Tilgangurinn með ritun þessara ævisagna, hvort sem þær

eru sjálfsævisögur eða samdar af öðrum, er tíðum sá að segja skemmtilega sögu og halda á lofti minningu söguhetjunnar. Sumar þeirra eru jafnvel eins konar varnarrit. Þær hafa vissulega að geyma margvíslegan fróðleik, en byggjast tíðum á sögnum og minni, fremur en heimildakönnun, og eru því varasamar heimildir. Í sumum tilvikum sýna þessar ævisögur helst, hvernig söguhetjurnar sjálfar, afkomendur þeirra og aðrir aðstandendur söguritunarinnar litu á hlut þess sem um er fjallað og hvernig þeir vildu, að aðrir minntust hans. Hér eru vissulega undantekningar, en af einhverjum ástæðum hafa fræðilegar ævisögur fólks úr atvinnulífi aldrei náð að festast í sessi hér á landi með sama hætti og í ýmsum öðrum löndum.

Furðu lítið er til af fræðilegum rannsóknarverkum um sögu sjávarútvegsins á þessu tímabili, og getur það varla bent til annars en að hún sé lítt rannsökuð. Örfá rit ber þó að nefna. Í bók Sigfúsar Jónssonar um íslenskan sjávarútveg á 20. öld er að finna yfirlit yfir þróun atvinnugreinarinnar frá aldarbyrjun og fram yfir 1980.³ Þessi bók er einkar gagnleg öllum þeim, sem áhuga hafa á að fræðast um þróun sjávarútvegsins og þátt ýmissa stofnana og samtaka í uppbyggingu hans og rekstri. Bókin getur ekki talist sagnfræðirit í eiginlegum skilningi, og líkast til mun sagnfræðingum og öðrum þeim, sem hyggjast skoða þróun sjávarútvegsins frá sögulegu sjónarmiði, nýtast hún best til uppfléttinga.

Af einfnisritum ber fyrst að nefna bók Heimis Þorleifssonar um upphaf og fyrstu ár íslenskrar togaraútgerðar.⁴ Þar er rakinn aðdragandi togaraútgerðar hér á landi og

saga hennar sögð til 1917. Bók Heimis byggist á traustri rannsókn frumheimilda og er höfuðrit um sögu togaraútgerðar á Íslandi frá upphafi hennar og fram að togarasölunni 1917.

Saga togaraútgerðar á millistríðsárunum er á hinn bóginn lítt rannsökuð. Í ritinu *Landshagir*, sem út kom árið 1986, birtist ritgerð eftir Bjarna Guðmarsson sagnfræðing um togaraútgerð í Reykjavík á árunum 1920-1931. Hún byggist á ýtarlegri heimildakönnun, en nær yfir stutt tímabil og tekur aðeins til togaraútgerðar í Reykjavík.⁵ Í sama riti er grein um alþjóðlega saltfiskmarkaði og saltfiskútflutning Íslendinga á árunum 1920-1932.⁶ Þar er útflutningsverslunin sett í alþjóðlegt samhengi og fjallar höfundur um hvort tveggja, framleiðslulönd og markaðslönd, og byggir ræðu sína á traustri heimildakönnun.

Á síðustu árum hafa komið út sögur nokkurra fyrirtækja og undirgreina sjávarútvegsins. Margar þeirra hafa að geyma mikinn fróðleik, og ber þar einkum að nefna sögu S.H., sem rekur upphaf hraðfrystingar á Íslandi,⁷ og ritið *Saltfiskur í sögu þjóðar*, sem rætt var í inngangskafli 1. bindis þessa verks. Mörg undanfarin ár hefur einnig verið unnið að ritverki um sögu síldveiða við Ísland, og mun það væntanlegt innan tíðar.

Þá er að nefna ýmsar byggða- og héraðs-sögur. Í mörgum þeirra er fólgin mikill fróðleikur um sjávarútvegssöguna á viðkomandi stöðum. Frá þessum ritum flestum var sagt í 1. bindi þessa verks og ástæðulaust að endurtaka það hér.

Saga útlendinga á Íslandsmiðum er

athyglisvert rannsóknarefni og snertir allt í senn hafréttar- og utanríkismál og nýtingu fjarlæggra miða. Enn er mikið rannsóknarverk óunnið á þessu sviði, en höfundur þessa rits hefur kannað nokkuð veiðisögu Breta við Ísland á 19. og 20. öld og samið um það tvö rit.⁸ Um sögu landhelgis- og hafréttarmála á tímabilinu, sem þetta rit tekur til, er svipaða sögu að segja og um veiðar útlendinga; þar er mikið verk óunnið. Í þessum efnum hefur að sönnu ýmislegt verið skrifað, en flest er það frá sjónarhorni stjórn mála- og þjóðréttarfræði. Sagnfræðingar hafa komið að þessum fræðum í ýmsum ritum, sem þó fjalla að mestu leyti um önnur mál, og eina ritið, sem höfundur þessa rits þekkir og fjallar eingöngu um landhelgismál frá sagnfræðilegu sjónarmiði, er smákver eftir sjálfan hann.⁹ Um fyrri rannsóknir á þessu sviði er fjallað ýtarlegar í inngangspætti V. kafla þessarar bókar.

Öldum saman hafa þeir, sem búa við sjó, veitt athygli hegðun sjávar og fylgst eftir föngum með fiskum og öðrum sjávardýrum. Hafrannsóknir í nútíma skilningi eru hins vegar fremur ung vísindagrein, en hefur fleygt fram á 20. öld og skiptu umtalsverðu máli fyrir íslenskan sjávarútveg þegar á fyrri helmingi aldarinnar. Um þessi efni hefur hér verið stuðst við ýmis rit, sem getið er í heimildaskrá, en þó öðru fremur við 1. bindi hafrannsóknasögu Jóns Jónssonar fiskifræðings.¹⁰

Um erlenda fiskveiðisögu tímabilsins hefur ýmislegt verið ritað, og hafa nokkur helstu verk um efnið verið höfð til hliðsjónar og notuð sem heimildir við samningu þessarar bókar. Þar ber fyrst að nefna

nýlegt yfirlitsrit yfir fiskveiðisögu Englandinga og Walesbúa, sem nær yfir tímabilið frá miðöldum til loka 20. aldar.¹¹ Ennfremur hef ég haft gott gagn af sögu breskra togveiða eftir dr. R. Robinson¹² og riti dr. James R. Coull um fiskveiðisögu Skota.¹³

Af norrænum ritum ber helst að nefna stórvirki Erlendar Paturssonar um fiskveiðisögu Færeyja á síðari hluta 19. aldar og fyrri hluta hinnar 20.¹⁴ og rit Jóans Pauli Joenssens, *Fiskafólk*. Það rit má kalla menningar sögu færeysks sjávarútvegs á skútuöld, sem þar í landi stóð frá 1872 og fram í síðari heimsstyrjöld.¹⁵

Um veiðar Evrópumanna við Nýfundnaland og Atlantshafsströnd Kanada er mikinn fróðleik að sækja í ritgerðasafnið *How Deep is the Ocean?*,¹⁶ og í ritröðinni *Studia Atlantica* er að finna ritgerðir um sögu fiskveiða á Norður-Atlantshafi á ýmsum tímum.¹⁷ Ritgerðirnar eru flestar upphaflega fyrirlestrar fluttir á ráðstefnum samtakanna North Atlantic Fisheries History Association (NAFHA). Á vettvangi þeirra samtaka er unnið að ritun fiskveiðisögu Norður-Atlantshafs frá miðöldum og fram undir lok 20. aldar, og er höfundur þessa rits þátttakandi í því verkefni. Ýmislegt, sem hér er sagt um erlenda fiskveiðisögu, hef ég numið af félögum mínum í þessu verkefni.

I.2. Upphaf vélvæðingar í sjávarútvegi

Í 1. bindi var stuttlega lýst megindráttum í sjávarútvegi Norður-Evrópuþjóða á fyrri öldum. Alls staðar voru á heimamiðum

stundaðar strandveiðar á opnum bátum með líkum hætti og hér tíðkaðist, og voru slíkar veiðar ráðandi í Noregi, Færeyjum, á vesturströnd Jótlands, á Hjaltlandi og í Orkneyjum og norðanverðu Skotlandi. Aðrar fiskveiðipjóðir við Norður-Atlantshaf stunduðu einnig umtalsverðar veiðar á fjarlægum miðum, einkum við Ísland og Nýfundnaland. Til þeirra veiða voru notuð þilskip, og frá því á 16. öld voru slík skip einnig notuð í vaxandi mæli til fiskveiða í Norðursjó, ekki síst til veiða á síld og öðrum uppsjávarfiskum. Þessi skip voru öll seglknúin, og til þess að draga veiðarfæri úr sjó urðu menn að treysta á handaflíð.

Vélvæðing í sjávarútvegi hófst með fyrstu tilraunum til útgerðar vélknúinna fiskiskipa um miðbik 19. aldar, en átti rætur í iðnbyltingunni, sem hófst á Englandi á síðari helmingi 18. aldar. Iðnbyltingin hafði mikil áhrif á lifnaðarhætti fólks, og urðu þau fyrst greinileg á Bretlandseyjum. Fyrir iðnbyltingu bjó meirihluti þjóðarinnar í sveitum, en með tilkomu verksmiðjuiðnaðar á ofanverðri 18. öld breyttist öll skipan byggðar, einkum á Englandi. Þá varð það fólk, sem að iðnaðinum vann, að búa í námunda við vinnustaði sína, hvort sem þeir voru verksmiðjur, námur eða annað, og í nágrenni þeirra risu á skömmum tíma fjölmennir iðnaðarbærir og borgir. Á 19. öldinni herti enn á þessari þróun. Fólksfjölgun var ör í Bretlandi á 19. öld, og fjölgaði íbúum landsins úr 10,5 milljónum árið 1801 í 37 milljónir árið 1901.¹⁸ Mikill meirihluti þess fólks, sem þarna bættist við, settist að í borgum, og hlutfall borgar- og bæjarbúa af þjóðarheildinni varð sífellt hærri. Árið 1861 töld-

ust 62,3 prósent Breta búa í borgum, 72,0 prósent árið 1891 og 78,1 prósent árið 1911. Í öðrum stærstu ríkjum Vestur-Evrópu, Frakklandi og Þýskalandi, gekk þróunin í sömu átt.¹⁹

Ör mannfjöldaaukning og vöxtur þéttbýlis gjörbreytti þörfum samfélagsins fyrir matvælaframleiðslu og -flutninga. Í stað þess að mikill meirihluti íbúanna væri sjálfum sér nógur um fæðuöflun, byggði að því leyti við sjálfsþurftir, varð nú að sjá sívaxandi fjölda borgarbúa fyrir matvælum. Þau þurfti að flytja til borganna, og því varð að efla og bæta samgöngukerfið. Flestir hinna nýju borgarbúa voru hins vegar fátækir, gátu ekki veitt sér dýran mat, og því reið á að flytja til borganna sem mest af tiltölulega ódýrum en næringarríkum matvælum. Fólksfjölgunin á 19. öld jók svo enn á almenna eftirspurn og þar með þörfina á aukinni framleiðslu.

Járnbrautir og hafnarframkvæmdir urðu til þess ásamt endurbótum á gamalreyndum samgönguleiðum, vegum, ám og skipaskurðum, að flutningsgeta samgöngukerfisins í löndum Vestur-Evrópu jókst. Aukin ræktun og vísindalegar framfarir gerðu það og að verkum, að landbúnaðarframleiðsla fór vaxandi, og á árunum 1750 til 1820 tókst enskum bændum að framleiða nægilega mikið af landbúnaðarafurðum til þess að anna sívaxandi eftirspurn.²⁰ Það þótti vel af sér vikið, en ein meginástæða þess, að bændum tókst að auka ræktun sína og fullnægja eftirspurninni, var sú, að á þessum árum var mikið nýtt land brotið til ræktunar á Bretlandseyjum. Landeigendur nýttu sér lagaheimildir, svonefnd 'Enclosure Acts', til að slá eign sinni á stór landsvæði, skóga

og beitolönd, sem áður höfðu verið almenningar, og brjóta þau til ræktunar. Afleiðingin varð sú, að allt fram á síðari hluta 4. áratugar 19. aldar voru um 90 prósent af öllum þeim matvælum, sem neytt var á Bretlandseyjum, framleidd þar í landi. Aukin framleiðsla á kornmeti var Bretum og nauðsyn á árum Napóleonsstyrjaldanna í upphafi 19. aldar, en þá tók að mestu fyrir innflutning á korni frá meginlandi Evrópu.²¹

Mannfjölgun og vöxtur þéttbýlis jók vitaskuld eftirspurn eftir fiski og öðru sjávarfangi, ekki síður en öðrum matvælum. Í fyrstu var eftirspurnin mest á sunnanverðu Englandi, einkum í Lundúnum, og átti það mikinn þátt í því, að sjómenn á Suður-Englandi tóku að reyna fyrir sér um notkun nýrra og afkastameiri veiðarfæra en áður höfðu mest tíðkast. Þilskipaútgerð var gamalgróið útgerðarform á þessu svæði, einkum í Devonskíri og við ósa Thamesár. Skip, sem þaðan gengu til veiða, höfðu um aldir stundað botnvörpuveiðar að nokkru marki á grunnmiðum og selt afla sinn á mörkuðum í Suður-Englandi og Lundúnum, en þar var fiskmarkaðurinn í Billingsgate stærstur og þekktastur. Með vaxandi eftirspurn á ofanverðri 18. öld og fyrstu árum 19. aldar tóku sjómenn að leita á dýpri mið, en þar mátti oft fá góðan afla í ýmsum ódýrum fisktegundum. Smám saman tóku þeir einnig að leita norður með austurströnd Englands, og þá barst þekking á notkun botnvörpu og útgerð seglatogara til svæða, þar sem línuveiðar höfðu um aldir verið helsta veiðiaðferðin. Átti þetta m.a. við um gamalgróna fiskveiðibæi á borð við Hull og Grimsby við Humrufljót, sem og Scar-

borough, en fyrstu seglatogararnir þar voru skráðir á árunum 1839 og 1840.²²

Er hér var komið sögu, hafði sjávarútvegur öldum saman staðið með blóma á þessum slóðum, og sóttu sjómenn þaðan jöfnum höndum á gjöful heimamið í Norðursjó og á fjarlæg mið við Ísland og Nýfundnaland. Nokkuð hafði þó dregið úr sókninni á Íslands- og Nýfundnalandsmið frá því sem var um miðja 18. öld og fyrr, og olli þar allt í senn frelsisstríð Bandaríkjamanna, hættuástand á höfunum á styrjaldarárunum í lok 18. aldar og byrjun hinnar 19., minnkandi markaður fyrir saltaðan fisk í fyrrum þraelanýlendum í Karíbahafi og loks vaxandi eftirspurn eftir „ferskum“ fiski í iðnaðarborgunum í Norður- og Mið-Englandi.

Nálægðin við markaðinn í iðnaðarborgunum nýju jók mjög þýðingu útgerðarbæja og -borga á austurströndinni í matvælaöflun, og þegar um 1830 var umtalsvert magn af fiski flutt frá Hull og upp eftir Humru og þverám hennar á markaði lengra inni í landi. Engu að síður leið þó nokkur tími, uns fiskur varð almenningsmatur. Hann var dýr í samanburði við ýmis önnur matvæli, erfiður í flutningi og þoldi illa geymslu. Hin fyrstu járnbrautarfélög á austurströnd Englands virðast framan af hafa haft næsta lítinn áhuga á því að flytja fisk með vögnum sínum, og gildi þá einu, þótt viðskiptakreppa, sem hófst í Englandi á öndverðum 5. áratug 19. aldar, hefði í för með sér mikinn skort á ódýrum en næringarríkum matvælum. Átti það ekki síst við um Manchester og fleiri iðnaðarborgir. Þá kom upp staða, sem er alþekkt í ýmsum löndum þriðja heimsins á okkar dögum;

framleiðslan, þ.e.a.s. aflinn, jókst með nýrri tækni (seglatogurum og botnvörpuveiðum), en framleiðendur, útvegsmenn og sjómenn, áttu í erfiðleikum með að koma vöru sinni á markað. Af þeim sökum nægði framboðið ekki til að fullnægja eftirspurninni, og hár flutningskostnaður gerði það að verkum, að sá fiskur, sem komst á markað, var of dýr. Almenningsur réð ekki við að kaupa hann, og þegar vel aflaðist, sátu útvegsmenn tíðum uppi með óseljanlegan fisk, sem þeir neyddust til að henda. Á sama tíma leið alþýða manna í iðnaðarborgunum skort.²³

Rót vandans var öllum ljós, og á síðari hluta ársins 1841 hóf James Laws, forstjóri járnbrautarfélagsins Manchester & Leeds Railway, að flytja fisk frá Hull til Manchester með skipulögðum hætti. Hann samdi við sjómenn og útvegsmenn um, að þeir kæmu nýjum fiski í tæka tíð á lest, sem fór frá Hull áleiðis til Manchester klukkan sex að morgni, gegn því að flutningsgjaldið yrði lækkað verulega. Með þessu móti komst fiskurinn í áfangastað á sex klukkustundum – tólf klukkustundum eftir að honum var landað – og unnt var að lækka söluverðið úr 8 pensum í tæp 2 pens pundið. Þá hafði almenningsur loks ráð á að veita sér fisk, og leið ekki á löngu, uns framleiðendur áttu fullt í fangi með að anna eftirspurninni. Á næstu árum jókst fiskneysla stöðugt; fiskur varð ódýr og vinsæl alþýðufæða og eftir því sem járnbrautarnetið varð víðtækara og flutningar með járnbrautum öruggari, áttu fleiri þess kost að neyta fisks og annars sjávarfangs á degi hverjum.

En fiskurinn var oft fjarri því að geta talist ferskur, er hann kom í áfangastað og hús-

mæður, sem unnu langan vinnudag í verk-smiðjum, þráðu flest heitar en að matreiða gamlan og illa lyktandi fisk, er þær komu heim. Þá brugðu fiskkaupmenn á það þjóð-ráð að selja svokölluðum „steikurum“ (friers) þann fisk, sem ekki hafði selst að kvöldi. Þeir hreinsuðu fiskinn og roðflettu, veltu honum upp úr hveiti og kryddi að ósk kaup-enda, steiktu í olíu, vöfðu inn í ný dagblöð og seldu á staðnum. Þannig varð til þjóðar-réttur breskrar alþýðu, „fish-and-chip“.²⁴

Heimildum ber ekki fyllilega saman um, hvar þessi þjóðfrægi réttur var fyrst seldur, en margt bendir til þess, að það hafi verið í borginni Oldham skömmu eftir 1870.²⁵ Hitt fer aftur á móti ekki á milli mála, að vin-sældir þessa matréttar jukust hröðum skref-um, og árið 1913 var áætlað, að verslanir, sem seldu hann, væru a.m.k. 25.000 á Bret-landi. Þá var talið, að í það minnsta fjórð-ungur af heildarafla Breta, eða um 200.000 smálestir, færu á ári hverju í að búa til „fish-and-chip“.²⁶

Sú þróun mála, sem hér hefur verið lýst, gjörbreytti á skammri stund allri aðstöðu breskra útvegsmanna og skóp sjávarútveg-inum nýja stöðu. Iðnbyltingin hafði skapað nýjan, og að því er virtist, óþrjótandi markað fyrir fisk. Nú reið á að auka aflann og fullnægja eftirspurninni. Þá lá beinast við, að sjávarútvegurinn notfærði sér þá uppgötvun, sem í hugum flestra var helsta einkenni hins nýja iðnaðar: gufuvélina.

Notkun gufuvéla til að knýja skip átti sér þegar nokkra sögu, er kom fram um miðja 19. öld, en ekki er vitað til þess, að gufuvélar hafi þá verið reyndar í fiskiskipum. Þess var þó ekki langt að bíða, og fóru Skotar hér

fremstir í flokki. Árið 1853 lét fyrirtækið „Deep Sea Fishing Association of Scotland“ smíða gufuskip til fiskveiða, og örfáum árum síðar hófst útgerð slíkra skipa frá Grimsby. Þessar tilraunir mistókust, og sama er að segja um aðrar, sem gerðar voru á næstu tveimur áratugum víða á Bret-landseyjum og í Frakklandi. Gufuskipin, sem smíðuð voru til fiskveiða, reyndust bæði óhentug til veiða og óhagkvæm í rekstri, og enn leið nokkur tími, áður en menn komust upp á lagið með að nýta hina nýju tækni í þessu skyni. Á hinn bóginn nýttust gufuskip vel til fiskflutninga og ýmissar þjónustu við fiskveiðiflota í Norður-sjó, og á 8. áratug 19. aldar fundu hugvits-menn upp gufuvindu til að hífa botnvörpur. Var að því mikill vinnuléttir.²⁷

Á þessum tíma var í hafnarborgum á Norðursjávarströnd Englands fjöldi gufu-knúinna dráttarbáta – hjólaskipa. Þeir voru upphaflega notaðir til að aðstoða stór segl-skip við að komast úr og í höfn, en voru nú verkefnalitlir, er millilandaskipum, sem lögðu leið sína til hinna minni hafna, fækk-aði. Þá var tekið að nota suma þeirra til að draga seglatogarana á miðin og yfir fiski-slóðina í stillum, og segir sagan, að dag einn hafi skipstjórinn á einum þessara dráttar-báta staðið á stjórnþalli sínum og horft yfir röð seglatogaranna, sem skip hans dró. Á hann þá að hafa spurt sjálfan sig, hvort ekki væri skynsamlegra að leggja seglskipunum, en hengja vörpuna aftan í dráttarbátinn. Hann reyndi þetta með góðum árangri, og var þess nú skammt að bíða, að botnvörpu-veiðar á gufuknúnum hjólaskipum yrðu næsta algengar í Norðursjó.



Hjólaskipið Fearless sem notað var til togveiða um 1890.

Hér var þó aðeins tjaldað til einnar nætur. Sjóhæfni hjólaskipanna var takmörkuð, og þau gátu aðeins stundað veiðar á tiltölulega grunnu vatni nærri landi. Af þeim sökum leið ekki á löngu, uns tekið var að gera tilraunir til að búa fiskiskip gufuvélum og skipsskrúfu. Fyrstu skipin, sem þannig tilraunir voru gerðar með, voru seglatogarar, sem breytt var og vélar settar í. Þessar tilraunir gáfust hins vegar illa, og varð flestum bráðlega ljóst, að ef nota ætti gufuafl við fiskveiðar á hafi úti, væri nauðsynlegt að smíða járnskip, sem knúin væru með gufuvélum og skipsskrúfu og smíðuð þannig, að

byggingarlagið hentaði til veiðanna. Þetta var fyrst reynt um 1880, og um miðjan desember 1881 var fyrstu sérsmíðuðu botnvörpuskipunum – togurunum – hleypt af stokkunum í Grimsby. Þeir hlutu nöfnin *Zodiac* og *Aries* og reyndust svo vel, að á næstu árum fjölgaði skipum af þessari gerð ört.²⁸ Bretar fóru þar fremstir í flokki, en nágrannar þeirra handan Norðursjávar, Frakkar, Belgar, Hollendingar og Þjóðverjar, fylgdu fast á eftir. Er 19. öldin leið í aldanna skaut, skiptu gufuknúinir togarar við fiskveiðar hundruðum.

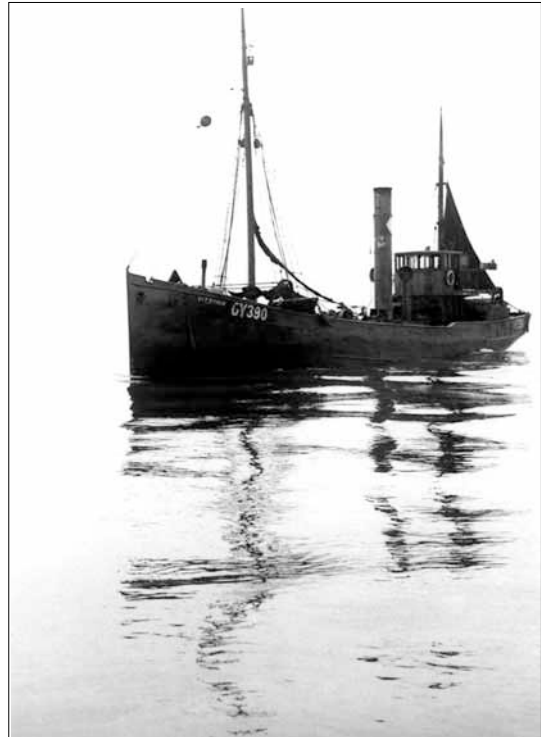
Með hagnýtingu gufuafls í togurum má

segja, að iðnbyltingin hafi loks náð til fiskveiða. Fyrstu togararnir stunduðu veiðar í Norðursjó en aðeins örfá ár liðu, uns þeir tóku að fíkra sig norður á bóginn og hófu veiðar á fjarlægum miðum. Þá kynntust Íslendingar fyrst vélknúnum fiskiskipum.

Gufutogararnir voru mikil tækninýjung, hin mesta sem orðið hafði í fiskveiðum í margar aldir. Gallinn við gufuvélarnar var hins vegar sá, að þær voru þungar og fyrirferðarmiklar og þurftu mikið eldsneyti. Það urðu fiskiskipin að flytja með sér, ef þau fóru í lengri veiðiferðir, og þar sem kol, helsti eldsmatur gufuvélanna, voru bæði þung og rúmfrek, var ekki mögulegt að nýta vélarnar nema í tiltölulega stórum skipum. Fyrir minni skip og báta varð að finna aðra lausn.

Síðari hluti 19. aldar hefur stundum verið nefndur „uppfinningaöld“, „öld iðnbyltingarinnar síðari“ eða „fyrsta skeið tæknialdar“, og eiga þau heiti öll nokkurn rétt á sér. Á þessu skeiði gerðu hugvitssamir menn fjölmargar uppgötvanir, sem urðu undirstaða tækniframfara á 20. öld. Margar þeirra byggðust á uppfinningum og reynslu iðnbyltingarinnar á 18. öld, en aðrar virðast hafa byggst á hugviti og nýrri hugsun.

Olíuvélin var ein þessara nýjunga. Hún byggðist á allt öðrum forsendum en gufuvélin, og notkun hennar varð ekki möguleg fyrr en olíuvinnsla hófst að marki um og eftir 1860. Fyrstu olíuvélar í skip voru smíðaðar vestur í Ameríku, og á sjó voru þær fyrst notaðar til að knýja lystibáta. Danir höfðu forystu meðal Evrópuþjóða í notkun vélarafls í



*Enski togarinn Fittonia frá Grimsby var dæmigerður fyrir breska togara, sem sóttu hingað til lands um aldamótin 1900.
Í einkaeign; F. Loomeijer*

litlum fiskiskipum, og fóru útvegsmenn á norðanverðu Jótlandi þar fremstir. Árið 1889 var gufuknúin vinda til að draga inn veiðarfæri (spil) sett í bát í Frederikshavn á Jótlandi, og breiddist notkun slíkra tækja ört út á næstu árum. Jafnframt var unnið að því að smíða olíuvélar til að knýja bátana sjálfa. Þær tilraunir báru brátt árangur, og árið 1896 var fyrst sett vél í fiskibát í Danmörku. Hann gekk til veiða frá Frederikshavn þetta sama ár, og þá var þess ekki langt að bíða, að fiskisagan spyrðist til Íslands.

II. ALDAHVÖRF Á ÍSLANDSMIÐUM 1889-1907

Á öndverðri 20. öld urðu svo miklar breytingar í íslenskum sjávarútvegi að helst verður líkt við byltingu. Á örfáum árum var fiskiskipaflotinn vélvæddur, vélbátar, stórir og smáir, leystu árabáta og þilskip af hólmi víða um land, en íshúsin, sem reist voru í fjölmörgum sjávarplássum á síðustu árum 19. aldar og fyrstu árum hinnar 20., voru í raun forsenda vélbátaútgerðarinnar. Án þeirra hefði hún trauðla gengið jafn vel þegar í upphafi og raun bar vitni. Við Faxaflóa hófst togaraútgerð, sem á skömmum tíma óx úr grasi og varð undirstaða atvinnulífs í Reykjavík og Hafnarfirði.

Með vélvæðingunni jókst afli Íslendinga að mun og varð jafnframt fjölbreytilegri en áður hafði verið. Síldveiðar á hafi úti hófust fyrir alvöru á þessu tímabili, fyrst veiðar á beitusíld í reknet, síðan veiðar á síld til söltunar og enn síðar til bræðslu. Á skömmum tíma varð saltsíld önnur helsta útflutningsvara Íslendinga, ásamt saltfiski. Síldin fluttist að mestu á „nýja“ markaði á Norðurlöndum og við Eystrasalt, en saltfiskurinn á hefðbundna markaði í Suðurlöndum. Með

tilkomu togara opnuðust einnig markaðir fyrir ísfisk í Bretlandi og Þýskalandi. Þannig varð bæði útgerðin og útflutningurinn margbreytilegri en áður og skaut fleiri og styrkari stoðum undir íslenskt atvinnu- og efnahagslíf.

Jafnframt nýsköpun sjávarútvegs Íslendinga jókst sókn útlendinga á Íslandsmið, er sjávarútvegur nágrannahjóðanna var vélvæddur. Danir reyndu hér útgerð togara og vélbáta, en þær athafnir báru lítinn árangur og mistókust að mestu. Allt aðra sögu var að segja af Bretum, Frökkum, Hollendingum og Þjóðverjum. Þeir sendu stóra flota togara til veiða við Ísland á ári hverju og gerðu um hrið út frá íslenskum höfnum. Færeyingar stunduðu hér útræði, einkum frá Austfjörðum, en Norðmenn og Svíar fjölmenntu til síldveiða við Norðurland á sumrum og stunduðu hér síldarsöltun og -bræðslu. Fer ekki á milli mála, að athafnir þessara þjóða höfðu umtalsverð áhrif á íslenskan sjávarútveg.

II,1. Upphaf vélvæðingar íslenska bátaflotans

Íslendingar kynntust vélbátum fyrst hjá Dönum og voru fljótir að tileinka sér þessa tækninýjung. Sigfús Bjarnarson, kaupmaður á Ísafirði, mun hafa orðið fyrstur Íslendinga til að afráða að útvega sér vél í bát. Hann var í Danmörku veturinn 1898-1899 og kynntist þar bátavélum. Sigfús hreifst af hinni nýju tækni og gerði strax ráðstafanir til að fá vél. Um vorið 1899 kom skip með viðarfarm til Ísafjarðar, og var þar í timbur, sem ætlað var til að smíða nýjan bát undir vélina. Það verk var falið þeim Ásmundi Ásmundssyni og Jóni Gunnlaugssyni í Hnífsdal, og luku þeir smíðinni að mestu þá um sumarið. Koma vélarinnar, sem var af Dan gerð, dróst hins vegar á langinn. Hún kom ekki til landsins fyrr en á útmánuðum 1903 og var þá sett í bátinn, sem nefndur var *Cæsar*.²⁹

Á meðan Sigfús beið eftir vélinni, tóku aðrir Ísfirðingar að hugsa sér til hreyfings. Einn þeirra var Árni Gíslason formaður á Ísafirði. Í endurminningum sínum segir hann frá því, hvernig hann fékk hugmyndina að því að eignast vélbát:

Um síðustu aldamót stunduðu bátar frá Esbjerg í Danmörku kolaveiðar frá Flateyri í Önundarfirði. Bátar þessir voru um 25 smálestir að stærð og höfðu hjálparvélar (mótora). Við kolaveiðarnar notuðu þeir opna smábáta með litlum móturvélum. Varð mörgum starsýnt bæði á stærri skipin og smærri bátana, sem brunuðu áfram bæði í logni og andviðri. Komu sumir þessir smærri bátar hingað til Ísafjarðar til þess að sækja póst, því stærri skipin lögðu aflann í flutningaskip, sem fóru vikulega til Bretlands. Ekki sá ég móturvélarnar, heldur

aðeins bátana er brunuðu hér um fjörðinn. Var ég strax hrifinn af þessari nýjung, og óskaði þess, að ég ætti eftir að eignast svona farartæki.³⁰

Árni átti sexæring, er *Stanley* hét, í samlögum við Sophus J. Nielsen, verslunarstjóra Tangsverslunar á Ísafirði. Í endurminningum sínum segir hann frá því, að um aldamótin hafi hann tekið að vinna að því að fá vél í bátinn, en Nielsen hafi verið því fráhverfur fyrst í stað. Honum snerist þó hugur, er hann hafði haft samband við bróður sinn, sem starfaði hjá Möllerupverksmiðjunum í Esbjerg, og varð úr, að þeir félagar pöntuðu tveggja hestafla vél þaðan. Vélin, sem



Árni Gíslason.



Sophus J. Nielsen.

kostaði 900 krónur, kom til Ísafjarðar 5. nóvember 1902 og með henni nítján ára gamall piltur, J. H. Jessen. Átti hann að sjá um að setja vélina í bátinn og kenna Árna meðferð hennar.³¹ Það gekk hvort tveggja vel og hinn 1. desember 1902 sagði í frétt í blaðinu *Vestra*:

Hún [vélin] hefir tveggja hesta afl og eyðir 2 pottum af steinolíu, og kostar því 20-30 auro um tímenn. Hún hreyfir jafnt aftur á bak sem áfram, og það má láta hana hafa svo lítinn kraft sem vill, og er því lafhægt að lenda bátnum og stöðva hann, hvenær sem er.

25. f.m. var búið að setja vélina í bátinn, og var hann þá settur á flot og farið að reyna hann. Báturinn var inni á Polli, og fór formaður hans ásamt meðeiganda sínum og nokkrum bæjarmönnum fyrstu ferðina út í Hnífsdal. Ferðin gekk ágætlega, og gekk báturinn álíka og sex menn róu. Hann var 40 mínútur utan úr Hnífsdal og inn á Ísafjörð, en fór þó sjálfsagt fimm mínútna krók inn í Djúpið.

29. f.m. fór Árni Gíslason á sjó til fiskjar og reyndist vélin mjög þægileg. Hann hefir nú aðra olíu til brennslu en fyrst, og gengur báturinn miklu betur með henni og hefir nú góðan gang.³²

Augljóst er, að Kristján Jónsson, ritstjóri *Vestra*, áttaði sig strax á því, að hér voru stórtíðindi að gerast. Síðar í greininni velti hann fyrir sér framtíðarmöguleikum vélbáta og líklegum áhrifum þeirra á sjósóknina:

Með því að brúka olíuhreyfivél í bátana ætti að mega komast af með miklu færri á hverjum bát, og væri það ekki lítill hagnaður fyrir sjávarútveginn. Sömuleiðis ættu vélar þessar að koma í góðar þarfir til að spara tímann þar sem langt er róið og mestur tími [f]er í að komast á fiskimiðin og heim aftur, en til þess þyrfti að leggja áherzlu á að hafa bátana sem hraðskreiðasta. Það eru heldur ekki smáræðisþægindi fyrir sjómennina, að í stað þess, sem þeir hingað til hafa orðið að slíta sér út við að róa á fiskimiðin og aftur í land, geta þeir, ef þeir nota vélar þessar hvílt sig á leiðinni, og eru því óþreittari til þess að fiska og gera að aflanum, og hefir það ekki litla þýðingu þegar mikill afli er.

Auðvitað verður tilkostnaðurinn miklu meiri, en hann ætti að borga sig, sé hægt að hafa tveim mönnum færra á hverju skipi, myndu þeir tveir hlutir, er við það sparast, vera meira en nóg til að borga vélina og tilkostnað við hana.³³

En ekki voru allir jafn trúaðir á vélarnar og Kristján ritstjóri. Árni Gíslason segir frá því, að er hann hóf vertíðarróðra frá Bolungarvík á *Stanley* árið 1903, hafi „almenn ótrú“ á vélbáta verið ríkjandi þar, en það breyttist skjótt, er menn sáu, að vélknúinn bátur gat sótt miklu fastar og aflað betur en arabátar. Fór og svo, að þegar árið 1903 hófu menn að panta vélar í báta sína, og þremur árum síðar voru komnar vélar í alla sexæringa í Bolungarvík, auk þess sem þær voru settar í báta víðar við Djúpið.³⁴

Ísfirðingar urðu þannig fyrstir Íslendinga til að setja vélar í fiskibáta, og þegar litið er til íslenskrar atvinnusögu og stöðu atvinnulífs hér á landi um aldamótin 1900, getur það engan veginn talist óeðlilegt. Óvíða á landinu stóð sjávarútvegur með jafn miklum blóma á þessum árum og við Ísafjarðardjúp, og eins og rakið var í 1. bindi þessa verks, var Ísafjörður höfuðstaður þilskipaútgerðar og saltfiskverkunar hér á landi á síðari hluta 19. aldar. Af þeim sökum voru margir kaupmenn og útvegsmenn vestra vel efnum búnir, eftir því sem gerðist hér á landi á þeim tíma, opnir fyrir nýjum möguleikum og tækifærum og höfðu efni til þess að ráðast í nýjungar.

En því fór fjarri, að Ísfirðingar væru hinir einu, er hugðu á vélvæðingu báta sinna um síðustu aldamót. Framfarasinnaðir menn í öðrum landsfjórðungum voru ekki síður fljóttir að koma auga á kosti vélbáta. Hvort þeir sóttu fyrirmyndir sínar til Danmerkur eða vestur á firði, er hins vegar ekki ljóst, en fréttir af framtaki Ísfirðinga hafa vafalaust spurst fljótt út, og skipti þá miklu, að útgerð



*Fyrstu vélbátarnir voru oft gerðir út frá rótgrónum verstöðvum árabátaaldar, en hafnaraðstæður voru tíðum frumstæðar. Þessi mynd var tekin á Skálum á Langanesi á öndverðri 20. öld.
Ljós.: Ljósmyndasafn Austurlands*

hinna fyrstu vélbáta við Ísafjarðardjúp sýndi og sannaði, að vel mátti nota vélknúnar fleytur hér við land.

Hér er þó að mörgu að hyggja og víst, að útvegsmönnum barst víða hvatning til að búa báta sína vélum. Tímaritið *Ægir* hóf göngu sína árið 1905 og var fyrsta sérrið um sjávarútvegsmál, sem gefið var út hér á landi. Ritstjórinn, Matthías Þórðarson frá Móum, fylgdist gjörlla með öllum hræringum í sjávarútvegi, utan lands sem innan, birti í riti sínu fjölmargar fræðandi greinar og fréttir og hvatti útvegsmenn til þess að kynna sér og hagnýta þær nýjungar, sem til heilla máttu

horfa. Eru margar þessara greina ómetanlegar heimildir um hugsun og fyrirætlanir þeirra, sem fremstir fóru í íslenskum sjávarútvegi á þessum árum. *Ægir* var lesinn víða um land, og er ekki að efa, að ýmislegt af því efni, sem hann flutti, orkaði hvetjandi á þá, sem á annað borð höfðu aðstöðu og tækifæri til að nýta sér nýjar hugmyndir.

Ein þessara greina birtist í 2. tölublaði 1. árgangs *Ægis*, sem út kom í ágúst 1905. Hún bar yfirskriftina „Mótoraflið í þjónustu fiskimanna“, og var fyrsti hluti hennar endursögn úr norska blaðinu *Verdens Gang*. Þar hvatti höfundur landa sína til að vél-

væða bátaflotann og benti á fordæmi Dana og Svía, sem á örfáum árum hefðu gjörbreytt útvegi sínum til hins betra. Kvað hann Norðmenn verða að fara að dæmi þeirra, ef þeir vildu ekki dragast aftur úr. Í síðari hluta greinarinnar herðir Matthías Þórðarson á orðum norska höfundarins og beinir orðum sínum til Íslendinga. Sá hluti er svohljóðandi:

Eftir því sem vinnukrafturinn verður dýrari á Íslandi; þá virðist það liggja beint við að taka annað afl í staðinn, sem er bæði mikið sterkara og um leið ódýrara. Þetta sem höf. skrifar um Norðmenn getur mæta vel átt við Íslendinga og ættum vér þessvegna að taka það til hugleiðingar.

Að brúka mótorbáta við þorskanetaveiðar, lóðir og hákarlaveiðar, ætti að hafa mjög mikla þýðingu, jafnframt sem bátarnir ættu að vera stærri en venjulegir róðrabátar, með skýli að minsta kosti að framan, þá mundu þeir að líkindum geta sótt lengra sjó og þar að auki tekið aflann fljótar, og borið meira. Menn, sem þegar eru byrjaðir að brúka mótorbáta hér á landi eru mjög ánægðir með árangurinn að öðru leyti en því, að á einstöku mótorum hafa komið fyrir (svo), að motorarnir hafa hætt að vinna, eða að einhver stykki í þeim hafa bilað, sem getur verið mjög bagalegt, og orðið til tjóns og hættu. Þetta kemur oft til af því, að motorarnir eru illa og hirðulauslega passaðir.³⁵

Þessi grein er athyglisverð og fróðleg heimild um viðhorf manna í Noregi og á Íslandi til nýsköpunar í sjávarútvegi á þessum tíma, en víst er, að ekki þurfti alla að brýna. Þegar greinin birtist, voru útvegsmenn í öðrum landshlutum þegar teknir að feta í fótspor Ísfirðinga. Í þessu sama tölublaði *Ægis* gaf að lesa stutta frétt, þar sem sagt var frá því, að Stefán Th. Jónsson, kaupmaður á Seyðisfirði, hefði þá um veturinn gert út vélbát til

hákarlaveiða fyrstur manna. Fjórir menn voru á bátnum, og höfðu þeir aflað fyrir 1500 krónur á sama tíma og aðrir fengu lítið sem ekkert. Um miðjan júlí nam fiskafli þessa báts, annar en hákarlsaflí, 75 skipundum, sem var meira en helmingi meira en afli annarra báta eystra. Og Seyðfirðingar ætluðu augskýnilega ekki að láta við þetta sitja, því þeir höfðu þegar samið reglugerð um váttryggingar vélbáta.³⁶

Stefán Th. Jónsson virðist samkvæmt þessu hafa orðið fyrstur útvegsmanna utan Vestfjarða til að fá sér vélbát. Báturinn, sem sagt er frá í *Ægisfréttinni*, var annar af tveimur bátum, sem önnur heimild hermir að hann hafi fengið frá Danmörku vorið eða sumarið 1904.³⁷ Báturinn hlaut nafnið *Bjólfur* og var 6.04 brl. að stærð, knúinn sex hestafla Danvél. Þetta sama ár smíðaði Bjarni Þorkelsson bátasmiður lítinn bát fyrir þá Ágúst Gíslason, Sigurð Sigurðsson og Gísla J. Johnsen í Vestmannaeyjum, og var hann búinn fjögurra hestafla Möllerupvél. Sá bátur vakti mikla athygli í Eyjum, en mun þó aldrei hafa verið notaður til fiskveiða að neinu ráði.³⁸

Í Vestmannaeyjum varð Þorsteinn Jónsson í Laufási fyrstur til þess að hefja útgerð vélbáts til fiskveiða. Hann kynntist bátnum, sem Bjarni Þorkelsson smíðaði vorið 1904, og þá um sumarið dvaldist hann austur á Seyðisfirði, þar sem hann kynntist útgerð Stefáns Th. Jónssonar. Þar fékk hann áhuga á því að eignast vélbát og afréð árið 1905 í samlögum við aðra að kaupa bát frá Danmörku. Báturinn, sem hlaut nafnið *Unnur*, kom til Eyja í byrjun september 1905 og hóf þá fljótlega róðra.³⁹

Fyrstu vélbátarnir komu í ýmsar fleiri verstöðvar á þessum árum. Þannig hófu fjórir menn að gera út vélbátinn *Von* úr Vogum árið 1905, og sama ár hóf Björn Gíslason í Reykjavík að gera út frá Sandgerði bát, sem *Gammur* hét.⁴⁰ Voru það fyrstu vélbátarnir á Suðurnesjum.

Á næstu árum fjölgaði vélbátum mikið, og leystu þeir áraskipin af hólmi í flestum verstöðvum landsins á fyrsta áratug 20. aldar. Eina umtalsverða undantekningin var Grindavík, en þar voru landingaraðstæður með þeim hætti, að vélbátum varð ekki auðveldlega við komið. Hófst vélbátaútgærd í Grindavík ekki fyrr en árið 1924.⁴¹

Fyrstu íslensku vélbátarnir voru litlir, opnir bátar og sumir minni en stærstu áraskipin. Við Ísafjarðardjúp og víðar á Vestfjörðum var algengast, að vélar væru settar í sexæringa og þeim breytt lítillaga. Var það yfirleitt gert þannig, að bátarnir voru borðhækkaðir um tvö 6-8 þumlunga borð, skipin styrkt með tveggja tomnu þykkum eikarböndum og skutnum breytt þannig, að hægt væri að koma fyrir skrufublöðum og skrufuhaus.⁴² Í öðrum landshlutum var minna um slíkar breytingar og algengara, að bátar væru fluttir inn eða smíðaðir sérstaklega undir vélarnar. Kann það að hafa stafað af því, að stærri áraskip en sexæringar hentuðu illa sem vélbátar. Þau voru of stór fyrir flestar vélar, sem notaðar voru í opna báta, en of lítil til að setja mætti í þau þiljur með góðu móti.

Vélknúnir þilfarsbátar komu til sögunnar aðeins ári síðar en fyrstu opnu vélbátarnir, og urðu Ísfirðingar þar einnig fyrstir til. Fyrsti vélknúni þilfarsbáturinn var smíð-

aður í Hnífsdal árið 1903 og hlaut nafnið *Ingólfur Arnarson*. Eigendur hans voru þeir Guðmundur Sveinsson, kaupmaður í Hnífsdal, og Ingólfur Jónsson skipstjóri. Smíði bátsins önnuðust skipasmiðirnir Ásmundur Ásmundsson og Jón Gunnlaugsson, og þeim til aðstoðar var Jón Jónsson stýrimaður.⁴³ Ingólfur Jónsson lýsti smíði bátsins með þessum orðum:

Bátur þessi var að mestu byggður sem sexæringur nema nokkuð gildari og þéttbentari og að öllu veigameiri. Kjölur, stefni, lestarkarmar, skammdekk og kríkjur úr góðri eik, einnig þilfar. Byrðingurinn var að mestu úr venjulegu sexæringaefni, en þó nokkur umför í botni eintommu þykkt og allgott efni. Geta má þess, að vel var verkið af hendi leyst, og á ótrúlega skömmum tíma, þegar tekið er tillit til nútíma vinnuhraða, og þess, að allir innviðir bátsins voru handsagaðir, heflaðir og höggðir, og margt af því, sem þurfti til bátsins var ekki fáanlegt á staðnum. Svo sem nógu fíngerðar blakkir o.fl., sem þótti henta svo tiltölulega litlu skipi. En allt þetta smíðaði Jón stýrimaður af miklum hagleik og snilld.⁴⁴

Eftir þetta fór vélknúnum þilfarsbátum fjölgandi. Hinn fyrsti, sem gerður var út frá Ísafirði, hlaut nafnið *Harpa* og hóf róðra árið 1905.⁴⁵ Á næstu árum fjölgaði þiljubátum í flestum stærri verstöðvunum hratt, en flestir þeirra voru þó litlir, eins og gleggst má sjá af því, að árið 1912 voru aðeins 8 vélbátar skráðir 12 brl. og stærri.⁴⁶

Fyrstu árin stunduðu þilfarsbátarnir hefðbundnar vertíðarveiðar með línu og handfæri, og smám saman tóku einstaka formenn á Vestfjörðum að leita á dýpri mið, en algengt var að áraskipin sæktu á. Flestir fóru þó varlega í fyrstu og helsta breytingin,

sem varð á sókn vestfirska bátaflotans með tilkomu vélbátanna, var sú að úthaldstím-inn lengdist.⁴⁷ Eyjamenn tóku á hinn bóginn að sækja á nýjar slóðir, jafnskjótt og vélbátar komu til sögunnar þar. Sóttu þeir þá allt vestur undir Reykjanes og austur með landi.⁴⁸

II.2. Upphaf botnvörpuveiða við Ísland

Útlendir fiskimenn þekktu vel til Íslands-miða af aldalangri reynslu, og því var þess að vænta, að þeir stefndu hingað skipum bún-um botnvörpum jafnskjótt og nokkur reynsla var komin á þau. Eftirspurn eftir ferskum fiski á fiskmörkuðum í Bretlandi og í Norðursjávarhöfnum á meginlandi Evrópu gerði það hins vegar að verkum, að fyrstu árin sóttu togararnir fyrst og fremst á heimamið í Norðursjó. Þar sóttust breskir fiskimenn eftir kola og öðrum flatfiski öð-um tegundum fremur, en ekki leið á löngu, uns bera tók á ofveiði í þessum tegundum. Þá urðu útvegsmenn að beina skipum sín-um á önnur mið.

Línuveiðarar, þ.e. gufuskip sem búnin voru til línuveiða, fóru á undan í leit að nýjum miðum. Þeir hófu veiðar á Færeyjamiðum á 9. áratug 19. aldar,⁴⁹ og undir lok áratugar-ins komu breskir línuveiðarar fyrst til veiða við Ísland. Þar kann að hafa verið um sömu skip að ræða og veiddu við Færeyjar, en heimildir um veiðarnar eru eilítið ruglings-legar á köflum. Í skýrslu fiskveiðieftirlits-manns bresku ríkisstjórnarinnar til verslun-armálaráðuneytisins (The Board of Trade)

fyrir árið 1889 segir svo (í íslenskri þýð-ingu):

Ekki má farast fyrir að vekja athygli á þeirri þróun, sem nýlega hefur átt sér stað í línuveiðum gufu-skipa frá Hull. Þorsveiðiskip frá Grimsby og Harwich hafa um langan aldur verið einu ensku skipin búin fiskitjörnum, sem sótt hafa á Íslands-og Færeyjamið. Í fyrria sendu útgerðarmenn í Hull hins vegar tvö gufuskip til þessara veiða, og gafst sú tilraun svo vel, að líklegt er að fleiri reyni fyrir sér á þessum vettvangi. Áður fyrr sóttu menn aðeins á þessi fjarlægju mið að sumarlagi, en eftir að gufuknúin fiskiskip komu til sögunnar í Grimsby fyrir nokkrum árum, hefur veiðitíminn lengst. Nú eru veiðarnar stundaðar fram á vetur, þótt það hafi í för með sér hættur vegna skammdegis og ísa.⁵⁰

Þessi heimild er að sönnu nokkuð óljós og ruglingsleg, en þó virðist ljóst af henni, að ensk seglskip búnin fiskitjörnum hafi sótt á Íslands- og Færeyjamið að sumarlagi um alllangt skeið og að árið 1888 hafi gufuskip frá Hull stundað línuveiðar á þessum mið-um. Hvort þau voru búnin fiskitjörnum, er ekki ljóst, en ummælin um haust- og vetrar-veiðar skipa frá Grimsby geta átt við haustið 1889. Hinn 7. desember það ár birtist í blað-inu *Ísafold* kafli úr fréttabréfi af Austfjörð-um, dagsettu 8. nóvember. Þar sagði, að síð-ari hluta sumars hefðu 16 lítil ensk gufuskip verið að veiðum á Austfjarðamiðum og hefðu Englendingarnir veitt á línu og oft lagt lóðir sínar langt innan landhelgi. Að sögn bréfitara töldu þeir sig hafa góðan hagnað af úthaldinu og höfðu haft við orð að koma aftur að ári á 50 skipum.

Í bréfkaflanum í *Ísafold* er þess ekki getið, að ensku skipin hafi verið búnin botnvörpum eða reynt botnvörpuveiðar hér við land

sumarið 1889, en aðrar heimildir benda sterklega til þess, að svo hafi verið.

Hinn 30. desember 1889 ritaði Júlíus Havsteen, amtmaður sunnan og austan, landshöfðingja bréf og skýrði honum frá því, að Carl D. Tuliníus á Eskifirði hefði skrifað amtinu og skýrt frá því, að ensk skip hefðu stundað veiðar í landhelgi við Austfirði þá um sumarið. Amtmaður brá skjótt við og skipaði sýslumönnunum í Múlasýslum að kanna málið. Jón Johnsen, sýslumaður Sunnmýlinga, varð fyrri til að svara og sendi amtmanni skýrslu. Þar kvað hann skip frá Grimsby hafa verið að veiðum við Austfirði um sumarið 1889 og hefði hann heyrt, að þau hafi verið allt að tuttugu. Skipin kvað Johnsen hafa haft bækistöð á Seyðisfirði og sagði síðan:

[...] enda hefur verið sagt, að herra Otto Wathne hafi hönd í bagga með þeim, og hafa skipstjórar sagt hreppstjóranum í Norðfirði, „að þeir mættu fiska hvar við Ísland, sem þeir vildu, af því þeir fiskuðu í nafni Otto Wathnes“, og margir álíta að þá sje ekki hægt að eiga neitt við þá; en jeg hefi tilkynnt hreppstjórunum að þetta sje ekki annað en hje-gómi; skip þessi hafa komið inn á Norðfjörð og Fáskrúðsfjörð, hleypt þ[ar] inn fyrir ofviðrum og farið út á morgnana, hafa ekki haft mök við land, þó hef jeg heyrt að þau hafi keypt síld á Fáskrúðsfirði; skip þessi kvað útbúin til Trawlískiríis, en jeg hef ekki heyrt getið um að þau hafi iðkað þá veiði hjer við land, nema hvað menn, sem eiga heima á Barðsnesi (í Norðfirði) úti við „Horn“ hafa sagt, að þeir haldi að þeir einu sinni hafi sjeð þá vera að draga botnvörpu [...]”⁵¹

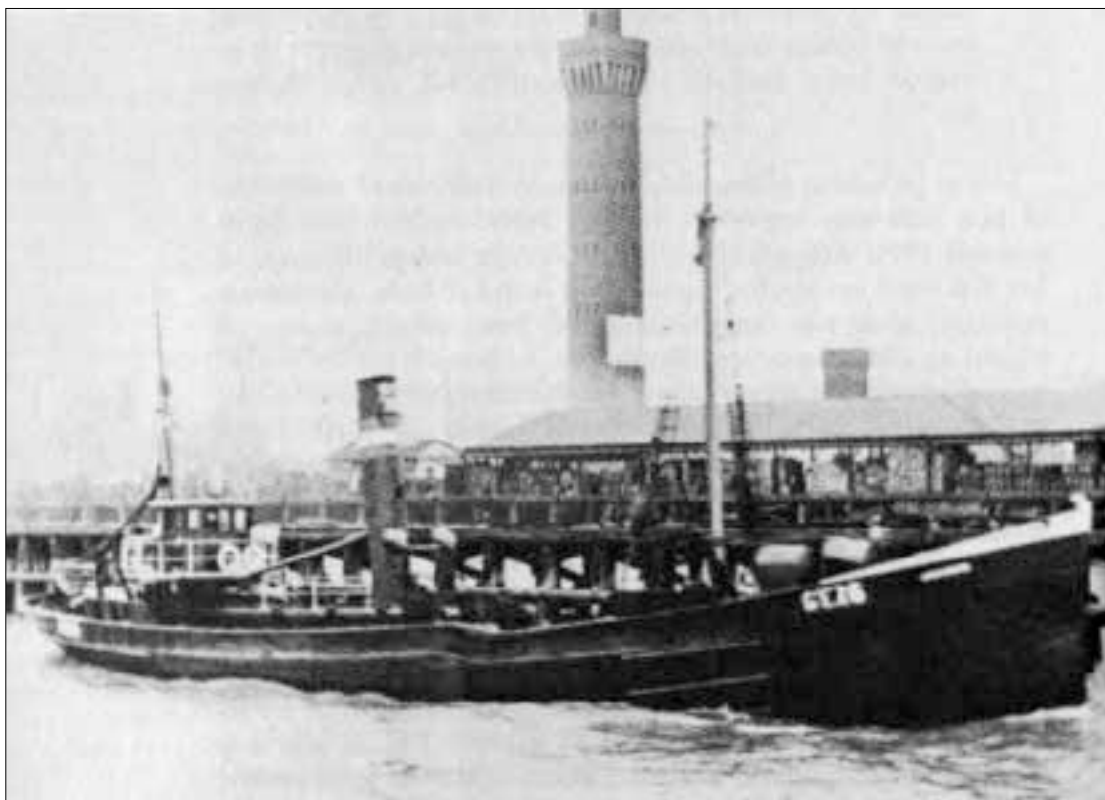
Þessi heimild tekur engan veginn af tvímæli um það, hvort ensku skipin hafi reynt botnvörpuveiðar hér við land sumarið 1889, en athyglisvert er, að Johnsen sýslumaður

nefnir Otto Wathne á Seyðisfirði í þessu sambandi. Hann var mikill framkvæmdamaður, virðist hafa staðið í nánú sambandi við enska fiskimenn, sem hingað komu á þessum árum,⁵² og því hefur verið haldið fram, að þeir Wathnebræður hafi orðið fyrstir manna til að reyna botnvörpuveiðar á gufuskipi hér við land.⁵³

Önnur heimild fullyrðir, að tvö línuveiðiskip frá Hull hafi stundað botnvörpuveiðar við Ísland og Færeyjar árið 1889, og átta árið eftir.⁵⁴ Um traustleika þeirrar frásagnar er þó erfitt að dæma, og sama máli gegnir um frétt, sem birtist í blaðinu *Fjallkonunni* 29. apríl 1890 og sagði frá skipi, sem hélt frá Grimsby til botnvörpuveiða við Ísland sumarið 1889, en lenti í hafvillum og komst aldrei hingað til lands. Þegar öllu er á botninn hvolft, bendir hins vegar margt til þess, að Englendingar hafi reynt botnvörpuveiðar á gufuskipum hér við land sumarið 1889. Þær tilraunir hafa vafalítið átt sér stað við Austfirði og skipin, sem þær gerðu, hafa verið línuveiðarar búnir bómuvörpum. Línuveiðar voru megentilgangur veiðiferðanna, en botnvörpuveiðarnar voru gerðar í tilraunaskyni.⁵⁵

En Englendingar voru ekki hinir einu, sem hugðu á botnvörpuveiðar og útgerð gufuskipa á Íslandsmið á þessum árum. Sumarið 1889 kom til Reykjavíkur þýskt skip, *Präsident Herwig*, og reyndi veiðar með botnvörpu í Faxaflóa. Sú tilraun mistókst hins vegar með öllu.⁵⁶

Á ferðir ensku línuveiðaranna hingað til lands á árunum 1889 og 1890 (og ef til vill 1888) ber að líta sem könnunarferðir, farnar í leit að heppilegum miðum. Er eiginlegum



Togarinn Aquarius.

botnvörpuskipum, togurum, fjölgaði í fiskveiðibæjunum við Humru, gafst útgerðarmönnum hins vegar færi á að senda þá á miðin við Ísland. Þá hófst nýtt skeið í sögu fiskveiða á Íslandsmiðum: *togaraöld*.

Fyrsti eiginlegi togarinn kom til veiða á Íslandsmiðum sumarið 1891. Hann hét *Aquarius* og var frá Grimsby. Skipið var við veiðar undan Ingólfshöfða og veiddi að sögn samtímaheimildar „prýðisvel af skarkola og ýsu“.⁵⁷

Á næstu árum fjölgaði breskum togurum hér við land ört, og áður en öldin var úti

voru þeir teknir að veiða allt í kringum land. Í kjölfarið fylgdu skip annarra þjóða, og um aldamótin skiptu útlendir togarar á Íslandsmiðum tugum. Í upphafi stunduðu þeir aðeins veiðar hér við land yfir hásumarið, en veiðitímabilið lengdist ár frá ári, og um eða skömmu eftir aldamót voru a.m.k. Bretar teknir að veiða hér við land allan ársins hring.⁵⁸ Frá veiðum útlendinga hér við land á 19. og 20. öld segir nánar annars staðar í þessari bók, en áhrif þeirra á útgerð og veiðar Íslendinga voru mikil og skjót.

II.3. Fyrsta reynsla Íslendinga af botnvörpuveiðum – umræður og lagasetning 1889-1897

Því verður trauðla haldið fram með gildum rökum, að Íslendingar hafi kynnst botnvörpuveiðum af eigin raun á árunum 1889-1891. Örfáir menn virðast hafa haft spurnir af veiðitilraunum Englendinga við Austfirði sumarið 1889, og fréttir af misheppnaðri tilraun þýska skipsins *Präsident Herwig* til veiða í Faxaflóa hafa trúlega spurst út og verið ræddar í verstöðvum við Faxaflóa. Aftur á móti eru engar heimildir fyrir því, að Íslendingar hafi haft fregnir af veiðum Grimsbytogarans *Aquarius* við Ingólfshöfða sumarið 1891, og svo virðist sem næsta fáir Íslendingar, aðrir en Austfirðingar og Vestmannaeyingar, hafi haft bein kynni af útlendum togurum og veiðum þeirra hér við land fyrr en árið 1895.⁵⁹ Dönsk stjórnvöld héldu á hinn bóginn vöku sinni í þessum efnum og hófu ráðstafanir til að sporna við botnvörpuveiðum hér við land nánast jafnskjótt og fyrstu erlendu veiðiskipin virðast hafa reynt þetta veiðarfæri á Íslandsmiðum.

Alþingi kom saman sumarið 1889 og meðal mála, sem því bárust til umfjöllunar frá dönsku stjórninni, var frumvarp til laga um bann við botnvörpuveiðum í landhelgi við Ísland. Samkvæmt frumvarpinu skyldu veiðar með botnvörpu vera með öllu óheimil í íslenskri landhelgi, og í athugasemdum með frumvarpinu sagði:

Hingað til hafa menn eigi notað botnvörpur (trawl) við fiskveiðar í landhelgi við Ísland, en stjórnar-

ráðið hefur, eptir skýrslum, sem það hefur fengið, ástæðu til að óttast, að menn muni, nema lög taki fyrir það, fara að gjöra tilraun með þessari veiðiaðferð, sem mjög eyðir fiskinum og spillir viðkomunni...⁶⁰

Víðátta landhelginnar var ekki skilgreind í frumvarpinu, og má það í sjálfu sér teljast eðlilegt, þegar þess er gætt, að hér var ekki verið að setja lög um nýja landhelgi eða breytingar á hinni eldri; lagasetningunni var einungis ætlað að koma í veg fyrir botnvörpuveiðar innan landhelgi. Ummælin um upplýsingarnar, sem stjórnarráðið hafði fengið um væntanlegar veiðitilraunir við Ísland, eru hins vegar athyglisverð, ekki síst vegna þess sem sagt er um áhrif botnvörpuveiða á fiskstofna. Líklegast er, að danskir ráðamenn hafi fengið þessar upplýsingar frá fiskveiðieftirlitsmönnum í Norðursjó, og má þá að líkindum einkum hafa þær til marks um áhrif botnvörpuveiða á kola og annan flatfisk.

Á árunum 1890-1892 voru umræður um veiðar erlendra togara hér við land fremur litlar, a.m.k. ef miðað er við það sem síðar varð. Stöku fregnir bárust um landið af athöfnum togaramanna, og birtust sumar í íslenskum blöðum. Þar var þó fremur um að ræða frásagnir af fréttæmum atburðum en kvartanir yfir framferði togaramanna, og má til marks um slíkar fréttir hafa frásögn, sem birtist í *Ísafold* sumarið 1892, og var fréttabréf frá Vestmannaeyjum, ritað 20. júlí:

Hinn 7. þ[essa] mán[aðar] gjörðist hjer æði nýstárlegur atburður. Tvö fiskigufuskip, annað frá Hull, hitt frá Grimsby, komu gufandi og ætluðu inn á höfn, og mundu bæði hafa flotið inn, því sjór var í háflæði, en annað fór of norðarlega og stóð á Hörg-

eyri; hitt ætlaði að varast víti hins, en fór sunnan við Leiðina, og stóð fast milli tveggja skerja. Þarna lágu þau heilan sólarhring, og mundu bæði hafa orðið að strandi, hefði sjó brimað eða hvesst á austan. Daginn eftir, kl. um 4 e.m. losnuðu bæði, og var annað skipið, það er sunnar lá, þá orðið býsna lekt, því það hafði við hverja báru barizt með hliðina við skerið, sem það lá á; og mun nú hafa haldið beint til Skotlands til aðgjörðar.⁶¹

En Íslendingar létu sér ekki lengi nægja að segja fréttir af athöfnum og framferði útlanda togaramanna. Sumarið 1892 veiddu breskir togarar norður með öllum Austfjörðum, og þá urðu danskir fiskimenn fyrir ónæði af þeirra völdum á Bakkafirði. Dönsk stjórnvöld fólu sendiherra sínum í Lundúnum að koma á framfæri mótmælum við bresk stjórnvöld vegna þessara atburða, og haustið 1892 birtist fréttabréf í *Ísafold*, þar sem kvartað var yfir veiðum breskra lóða- og botnvörpuskipa í landhelgi við Austfirði.⁶²

Á árunum 1893 og 1894 færðu Bretar sig enn upp á skaftið hér við land, og er Alþingi kom saman sumarið 1894, bar Guðlaugur Guðmundsson, þingmaður Vestur-Skaftfell-inga, fram frumvarp til laga um bann við botnvörpuveiðum. Þar var gert ráð fyrir því, að sektir við landhelgisbrotum yrðu þyngdar að mun og að afli og veiðarfæri landhelgisbrjóta yrðu gerð upptæk. Í framsöguræðu Guðlaugs og máli annarra þingmanna, sem til máls tóku um frumvarpið, kom fram, að togarar voru orðnir aðgangsharðir á miðum fyrir Suðurlandi. Úrslit málsins á þingi urðu þau, að samþykkt voru lög um bann við botnvörpuveiðum í landhelgi, og voru þau í öllum greinum miklum mun strangari en eldri lög.⁶³ Um lagasetninguna og lagalegar

hliðar hennar verður rætt síðar, en í sögulegu samhengi er hún merkilegust fyrir þá sök, að með henni tóku Íslendingar í fyrsta skipti í margar aldir frumkvæði í utanríkis-málum og settu, að Dönnum fornspurðum, lög til varnar hagsmunum sínum.

Sumarið 1895 urðu tímamót í sögu botnvörpuveiða við Ísland. Þá hófu breskir togarar að veiða á Faxaflóa, og leið ekki á löngu, uns íslenskum bátasjóómönnum þótti að sér þrengt. Íslendingar höfðu um aldir stundað veiðar á grunnmiðum í Flóanum, lagt þar veiðarfæri sín á fiskislóð, sem þeir einir þekktu og höfðu ávallt setið einir að. Bresku togarasjóómennirnir virtu rétt Íslendinga lítils, en toguðu þar sem þeim sýndist, oft yfir veiðarfæri landsmanna, sem kvörtuðu sáran undan yfiringi útlandinga. Landhelgislögin frá 1894 reyndust gagnslítill gagnvart bresku togurunum, og danska landhelgisgæslan var máttlítill. Yfirvöld í Reykjavík og suður með sjó fengu yfir sig skæðadrifu af kvörtunum og bænarskrám frá sjómönnum og útvegsmönnum, sem töldu sig illa svikna og kröfðust þess, að komið yrði í veg fyrir veiðar togaranna á grunnslóðinni.⁶⁴

Samskipti íslenskra og breskra sjómanna á miðunum hér við land á síðustu árum 19. aldar eru athyglisvert dæmi um mót og átök fólks á ólíku atvinnustigi. Annars vegar voru Íslendingar, sem sóttu sjó á árabátum og stunduðu veiðar með líkum aðferðum og á sömu miðum og forfeður þeirra höfðu gert um aldir. Margir þeirra áttu báta sína sjálfir, aðrir reru á útvegi útvegsbænda eða smá-útgerðarmanna, og þótt ýmsir þeirra seldu kaupmönnum afla sinn í reikning og tækju út nauðsynjavöru í staðinn, fór umtals-

verður hluti fiskaflans enn til neyslu innanlands; sjósóknin var enn hluti af sjálfsþurftar-búskap þjóðarinnar, mikilvægur hlekkur í fæðuöflun hennar.

Aðstaða bresku togarasjómannanna var öll önnur. Þeir komu hingað til lands á stærstu og best búnu fiskiskipum þess tíma og voru búnir stórvirkustu veiðarfærum, sem þá voru þekkt. Tilgangurinn með ferðum þeirra á Íslandsmið var sá einn að veiða eins mikið og þeir mögulega gátu af verðmætum fiski, og þá sóttust þeir öðru fremur eftir ýsu og hvers kyns flatfiski. Þær fisktegundir seldust best á breskum fiskmörkuðum, og hér við land var þær helst að hafa á grunnmiðum að vor- og sumarlagi. Þá hlaut að koma til árekstra á milli togaramanna og Íslendinga, er báðir stunduðu veiðar á sömu slóðinni, en með gjörólíkum aðferðum.

Bresku togararnir voru gerðir út af fjársterkum fyrirtækjum, og togaraútgerðin var í raun fyrsta dæmið um *kapítalisma* í sjávarútvegi. Togararnir voru dýrir í rekstri, miklu dýrari en seglskip og árabátar, og fyrir útgerðarmennina reið á, að aflinn yrði sem mestur og verðmætastur. Þar áttu þeir sömu hagsmuna að gæta og sjómennirnir, sem fengu laun sín greidd af aflahlut.

Viðbrögð Íslendinga voru einkum tvenns konar. Árabátasjómenn kvörtuðu sáran undan yfirgangi Breta. Margir heimtuðu, að íslensk og dönsk stjórnvöld hlutuðust til um að þeim yrði bætt veiðarfæratjón og atvinnumissir af völdum togara, en aðrir kröfðust öflugri landhelgisgæslu og þess, að togararnir yrðu reknir út fyrir landhelgi. Hana töldu flestir eðlilegt að miða við fjórar sjómílur.⁶⁵

Viðbrögð arabátasjómannanna voru bæði

eðlileg og skiljanleg, en brátt leið að því, að fram kæmu menn, sem litu á málið í stærra samhengi og héldu því fram, að Íslendingum tjóaði lítt að berjast á móti eða afneita hinni nýju veiðitækni. Botnvörpuveiðar yrðu ekki stöðvaðar, þaðan af síður yrði þeim útrýmt, og ef Íslendingar ætluðu ekki að dragast langt aftur úr öllum, yrðu þeir sjálfir að komast yfir skip og hefja botnvörpuveiðar.

Einar Benediktsson skáld varð fyrstur Íslendinga til að halda þessum sjónarmiðum á lofti og berjast fyrir þeim. Hinn 16. júní 1896 birtist í *Þjóðólfi* grein eftir Einar, sem bar yfirskriftina „Botnvörpuveiðarnar“. Þar ræddi hann fyrst hugmyndir, sem fram höfðu komið um að vernda veiðar Íslendinga, og þótti þær lítt vænlegar til árangurs. Síðan sagði:

En eins og hér stendur á og að svo komnu, virðist mér, hreint út að segja, engin ástæða til þess að einblína á þetta eitt, að vernda veiðiskap Íslendinga á opnum bátum, gegn framförum annarra þjóða.

Vér verðum að gæta þess, að botnvörpuveiðar er hin arðmesta og hyggilegasta veiðiaðferð, en bátafiski hin hættulegasta og arðminnsta. Því veiðum vér ekki sjálfir með botnvörpum?⁶⁶

Ýmsum mun hafa þótt fljótssvarað þeirri spurningu, hvers vegna Íslendingar veiddu ekki með botnvörpu. Á þessum tíma var íslenska þjóðin líkast til sú fátækasta í gjörvallri Norðurálfi, og fáir munu hafa látið sér til hugar koma, að þeir gætu eignast togara. En Einar kunni ráð við því:

Alþingi vort og stjórn á svo fljótt sem unnt er, helst nú þegar á þessu ári (með aukapingi), að samþykkja ný botnvörpuveiðalög, sem *opna sjóinn kringum Íslands strendur* Innan landhelgi fyrir

íslenzkum botnvörpuveiðum, og jafnframt gera sektarákvæði gegn erlendum fiskimönnum, sem brjóta, svo *ströng*, að þau ríði hverri skipaútgærd að fullu, sem fyrir þeim verður.

Afleiðingin af slíkum lögum mundi að minni hyggu skjótlega verða sú, að erlend fiskiveiðafélög mundu keppast við að bjóða íslenzkum mönnum að standa fyrir og vera eigendur að botnvörpuskipum samkvæmt nánari skilyrðum laganna, sem vel mundi mega hafa svo úr garði gerð, að Íslendingar nytu sjálfir bróðurhlutans af öllum hagnaðinum, og mundu smátt og smátt geta komið sér upp skipaflota fyrir eigin reikning fyrir það fé, sem nú liggur dautt og arðlaust við Íslands strendur.⁶⁷

Ekki voru allir Íslendingar þessa tíma jafn stórhuga og úrræðagóðir í atvinnumálum og Einar Benediktsson, og fyrstu viðbrögð við þessum tillögum hans voru vægast sagt blandin. Björn Jónsson, ritstjóri *Ísafoldar*, svaraði grein Einars með skætingi og taldi tillögur hans fáránlegar, enda myndu þær aðeins leiða til þess, að „fáeinir atvinnuleysingar geti lifað á að vera leppar fyrir útlenda auðkýfinga og yfirgangsmenn...“. Annað taldi Björn Íslendinga ekki mundu hafa upp úr kraftinu og hann hafnaði algjörlega þeirri hugmynd að heimila botnvörpuveiðar í landhelgi.⁶⁸

Einar Benediktsson lét sér fátt um gagnrýni Björns Jónssonar finnast, og er hann hóf útgáfu blaðsins *Dagskrár* síðar um sumarið, hélt hann sjónarmiðum sínum í málinu enn ákafar fram en áður.⁶⁹ Síðar þetta sama sumar, 1896, kom út bæklingur eftir Eirík Magnússon, bókavörð í Cambridge, og nefndist *Um botnvörpuveiðar*. Bæklingurinn var í tveimur hlutum. Hinn fyrri var þýðing á bókarkafli eftir enskan mann, E.W.H. Holdsworth, og fjallaði um botnvörpuveiðar almennt. Taldi Holdsworth, að

engum fiskstofni gæti stafað hættu af veiðum með botnvörpu, þvert á móti væri hún afbragðs veiðarfæri og til þess fallin að auka mjög arðsemi fiskveiða.⁷⁰

Í síðari hluta ritlingsins tók meistari Eiríkur undir skoðun Holdsworths og taldi, að botnvörpuveiðar gætu traudla haft mikil áhrif á fiskgengd á Íslandsmiðum. Hann var hins vegar algjörlega ósammála skoðunum Einars Benediktssonar um, að Íslendingar ættu að koma sér upp botnvörpuskipaflota og hleypa honum inn í landhelgina. Það taldi hann myndu leiða til þess, að fiskveiðar á Faxaflóa yrðu „steindrepnar“, sem aftur hefði í för með sér landauðn við Flóann.⁷¹ Síðan sagði orðrétt:

Hvar í heimi er það ekki talið strandbúanum ófránæmilegur náttúru réttur, að hagnýta sér, að *sínu leyti*, auð sjávarins, eins og auðmannafélögin gera, að *sínu leyti*? Á eg að trúa því, að nokkur sá lögfræðingur sé til á Íslandi, sem í *alvöru*, haldi því framm, að þenna náttúrulega rétt megi taka frá mönnum, eins og hlut sem sé löggjafarvaldsins eigin eign, og fá hann þeim í hendr, sem með miskunnarlausu peningavaldi síðan krossfesti umkomulausan lítilmagnann með fjölskyldu sinni á vonarveli (betlistafnum). Eins og það sé ekki hin brýnasta skylda löggjafarvaldsins að vernda, þeim til handa er í hlut eiga, þenna rétt óskerðan, með því meiri alvöru og mannúð, því voðalegri sem afleiðingarnar yrðu af því að svifta menn honum að sumu eða öllu leyti? Það er óskiljanlegt hyggjuleysi, að geta ekki séð, að eins eðlilegt er að sækja strandsævarfiski á opnum bátum eins og haffiski á þilskipum. Að sækja grunnfiski rétt fyrir utan landsteinana einungis á þilskipum, er ekki einungis andhælisleg hugmynd, heldr í alla staði óvitreg; krappsævið er þeim hættulegra en rúmsævið, og þau verða að flytja fiskinn þangað sem eigendrnir ákveða, sem ævinlega verða stærri hafnir, eins og öllum gefr að skilja. Enn bátarnir eru þau för, sem

hinn félitli strandbúi á hægast með að útvega sér; og það er opnu bátunum að þakka, að björg sjávarins, þessi náttúrunnar ómetanlega líknarlind, getrunnið heim til sem flestra heimila, örbyrgðarhreiðranna í hraunum og sandi með ströndum landsins. Svo skyldi því og eigi heldur gleymt, að það er nú opna kænan, sem ber landsins einn hinn mesta atvinnuveg og er ein meginstoð undir verzlun landsins.⁷²

Þannig gengu skoðanaskipti á því herrans ári 1896, og er næsta auðvelt að greina tvær meginfylkingar, sem tókust á í þessu máli. Annars vegar voru þeir, sem töldu, að Íslendingar ættu að reyna að komast yfir togara og hefja botnvörpuveiðar sem fyrst, og voru þeir Einar Benediktsson og Hannes Þorsteinsson, ritstjóri *Þjóðólfs*, helstu foringjar þess hóps í upphafi. Á móti voru þeir, sem töldu að botnvörpuveiðar eyddu fiskimiðunum, spilltu öðrum veiðarfærum og gætu seint orðið landi og lýð til góðs.

Í ljósi sögunnar kann okkur að virðast sem sjónarmið þeirra, er andmæltu botnvörpuveiðum, hafi verið mótuð af íhaldssemi og þröngsýni, en svo var ekki. Undir lok 19. aldar stóð árabátaútvegur Íslendinga með meiri blóma en nokkru sinni fyrr. Hann var helsta bjargræði fólks í sjávarbyggðum, ekki síst við Faxaflóa, og engan gat órað fyrir þeim miklu tæknibreytingum, sem í nánd voru og urðu þess valdandi að árabátaútgerð lagðist af á örfáum árum. Kjarni málsins var þó sá, að samkvæmt lögunum frá 1894 voru botnvörpuveiðar og sigling með óbúlkaðar vörpur með öllu bannaðar innan íslenskrar landhelgi. Því vildi Einar Benediktsson breyta, og um það stóðu deilurnar. Andstæðingar Einars í málinu voru ekki endilega

andsnúnir botnvörpuveiðum sem slíkum. Sumir þeirra, t.d. meistari Eiríkur í Cambridge, voru þeim í raun hlynntir. Andstaða þeirra beindist gegn því, að botnvörpuskipun yrði leyft að veiða *innan* landhelgi. Þá myndi hin nýja veiðiaðferð ganga af árabátaútvegi landsmanna dauðum og landauðn blasa við í ýmsum blómlegum útvegshéruðum. Fæstir þessara manna óttuðust áhrif botnvörpunnar á lífríki sjávar, en flestum þeirra ógnaði það tjón, sem togarar gætu valdið á veiðarfærum árabátasjómannanna.

Smám saman óx þeim ásmegin, sem vildu heimila botnvörpuveiðar, eða a.m.k. slaka svo á ákvæðum laganna frá 1894, að þau girtu ekki með öllu fyrir togaraútgerð hér á landi. Þegar Alþingi kom saman sumarið 1897, lá fyrir því nýtt frumvarp til laga um bann við botnvörpuveiðum í landhelgi við Ísland. Frumvarpið var komið frá dönsku stjórninni, og var tilgangurinn með því sá að slaka svo á umdeildustu atriðum laganna frá 1894, að sátt gæti náðst við bresk stjórnvöld.⁷³

Allmiklar umræður urðu um frumvarpið, er það kom fram, og er það kom úr nefnd til 3. umræðu í efri deild, kom fram viðaukatillaga við 3. grein þess, sem fjallaði um landhelgisbrot og viðurlög við þeim. Viðaukatillagan var svohljóðandi:

Heimilt skal þó innlendum botnvörpuveiðiskipum að leita lands til að afferma afla sinn og til að afla sjer vatns og annara nauðsynja, hvernig sem á stendur, en veiðarfæri skulu þá og höfð í búlka.⁷⁴

Einn flutningsmanna, Kristján Jónsson háyfirdómari, fylgdi tillögunni úr hlaði og sagði, að nefndarmönnum, sem fjallað hefðu um frumvarpið, væri kunnugt um, að

a.m.k. einn innlendur kaupmaður væri farinn að undirbúa útgerð botnvörpuskips og hefði þótt rétt að gera ráð fyrir því, að slík útgerð hæfist hér á landi.⁷⁵

Frumvarpið mætti töluverðum andbyr í neðri deild, og er sýnt af umræðum, að þeir sem snerust til andstöðu óttuðust einkum, að Íslendingar gerðust í stórum stíl leppar fyrir erlendar útgerðir. Úrslit málsins urðu þau, að frumvarpið var samþykkt sem lög frá Alþingi. Þar með hafði löggjafinn heimilað innlenda togaraútgerð og skapað henni þau skilyrði, sem nauðsynleg voru.

Umræðurnar um botnvörpuveiðar, sem fram fóru hér á landi á síðustu árum 19. aldar, eru ekki síst athyglisverðar fyrir þá sök, að þær snerust öðru fremur um viðhorf til nýjunga. Skyndilega urðu Íslendingar þess áskynja, að í sjávarútvegsmálum stóðu þeir á þröskuldi nýrrar aldar. Er bresku togararnir hófu hér veiðar, bárust áhrif og tækni iðnbyltingarinnar allt í einu að Íslandsströndum. Í einu vetfangi kynntust landsmenn því, hve berskjaldaðir þeir og aldagömul veiðitækni þeirra var gagnvart hinum nýju veiðiaðferðum. Og viðbrögðin létu ekki á sér standa. Í fyrstu reyndu menn, að frumkvæði danskra stjórnvalda, að útiloka nýjungarnar með boðum og bönnum. Þegar það bar ekki árangur, var enn hert á banninu, en jafnframt komu fram raddir, sem sögðu, að þróun tímans yrði ekki stöðvuð, Íslendingar yrðu sjálfir að til-einka sér hinar nýju aðferðir. Stefna þeirra, sem þannig töluðu, sigraði í botnvörpumálinu á Alþingi árið 1897, og bar það því vitni, að tekið væri að örla á nýrri hugsun í atvinnumálum hér á landi.

II.4. Fyrstu tilraunir til togara- útgerðar á Íslandi

Þjóðir, sem fiskveiðar stunduðu í Norðursjó, fylgdust gjörla með gengi breskra togara við Ísland á síðasta áratug 19. aldar. Mun mörgum brátt hafa orðið ljóst, að Íslandsmið gætu orðið togaraútgerðinni gullnáma, og leið ekki á löngu, uns Hollendingar og Þjóð-verjar tóku að senda botnvörpuskip til við veiða hér við land.

Botnvörpuveiðilögin, sem samþykkt voru á Alþingi árið 1897, tóku gildi árið eftir, og komust þá brátt á kreik kviksögur um, að ýmsir aðilar, innlendir og erlendir, hygðust hefja hér útgerð botnvörpuskipa. Blöðin fluttu ýmsar fregnir í þessa átt, en þær voru flestar mjög á reiki og reyndust úr lausu lofti gripnar.⁷⁶ Engu að síður má hafa þær til marks um, að er botnvörpuveiðalögin höfðu verið sett, væntu Íslendingar þess að útgerð botnvörpuskipa hæfist hér á landi áður en langt liði. Fáum mun hins vegar hafa verið fullljóst, með hvaða hætti það myndi gerast, en allir vissu, að sjálfir höfðu Íslendingar ekki bolmagn til að ráðast í þær fjárfestingar, sem togaraútgerð krafðist. Þar hlaut því erlent fjármagn að koma til, og samkvæmt 3. grein laganna frá 1897 urðu útlingar, sem hér hugðust hefja útgerð, að hafa samvinnu við íslenska ríkisborgara. Þeir hlutu þá að koma fram sem leppar útlinganna, og þótti ýmsum sem það sýndi skýrast gallana á undanþáguákvæði laganna.

Umræður um væntanlega botnvörpuskipaútgerð útlinga hér á landi voru áberandi í blöðum árið 1898, en ekki dró til tíðinda fyrr en árið eftir. Í 1. bindi þessa rit-



*Hamarskotsmöl í Hafnarfirði árið 1908. Þaðan var togarinn Utopia gerður út árið 1899.
Ljós.: Bygðasafn Hafnarfjarðar*

verks var stuttlega getið um enska fiskkaupmanninn Pike Ward frá Teignmouth. Hann hóf fiskkaup vestur við Ísafjarðardjúp árið 1894, lét verka fiskinn með sérstökum hætti og galt fyrir allan fisk með peningum, sem þótti mikil og góð nýlunda. Ward mun hafa hagnast vel á fiskkaupum sínum hér á landi, og er lögin frá 1897 höfðu tekið gildi, eygði hann möguleika á að auka enn umsvif sín hérlandis. Þá festi hann kaup á gömlum Norðursjávartogara, sem *Utopia* nefndist, og kom hann hingað til lands í apríl árið 1899. Sjálfur kom Ward hingað til lands u.þ.b. mánuði á undan skipinu. Hann tók á leigu

fiskverkunarstöð Þorsteins Egilsonar á Hamarskotsmöl í Hafnarfirði og settist þar að, en hér varð hann að eiga lögheimili til þess að geta gert skipið út í eigin nafni. Á Hamarskotsmölinni hugðist Ward verka fisk af togaranum, og er ekki að efa, að hann hefur hugsað gott til glóðarinnar, er *Utopia* renndi inn á Hafnarfjörð um sumarmálin 1899. Skipverjar á togaranum voru enskir og íslenskir. Skipstjórinn var Englendingur, en með honum var íslenskur fiskiskipstjóri, Guðmundur Kristjánsson, þekktur skútskipstjóri og reyndur fiskimaður. Auk hans voru fjórir Íslendingar á skipinu.

Utopia lagði upp í fyrstu veiðiferðina 27. apríl 1899 og kom aftur inn eftir tvo sólarhringa með 7000 af þorski og ýsu, og var það fyrsti togarafarmurinn, sem landað var í íslenskri höfn. Í næstu veiðför aflaði skipið 10 þúsund af vænum þorski á 26 klukkustundum, og þótti það mikill afli. Fiskurinn var allur hirtur og verkaður, og er ekki að efa, að mikið hefur verið um að vera á Hamarskotsmölinni þessa vordaga.

En framtíðarlandið reyndist grýttara en Ward hafði órað fyrir, og eftir þessar tvær veiðiferðir gekk útgerð *Utopia* á afturfótunum. Stjórnendur skipsins þekktu lítt til togslóða hér við land, en lentu hvað eftir annað í því að kasta á hraun og grjót og rifu vörpuna. Af því urðu oft tafir, en einnig hinu, að vélstjórnarnir voru engir bindindismenn, og áttu það til að setjast að sumbli, er í land kom. Urðu þeir þá oft þaulsætnari við skálina en góðu hófi gegndi, og komst skipið ekki út að nýju, fyrr en ölvíman rann af þeim félögum. Átti þetta sinn þátt í því, að útgerðin gekk illa, og í septemberlok hélt *Utopia* aftur til Englands.⁷⁷ Þar með var lokið stuttum en merkum fyrsta þætti í sögu togaraútgerðar á Íslandi.

Pike Ward varð fyrstur manna til að hefja útgerð togara hér á landi, en ekki liðu nema örfáir mánuðir frá því útgerð *Utopia* hófst, þar til annar togari hélt til veiða úr íslenskri höfn.

Á ofanverðri 19. öld varð æ algengara, að danskir athafnamenn reyndu fyrir sér í sjávarútvegi á Íslandi. Framan af var þar helst um að ræða útgerð og fiskverkun í tengslum við verslunarrekstur, en þegar

kom fram undir lok aldarinnar, tóku Danir að leggja fé í útgerðarfyrirtæki í samlögum við Íslendinga. Var þá útgerð, fiskverslun og útflutningur meginmarkmiðið með rekstrinum. Eitt slíkt fyrirtæki var stofnað í ársbyrjun 1898. Það nefndist Islands Handels og Fiskeri Co., en var jafnan kallað IHF hér á landi. Danska verslunarfyrirtækið Salomon Davidsen hafði forgöngu um stofnun IHF og átti mest hlutafjárins, sem mun samtals hafa numið 400 þúsund krónum. Stjórnarformaður IHF var Christian Nielsen, kaupmaður, og síðar forstjóri Det Danske Petroleums Aktieselskab (D.D.P.A.), en stærsti íslenski hluthafinn og framkvæmdastjóri var Björn Sigurðsson, áður kaupmaður í Flatey.⁷⁸

Tilgangurinn með stofnun IHF var að reka stórútgerð á Íslandi, og með það að markmiði keypti félagið allar verslanir Björns Sigurðssonar á Snæfellsnesi og við Breiðafjörð, og skömmu síðar verslunarstaðinn Geirseyri við Patreksfjörð, en þar skyldi miðstöð útgerðarinnar standa. Var Pétur A. Ólafsson ráðinn faktor á Geirseyri, og stjórnaði hann útgerð fyrirtækisins þar.⁷⁹

IHF fór af stað með glæsibrag. Fyrsta árið gerði fyrirtækið út 6-8 þilskip frá Patreksfirði, og fór þeim síðan fjölgandi á næstu árum.⁸⁰ Árið 1899 réðust forráðamenn IHF svo í það stórræði að láta smíða togara í North Shields á Englandi. Togarinn, sem var 205 brl. að stærð, nefndist *Thor* og kom hingað til lands árið 1899.⁸¹ Hann hóf þegar í stað veiðar og mun hafa verið gerður út frá Patreksfirði í tvö ár. Þá var hann seldur dönsku ríkisstjórninni, sem gerði hann út til hafrannsóknna um árabíl. Árið 1920 kom

Thor hins vegar aftur hingað til lands og varð fyrsta varðskip Íslendinga. Þá nefndist hann *Þór*.⁸²

Á vegum IHF mun *Thor* aðallega hafa stundað lúðuveiðar, og var aflanum landað í bresk flutningaskip, sem fluttu hann ísaðan á markað í Englandi. Dró útgerðin þannig nokkuð dóm af útgerð breskra togara á Íslandsmið, þótt þeir sigldu yfirleitt sjálfir með afla sinn.

Undanþáguákvæði botnvörpuveiðilaganna frá 1897 freistaði margra, og svo virðist sem íslenskir athafnamenn hafi átt auðvelt með að fá útlendinga til samstarfs um togara-útgerð undir lok 19. aldar. Þar var í flestum tilvikum um að ræða Dani, og mátti það eðlilegt teljast, þegar þess er gætt, að þeir höfðu margir reynslu af viðskiptum við Íslendinga, þekktu nokkuð til aðstæðna hér á landi og voru ekki útlendingar í skilningi laga um atvinnustarfsemi á Íslandi. Auk Dana tóku nokkrir utanríkismenn þátt í fjármögnun nýrra útgerðarfyrirtækja héraðs á þessum árum, og var þar oftast um að ræða menn, sem höfðu stundað viðskipti hér á landi eða höfðu viðskiptasambönd við Dani.

Árið 1899 tóku til starfa hér á landi tvö útgerðarfélög, auk þeirra tveggja, sem áður var getið. Bæði voru þau að mestu byggð á erlendu hlutafé, og útgerð togara var veigamikill þáttur í starfsemi beggja.

Annað þessara fyrirtækja, sem stofnað var 5. apríl 1899, nefndist á dönsku Fiskeri og Handels Aktieselskabet Isafold, en var hér á landi almennt kallað Vídalínsútgerðin, en stundum Ísafoldarfélagið. Fyrirnefnda nafn-

giftin vísaði til þess, að Jón Vídalín, konsúll Breta og umboðsmaður íslensku kaupfélaganna, var einn helsti forgöngumaður að félagsstofnuninni og stjórnarformaður, en hlutaféð, sem að mestu var danskt og breskt, nam 600 þúsund krónum, og mátti auka það í 900 þúsund, ef þörf krefði.⁸³

Lög Ísafoldarfélagsins voru í 24 greinum, og er ljóst af þeim, að forráðamenn fyrirtækisins ætluðu því mikið hlutverk. Í lögnum var fyrirhugaðri starfsemi lýst svo, að félagið hygðist „reka fiskveiðar“ við Ísland og annars staðar, hvort sem væri með botnvörpu eða öðrum veiðarfærum, með gufuskipum jafnt sem seglskipum. Þá hugðist félagið stunda hvers kyns fiskverkun og verslun með fisk og innfluttar vörur, stofna til niðursuðu á sjávarafurðum, búa til áburð úr fiskúrgangi, reka skipaútgerð og -miðlun, reisa skipasmíðastöð til nýbygginga og viðhalds, og loks var því ætlað að standa fyrir mannvirkjagerð, byggja brýr og hafnir og jafnvel fleira.⁸⁴

Hér var hugsað stórt, og engu líkara en að Jón Vídalín og félagar hans hygðust kippa íslensku atvinnulífi inn í nútímann með einu snöggu átaki. Og starfsemin hófst með meiri umsvifum en Íslendingar áttu að venjast. Félagsstjórnin réð norskan verkfræðing, Mundahl að nafni, til að stjórna framkvæmdum hér á landi, og kom hann landsins í mars 1899, eða nokkru áður en félagið var formlega stofnað. Hann settist að í Reykjavík, þar sem höfuðstöðvar fyrirtækisins voru, en valdi Akranes sem aðalútgerðarstað. Að sögn leist honum þó betur á allar aðstæður á Kleppi við Sund, en það land skoðaði hann að ráði Tryggva Gunnarssonar

bankastjóra.⁸⁵ Þar var hins vegar mikilla um-
bóta og framkvæmda þörf, áður en útgerð
gæti hafist, og því valdi Mundahl Akranes.
Aðstaða þar var þó harla ófullkomin til
útgerðar gufuskipa, og af þeim sökum var
afráðið að geyma kola- og saltbirgðir félags-
ins í Hafnarfirði. Hlaust af því nokkurt
óhagræði, en skip félagsins urðu að sigla frá
Akranesi til Hafnarfjarðar að sækja kol og
salt eftir hverja veiðiferð.⁸⁶ Varð Mundahl því
að hafa umboðsmenn til daglegrar stjórnar
á báðum stöðunum.

Ísafoldarfélagið hóf útgerð sína með sex
botnvörpuskipunum vorið 1899. Eitt skipanna,
Akranes, var nýtt, en hin, *Brimsnæs*, *Dala-*
nes, *Enganes*, *Fiskines* og *Grímsnæs*, voru
keypt notuð. Skipstjórar á skipunum voru
danskir, en enskir fiskiskipstjórar voru á
þeim öllum, og áttu þeir að vísa Dönunum
til miða. Þannig hugðust forráðamenn
útgerðarinnar hagnýta sér þekkingu Eng-
lendinganna, en lögum samkvæmt máttu
þeir ekki teljast skipstjórar á skipum, sem
hér voru gerð út. Aðrir skipverjar voru flestir
útlendir, en þó voru ráðnir á togarana
íslenskir flatningsmenn, og höfðu þeir 45
krónur í kaup á mánuði. Mun það hafa þótt
heldur lágt kaup, auk þess sem viðurværi á
skipunum var talið afar lélegt.⁸⁷

Útgerð Ísafoldartogaranna gekk brösug-
lega frá upphafi, og kom ýmislegt til.
„Flaggskipið“, *Akranes*, var tekið í landhelgi
í Hafnasjó þegar í fyrstu veiðiferðinni, afla-
brögð skipanna virðast hafa verið fremur
slök,⁸⁸ og ýmiss konar óhöpp eltu útgerðina.
Hið síðasta og alvarlegasta dundi yfir
3. október um haustið, er togarinn *Enganes*
strandaði við Grindavík og eyðilagðist.⁸⁹

Tap virðist hafa verið á rekstri Fiskeri og
Handels Aktieselskabet Isafold allan þann
tíma, sem það starfaði, og aldrei varð neitt
úr mörgum hinna glæstu áforma félags-
stjórnarinnar. Þar átti slakt gengi togaranna
vitaskuld sinn þátt, en óvíst er, hvort það réð
úrslitum. Sala aflans virðist hafa farið að
mestu í handskolum, og lýsti Thor Jensen
þeirri hlið málsins þannig:

Tilhögun fiskveiðanna hugsaði hann [Mundahl] sér
í aðalatriðum þá, að togararnir kæmu samtímis að
kalla til Akraness, með vissu millibili. Þar yrði
fiskurinn tekinn í einn botnvörpunginn til flutn-
ings til Englands, en annan fisk átti að flytja í land
á Akranesi til verkunar. Að sjálfsögðu var útgerðar-
fyrirtækið fyrst og fremst byggt á því, að gróði yrði
á flatfiskinum, sem sendur var ísaður til Englands.
En svo illa tókst til í fyrstu, að þessi dýrmætasti
hluti aflans fékkst ekki greiddur við kostnaðar-
verði, sumpart vegna þess hve mikill kostnaður
hafði lagzt á hann, en sumpart vegna þess að flutn-
ingurinn á fiskinum á milli skipa á Akranesshöfn
gerði það að verkum, að hann var ekki fyrsta flokks
vara, er á markaðsstaðinn kom.

Mundahl ætlaði að bæta úr þessu með því að
skipa svo fyrir, að flokka skyldi kolann eftir stærð,
herða hann síðan og flytja þannig verkaðan í stór-
um körfum til Hollands. Voru gerðar ristur í fisk-
inn til þess að hann þornaði fljótar. En þessi tilraun
misheppnaðist gersamlega, og var fljótt hætt við
hana.⁹⁰

Útgerð Ísafoldarfélagsins hér á landi lauk
um veturnæturnar 1899, og hafði hún þá
staðið í u.þ.b. fimm mánuði. Skipin fimm,
sem eftir voru, héldu þá til Englands, og á
útmánuðum árið eftir lognaðist starfsemi
félagsins endanlega út af.

Fjórða og síðasta útgerðarfélagið, sem
stofnað var að mestu af erlendu hlutafé og

tók til starfa hér á landi árið 1899, var Fiskveiðahlutafélagið Garðar. Það var stofnað 31. maí 1899 og hafði aðsetur á Seyðisfirði. Hlutafé félagsins var 180 þúsund krónur, að langmestu leyti í eigu útlendinga.

Garðarsfélagið hóf þegar árið 1899 miklar framkvæmdir á Seyðisfirði, og árið eftir gerði það út ellefu skip, átta seglskip (kútt-*era*) og þrjá togara. Togararnir nefndust *Snæfell*, *Nordfjord* og *Esbjerg*, og gengu þeir til veiða frá Seyðisfirði sumarið 1900.

En hér fór á líkan veg og fyrir Ísafoldarfélaginu. Útgerðin gekk illa, afli var tregur, og þegar vertíðinni lauk haustið 1900, var saga Garðarsfélagsins í raun öll. Starfsemin lognaðist út af og 13. apríl 1901 var félaginu formlega slitið.⁹¹

Þær tilraunir til togaraútgerðar á Íslandi, sem hér hefur verið sagt frá, urðu allar skammlífar og mörkuðu næsta lítil spor í íslenska atvinnusögu. Engu að síður verða þær að teljast athyglisverðar, ekki síst ef lítið er á þá hugsun, sem að baki þeim bjó, og þær aðstæður, er þær bjuggu við. Verða fyrir-*tækin* þó engan veginn sett undir einn hatt.

Pike Ward, enski fiskkaupmaðurinn sem fyrstur gerði út togara á Íslandi, var bærilega kunnugur aðstæðum hér á landi, er hann hóf útgerðina í Hafnarfirði. Honum hlýtur að hafa verið vel kunnugt um gengi landa sinna í botnvörpuveiðum við Ísland, og vildi gjarnan kanna þá möguleika, sem í slíkri starfsemi fólust. Ward var hins vegar varfærinn; hann byrjaði smátt og hætti, áður en komið var í óefni. Á útgerð hans ber að líta sem tilraun, og af heimildum verður ekki ráðið, að hann hafi alið með sér drauma um stórútgerð.

Um hin fyrirtækin þrjú gegnir öðru máli. Þau voru stofnuð beinlínis í því skyni að hefja umfangsmikla útgerð og verslun með sjávarafurðir. Öll byggðust þau að langmestu leyti á erlendu hlutafé, og fer ekki á milli mála, að þeir, sem lögðu féð fram, gerðu sér vonir um mikinn og skjótan gróða. Þær vonir virðast í öllum þremur tilvikunum hafa orðið sér til skammar, en bera á hinn bóginn almennu efnahagsástandi og peningahyggju þessa tíma nokkurt vitni. Tímabilið frá því um 1890 og fram að fyrri heimsstyrjöld var gósentíð borgarastéttar og fjármálaspekúlanta víða á Vesturlöndum. Alþjóðleg viðskipti jukust nánast ár frá ári, og sama máli gegndi um fé í umferð. Almenn bjartsýni var ríkjandi og margir litu svo á, að tæknilegar framfarir, sem gerðu mönnum kleift að nýta náttúruauðlindir í meira mæli en áður, myndu tryggja áframhaldandi velmegun; aðeins þyrfti að veita fé til framkvæmda, þá væri gróðinn vís. Við þetta bættist vaxandi eftirspurn eftir matvælum, sem stafaði af fólksfjölgun og ekki síður af vexti borga.

Hér er komið að kjarna málsins. Fjármála- og eignamenn þurftu sífellt að finna fé sínu ný verkefni, og margir voru fúsir til að leggja það í ný fyrirtæki, nýja möguleika, sem gáfu fyrirheit um gróða. Þannig var einmitt um togaraútgerð. Peningamenn í Danmörku og á Bretlandseyjum vissu fullvel, að fiskveiðar og verslun með sjávarafurðir höfðu gengið vel á síðari hluta 19. aldar og oft gefið drjúgan skilding í aðra hönd. Gengi botnvörpuveiða í Norðursjó og við Ísland benti og til þess, að góðan arð mætti hafa af veiðunum í framtíðinni, ekki síst á Íslandi.

Hér voru auðug fiskimið skammt undan landi, en aðrar aðstæður þannig, að leiðin virtist greið fyrir fjársterk fyrirtæki.

Íslendingarnir, er hlut áttu að stofnun fyrirtækjanna, hafa vafalítið gert sér grein fyrir möguleikunum, sem fólgnir voru í útgerð botnvörpuskipa hér á landi. Sumir þeirra hafa kannski gyllt tækifærin fyrir útlendingunum, en annars virðist þáttur þeirra einkum hafa verið fólgninn í leppmennsku og nokkurri þátttöku í daglegum rekstri, en eiginleg hlutafjáreign þeirra var lítil sem engin. Allir virðast þeir hins vegar hafa litið svo á, að áhugi útlendu peningamanna væri aðeins af hinu góða og að sjálfsagt væri að liðsinna þeim eftir föngum. Þannig mætti hugsanlega efla íslenskt atvinnulíf og byggja upp stöndug fyrirtæki, sem smám saman kæmust í eigu Íslendinga. Þar til það gerðist, myndu fyrirtækin auka atvinnu og skapa verðmæti í landinu.

IHF á Patreksfirði starfaði lengst þeirra útgerðarfyrirtækja, sem hér hófu starfsemi árið 1899, og virðist hafa vegnað best. Orsakir ófara Ísafoldarútgerðarinnar og Garðarsfélagsins voru margar, en þegar á allt er litið, virðist ljóst, að óhófleg bjartsýni hafi ráðið mörgum athöfnum forráðamanna þeirra í upphafi og reksturinn verið illa undirbúinn. Engu að síður verða þessi fyrirtæki að teljast merkir boðberar nýrra tíma, og þegar árið 1899 leið í aldanna skaut, gat Íslendingum vart dulist, að tímamót voru í nánd í íslenskri útgerðarsögu.

II,5. Upphaf íslenskrar togaraútgerðar

Ófarir útgerðarfélaganna, sem tóku til starfa árið 1899 og sagt var frá í síðasta kafla, urðu síður en svo til að efla trú Íslendinga á togaraútgerð. Þvert á móti þótti andstæðingum botnvörpuveiða nú sem reynslan sannaði flest það, er haldið hafði verið fram um ókosti þessarar veiðiaðferðar og togaraútgerðar. Hún gæti aldrei blessast á Íslandi, togarar væru dýrir í innkaupum og rekstri, útgerðin væri áhættusöm og krefðist fjármagns, sem fátæk þjóð hefði ekki ráð á. Þar að auki færi botnvarpan illa með fiskinn, hann kremdist og blóðspryngi og væri borin von, að verka fyrsta flokks saltfisk úr togarafiski.⁹²

En framvinda sögunnar varð ekki stöðvuð. Tímarnir breyttust hratt á Íslandi á þessum árum, og með nokkrum rétti má hafa þróun útgerðarsögunnar til marks um, að sagan endurtaki sig í sífellu, þótt í nokkuð breyttri mynd sé. Í 1. bindi þessa ritverks var frá því skýrt, að mannfjölgun og vöxtur borga í Evrópu á síðmiðöldum hefði valdið miklu um vaxandi eftirspurn eftir skreið og það, að Englendingar hófu veiðar á Íslandsmiðum á öndverðri 15. öld. Á sama hátt olli iðnvæðingin og vöxtur borga á Bretlandseyjum á 19. öld aukinni eftirspurn eftir fiskmeti, og átti sú þróun a.m.k. óbeinan þátt í því, að breskir togarar hófu að sækja á Íslandsmið um 1890. Loks átti vöxtur þéttbýlis þátt í því, að Íslendingar tóku að huga að togaraútgerð, og var sú bæjarmyndun þó öll í miklu smærri stíl og með öðrum hætti en í útlöndum.

Reykjavík óx giska hratt á síðasta þriðjungi 19. aldar. Árið 1870 voru bæjarbúar

rétt um tvö þúsund, en hafði fjölgað í tæplega sex þúsund um aldamótin.⁹³ Enn var bæjarbragurinn þó harla frumstæður, a.m.k. miðað við það, sem gerðist í stærri bæjum og borgum í öðrum löndum. Bæjarbúar voru og fæstir fæddir í Reykjavík. Mikill meirihluti þeirra var sveitamenn, sem flust höfðu á mölina, og höfðu margir flosnað upp í sveitum. Í Reykjavík stunduðu þeir ýmiss konar vinnu, sem til féll, en bjuggu við þróngan kost og voru engu síður háðir árferði til lands og sjávar en sveitamenn. Mataræði flestra bæjarbúa var næsta fábreytt. Hinir efnaðri bjuggu við tiltölulega góð kjör, og margir höfðu skepnur og öfluðu sér þannig landbúnaðarafurða. Fiskur var á hinn bóginn uppistaðan í fæði fátæklinga, og soðningin gegndi miklu hlutverki í mataræði allra Reykvíkinga.⁹⁴

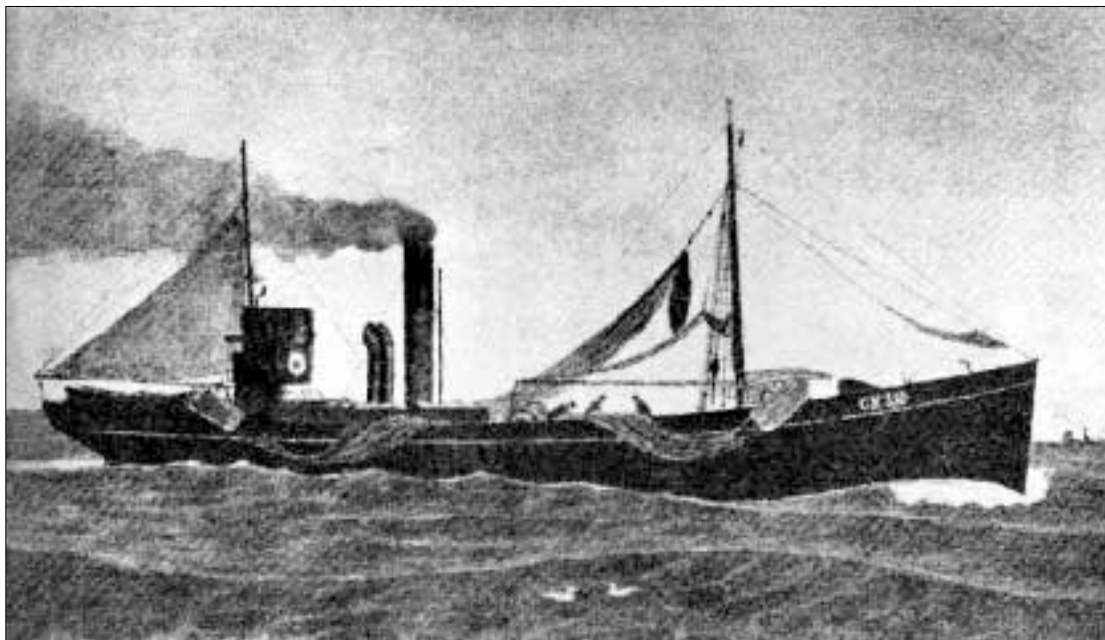
Fisk til matar fengu Reykvíkingar 19. aldar af árabátum, og alla 19. öld var árabátaútvegur höfuðbjargræðisvegur mikils hluta bæjarbúa. Er talið, að um 1870 hafi um fjórðungur allra fullorðinna karlmanna í Reykjavík verið tómthúsmenn, en sjósókn var aðalatvinna þeirra. Að auki sóttu vinnu-menn og ungir piltar sjóinn, og mun u.þ.b. helmingur allra vinnufærra karlmanna í Reykjavík hafa haft bjargræði sitt af sjósókn og fiskveiðum um 1870.⁹⁵

Meginhluta afla síns lögðu árabátasjómennirnir upp hjá verslunum, en ávallt var nokkuð af honum selt eða gefið fólki í soðið, og ekki geta heimildir um fiskskort í Reykjavík á fyrstu níu áratugum 19. aldar. Um og upp úr 1890 tók þetta að breytast. Þá jókst þilskipaútgerð frá Reykjavík til muna, eins og frá var sagt í 1. bindi þessa verks. Þá gekk

æ verr að manna árabátana; allir vildu vera á skútu, og á opnum bátum reru ekki aðrir en eldri menn. Þeir sóttu þó sjaldan lengra en rétt út fyrir landsteinana.⁹⁶

Þessir tiltölulega fáu menn reru flestir á tveggjamannaförum og gátu með engu móti séð sívaxandi fjölda bæjarbúa fyrir nægu fiskmeti. Skúturnar gengu ekki til veiða nema 5-6 mánuði á ári, og afli þeirra var aðallega verkaður í salt. Afleiðingin af minnkandi árabátaútgerð varð því sú, að á síðustu árum 19. aldar og fyrstu árum hinnar 20., varð æ oftast skortur á soðmeti í Reykjavík, og kvörtuðu bæjarbúar sáran yfir því. Svo mikill var fiskskorturinn, að sumir bæjarbúar leituðu nánast allra leiða til að bæta úr. Árið 1896 var því haldið fram í blaðagrein, að sumarið áður hefðu breskir togarar, sem voru að ólöglegum veiðum á Faxaflóa, stöku sinnum skotist inn á Reykjavíkurhöfn og selt þar fisk frá skipshlið.⁹⁷

Hvort sem sögurnar af þessum sérkennilegu „söluferðum“ bresku togaranna eru réttar eða ekki, er hitt víst, að forráðamenn bæjarins höfðu áhyggjur af fiskskortinum, og þegar kom fram yfir aldamótin 1900, var flestum orðið ljóst, að þilskipaútgerðin myndi seint bæta úr honum. Áhugi á togaraútgerð hafði hins vegar aldrei slokknad að fullu, og nú fengu nokkrir áhugamenn um hana þá hugmynd að kaupa togara og gera hann út í þeim megingilgangi að afla soðmetis handa Reykvíkingum. Haustið 1904 skýrðu Reykjavíkurbliðin frá því, að hinn 28. september hefðu þrír menn, August Flygenring í Hafnarfirði, Arnbjörn Ólafsson í Keflavík og Björn Kristjánsson í Reykjavík, stofnað með sér félag til togar-



*Málverk af togaranum Coot. Á fyrstu gufutogurunum var skorsteinninn hafður fyrir framan stýrishúsið, svo hann skyggði ekki á trollið, þegar togað var.
Ljósm.: Byggðasafn Hafnarfjarðar*

kaupa. Félagið nefndist Fiskveiðahlutafélag Faxaflóa, og var megentilgangur þess sagður, að kaupa og gera út botnvörpuskip, er legði upp afla hér á landi og sæi Reykvíkingum fyrir soðningu allan ársins hring.⁹⁸

Af Fiskveiðahlutafélagi Faxaflóa er það að segja, að það eignaðist aldrei skip, og aldrei kom til þess, að togari væri gerður út í þeim tilgangi öðrum fremur að afla nýmetis í soðið hjá reykvískum húsmæðrum. Hugmyndin að baki félagsstofnuninni var hins vegar athyglisverð, og nú bar svo við, að fáir urðu til að andmæla fyrirætlunum um íslenska togaraútgerð. Það má hafa til marks um breytt viðhorf í útgerðarmálum, og nú var þess skammt að bíða, að Íslendingar eignuðust sitt fyrsta eiginlega botnvörpuskip.

Árið 1905 markar tímamót í íslenskri útgerðarsögu. Hinn 7. mars þá um veturinn birtist í *Ísafold* frétt, sem bar yfirskriftina „Íslenzkur botnvörpungur“. Hún var svohljóðandi:

Hingað kom í gær frá Aberdeen eftir 4½ dags ferð botnvörpuskipið Coot (blesönd), um 140 smálestir brúttó, keypt þar af Arnbirni Ólafssyni [fyrirverandi] vitaverði handa þeim félögum, honum og Birni kaupmanni Kristjánssyni, Einari kaupmanni Þorgilssyni í Óseyri, Indriða skipstjóra Gottsveinssyni og Guðmundi trésmiði Þórðarsyni frá Hálsi.

Skipinu fylgja 3 botnvörpur. Það gengur 10 mílur á vöku með 48 hesta afli.

Því á að halda út héðan til botnvörpuveiða og leggja hér upp aflann aðallega, ýmist til sölu í soðið eða til verkunar.

Skipshöfnin hingað var 8 manns, 3 skoskir og 5 íslenskir, þar á meðal skipstjórinn Halldór Sigurðsson.



Indriði Gottsveinsson.

En hér á að vera fyrir skipinu eigandinn einn, Indriði Gottsveinsson. Arnbjörn Ólafsson verður og með því. Það leggur á stað til veiða nú seint í vikunni.

Áhugamenn um íslenska togara-útgerð hafa vafalítið glaðst við

þessa fregn, en að baki henni var saga óvæntra atburða og uppákoma, sem vafalítið hafa reynt á þolrif þeirra, er málið snerti.

Upphaf sögunnar má reka til atburða, sem urðu tveimur árum áður en *Coot* kom til Íslands. Hinn 9. mars 1903 varð skipskaði í Herdísarvík, er kúttur *Litlu-Rósu*, eign Útgerðarfélagssins við Hafnarfjörð, var hleypt þar upp, en skipið var að liðast í sundur í ofviðri. Skipverjar björguðust, en skipið eyðilagðist.⁹⁹ Þá átti Útgerðarfélagið við Hafnarfjörð ekki nema eitt skip, *Surprise*, og vildi Einar Þorgilsson, kaupmaður, sem var einn stærsti hluthafinn í félaginu, strax kaupa nýtt skip í stað *Litlu-Rósu*. Um það mun ekki hafa náðst samkomulag í félaginu árið 1903, en haustið 1904 hafði Einar fastráðið að kaupa skip. Þá fékk hann Indriða Gottsveinsson til þess að fara til Bretlands til að leita að heppilegum kúttur, en Indriði var í hópi þekktustu skútuskipstjóra við Faxaflóa.

Indriði hélt utan í októberlok og varð samskipa Guðmundi Þórðarsyni. Hann var í sömu erindagjörðum og varð síðar þekktur

útvegsmaður í Gerðum í Garði. Í Bretlandi tóku þeir félagar land í Hull, en þar var engin skip að fá. Indriði hélt þá suður á bóginn, allt til Dover, og kom þangað skömmu fyrir jól. Á Þorláksmessu barst honum skeyti frá Einari, sem bað hann að snúa sem skjótast norður á bóginn og vera kominn til Leith um áramót. Indriði varð við þeirri ósk, og er hann kom til Leith, hitti hann þar fyrir þá Einar og Björn Kristjánsson, og voru báðir á leið til Kaupmannahafnar í verslunarerindum.¹⁰⁰

Á Commercial Hotel í Leith afréðu þeir þremmenningarnir að stofna með sér félag um að kaupa togara, og hætti Einar þá snarlega við að kaupa kúttur. Mun það hafa valdið mestu um þessa snöggu ráðabreytni, að Björn Kristjánsson hafði komist á snodir um, að banki í Aberdeen sæti uppi með nokkra togara, sem hann hafði tekið upp í skuld og vildi nú selja.¹⁰¹

Er félagsskapurinn hafði verið ákveðinn, héldu Einar og Björn áleiðis til Hafnar, en Indriði fór til Aberdeen, þar sem hann hitti þá Arnbjörn Ólafsson og Guðmund Þórðarson. Er nú skemmst frá því að segja, að þeir gengu í félag við þremmenningana um togarakaupin, og í janúar 1905 festu félagarnir fimm kaup á botnvörpuskipinu *Coot*. Var afsalið gefið út 19. janúar og stílað á Arnbjörn Ólafsson.¹⁰²

Í afsalsbréfinu kemur fram, að *Coot* var smíðaður í Glasgow árið 1892 og mældist 141,5 smálestir brúttó en 43,56 smálestir nettó. Kaupverð skipsins var 1500 sterlingspund, en því til viðbótar urðu hinir nýju eigendur að verja 10.000 krónum til kaupa á veiðarfærum og ýmsum búnaði.¹⁰³



*Katlinum úr Coot bjargað á land.
Ljósm.: Byggðasafn Hafnarfjarðar*

Þegar kaupin höfðu verið gerð, tóku Indriði Gottsveinsson og Halldór Sigurðsson skipstjóri að búa skipið til Íslandsferðar, en Halldór hafði verið stýrimaður á breskum togurum og þekkti vel til alls, sem með þurfti. Undirbúningnum var að mestu lokið um miðjan febrúar, en þá komu upp vandræði vegna tryggingamála, og tafðist heimferðin um hálfan mánuð af þeim sökum.¹⁰⁴

Til nýrrar heimahafnar í Hafnarfirði kom *Coot* að morgni 6. mars 1905 og hélt aftur út í fyrstu veiðiferðina á Íslandsmiðum þremur dögum síðar. Fyrsta veturinn gekk á ýmsu um úthaldið, aðallega vegna

bilunar í togvindu, og varð að senda skipið til Englands til viðgerðar um sumarið. Að því loknu kom *Coot* aftur heim og gekk síðan til veiða hér við land, uns hann strandaði á Keilisnesi 14. desember 1908. Þar eyðilagðist skipið, en skipverjar björguðust allir.¹⁰⁵

Eins og áður sagði, var afsalsbréfið fyrir *Coot* gefið út á Arnbjörn Ólafsson, en aldrei lék vafi á því, að áðurnefndir fimm menn-ingar keyptu skipið í félagi. Einar Þorgilsson annaðist útgerð þess frá upphafi, og Indriði Gottsveinsson var skipstjóri. Í júní 1905 var formlegt hlutafélag stofnað um skipið og

útgerð þess, og framseldi Arnbjörn því togarann. Félagið bar nafnið Fiskveiðihlutafélag við Faxaflóa.¹⁰⁶

Þau liðlega þrjú ár, sem *Coot* gekk til veiða hér við land, sótti hann nær eingöngu í Faxaflóa. Skipið var gert út frá Hafnarfirði, og þar var mestur hluti aflans lagður upp. Um útgerðina er það eitt að segja, að hún gekk vel öll árin og skilaði jafnan arði.¹⁰⁷

Góður árangur skipverja og eigenda *Coot* varð öðrum hvatning, og leið nú ekki á löngu, uns fleiri útvegsmenn og skútuskipstjórar við Faxaflóa tóku að huga að togara-kaupum. Annar íslenski togarinn, *Seagull*, kom til landsins í júlí 1905, og voru eigendur hans kaupmennirnir Benedikt Stefánsson og Eyjólfur Ófeigsson, Bjarnhéðinn Jónsson, járnsmiður, og Guðmundur Einarsson, steinsmiður. Enginn þessara manna hafði verið viðriðinn útgerð áður, og kann það að hafa valdið nokkru um, að útgerð *Seagull* gekk á afturfótunum frá upphafi. Afli skipsins var lítill, sem mun hafa stafað af því, að togvindan var of kraftlítill, en svo fór, að fjórmenningarnir gáfust upp á fyrirtækinu. Þá kom Þorvaldur Björnsson, bóndi á Þorvaldseyri undir Eyjafjöllum, til skjalanna, og eignaðist hann skipið að fullu undir árslok 1906, en varð svo gjaldproti á fyrirtækinu. Ævi *Seagull* lauk svo, að hann strandaði við Vestmannaeyjar í desember 1907 og eyðilagðist.¹⁰⁸

Árið 1907 var lokið bernskuskeiði togaraútgerðar á Íslandi. Það hófst með tilkomu fyrirtækjanna, sem hér hófu útgerð árið 1899, og hélt áfram með útgerð *Coot* og

Seagull. Aðeins eitt þessara fyrirtækja, útgerð *Coot*, lánaðist, og leikur vart á tvennu, að þar skipti traust útgerðarstjórn Einars Þorgilssonar sköpum. Annað veigamikið atriði var, að eigendum *Coot* tókst að verka afla skipsins með þeim hætti, að úr varð góður og söluhæfur saltfiskur. Hann skilaði útgerðinni tekjum og sýndi, að vel mátti gera góðan saltfisk úr togarafiski.



Einar Þorgilsson.

Góður árangur Cootmanna varð mörgum fyrirmynd, og slök afkoma *Seagull* útgerðarinnar virðist ekki hafa dregið kjark úr mönnum. Árið 1907 bættust þrjú ný skip í íslenska togarafлотann, og þá hófst nýtt skeið í útgerðarsögunni.

II,6. Fjárhagslegar forsendur vélvæðingar

Eigendur fyrstu íslensku vélbátanna og togaranna voru tiltölulega stöndugir kaupmenn og útvegsmenn, og greina heimildir ekki frá öðru en að þeir hafi sjálfir lagt út kaupverð skipa og véla. Þannig virðast þeir Árni Gíslason og Sophus J. Nielsen hafa skipt með sér kostnaði við vélarkaup og breytingar á *Stanley*, en vélin kostaði 900 krónur, sem var umtalsvert fé á þeim tíma.¹⁰⁹

Á sama hátt munu kaupendur *Coot* hafa lagt út fyrir kaupverði skipsins, en 10 þúsund krónur urðu þeir að fá að láni í Skotlandi til kaupa á veiðarfærum og öðrum nauðsynlegum búnaði.¹¹⁰

Lítill peningavelta og skortur á fé til framkvæmda hamlaði mjög eflingu íslenskra atvinnuvega á 19. öld. Landsbanki Íslands, sem tók til starfa árið 1886, var eina lánastofnunin, sem eitthvað kvað að hér á landi, en fjárráð hans voru naum, og þótt Tryggvi Gunnarsson hafi stutt við bakið á þilskipaútgerðinni, eftir að hann tók við stöðu bankastjóra árið 1893, er óvíst, hve ör uppbygging hennar hefði orðið, ef ekki hefði notið lána úr viðlagasjóði, sem frá var sagt í 1. bindi þessa verks. Gengu þau lán þó flest til útvegsmanna við Faxaflóa.

Öllum var ljóst, að ættu Íslendingar að efla atvinnuvegi sína, mátti ekki við svo búið standa. Á síðasta áratug 19. aldar hófu framfarasinnaðir menn með dr. Valtý Guðmundsson í fararbroddi að vinna að því að hér yrði stofnaður banki, sem byggði öðru fremur á erlendu hlutafé. Þetta tókst, og árið 1904 tók Íslandsbanki (eldri) til starfa. Bankinn var í eigu Privatbanken í Kaupmannahöfn, Centralbanken í Kristjaníu (Oslo) og víxlarafirmans Rubin & Bing í Kaupmannahöfn. Hlutafé hans var tvær milljónir króna í upphafi, en var hækkað í þrjár milljónir árið 1907. Þetta var mikið fé, eins og gleggst má sjá af því, að áætlaðar tekjur landssjóðs árin 1902-1903 námu kr. 627.500 hvort ár og áætlað verð nýs togara var um þetta leyti 125 þúsund krónur.¹¹¹

Með stofnun Íslandsbanka kom mikið fé inn í landið, og telur Ólafur Björnsson

prófessor „[...] þess varla dæmi í sögu landsins að svo miklu fjármagni hafi á jafn skömmum tíma verið ráðstafað til þarfa íslensks atvinnulífs.“¹¹² Heimildir greina ekki, hvernig útlán bankans skiptust eftir atvinnugreinum, en líklegt má telja, að mestur hluti þeirra hafi farið til sjávarútvegs og verslunar.¹¹³ Hefur því og lengi verið haldið fram, að Íslandsbanki hafi að verulegu leyti fjármagnað uppbyggingu fyrsta togaraflota Íslendinga. Útgerðarlán ýmiss konar voru og alla tíð stór þáttur í starfsemi bankans, og hagur hans réðst ekki síst af gengi sjávarútvegsins. Má kannski gleggst sjá nán tengsl Íslandsbanka við sjávarútveginn af því, að er hann hætti starfsemi árið 1930, var hann endurreistur undir nafninu Útvegsbanki Íslands.

Landhelgisbrot togara, einkum breskra, voru Íslendingum mikill þyrnir í augum um aldamótin 1900. Gæsla landhelginna var allsendis ónóg, og allir vissu, að langflestir landhelgisbrjótanna sluppu við refsingu. Alltaf voru þó einhverjir teknir, færðir til hafnar, sektaðir og afli og veiðarfæri gerð upptæk. Sektarféð og fé, sem fékkst fyrir sölu á ólöglegum afla og veiðarfærum, rann í landssjóð, en það þótti mörgum óeðlileg ráðstöfun. Á þingmálafundum, sem haldnir voru í Gullbringu- og Kjósarsýslu fyrir þing árið 1905, kom fram sú skoðun, að réttara væri að verja þessu fé til að styðja með einum eða öðrum hætti við bakið á þeim, sem harðast yrðu fyrir barðinu á landhelgisbrjótum. Jafnframt voru stjórnvöld gagnrýnd fyrir að vanrækja málefni sjávarútvegsins.¹¹⁴

Í framhaldi af þingmálafundunum lagði



Finnur Malmquist sjómaður og Guðmundur Jónsson söðlasmiður í aðgerð á Reyðarfirði. Fiskveiðasjóður Íslands var stofnaður árið 1905, að frumkvæði dr. Valtýs Guðmundssonar, til að efla framfarir og styrkja vélbátaútgerð. Ljós.: Lárus Sigurjónsson/Ljósmyndasafn Austurlands

dr. Valtýr Guðmundsson, 2. þingmaður Gullbringu- og Kjósarsýslu, fram frumvarp til laga um stofnun Fiskveiðasjóðs Íslands á þinginu 1905. Þar var gert ráð fyrir því, að sjóðurinn yrði stofnaður af sektarfé fyrir landhelgisbrot og fé, sem innheimtist fyrir sölu á ólöglegum afla og veiðarfærum landhelgisbrjóta. Var hugmynd Valtýs sú, að til sjóðsins rynni fé, sem innheimst hefði með þessum hætti frá 1901, sem og sektar- og upptökufé vegna landhelgisbrota í framtíðinni. Í 3. grein frumvarpsins var hlutverki sjóðsins lýst með þessum orðum:

Tilgangur Fiskveiðasjóðsins er að efla fiskiveiðar og sjávarútveg landsmanna. Stofnféð má aldrei skerða, en því skal varið til lánveitinga til skipa-kaupa og veiðarfæra og hvers konar atvinnubóta við fiskiveiðar.

Af vöxtum sjóðsins má verja árlega alt að helmingi til að verðlauna atorku, hagsýni og eptirbreytnisverðar nýjungar í fiskiveiðum, og í annan stað til þess að styrkja efnilega unga menn til að kynna sér veiðiaðferðir, fiskverkun og annað, er lýtur að sjávarútvegi, meðal erlendra þjóða. Að öðru leyti skal vöxtunum varið til að auka stofnfé sjóðsins.¹¹⁵

Í framsöguræðu sinni lýsti Valtýr hugmyndum sínum með sjóðstofnuninni þannig:

Nú er, eins og menn vita, verið að koma á og reyna hjer nýjar veiðiaðferðir t.d. með mótorbátum, og væri nauðsynlegt, að geta styrkt slík fyrirtæki. Einnig væri þörf á að verja nokkru fje til þess að styrkja unga og efnilega menn til að kynna sjer veiðiaðferðir, fiskverkun og annað, er lýtur að sjávarútvegi meðal erlendra þjóða. Að því, er jeg veit til, eru engir hjer á landi, sem kunna síldverkun, og svo er margt fleira hjer að lútandi.¹¹⁶

Allmiklar umræður urðu um málið á þingiinu og voru flestir þeirra, er til máls tóku, á einu máli um, að gott gagn gæti orðið að slíkum sjóði. Menn voru hins vegar ekki á einu máli um, hvernig ætti að afla fjár til hans, og þótti sumum þingmönnum sektarféð eitt of óviss tekjustofn til að standa undir starfseminni til lengdar. Frumvarpið gekk þó greiðlega í gegnum þingið og var samþykkt sem lög frá Alþingi. Í lögunum var fjáröflunarleiðum sjóðsins breytt nokkuð frá því sem var í frumvarpi Valtýs, en fyrstu tvær greinar þeirra hljóðuðu þannig:

1. gr.

Stofnfje Fiskiveiðasjóðs Íslands er 100,000 kr., er landssjóður leggur fram í skuldabrfefum fyrir lán-um til þilskipakaupa og í peningum.

Við stofnfjeð bætist fyrst um sinn $\frac{1}{2}$ sektafjár, er í landssjóð rennur fyrir ólöglegar veiðar í landhelgi, að meðtöldu $\frac{1}{2}$ netto-andvirðis þess, er lands- sjóði greiðist fyrir upptækan afla og veiðarfæri botnvörpunga eptir að lög þessi öðlast gildi.

2. gr.

Til sjóðsins leggur landssjóður 6,000 kr. tillag á ári hverju, er telst með árstekjum hans.¹¹⁷

Kristján konungur IX. staðfesti lögin um stofnun Fiskveiðasjóðs Íslands 10. nóvember 1905, og telst sá dagur stofndagur sjóðs-

ins. Reglugerð um starfsemi hans var gefin út 13. júlí 1906,¹¹⁸ og tók hann til starfa skömmu síðar. Í 1. grein reglugerðarinnar var lánsskilyrðum sjóðsins lýst og var hún svohljóðandi:

Lán úr Fiskiveiðasjóði Íslands má veita öllum þeim, sem sjáfarútveg stunda sem atvinnuveg, svo og hlutafjelögum, sem fiskimenn eiga meira en helming hlutafjárins í. Lán má veita gegn fasteignarveði allt að $\frac{1}{2}$ virðingarverðs, enda eigi ekki aðrir forgangsrjett fyrir lánum þessum en opinberir sjóðir. Gegn tryggingu í gufuskipum og öðrum þilskipum yfir 16 smálesta má lána allt að helmingi váttryggðs verðs með 1. forgangsrjetti, og gegn tryggingu í mótorbát, 8-16 smálesta að stærð, má lána allt að þriðjungi váttryggðs verðs, enda sjeu skip þau og mótorbátar, er að veði eru sett, váttryggð í ábyrgðarfjelagi, sem stjórnarráðið tekur gilt.¹¹⁹

Í 3. grein var kveðið á um upphæð lána og var hún svohljóðandi:

Upphæð þeirra lánveitinga, sem heimilar eru samkvæmt 3. gr. skipulagsskrárinnar má eigi vera hærri til hvers lánþega en nú skal greina:

a. Skipakaupslán mega ekki vera hærri en 15,000 kr. til hvers gufuskipt yfir 30 smálesta, og eigi hærri en 10,000 kr. til gufuskipt, ef minna er; eigi hærri en 5,000 kr. til hvers seglskipt yfir 16 smálesta að stærð, hvort sem hreyfivjel er í því eða ekki, og eigi hærri en 2,000 kr. til þilskipa, 16 smálesta eða minni, nje til vjelabáta.

b. Veiðarfæralán hvert má eigi hærri vera en 2,000 kr.

c. Atvinnubótalan má eigi veita hærri en 5,000 kr.¹²⁰

Stjórnvöld munu, að nokkru leyti a.m.k., hafa litið á Fiskveiðasjóð sem viðbót við viðlagasjóð, enda hætti sá sjóður að lána til

skipakaupa, eftir að Fiskveiðasjóður tók til starfa. Ekki leikur á tvennu, að stofnun Fiskveiðasjóðs var heillaspor, og með tilkomu hans og Íslandsbanka bötnuðu öll rekstrarskilyrði sjávarútvegsins að mun. Þessar tvær fjármálastofnanir sköpuðu í raun nauðsynlegar forsendur fyrir nýsköpun í atvinnugreininni og áttu mikinn þátt í því, hve hratt uppbygging vélskipaflotans og vélvæðing ýmissa greina sjávarútvegsins gekk fyrir sig á fyrri hluta 20. aldar. Má þá ekki heldur gleyma því, að Landsbankinn studdi

einnig dyggilega við útvegin og lánaði umtalsvert fé til skipakaupa, þótt í minna mæli væri en lánveitingar Íslandsbanka.

Af lögunum og reglugerðinni um Fiskveiðasjóð má sjá, að sjóðnum var ætlað að lána fé til kaupa og útgerðar hvers kyns skipa og báta. Snemma mun þó hafa komist á eins konar óformleg verkaskipting á milli sjóðsins og bankanna, og lánuðu bankarnir mest til togarakaupa, en Fiskveiðasjóður einvörðungu til bátaútgerðar á því tímabili, sem þetta rit tekur til.

III. ÍSLENSK TOGARAÚTGERÐ 1907-1939

Með stofnun nýrra útgerðarfyrirtækja, togarakaupum og áframhaldandi uppbyggingu vélbátaútgerðar á árinu 1907 hófst nýtt vaxtarskeið í íslenskum sjávarútvegi, sem stóð óslitið fram yfir lok fyrri heimsstyrjaldar. Á þessu skeiði byggðu útvegsmenn við Faxaflóa upp stóran togaraflota og togaraútgerð hófst á Vestfjörðum, þótt hún yrði í bili skammærri en suðvestanlands.

Í þessum kafla verður greint frá þróun íslenskrar togaraútgerðar á tímabilinu 1907-1939, og verður sögunni skipt í tvo höfuðkafla, 1907-1919, og 1920-1939. Sú skipting byggist á því meginsjónarmiði, að líta megi á tímabilið frá 1907 og fram að togarasölunni árið 1917 sem frumbýlingsár útgerðarinnar. Á þessu skeiði byggðu íslenskir útvegsmenn upp öflugan togaraflota, og hér myndaðist stétt togaramanna, sem á ári hverju aflaði sér aukinnar reynslu og þekkingar á botnvörpuveiðum og kynntist gjörla flestum helstu togaramiðum við landið. Jafnframt komst á þessum tíma það snið á togaraútgerðina, sem hélst lítt breytt fram yfir lok síðari heimsstyrjaldar. Frumbýlingsárin 1907-1919 voru nær samfelld vaxtarskeið í

sögu togaraútgerðarinnar, en á síðari hluta tímabilsins, sem fjallað er um í þessu riti og kannski má með nokkrum rétti nefna þroskaár, 1920-1939, nutu menn í mörgu reynslunnar frá fyrra skeiði, en urðu þó að reka útgerðina á ólíkum efnahagslegum forsendum. Fyrst varð að endurnýja flotann og fylla í skörð togarasölunnar 1917, en síðan tók við þreytandi glíma við óstöðuga markaði og kreppu. Umgerð útvegsins var því öll önnur á millistríðsárunum en á árunum fyrir fyrri heimsstyrjöld.

III,1. Frumbýlingsár – togaraútgerðin 1907-1919

Nokkur ljómi hefur löngum leikið um íslenska togaraútgerð á upphafsárum hennar, og er það að vonum. Togararnir „afnámu hungur og danskan framburð á Íslandi“, sagði togaramaðurinn Guðmundur Halldór,¹²¹ og hefðu margir samtímamanna hans og jafnaldrar tekið heilshugar undir þau orð. Ber þá einnig að hafa í huga, að er íslensk togaraútgerð var að slíta barnsskónum, ríkti mikil

bjartsýni á Íslandi. Íslendingar fengu heima-
stjórn árið áður en fyrsti togarinn var keyptur
og hvarvetna blöstu við á þessum árum nýj-
ungar í atvinnu- og fjármálum.

Með togaraútgerðinni hófst í raun nýtt
skeið í íslenskri atvinnu- og hagsögu. Tog-
urum, sem gerðir voru út hér á landi, fjölgaði ört á árunum 1907-1914, og með til-
komu þeirra breyttist öll gerð íslensks
sjávarútvegs. Á skömmum tíma risu upp
öflug útgerðarfyrirtæki, sem mörg hver
höfðu meira umleikis en íslensk fyrirtæki
höfðu áður haft. Stórútgerð, rekin á kapítal-
ískum grunni, hélt innreið sína, nýju skipin
sóttu sjó nánast allan ársins hring og báru
að landi meiri afla en menn höfðu áður látið
sig dreyma um. Útgerðarmenn og aðrir eig-
endur hlutafjár í nýju togarafyrirtækjunum
græddu margir á tá og fingri, og togarasjó-
menn, hásetar og kyndarar jafnt sem skip-
stjórar, báru margfalt meira úr bótum en
skútukarlar og árabátasjómenn áður.
Reykjavík breyttist úr skútubæ í trollarabæ
og varð á fáum árum miðstöð íslensks
atvinnulífs.

Hér á eftir verður rakin saga togara-
útgerðarinnar á árunum 1907-1919. Fyrst
verður greint frá helstu útgerðarfyrirtækj-
um og togarafлотanum, þá frá fyrirkomulagi
útgerðarinnar, sókn togaranna og afla-
brögðum. Þar á eftir segir frá starfsháttum
og kjörum togaramanna og síðan frá afkomu
útgerðarinnar og áhrifum hennar á hag
þjóðarinnar. Kaflanum lýkur á umfjöllun
um togarasöluna 1917.

III,2. Floti og fyrirtæki

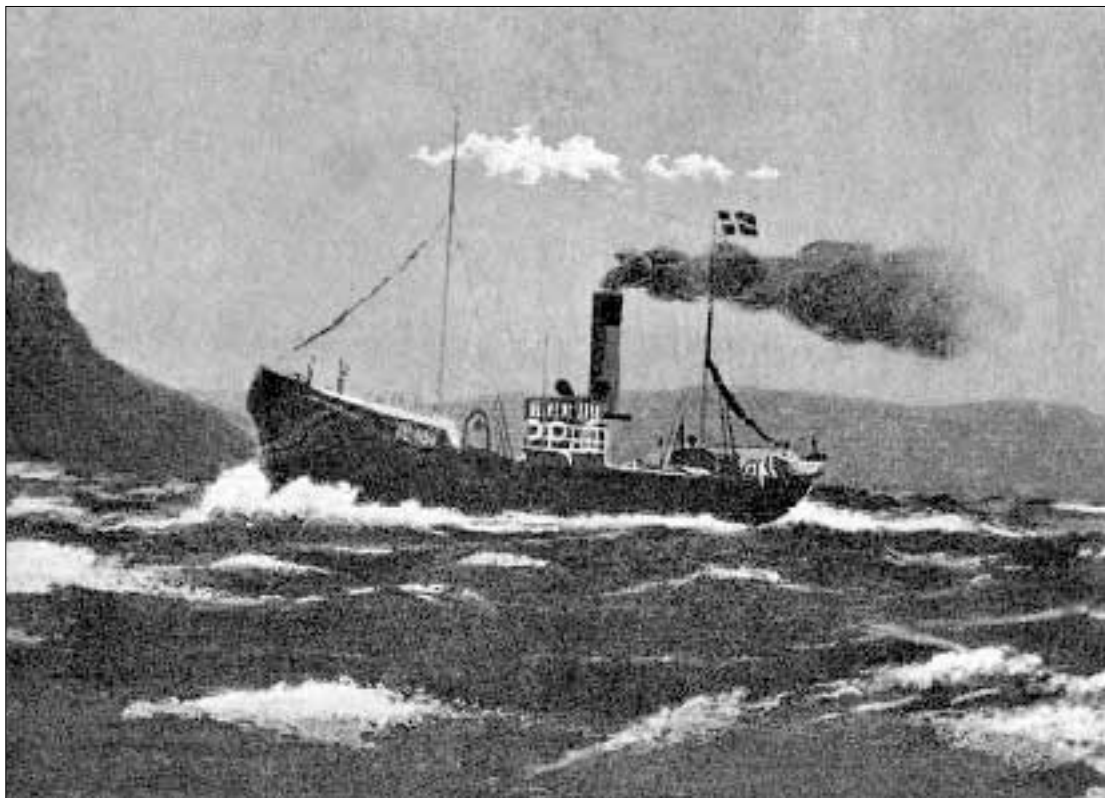
Ægir, mánaðarrit um fiskveiðar og far-
mennsku, hóf göngu sína í júlí árið 1905.
Ritstjórnin, Matthías Þórðarson frá Móum,
fylgdist gjörla með tíðindum í íslenskum
sjávarútvegi og hafði vakandi auga með öll-
um nýjungum. Í mars 1907 flutti *Ægir* les-
endum sínum eftirfarandi frétt:

Jón forseti, hið nýja botnvörpuskip Thors
kaupm[anns] Jensens og þeirra 4 skipstj[óra],
Magnúsar Magnússonar, Jóns Ólafssonar, Halldórs
Þorsteinssonar, Kolb[eins] Sigurðssonar¹²² og Jóns
Sigurðssonar, kom hingað þ. 24. jan. beina leið frá
skipasmíðastöðinni, Glasgow á Skotlandi. – Skipið
er mjög fallett útlits og vandað að öllum frágangi.
86 netto smálestir að stærð, en 250 smálestir
brúttó. Það er bygt úr 1/20 þuml. þykku járn, með
6% þuml. sverari keðju og 200 pd. þyngri atkerum
en Lloyds krefst.

Skipið kostar hér um bil 145,000 kr. sjótrygging
hér um bil 12,000 um árið.¹²³

Þessi fregn lét kannski ekki mikið yfir sér,
en hér var greint frá stórtíðindum í íslenskri
sjávarútvegssögu. *Jón forseti* var fyrsta
botnvörpuskipið, sem smíðað var fyrir
Íslendinga, og reyndar fyrsta gufuskipið sem
íslenskir menn létu smíða erlendis. Smíði
skipsins átti sér hins vegar nokkurn aðdrag-
anda, og sýnir hann glögg þær breytingar,
sem um þessar mundir áttu sér stað á við-
horfi manna til togaraútgerðar.

Í fréttinni í *Ægi* var Thor Jensen, kaup-
maður, talinn fyrstur, er nefndir voru eig-
endur nýja skipsins. Það var eðlilegt, þegar
þess er gætt, að Thor var framkvæmdastjóri
félagsins, sem átti togarann, og jafnframt
stærsti hluthafi.¹²⁴ Hann var hins vegar ekki
beinlínis upphafsmaður að fyrirtækinu, eins



Jón forseti.

og sjá má af bréfi, sem hann skrifaði Richard syni sínum 15. júní 1905:

Nú er annað í bruggi. Magnús Magnússon, Jón Sigurðsson, Jafet Ólafsson, Jón Ólafsson, Halldór og Kolbeinn Þorsteinssynir vilja allir selja skip sín, „Sophie“, „Ragnheiði“ og „Caroline“, og biðja mig að standa fyrir félagi, sem kaupi gamlan togara. Ég held ég geri það. Ég hef trú á því. Ensku togararnir ganga vel. *Vil þó ekki gamalt skip.* Vil nýtt skip og hef því spurzt fyrir í Aberdeen, hvað muni kosta skip nægilega sterkt og vel útbúið í alla staði. Það á að kosta 6300 sterlingspund. Við hugsuðum okkur fyrst að kaupa tvö skip á 4-5000 sterlingspund, en mér þykir nóg að kaupa eitt. Má vera að ég þurfi að selja Bráðræði til þess að koma þessu í kring. Geri

það, ef ég fæ fyrir það 50 þúsund krónur. Þetta verður mikið að færast í fang, en ég hef trú á að græða megí á þessari veiðiaðferð, ef rétt er stjórnað og dálítið lán er með.¹²⁵

Í endurminningum sínum rekur Thor aðdragandann að stofnun sameignarfélagsins um togarakaupin allrækilega. Hann var sjálfur kominn á þá skoðun allnokkru áður, að skútuútgerð ætti litla framtíð fyrir sér; Íslendingar yrðu að hefja útgerð botnvörpu-skipa. Af þeim sökum tók hann erindi skútu-skipstjóranna fagnandi, en áhuga þeirra má einmitt hafa til marks um, að hinir fram-sýnni í hópi útgerðarmanna og skipstjóra

voru nú að átta sig á því, að Íslendingar yrðu að tileinka sér hina nýju veiðiaðferð og



Thor Jensen.

eignast skip, sem henni hentuðu. Að eigin sögn fékk Thor ráðið því að sameignarfélagið var nefnt Alliance og átti það að tákna að bandalag hefði komist á milli sjómanna og verslunar.¹²⁶

Stofnfé Alliance var 20 þúsund krónur og fengu skipstjórnarnir lán í Landsbankanum til að standa skil á sínum hluta þess.¹²⁷ Thor annaðist hins vegar gerð smíðalýsingar nýja skipsins og lýsti því starfi sínu þannig:

Lagði ég áherzlu á, að skipið væri sérlega vandað og traust. Ég kynnti mér smíðareglur Lloyds og skipalýsingar, lét ekkert tækifæri ónotað til þess að fara út í enska togara, er hingað komu, skoða þá í krók og kring, tala við skipsmenn um kosti þeirra og galla.

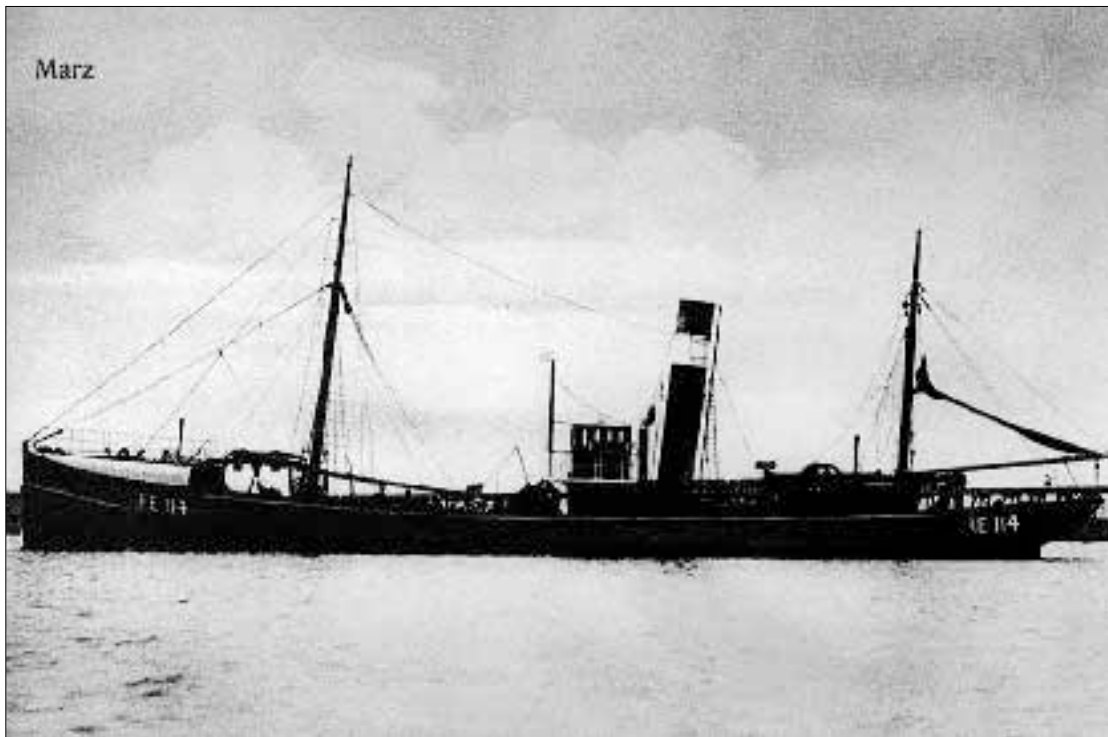
Ég ákvað, að máttarjárn og plötur í skrokk hins nýja skips skyldu að styrkleika vera 20% umfram það, sem tilskilið var í smíðareglum Lloyds. Ýmsar aðrar endurbætur ákvað ég að gera skyldi við smíði þessa togara, umfram það sem tíðkaðist á enskum togurum, t.d. að hásetaklefi yrði rýmri en venja var til, meiri þægindi fyrir skipverja, stærri vatnsíslát í skipinu og margt fleira. Kjöllengd skipsins var ákveðin 130 ensk fet. Voru mjög fáir enskir togarar svo stórir þá, og engir stærri.¹²⁸

Er nú skemmst frá því að segja, að 17. október 1905 var samið við breskan umboðsmann skipasmíðastöðva um að útvega

smíði skipsins, og hinn 18. október var stofnsamningur Alliance undirritaður. Hinn 20. janúar 1906 voru samningar um smíði skipsins undirritaðir, en umboðsmaðurinn hafði þá þegar samið við Bowlingskipasmíðastöðina í Glasgow um, að hún tæki verkið að sér. Skipið var tilbúið í reynsluferð 2. jóladag 1906 og afhent eigendum sínum 18. janúar 1907. Lagði það samdægurs af stað til Íslands undir stjórn Halldórs Þorsteinssonar, sem ráðinn var skipstjóri.¹²⁹

Í byrjun mars 1907, rúmum mánuði eftir að *Jón forseti* kom í fyrsta sinn til heima-hafnar, bættist nýtt skip í íslenska togara-flotann. Það hét *Seagull*, en var skírt upp og nefnt *Marz* við komuna til Íslands.¹³⁰ Eigandi skipsins var Fiskveiðahlutafélagið Ísland, sem stofnað var í Reykjavík haustið 1906. Stofnun þess bar að með líkum hætti og stofnun Alliance, að því leyti, að hér tóku höndum saman skútumenn og kaupmenn og afréðu að ráðast í togarakaup. Var þó nánasti aðdragandi að stofnun Íslandsfélagsins, eins og það var tíðum kallað, öllu skjótari og dramatískari en tildrögin að stofnun Alliance.

Þannig var mál með vexti, að Hjalti Jónsson (Eldeyjar-Hjalti), Jes Zimsen, kaupmaður, Björn Guðmundsson, kaupmaður, og Þorsteinn Þorsteinsson, skipstjóri, áttu í samlögum kúttar, sem *Swift* hét, og stýrði Hjalti honum. Útgerðin gekk vel, og veturinn 1905-1906 tóku þeir félagar að huga að smíði nýs þilskips. Var því máli svo langt komið, að samið hafði verið við skipasmíðastöð í Kolding í Danmörku um smíði á 90 smálesta kúttar. Samningur um smíðina var



Togarinn Marz, fyrsta skip Íslandsfélagsins.

tilbúinn á skrifstofu Zimsen, en á síðustu stundu neitaði Hjalti að skrifa undir og lét úr höfn á *Swift*. Veðiferðinni og hugleiðingum Hjalta, á meðan á henni stóð, lýsti ævisöguritari hans, Guðmundur G. Hagalín, svo:

Hjalti sigldi fyrir Reykjanes og komst alla leið austur að Portlandi. En hann varð hvergi var við fisk. Hann sigldi svo vestur í Fjallasjó. Þegar þangað kom, var þar togarí. Veður var gott, og sigldi Hjalti rétt hjá togaranum. Hann var enskur. Sá Hjalti, að skipið var fullt af óaðgerðum fiski öldustokkanna á milli, og auk þess hafði það fulla vörpuna á síðunni. Skipstjórinn stóð á stjórnþalli, og kallaði Hjalti til hans:

– Þið hafið aflað!

– Já, hér er nógur fiskur, nógur handa bæði þér og mér!

Hjalti lét draga niður forseglin, og svo var farið að dorga. Það fékkst ekki nokkur dráttur. Þá var fært sig úr stað, en árangurslaust. Hélt Hjalti áfram að reyna fyrir sér í hálfan annan sólarhring, en allur aflinn var einungis tveir fiskar.

Nú var siglt út að Vestmannaeyjum, og þar var reynt fyrir fisk á þeim slóðum, sem Hjalti vissi, að helzt var einhver aflavon. En ekki fékkst bein úr sjó. Hjalti sigldi þá upp á Selvogsgrunn, en þar fékkst ekki nokkurt kvikindi. Hjalti sat í káetunni og var í vondu skapi. Hásetarnir voru allir ráðnir upp á hálfdrætti, svo það var ekki nóg með, að hann væri með þessu flani sínu suður fyrir land búinn að gera sjálfum sér mikið tjón, heldur líka þeim. Honum hefði verið fjandans nær að sigla til Vestfjarða. Það höfðu hinir skipstjórnarnir gert ... En togarinn,

hann jós upp fiskinum í Fjallasjónum. Á honum hafðist ekki undan að gera að aflanum. Og allt í einu stökk Hjalti upp og sagði:

– Aldrei skal ég, að þessu úthaldi loknu, stíga út í seglskip til fiskveiða. Heldur skal ég verða óbreyttur háseti á togara!¹³¹

Þessi frásögn ber augljós merki stílsnilli og frásagnargáfu Hagalíns, en hún er ekki verri fyrir það, og engin ástæða er til að draga sannleiksgildi hennar í efa. Má þá einnig hafa hana til vitnis um þær breytingar, sem um þetta leyti urðu á viðhorfi framsæknustu og dugmestu skipstjóranna til sjósóknar. Hver af öðrum gerðu þeir sér ljóst, að tími þilskipanna seglknúnu var liðinn; framtíð íslensks sjávarútvegs hlaut að byggjast á útgerð vélknúinna skipa. Þetta réð ákvörðun Hjalta, og þegar hann kom til Reykjavíkur að lokinni áðurnefndri veiðiferð á *Swift*, tilkynnti hann Jes Zimsen, að hann myndi ekki skrifa undir samninginn um kúttersmíðina, en væri staðráðinn í að kaupa togara. Það varð svo úr, að þeir Hjalti, Jes, Björn Guðmundsson og Gunnsteinn Einarsson í Skildinganesi stofnuðu með sér félag um togarakaup, og hlaut það nafnið Fiskveiðahlutafélagið Ísland. Í janúar 1907 fóru þeir Hjalti og Þórarinn Olgeirsson til Bretlands, þar sem þeir kynntu sér togaraútgerð og festu kaup á togaranum *Seagull* í Hull. Skipið var nýlegt, en hafði fengið á sig mikinn brotsjó á Íslandsmiðum, og vildi eigandinn, Pickering & Haldane, gjarnan selja það. Samningar tókust með Hjalta og forstjóra fyrirtækisins, og keypti Hjalti skipið fyrir 4.900 sterlingspund. Að loknum viðgerðum og endurbótum sigldi hann því til

Íslands og kom til Reykjavíkur í byrjun mars árið 1907, eins og áður sagði.¹³²

Nú var sem stífla hefði brostið, og á næstu árum og mánuðum fjölgaði togurum og útgerðarfyrirtækjum þeirra ört. Engin leið er að gera hér nákvæma grein fyrir öllum þessum fyrirtækjum og skipum, enda hafa frumheimildir um stofnun og rekstur félaganna ekki varðveist. Hér verður því aðeins rakin heildarþróun og sagt stuttlega frá helstu útgerðarfélögum, sem stofnuð voru á Íslandi á Íslandi 1907-1919, auk þeirra sem þegar er getið. Sama máli gegnir um togaraflotann.

Eins og áður hefur komið fram, höfðu danskir fjármálamenn um hríð alið með sér drauma um þátttöku í útgerð hér á landi. Fyrstu tilraunir þeirra til togaraútgerðar hér mistókust, eins og þegar hefur verið frá sagt. Ekki töldu þó allir fullreynt, og þegar íslensk togaraútgerð komst á laggirnar, vaknaði á ný áhugi danskra athafnamanna á þátttöku í þessum atvinnuvegi. Snemma árs 1907 hófst undirbúningur að stofnun nýs stórfyrirtækis, og voru forgöngumenn þess bræðurnir Aage og Andreas Møller í Kaupmannahöfn og Christian Rasmussen, kaupmaður í Leith í Skotlandi. Þeir fengu til liðs við sig tvo umsvifamikla kaupmenn á Íslandi, þá Pétur J. Thorsteinsson á Bíldudal og Thor Jensen í Reykjavík, og í apríl 1907 var formlega stofnað í Kaupmannahöfn hlutafélagið P. J. Thorsteinsson & Co. Hlutafé þess átti að verða ein milljón króna, og af því hlaut það nafnið Milljónafélagið í daglegu tali. Aldrei mun þó hafa tekist að afla svo mikils hlutafjár, og leið ekki á löngu, uns úfar risu með eigendum

félagsins. Pétur J. Thorsteinsson gekk úr því árið 1909, og 1914 var það tekið til gjaldprotaskipta.¹³³

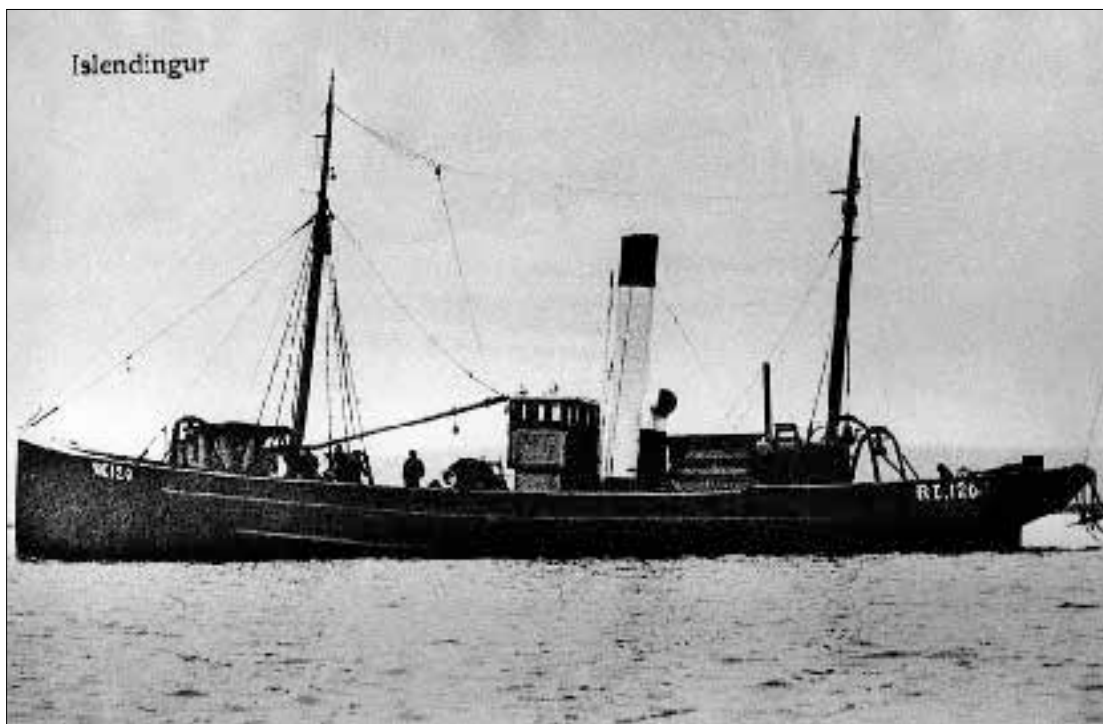
Í boðsriti, sem sent var út við stofnun Milljónafélagsins, var því lýst yfir, að félagið hygðist gera út tvo togara hér á landi. Átti annar þeirra að vera stór, eftir því sem þá gerðist, 250 smálestir, en hinn minni. Á stóra togaranum átti að salta aflann um borð, en hinn minni átti að fara í stuttar veiðiferðir og koma með nýjan fisk til söltunar í landi.¹³⁴ Þetta gekk eftir. Stærri togarinn, sem nefndist *Snorri Sturluson*, kom til landsins í júnímánuði 1907 og hinn minni, *Freyr*, í mars 1908. Báðir voru þeir keyptir notaðir, og sama máli gegndi um togarann *Val*, sem Milljónafélagið átti hlut í og kom til landsins í maí 1908. Öll voru skipin gerð út, uns starfsemi félagsins stöðvaðist árið 1914, nema hvað *Frey* rak á land við Rauðará haustið 1913. *Valur* komst síðar í eigu útgerðarfélagsins Alfa í Hafnarfirði og *Snorri Sturluson* varð eign Kveldúlfs hf., sem síðar greinir.¹³⁵

Fjórða togarafélagið, sem stofnað var í Reykjavík í þessari hrinu, nefndist Fram og var enn eitt dæmið um samvinnu kaupmanna og sjómanna. Fyrsti formaður þess var Magnús Th. S. Blöndahl, og aðrir í fyrstu stjórninni voru Elías Stefánsson, útgerðarmaður, Ásmundur Gestsson, kaupmaður, og skipstjórnarnir Guðmundur Sigurðsson og Ingólfur Lárusson. Elías mun hafa verið höfuðpaurinn í félaginu frá byrjun og var framkvæmdastjóri þess alla tíð. Fram var leyst upp árið 1916, en þá tók Elías við eignum þess og hélt útgerðinni áfram í eigin nafni.¹³⁶

Fram eignaðist aðeins einn togara. Hann var keyptur í Bretlandi 1907 eða 1908 og nefndist upphaflega *Osprey*. Skipið var smíðað árið 1893 og var því orðið fimmtán ára, er það var keypt til Íslands í mars 1908. Þá var það skírt *Íslendingur*, og undir því nafni gerði Fram, og síðar Elías Stefánsson, það út til ársins 1926, er það sökk, þar sem það lá í vetrarlægi í Eiðisvík. Árið 1942 náðist skipið upp eftir sextán ára legu á hafsbotni og var svo í notkun allt til ársins 1957. Það var rífið í fjörunni við Klepp á árunum 1960-1962.¹³⁷

Enginn nýr togari bættist í flotann árin 1909 og 1910, en á árunum 1911 og 1912 hófst ný hrina, og á þessum tveimur árum voru hvorki fleiri né færri en ellefu togarar keyptir til landsins. Næstu árin bættust fleiri við, og í árslok 1916 áttu Íslendingar alls 21 togara, en átta höfðu ýmist farist eða verið seldir úr landi frá því togaraútgerð hófst árið 1905.¹³⁸ Flestir voru togarnir gerðir út frá Reykjavík, og var þá ýmist að þeir bættust í flota fyrirtækja, sem áður er getið, eða að stofnuð voru ný fyrirtæki, sem hófu útgerð á þessu skeiði. Sum þeirra störfuðu aðeins skamma hríð, en önnur urðu langlíf og settu svip á íslenska togaraútgerð langt fram eftir öldinni.

Fyrstu togarafélögin í Reykjavík, Alliance og Íslandsfélagið, lifðu góðu lífi allt þetta tímabil og juku skipastól sinn. Þannig lét Alliance smíða nýjan togara árið 1911, og hlaut hann nafnið *Skúli fógeti*. Hann gerði félagið út, uns hann sökk á tundurdufli við Englandsstrendur árið 1914.¹³⁹ Eftir það var *Jón forseti* eina skipið í eigu Alliance fram yfir lok þess tímabils, sem hér er um rætt.



Togarinn Íslendingur.

Íslandsfélagið eignaðist þrjú ný skip, áður en Norðurálfríðurinn skall á árið 1914. Fyrst kom *Lord Nelson*, sem keyptur var árið 1911, en sökk eftir árekstur við Aberdeentogarann *Northman* úti fyrir Peterhead á Skotlandi í nóvember sama ár.¹⁴⁰ Í hans stað tók félagið á leigu togara, sem nefndist A.G., og gerði hann út um hríð, en síðan afreðu forsvarsmenn Íslandsfélagsins að láta smíða nýtt skip. Það kom til landsins 1912 og hlaut nafnið *Apríl*. Tveimur árum síðar eignaðist félagið enn nýtt skip, *Maí*, og var þá orðið stærsta togarafélag landsins með þrjú skip.¹⁴¹

Af öðrum togarafélögum í Reykjavík á þessum árum ber að nefna Bræðurna Thor-

steinsson, sem gerðu út tvo togara, *Baldur* og *Braga*. Annað fyrirtæki, sem tók til starfa á þessum árum, var hf. Kveldúlfur, sem Thor Jensen stofnaði ásamt sonum sínum árið 1912. Árið áður hafði Thor, sem þá var genginn úr Alliancefélaginu, stofnað ásamt Aage og Andreas Møller í Kaupmannahöfn hlutafélagið Draupni, og keypti það í Bretlandi togara, sem hlaut nafnið *Snorri goði*.¹⁴² Fyrsta skip Kveldúlfs var á hinn bóginn *Skallagrímur*, sem kom til landsins í byrjun árs 1912, tveimur mánuðum áður en félagið var formlega stofnað. Lánaði Landsbankinn Thor fé til þeirra kaupa.¹⁴³ Við skuldaskil Milljónafélagsins árið 1915 eignaðist Kveldúlfur togarann

Snorra Sturluson, og sama ár komst *Snorri goði* í eigu félagsins, er Thor keypti hlut Møllersbræðra í Draupni.¹⁴⁴ Var floti Kveldúlfs þá orðinn jafn stór flota Íslandsfélagsins.

Skipin, sem hér hefur verið getið, voru öll gerð út frá Reykjavík, en nokkrar tilraunir voru einnig gerðar til togaraútgerðar annars staðar á landinu á þessum árum. Á Patreksfirði hófst togaraútgerð að nýju, er Pétur A. Ólafsson eignaðist togarann *Eggert Ólafsson* árið 1911, og tveimur árum síðar, 1913, var nýtt útgerðarfélag stofnað á Ísafirði. Það hlaut nafnið Græðir og keypti í Englandi togara, sem skírður var *Jarlinn*. Báðar þessar útgerðartilraunir stóðu stutt, og voru bæði skipin seld til Reykjavíkur.¹⁴⁵

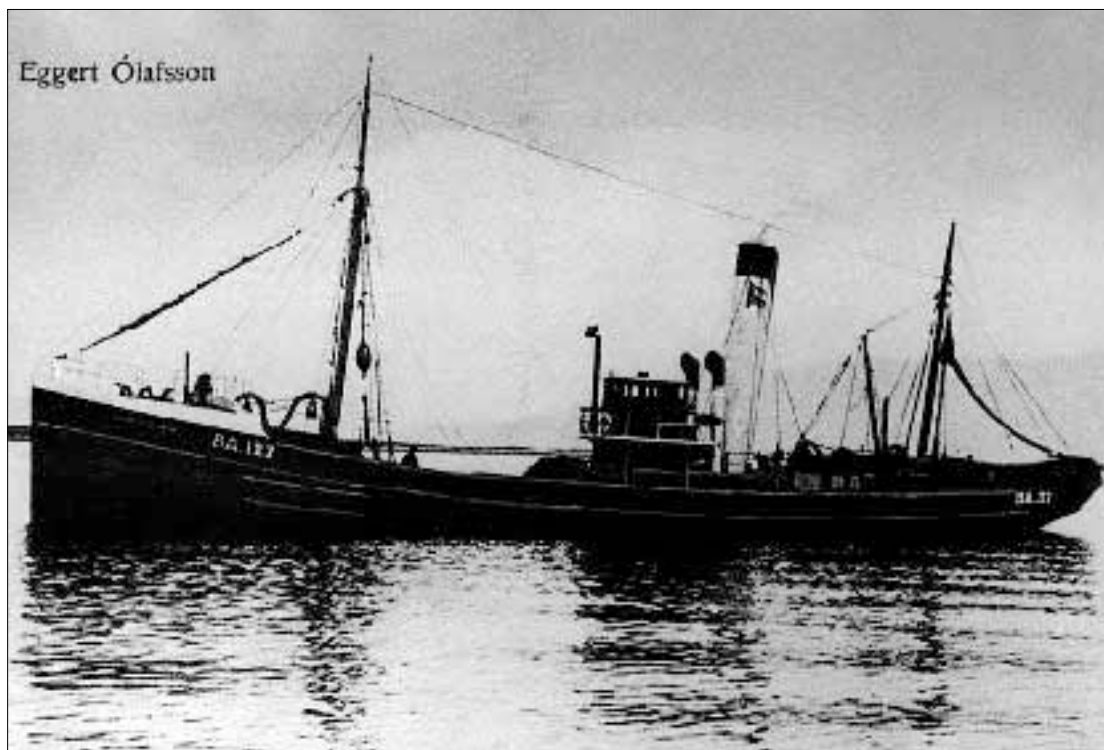
Árið 1913 hóf Ásgeir Pétursson að gera út togarann *Helga magra* frá Akureyri, og árið 1914 var útgerðarfélagið Alfa stofnað í Hafnarfirði. Það keypti togarann *Val* af Milljónafélaginu, sem áður var getið, og var hann þá skírður *Alfa*. Ári síðar, 1915, hófu tvö ný útgerðarfélög starfsemi í Hafnarfirði. Þau hétu *Ýmir* og *Víðir* og hófu þetta sama ár að gera út hvort sinn togarann. Þeir hétu *Ýmir* og *Víðir* og voru báðir smíðaðir í Þýskalandi. Bæði þessi félög störfuðu fram yfir lok þess tímabils, sem hér er um fjallað, en Alfafélagið mun hafa hætt starfsemi árið 1917.¹⁴⁶

Í augum samtímamanna voru togarar þessara ára mikil skip – sjóborgir – og fram að Halaveðrinu árið 1925 var sú skoðun næsta útbreidd, að togarar gætu ekki farist á rúm-sjó. Fyrstu íslensku togararnir voru vissu-

lega miklu stærri en skúturnar, en í samanburði við síðari tíma skip voru þeir litlir. Stærsti togari Íslendinga á tímabilinu fyrir 1920 var *Ingólfur Arnarson*, sem kom nýr til landsins. Hann var 306,45 brúttórúmllestir, og þrír aðrir togarar, sem einnig komu fyrst til landsins þetta ár, *Baldur*, *Bragi* og *Apríl*, voru liðlega 290 brúttórúmllestir. Flest voru skipin hins vegar á bilinu 220-280 brúttórúmllestir, og hin minnstu voru minni en 150 brúttórúmllestir. Fyrstu fimm árin í sögu íslenskrar togaraútgerðar var meðalstærð togaranna undir 200 brúttórúmllestum, en síðan fór flotinn stækkandi, og mest varð meðalstærðin árið 1917, 254 brúttórúmllestir.¹⁴⁷

Reykjavík varð þegar árið 1907 miðstöð togaraútgerðar á Íslandi, og hélst svo allt það tímabil, sem fjallað er um í þessu riti. Hvergi annars staðar á landinu náði togaraútgerð að festast í sessi fyrir síðari heimsstyrjöld, ef undan eru skildir tveir útgerðarbærir, Hafnarfjörður og Ísafjörður. Í samanburði við Reykjavík var þó togaraútgerð á þessum tveimur stöðum jafnan smá í sniðum á fyrri hluta aldarinnar. Á því tímabili, sem hér er um ræðir, æskuskeiði íslenskrar togaraútgerðar, voru aðeins þrjú skip gerð út frá Hafnarfirði, og fyrsta tilraun Ísfirðinga til togaraútgerðar stóð aðeins skamma hríð. Sama máli gegndi um Patreksfjörð.

Þessi þróun hlýtur að vekja nokkrar spurningar. Hvers vegna tók Reykjavík svo óskoraða forystu í togaraútgerðinni þegar í upphafi? Hvaða aðstæður voru fyrir hendi í höfuðstaðnum, sem ollu því, að þar reis á



Togarinn Eggert Ólafsson.

skömmum tíma öflug útgerð botnvörpu-skipa, en ekki á ýmsum öðrum rótgrónum útgerðarstöðum, sem þó lágu síst verr við gjöfulum fiskimiðum?

Hér er því fyrst til að svara, að nálægð við mið skipti miklu minna máli fyrir útgerð togara en þilskipa, að ekki sé talað um árabáta. Engu að síður lá Reykjavík mun betur við ýmsum helstu togaramið-um þessa tíma en margir aðrir útgerðar- staðir, eins og nánar verður fjallað um í næsta kafla. Kann þetta atriði að hafa skipt nokkru máli.

Hafnaraðstæður geta á hinn bóginn trauðla hafa valdið því, að Reykvíkingar tóku svo afgerandi forystu í togaraútgerð sem

raun bar vitni. Skipalega var að vísu sæmi- leg í Reykjavík, en hafnarmannvirki voru þar engin, að heitið gæti, fyrr en gerð Reykjavíkurhafnar hófst árið 1913. Fram til þess tíma varð að flytja afla togaranna í land á smábátum og bera hann síðan á börum upp steinbryggjurnar. Á sama hátt varð að flytja kol, salt og vistir út í togarana, og vatni var ausið með fötum á katla þeirra úr sérstökum vatnsbát.¹⁴⁸ Að þessu leyti voru aðstæður miklum mun betri í Viðey, eftir að Milljónafélagið hóf þar starfsemi,¹⁴⁹ og á Ísa- firði voru tvær hafskipabryggjur þegar um aldamótin.¹⁵⁰ Þá var hafskipabryggja, sem togarar gátu lagst að, gerð í Hafnarfirði árið 1912.¹⁵¹

Af þessu má sjá, að aðstæður til afgreiðslu togaranna voru Reykvíkingum síður en svo í hag á öndverðri 20. öld, og fráleitt að ætla, að þær hafi ráðið úrslitum um skjóta uppbyggingu togaraútgerðar í bænum. Hér verður því að leita annarra skýringa, og þær er líkast til að finna í útgerðar- og atvinnusögu Reykjavíkur á 19. öld. Í 1. bindi þessa ritverks var sagt frá þilskipaútgerð á 19. öldinni og kom þar fram, að vagga hennar stóð í Hafnarfirði og við sunnanverðan Faxaflóa, en lengst af öldinni var hún mest á Vestfjörðum og norður í Eyjafirði. Í Reykjavík komst þilskipaútgerð ekki á laggirnar fyrr en tiltölulega seint, en eflist mjög á lokaskeiði aldarinnar, og um aldamótin var Reykjavík tvímælalaust mesti skútuútgerðarbær landsins.

Þetta seinlæti Reykvíkinga við að tileinka sér skútuútgerðina hefur að líkindum ráðið miklu um, að þeir tóku forystu í togaraútgerð. Í upphafi togaraaldar voru starfandi í Reykjavík margir ungir skútuskipstjórar, og áttu margir þeirra hluti í þilskipum, ýmist í samlögum við starfsbræður sína eða kaupmenn og borgara í bænum. Þessir menn, sem sumir höfðu eignast skip sín eða hluti í þeim með lánsfé frá viðlagasjóði, voru margir stórhuga og framfarasinnaðir, og trúlega skipti mestu, að þeir voru ekki bundnir af hugsunarhætti gömlu aldarinnar, en gerðu sér þess glögga grein, að Íslendingar yrðu að tileinka sér hina nýju tækni, sem fólst í útgerð gufuskipa og veiðum með botnvörpu. Það voru einmitt menn úr þessum hópi, sem áttu frumkvæði að togarakaupum á árinu 1907 og næstu ár á eftir, og þar sem togaraútgerð var reynd úti um

land fyrir fyrri heimsstyrjöld, fóru fulltrúar sömu kynslóðar, aldamótamennirnir, í fararbroddi. Sums staðar áttu dæmigerð verslunar- og útgerðarfyrtæki 19. aldar þátt í togaraútgerð á þessu skeiði, t.d. Ásgeirsverslun á Ísafirði, en þau höfðu aldrei forystu.

Niðurstaða þessa máls er sú, að kynslóðaskipti í reykvísku atvinnulífi um aldamótin hafi ráðið miklu um, að bæjarbúar tóku forystu í togaraútgerð á árunum 1907-1914. En fleira kom til. Íslandsbanki, sem stofnaður var 1904, hafði höfuðstöðvar í Reykjavík, og hann lánaði mikið fé til togaraútgerðar. Nánast ótakmarkað landrými til fiskverkunar í Reykjavík skipti einnig máli í þessu viðfangi og sömuleiðis, að vegna hinnar miklu skútuútgerðar í bænum á lokaskeiði 19. aldar var þar fyrir hendi mannaflí til að manna togarana og verka aflann og ennfremur þekking á útgerð og fiskverkun. Loks höfðu frumherjar reykvískrar togaraútgerðar góða stoð af viðskiptasamböndum við Bretland. Þau höfðu eflst mikið á síðustu árum 19. aldar, og þar áttu veiðar breskra togara á Faxaflóa mikinn þátt. Þær voru að vísu illa þokkaðar af flestum Íslendingum, Reykvíkingum ekki síður en öðrum, en urðu þó mörgum fyrirmynd og hvatning, og af Bretum lærðu Íslendingar botnvörpuveiðar.

III,2,1. Vertíðir og veiðislóðir

Íslendingar lærðu fleira af breskum togaramönnum en vinnubrögð og veiðiaðferðir. Þegar íslensk togaraútgerð hófst, höfðu Bretar stundað botnvörpuveiðar hér við

land í hálfan annan áratug og voru orðnir gjörkunnugir aðstæðum. Breskir togarskipstjórar höfðu fundið og kortlagt togslóðir allt í kringum landið og vissu gjörla, hvenær helst var afla von á hverri slóð; við suðurströndina, í Faxaflóa og út af Vestfjörðum þekktu þeir nánast hverja bleyðu. Miðaleit Bretanna var býsna kerfisbundin, og þeir vissu nákvæmlega, hvaða fisk var helst að hafa á hverri slóð.¹⁵²

Þessari þekkingu miðluðu Bretar fúslega til Íslendinga, og margir hinna fyrstu íslensku togaramanna kynntust togslóðum við landið fyrst á breskum togurum. Þeir voru ófáir íslensku sjómennirnir, sem réðu sig á bresk botnvörpuskip á fyrstu árum togveiða við Ísland, og athyglisvert er, að yfirmenn á fjórum fyrstu íslensku togurunum voru allir á breskum togurum um lengri eða skemmri tíma, ýmist sem skipverjar eða í kynnisferð. Þannig hafði Halldór Sigurðsson, fiskiskipstjóri á *Coot*, verið stýrimaður á breskum togurum og Árni Eyjólfsson Byron var skipstjóri á breskum togurum, áður en hann tók við skipstjórn á *Seagull* (Fjósa-Rauð).¹⁵³ Þeir bræður Halldór og Kolbeinn Þorsteinssynir á *Jóni forseta* voru um hríð á breskum togurum, er þeir bjuggust til að taka við Forsetanum,¹⁵⁴ og Hjalti Jónsson fór kynnisferð með enskum togara, áður en hann tók við skipstjórn á *Marz*.¹⁵⁵ Er ekki að efa að reynslan, sem þessir menn fengu hjá Bretum, kom þeim vel, er þeir héldu sjálfir til veiða á íslenskum togurum.

Fyrstu árin virðast Íslendingar einkum hafa stundað veiðar á svipuðum slóðum og Bretar, en þó var misjafnt hve stíft menn sóttu á einstök mið, og réðst það af hvoru-



Kyndarar á togara árið 1911.
Ljóm.: Byggðasafn Hafnarfjarðar

tveggju, árstíðum og því hvaða fiski menn sóttust eftir hverju sinni.

Þess var áður getið, að *Coot*, fyrsti íslenski togarinn, hafi nær eingöngu stundað veiðar í Faxaflóa, og mátti það kallast eðlilegt. Góðar togslóðir eru víða í Flóanum, og voru þær flestar kunnar sjómönnum, er útgerð *Coot* hófst. Fiskgengd er og mikil í Faxaflóa á flestum árstíðum, og af miðum þar mátti koma fiskinum nýjum í land. Skipti það miklu máli, þar eð Coot-verjar söltuðu ekki um borð eins og síðar tíðkaðist.

Þegar togurunum fjölgaði, tóku þeir að sækja á mið víðar við landið, en sókn á einstök veiðisvæði var árstíðabundin og réðst öðru fremur af tilgangi veiðanna. Úthaldi togaranna á ári hverju mátti skipta í fjögur tímabil eða vertíðir. Á tímabilinu frá því í febrúar og fram í júní voru þeir mest úti fyrir Suður- og Suðvesturlandi og veiddu í salt, og margir skipstjórar höfðu þann sið að bregða sér austur á Hvalbak í maí, áður en saltfiskúthaldinu lauk.¹⁵⁶ Nálægt mánaðamótunum júní-júlí fóru flestir togararnir á síldveiðar við Norðurland og Vestfirði, og þegar þeim lauk, um miðjan september, hófust veiðar í ís. Þá sóttust menn mikið eftir flatfiski og sigldu með aflann. Þessar veiðar hófust yfirleitt í Faxaflóa og undir Jökli um miðjan september, en síðan færðu skipin sig smám saman norður með Vestfjörðum.¹⁵⁷ Á veiðislóðum út af Ísa-fjarðardjúpi og Horni voru togararnir gjarnan frá því í nóvember og fram í janúar, en á þeim slóðum var þó mest veitt í salt í nóvember og desember.¹⁵⁸ Þetta sóknar-fyrirkomulag var þó engan veginn algilt, og þegar kom fram á 2. áratug 20. aldar fóru togararnir a.m.k. einstakar veiðiferðir á flest kunn mið á svæðinu frá Vestmannaeyjum norður að Horni frá því í febrúar-mars og fram í maí.

Á þessum svæðum voru flestar toglóðir vel þekktar, og varla tiltökumál þótt einn og einn maður fyndi bleyðu, sem ekki hafði verið togað á áður. Ber þá einnig að hafa í huga, að fiskgengd virðist hafa verið mikil við landið á þessum árum, en sóknin var enn tiltölulega lítil, a.m.k. í samanburði við það sem síðar varð. Af þeim sökum var yfir-

leitt nægan afla að fá á þekktum toglóðum, skammt undan landi, og ástæðulaust að eyða tíma og kröftum í að leita nýrra miða dýpra. Smám saman fóru skipstjórar þó að fíkra sig utar, og má sem dæmi nefna, að fyrsta tilraun til botnvörpuveiða á Halanum, hinu gamla hákarlamiði Vestfirðinga, mun hafa verið gerð árið 1911. Var þar að verki Jóel Jónsson, skipstjóri á togaranum *Frey*. Guðmundur Jónsson, sem síðar varð skipstjóri á *Skallagrími* og frægur aflamaður, var stýrimaður á *Frey*, og lýsti hann fyrstu tilraun íslensks togara til veiða á þessu fræga togaramiði þannig:

Það fyrsta sem ég man eftir að kastað var trolli á íslenzku skipi í námunda við Halann var vorið 1911, um miðjan maí. Þetta var togarinn „Frey“, eign P.J. Thorsteins(son) & Co., frá Reykjavík. Skipstjóri var Jóel Kr. Jónsson, framúrskarandi framgjarn og duglegur maður, sem hafði sérstaka ánægju af að reyna fyrir sér þar sem aðrir höfðu ekki reynt. Ég var þetta skiftið stýrimaður á skipinu. Skipstjóri hafði oft á orði við mig, að sig langaði að reyna þarna vestan við Djúpálinn, sér litist vel á að þar væri fiskisæld. Ég tók vel í það, og sagði sem var, að mér sýndist það sama. Þetta var langt úr leið frá venjulegum veiðisvæðum í þá daga, en samt varð það úr, einn daginn í góðu veðri, að farið var út og kastað. En þegar trollið kemur upp aftur, þá er sama og ekkert í pokanum, og bölvuðum við mikið yfir að hafa asnast svona langt frá veiðistöðvunum, og lofuðum hátíðlega að fara ekki þangað út í bráð. Næst þegar farið er út á þessar slóðir, er um haustið 1912, í nóvember og desember. Mér er ekki kunnugt, hvort nokkur enskur togari hefir verið þarna úti á undan Íslendingum, en þetta haust fiskuðu þeir vel, en rifu netin talsvert, því allur Halatoppurinn var mjög ósléttur og tók langan tíma að slétta hann. Þeir menn, sem byrjuðu þarna að veiða þetta haust, voru:

Halldór Þorsteinsson skipstjóri á Skúla fógeta.
Þorsteinn Þorsteinsson skipstjóri á Marz.
Hjalti Jónsson skipstjóri á Apríl.
Kolbeinn Þorsteinsson skipstjóri á Baldur.
Jón Jóhannsson skipstjóri á Braga.

Ég man sérstaklega eftir þessum, en annars voru það fleiri sem komu og fóru eins og gengur og gerist.

Þetta var ekki, sem kallað var síðar, Halafiskirí, því þótt að fiskaðist þarna vel á 75-85 föðmum, þá vissi enginn enn hvernig „landið lá“. Það, sem gerði þetta mið að varanlegu veiðimiði, var hallaveiðin, en sú þekking kom ekki fyrr en löngu seinna. Frá þessum tíma fóru engar verulegar fiskisögur af þessum slóðum, og nafnið „Hali“ var enn ekki komið á þetta mið.¹⁵⁹

Á árum fyrri heimsstyrjaldar var lítið um, að menn sæktu á Halann, en um og eftir 1920 jókst sókn þangað mikið. Frá því segir í síðari kafla.

III,2,2. Sókn og aflabrögð

Fátt er vitað um eiginlega sókn togaranna á fyrstu áratugum 20. aldar, umfram það sem fram kom í fyrri kafla. Ólíkt þilskipum og árabátum sóttu þeir sjó nánast allan ársins hring, og skiptir miklu máli í þessu sambandi, að er togaraútgerð hófst, tóku Íslendingar í fyrsta skipti að nýta auðlindina árið um kring. Einu umtalsverðu frátafir togaranna frá veiðum voru örfáar vikur á sumrin, áður en haldið var á síldveiðar, og sá tími sem tók að sigla á milli landa, þegar farið var í söluferðir. Að öðru leyti var úthaldið nær látlaust, og er varla fjarri lagi að ætla, að meðalúthaldstími togara hafi á þessum árum verið níu til tíu mánuðir, eða 270-300 dagar á ári.¹⁶⁰ Er þá átt við þann tíma, er

skipin voru að veiðum, á siglingu til frá heimahöfn og lágu í höfn vegna löndunar. Af þessum níu til tíu mánuðum voru togararnir u.þ.b. hálfan þriðja mánuð á síldveiðum og hálfan áttunda mánuð á bolfiskveiðum, þar sem veitt var í salt eða ís eftir árstíðum.

Þetta er hið næsta, sem við komumst í að afla vitneskju um úthald togaranna fyrir 1920; um eiginlega sókn þeirra vitum við lítið sem ekkert með vissu. Skýrslur um fjölda veiðistunda (togtíma) eru engar til frá þessum árum, en togtímafjöldinn er undirstöðuatriði er reikna og meta skal sókn. Fjöldi skipa og úthaldsdaga segir lítið í því viðfangi.¹⁶¹ Hið eina, sem við vitum með vissu, er að sóknin jókst, er skipunum fjölgaði og þau stækkuðu; þá hlaut veiðistundum að fjölga og togkrafturinn jókst. Við getum þess vegna slegið því föstu, að sóknin hafi aukist jafnt og þétt allt tímabilið 1905-1916, eða svo lengi sem skipunum fjölgaði. Engin leið er hins vegar að áætla fjölda sóknareininga, enn síður afla á sóknareiningu; til þess skortir tölulegar upplýsingar. Tiltækar heimildir benda á hinn bóginn til þess, að afli á sóknareiningu hafi verið mikill á fyrstu árum íslenskrar togaraútgerðar og ollu náttúrulegar aðstæður þar mestu.

Vart leikur á tvennu, að fiskgengd var mikil á Íslandsmiðum við upphaf togaraaldar, og hefur því stundum verið slegið fram, í gamni og alvöru, að fyrir daga botnvörpunnar hafi fleiri þorskar dáið úr elli en vegna veiða. Um eiginlega stofnstærð helstu nytjafiska á þessum árum vitum við ekki, en varla er fjarri lagi að ætla, að hrygningarstofn þorsks hafi um aldamótin 1900 verið á bilinu 2-3 milljónir smálesta hið minnsta og

að hlutfall tíu ára fisks og eldri í stofninum hafi þá verið 1-1,5 milljónir smálesta. Þessi tilgáta verður ekki studd samtímaskýrslum eða rannsóknum, en byggist öðru fremur á útreikningum Sigfúsar A. Schopka, fiski-fræðings, á stærð þorsstofnsins á árunum 1925-1992. Niðurstaða þeirra athugana var sú, að árið 1928 hafi stærð hrygningarstofnsins verið í hámarki og numið um 3,3 milljónum smálesta.¹⁶²

Þegar hér var komið sögu, hafði fjöldi erlendra og innlendra togara stundað veiðar á Íslandsmiðum í tæplega fjóra áratugi og þess að vænta, að sókn þeirra hafi haft nokkur áhrif á viðgang fiskstofnanna. Á móti kom hins vegar að vísindamenn telja, að um þetta leyti hafi skilyrði í hafinu verið hagstæð lífríkinu, en sjór mun hafa hlýnað að mun eftir 1920. Um aldamótin mun sjór á hinn bóginn hafa verið nokkuð kaldur, en þá var sókn botnvörpuskipa miklu minni og ólíklegt, að hún hafi verið farin að hafa umtalsverð áhrif á fiskstofnana. Má því telja líklegt, að fiskgengd hafi verið mikil í upphafi togaraaldar og þorsstofninn stór. Til þess benda einnig sögur togaramanna frá fyrstu árum íslenskrar togaraútgerðar, en sama er hvar borið er niður í frásagnir þeirra og endurminningar; allir minnast þeir öðru fremur mikilla aflahrota. Þá fylltist dekkið af fiski á skömmum tíma, og svo stóðu menn í aðgerð klukkustundum saman, og ekki óal-gengt, að togaramenn vektu í tvo til þrjá sól-arhringa samfelld. Slíkar sögur hafa að sönnu yfir sér ævintýrablað, og vissulega má deila um sannleiks- og heimildagildi einstakra þátta þeirra. Þeim ber á hinn bóginn saman í höfuðatriðum, og heildarmyndin,

sem af þeim verður dregin, bendir til þess, að mikill afli hafi oft fengist á skömmum tíma á þessum árum. Það mótaði svo allt sóknarmynstrið og bendir til þess, að afli á sóknareiningu (togtíma) hafi oftast verið mikill.

Sögur togaramanna um miklar aflahrotur og mokveiði hljóta einnig að endurspeгла, hvernig þeir upplifðu aflabrogðin og ber saman við fréttir, sem tíðum birtust í Reykjavíkurbliðunum á þessum tíma um mikinn afla togaranna. Mest krassandi þóttu sýnilega fréttir af uppgripaafla, og gott þótti blaðamönnum að geta sagt frá því, er togarar komu fullhlaðnir að landi eftir stuttar veiðiferðir. Slíkum fréttum var gjarnan slegið upp og voru því áberandi, en sjaldan var sagt frá því er skip komu til hafnar með lítinn afla og rifin veiðarfæri. Þegar á heildina er litið, kemur í ljós, að togaraaflinn var misjafn á þessum árum sem endranær. Ber þá að hafa í huga, að blaðafregnir voru skrifaðar í stundarhrifningu, af blaðamönnum, sem a.m.k. sumir hverjir þekktu lítt til sjómennsku og fiskveiða af eigin raun, en höfðu hrifist af tíðarandanum og mærdðu hin nýju og stórvirku atvinnutæki.

Afli togaranna á tímabilinu 1905-1919, annar en síldarafl, er sýndur í töflu I og er þar byggt á *Hagskinnu*, en þar er allur afli reiknaður í þyngdareiningar eftir ákveðnum reglum og stuðlum.¹⁶³ Útreikningar á hlutfalli togaraafla í heildarafla landsmanna og meðalafla á skip eru hins vegar verk höfundar þessa rits, en byggðir á tölum úr *Hagskinnu*.

Tafla I

Botnfiskafli íslenskra togara 1905-1919 (í þúsundum smálesta)

Ár	Fjöldi skipa	Heildaraflí	Meðalaflí á skip	Hlutfall togara í heildarafla (%)
1905	1	0,6	0,6	0,9
1906	2	1,2	0,6	1,8
1907	3	2,9	1,0	3,9
1908	5	4,6	0,9	5,9
1909	5	4,5	0,9	6,1
1910	6	7,4	1,2	8,4
1911	10	12,9	1,3	12,8
1912	20	23,2	1,7	23,7
1913	18	22,6	1,2	25,8
1914	19	25,8	1,3	29,3
1915	20	28,6	1,4	29,2
1916	21	33,5	1,6	31,1
1917	20	23,7	1,2	24,9
1918	10	9,8	1,0	10,6
1919	13	19,4	1,5	16,8

Heimild: *Hagskinna* (tafla 5.10).

Þessar tölur gefa góða mynd af aflabrögðum togaranna á tímabilinu 1905-1919 og eru um margt athyglisverðar. Aflamagnið, sem togararnir báru að landi, fór vaxandi allt tímabilið frá 1905 og fram til 1916, en minnkaði þá, enda var flotinn frá veiðum hluta ársins 1917, og næstu tvö ár á eftir var fjöldi skipanna mun minni en árin á undan.

Meðalaflí togaranna var nokkru sveiflukenndari, en jókst þó verulega á tímabilinu. Það mun að nokkru hafa stafað af aukinni fiskgengd, en þó ekki síður hinu, að með

vaxandi reynslu og kunnáttu skipstjórnarmanna bötnuðu aflabrögð og minni tími fór í miðaleit, auk þess sem nýting veiðarfæra varð betri.

Síðasti dálkurinn í töflunni sýnir hlutfall togaranna í heildarafla landsmanna. Það var eðlilega lágt fyrstu árin, en jókst mikið með tilkomu *Jóns forseta* og *Marz* árið 1907. Eftir það jókst hlutfall togaraaflans stöðugt með stækkandi flota og tók stökk árið 1912, en það ár voru togarar í eigu Íslendinga helmingi fleiri en árið á undan. Næstu fimm árin hækkaði hlutfallið svo jafnt og þétt.

Sýna þessar tölur glögg, hve mikla þýðingu togaraútgerðin hafði fyrir íslenskan sjávarútveg og þjóðarbúið í heild, en afli bátaflotans jókst einnig að mun á þessum árum, sem enn verður sýnt.

Ef litið er til einstakra ára á tímabilinu, kemur í ljós, að 1916 var mesta aflaárið. Þá var heildarafli togaraflotans mestur, sömuleiðis meðalaflí á skip, og hlutur togaranna í heildarafla landsmanna var meiri en önnur ár á þessu tímabili. Þetta ár var mokaflí á vetrarvertíð, og sama máli gegndi reyndar um árin 1915 og 1917.¹⁶⁴ Hvorugt þessara ára jafnaðist aflinn þó á við það, sem var 1916, og þegar á heildina er litið, var meðalaflí skipanna á árinu 1917 aðeins í slöku meðallagi og lakari en öll árin 1909-1916. Stafaði það að verulegu leyti af því, að togaraflotinn lá árið 1917 um hríð í höfn vegna kolaleysis, og á síðari hluta ársins var helm-ingur hans seldur úr landi. Var úthaldstími flotans þetta ár af þessum sökum mun skemmri en ella hefði orðið.

Annað ár, sem lengi var í minnum haft sem mikið aflaár, var 1911. Þá jókst afli togaranna og sömuleiðis hlutdeild þeirra í heildarafla landsmanna miðað við árið á undan. Hvort tveggja stafaði einkum af fjölgun skipa, en meðalaflinn þetta ár jókst miklu minna en á milli árunna 1909 og 1910. Heildaraflaaukninguna var einkum að þakka miklum afla á vetrarvertíð:

Þegar eftir nýár fengu þessi skip [þ.e. togarnir] góðan afla, en mestur varð aflinn þó í marz- og aprílmánuði. Skipin fengu þetta tímabil svo mikinn og öran fisk, sem skipshöfn skipanna gat tekið á móti, svo að ekki stóð á neinu nema höndum þeirra, enda komu skipin venjulega inn á hálfsmán-



*Saltfiskverkun í Hafnarfirði.
Ljósm.: Byggðasafn Hafnarfjarðar*

aðarfresti með fullfermi, um og yfir 40 þúsund fiska hvert sinn.¹⁶⁵

Árið eftir, 1912, tvöfaldaðist fjöldi togaranna. Þá varð heildaraflí flotans nær tvöfalt meiri en 1911, og sama máli gegndi um hlutdeild togaranna í þjóðaraflanum. Meðalaflí á skip var hins vegar mun minni þetta ár en á tímabilinu 1910-1916, enda mun árið 1912 aðeins hafa verið talið rétt í meðallagi sem aflaár.

Síldveiðar stunduðu togarnir fyrir Vestfjörðum og Norðurlandi lengst af því tímabili, sem hér er til umfjöllunar, og voru þær mikilvægur þáttur útgerðarinnar. Í hagskýrslum er fyrst getið um síldarafla á togara árið 1907. Þar var þó um lítið magn að ræða, aðeins 12 smálestir, og aðrar heim-

ildir geta ekki um síldveiðar togara þetta ár. Er hugsanlegt, að smálestirnar tólf hafi verið aukaflí fenginn á öðrum veiðum, eða við tilraunaveiðar. Árið eftir, 1908, var *Jón forseti* sendur á síld,¹⁶⁶ og sumarið 1909 stunduðu tveir Reykjavíkurtogarar síldveiðar við Norðurland.¹⁶⁷ Eftir það varð æ

algengara, að togarar færu til síldveiða yfir sumarið og komu stærri útgerðarfyrirtæki sér þá upp aðstöðu til síldarsöltunar norðanlands og vestan, m.a. á Siglufirði, Svalbarðseyri, Hjalteyri og á Ströndum.¹⁶⁸ Síldaraflí íslenskra togara á árunum 1907-1919 er sýndur í töflu II:

Tafla II				
Síldaraflí togara 1907-1919 (smálestir)				
Ár	Aflí togara	Fjöldi skipa	Meðalaflí á skip	Hlutfall af heildarafla (%)
1907	12	3	4	0,5
1908	390	5	78	10,0
1909	870	5	174	16,3
1910	606	6	101	19,9
1911	—	—	—	—
1912	2.880	20	144	59,6
1913	2.916	18	162	58,8
1914	3.230	19	170	61,3
1915	7.020	20	351	60,1
1916	9.177	21	437	44,3
1917	3.480	20	174	39,9
1918	460	10	46	7,5
1919	1.495	13	115	12,3

Heimild: *Hagskinna* (1997), 323 (tafla 5.9), 331 (tafla 5.13).

Við þessa töflu ber að gera þá athugasemd, að meðalaflí á skip er meðalaflí á allan togaraflota landsmanna á ári hverju, og út frá þeim stuðli er heildaraflí togaranna fenginn. Hér kann að vera örlítill skekkja, þegar kemur að hlutfalli togarafлотans í heildarsíldarafla landsmanna, þar sem togararnir

voru sjaldan allir á síld samtímis, a.m.k. ekki fyrir 1912. Í samanburði við eldri útreikninga munar örlitlu á hlutdeild togaranna í heildaraflanum, en það stafar af því, að hér er reiknað í smálestum.¹⁶⁹ Mestu skiptir hins vegar, að taflan sýnir glögggt hlutdeild togaranna í síldarafla Íslendinga á tímabilinu og



*Síldarsöltun á Siglufirði.
Ljós.: Steingrímur Kristínsson*

hve mikinn þátt þeir áttu í að byggja upp þennan atvinnuveg á bernskuskeiði hans.

III,2,3. Sjómennska og samtök

Margir Íslendingar munu kannast við sögur af lífi og starfi togaramanna á fyrstu áratugum 20. aldar. Flestar greina þær frá næsta ofurmannlegu erfiði, vökum og vinnuhörku skipstjóra, en jafnframt frá miklum tekjum

togaramanna, yfirmanna jafnt sem undirmanna, og nánast öllum ber þeim saman um, að aðbúnaður á togurum hafi verið stórum betri en á eldri skipum.

Í augum þeirra, sem voru að komast á manndómsaldur og verða gjaldgengir til sjósóknar í upphafi togaraaldar, voru togarnir skip framtíðarinnar. Ungu menn dreymdi ekki um skipsrúm á skútu á öndverðri 20. öld; þeir vildu komast á togara.



Þar til hafnargerð hófst í Reykjavík árið 1913, varð að flytja afla togaranna, vistir, kol og annað sem þeir þurftu á að halda, á milli skips og lands á smábátum. Myndin er tekin á Steinbryggjunni árið 1905. Skútur liggja á ytri höfninni, þar sem togarar lögðust einnig, þegar þeir komu til sögunnar. Ljós.: Magnús Ólafsson/Ljósmyndasafn Reykjavíkur

Þar var framtíðin og tekjuvonin mest. Að komast á togara var sæmd; fólk leit upp til togaramanna. Þeir voru allt í senn, hetjur hafsins, menn nýja tímans, drógu meira í þjóðarbúið en aðrir og báru sjálfir meira út bítum en annað vinnandi fólk. Yfir þeim var blær ævintýrsins, sem ávallt leikur um fulltrúa nýrra tíma og starfa, ekki síst ef þau eru vel launuð og áhættusöm.

Tryggvi Ófeigsson, skipstjóri og útgerðarmaður, var um margt dæmigerður fyrir

fyrstu kynslóð íslenskra togaramanna. Hann var af fátækum kominn, ólst upp suður með sjó, á Vatnsleysuströnd, í Hafnarfirði og Leiru, og kynntist sjómennsku fyrst á áraskipum. Á bernskuárunum í Hafnarfirði varð hann vitni að komu og útgerð fyrsta íslenska togarans, *Coot*, og er fjölskyldan var flutt suður í Leiru, fylgdist hann ásamt félögum sínum og jafnöldrum gjörla með veiðum breskra togara á Faxaflóa.¹⁷⁰

Eins og svo margir aðrir unglingar í íslenskum sjávarplássum þessara ára átti

Tryggvi í raun aðeins um tvennt að velja: sjómennsku eða búhokur og stopula daglaunavinnu í landi. Að eigin sögn afréð hann „þegar á barnsaldri, að reyna að komast á togara eins fljótt og þess væri von fyrir aldurs sakir.“¹⁷¹ Skömmu eftir fermingu tók hann að spyrjast fyrir um skipsrúm á togurum og tókst á vertíðinni 1914 að komast sem háseti á hollenska togarann *Ocean I*, sem gerður var út frá Hafnarfirði. Til þess að fá plássíð varð hann þó að ljúga til um aldur, segjast vera 18 ára, þótt enn vantaði fjóra mánuði í afmælið.¹⁷² Árið eftir, 1915, réðst Tryggvi háseti á togarann *Braga* frá Reykjavík og var þar, uns hann fór í Stýrimannaskólann haustið 1917. Komunni um borð í *Braga* og viðurværinu þar lýsti Tryggvi á skemmtilegan hátt:

Engar bryggjur voru komnar í Reykjavík á þessum tíma fyrir togarana og þeir lágu útá. Ekki man ég, hver ferjaði mig um borð í Braga, en menn voru greiðugir að skutla mönnum úti skip sín og tóku ekkert fyrir. Þegar ég kom uppá dekkið á togaranum, þá sá ég þar myndarlegan mann, og hann var að fara aftur dekkið. Hann virtist vera einn um borð. Þessi maður reyndist vera Guðmundur Arason, átti heima á Lindargötu 6. Ég fylgdi honum eftir. Þegar Guðmundur var kominn niður í káetu, tók hann fram ketbakka, brauðbakka, mysuost og margarín. Hann fór að háma í sig kjötið, en ég þorði ekki að nefna, hvort ég mætti fá mér með honum bita af kjötinu, þessum jólamat, maður var ekki vanur að heiman að háma í sig kjöt hvunn dags, allra sízt fínt spaðkjöt, þegar komið var fram í vertíðarbyrjun. Ég spurði hæversklega, hvort ég mætti fá mér brauðbita, því að ég var svangur af hinni löngu göngu minni. Guðmundur hélt það nú og sagði:

„Um borð í togara átt þú að vinna eins og þú getur og éta eins og þú getur. Þetta er það lögmál, sem ríkir á togurunum.“

Ég fór nú að snarla í mig brauðið með margaríninu og sneið mér drjúggóða sneið af mysuostinum ofaná og fékk mér síðan aðra og þá enn aðra. Þá sagði Guðmundur:

„Þykir þér svona góður múrsteinninn?“

Ég þóttist vita, að hann ætti við mysuostinn og svaraði:

Jú, mér þykir góður mysuostur, en ég hélt að það væri ekki ætlazt til, að ég færi að borða kjöt svona strax.“

Guðmundur hélt það, að mér væri óhætt að fá mér kjötbíta, og lét ég ekki segja mér það tvisvar. Þegar ég hafði borðað mig saddan, segir Guðmundur, að ég skuli fara strax framí lúkar og taka mér koju, og séu þær neðstu lakastar, sem ég reyndar vissi. Annars var ágætur lúkar í Braga.

— — —

Það var ket einu sinni á dag á togurunum, steikt eða soðið, og á næturnar var það einnig á borðum, þá kalt, með brauðinu og teinu. Þetta var enski togaramaturinn, sem við höfðum tekið upp, alltaf veizlur um borð, jafnvel jólakaka daglega, sem meðlæti með kaffi.¹⁷³

Ekki var að undra, þótt ungum piltum, sem alist höfðu upp við næsta fábreyttan kost íslenskrar alþýðu, þætti mikið til mataræðisins á togurunum koma. Öllum heimildum ber saman um, að það hafi verið ríkulegt og miklu betra en á skútunum, þar sem grautar og soðinn fiskur voru helsta viðurværi, en kjöt lítið og oft lélegt. Á móti var hins vegar krafist mikillar vinnu, og urðu togaramenn tíðum að standa sólarhringum saman, er verið var að veiðum og í aðgerð. Skipstjórar réðu því einir, hvort og hve mikið menn fengu að hvílast, og segir Tryggvi Ófeigsson t.d. frá því, að Jón Jóhannsson, skipstjóri á *Braga*, hafi haft þann sið að lofa mönnum sínum að sofa í u.þ.b. fjóra tíma eftir svo sem hálfs annars sólarhrings vökur.¹⁷⁴ Það mun hafa þótt næsta lítil vinnuharka á þessum

tíma, og í endurminningum Guðmundar Halldórs Guðmundssonar er vinnulaginu á togurunum lýst sem „þrælkun“ og fyrsti hluti togaraaldar kallaður „þrælaöldin“.¹⁷⁵ Guðmundur Halldór segir ýmsar sögur af vinnuhörkunni og vökunum á togurunum, m.a. eina þar sem skipverjar fengu að sofa tvisvar, tvo tíma í hvort skipti, í veiðiför, sem stóð í samtals 140 klukkustundir.¹⁷⁶ Áhrifum og orsökum þessa vinnulags lýsti hann með svofelldum orðum:

Ég hef oft reynt að velta því fyrir mér, hversvegna togaraeigendur héldu þessu dauðahaldi í þrælkunina, því allir vitibornir menn hljóta að skilja það, að þó hægt sé að pína menn áfram langtímum saman, þá á allt sín takmörk. Maður, sem ekki fær lágmarkshvöld, er aðeins partur af manni eftir sólarhring, og eftir tvo sólarhringa er hann orðinn hættulegur sjálfum sér og öðrum og afköstin á núlli.

Þeir, sem mest sköðuðust á því að hvíla ekki fólkið, voru því útgerðarmennirnir. Vökulögin voru því sett þeim til hagsbóta ekki síður en togaramönnum.

Allt rövlið og þvargið um hvíldartíma var því í raun og veru pex um vitsmuni, en ekki hagsmuni. Vitleysan var þessi: Það var nógur fiskur í sjónum – svona yfirleitt. Þegar byrjað var að veiða, voru allir svo til óþreyttir. Svo var haldið áfram vinnunni sólarhringum saman. Eftir einn sólarhring fóru afköstin niður úr öllu valdi og eftir tvo, þrjá sólarhringa gekk vinnan bókstaflega ekkert. Það hefur sannast síðar, eftir að hvíldin komst á, að vinnan gengur betur, ef mennirnir eru hvíldir kerfisbundið. Þetta er nú sannleikur, sem fáir útgerðarmenn og skipstjórar skildu, þó einfaldur væri.¹⁷⁷

Margar fleiri sögur í þessum dúr mætti rifja upp, en ástæður vinnuhörkunnar eru auðsæjar. Allir, útgerðarmenn, skipstjórar og hásetar, vildu að togararnir kæmu með sem

mestan afla að landi á sem skemmstum tíma. Útgerðarmönnum var augljóslega hagur í því, enda nógur fiskur í sjónum, og fyrir fyrri heimsstyrjöld voru markaðir fyrir fisk góðir. Þá skipti einnig miklu að fá fiskinn sem ferskastan til verkunar. Skipverjar áttu einnig mikilla hagsmuna að gæta. Þeir fengu allir, yfirmenn jafnt sem undirmenn, fast mánaðarkaup og þar að auki hlut, eða premíu, af lifrarafla, sem á skipið kom. Meiri afli þýddi því hærri laun, og fyrir þau voru menn reiðubúnir að leggja á sig vinnu og vökur. Þá kepptust skipstjórar um að verða aflakóngar og útgerðarmenn kepptu um bestu skipstjórana og ýttu undir samkeppnina á milli þeirra.

En hér kom fleira til. Fyrsta áratuginn í sögu íslenskrar togaraútgerðar voru engin samtök sjómanna á togurum til, og átti það jafnt við um yfirmenn og undirmenn. Mikil samkeppni ríkti hins vegar um skipsrúm á togurum; allir vildu komast á togara og margir voru um hvert laust pláss. Skipstjórar, sem ekki fiskuðu, gátu ekki vænst þess að halda stöðu sinni lengi, og undirmenn, sem fengu á sig orð fyrir ódugnað, voru umsvifalaust látnir taka pokann sinn. Það var meira en lítil skömm, og því létu menn sig hafa það að þræla sér út, enda átti togaramaður, sem rekinn var í land fyrir ódugnað, sér vart viðreisnar von. Magnús Runólfsson, síðar skipstjóri, lýsti þessu viðhorfi í æviminningum sínum, en hann var einn þeirra „heppnu“ og fékk pláss á togara kornungur:

Oft var ég kominn að því að gefast upp fyrsta árið en þá minntist ég alltaf krakkanna í Vesturbænum og sá fyrir mér glottið á þeim, þegar ég kæmi heim

og hefði gefist upp, svo að ég harkaði alltaf af mér og fór aftur. Ég hafði miklast af togarasjómennsku minni og jafnaldrar mínir öfunduðu mig. Mér var það óbærileg tilhugsun að jata uppgjöf mína fyrir Vesturbæjarstrákunum. Ég, sem hafði verið hetja, yrði hafður að háði og spotti. Mikið yrði mitt fall. Það mátti aldrei verða.¹⁷⁸

Ekki leikur á tvennu, að togarasjómenn höfðu hærri laun en aðrir íslenskir erfiðismenn þessa tíma, þótt víst megi deila um, hve hátt tímakaup þeirra var. Á árunum 1912-1915 námu árslaun háseta á góðu aflaskipi frá tæpum 1.100 krónum til rúmlega 1.600 króna, sem þótti gott á þeim árum. Gat lifrarpremía þá numið allt að $\frac{2}{3}$ hlutum heildarlaunanna.¹⁷⁹ Sem dæmi um laun einstakra sjómanna má nefna, að Tryggvi Ófeigsson kveðst hafa unnið sér inn 600 krónur fyrstu tvo mánuðina á *Braga*.¹⁸⁰ Um þetta leyti voru meðaldagvinnulaun verkamanna í Reykjavík um 40 aurar á tímann,¹⁸¹ og gat verkamaður því haft um 4 krónur í laun á dag fyrir tíu tíma vinnu, eða um 120 krónur á mánuði, ef hann vann alla daga jafnt, sem vitaskuld gerðist aldrei. En þótt kaupið væri hátt og aðbúnaður allur betri á togurum en skútum, leið brátt að því, að mönnum ofbauð vinnuþrælkunin og efndu til samtaka.

III,2,3,1. Hásetafélag Reykjavíkur

Fyrstu hagsmunafélög sjómanna voru stofnuð á síðasta áratug 19. aldar. Skipstjórar og stýrimenn stofnuðu sitt félag, Ölduna, 17. febrúar 1893, og rúmu ári síðar, 14. nóvember 1894, stofnuðu hásetar félag, sem þeir nefndu Báruna. Megintilgangur

þess var „[...] að auka og viðhalda velmegun og réttindum sjómanna yfir höfuð“.¹⁸² Meðlimir þessara tveggja félaga voru einkum sjómenn á þilskipum við Faxaflóa og starfsemi þeirra var mest í Reykjavík og nágrenni. Bárán hefur jafnan verið talin meðal fyrstu stéttar- og verkalyðsfélaga hér á landi, en skipulagi Bárufélaganna svipaði um margt til góðtemplarareglunnar og beindist að því að efla menningu og félagsþroska meðlimanna ekki síður en að kjarabaráttu. Í Reykjavík var starfsemi félagsins jafnan mest meðal skútusjómanna, og það varð aldrei félag togaramanna. Margir þeirra, sem tóku forystu í kjarabaráttu togaramanna á 2. áratug 20. aldar, höfðu hins vegar starfað í Bárufélögunum og hlotið þar fyrstu þjálfun í félagsmálum og kjarabaráttu.

Í tíu ára starfssögu Hásetafélags Reykjavíkur fullyrðir Pjetur G. Guðmundsson, að Jón Guðnason sjómaður, sem þá var háseti á togaranum *Nirði*, hafi átt frumkvæði að stofnun félagsins. Jón var í landi fyrri hluta októbermánaðar 1915 og notaði þá tímann til að ganga á milli manna og hvetja til stofnunar sjómannafélags. Undirtektir sjómanna voru heldur dræmar í fyrstu, og þá fékk Jón þá Ólaf Friðriksson og Jónas Jónsson frá Hriflu í lið með sér.¹⁸³ Hinn 16. október var svo boðað til fundar í Reykjavík til að ræða stofnun sjómannafélags, og mættu þar um fimmtíu manns, mest sjómenn. Eftir allnokkrar umræður var samþykkt að kjósa sjö manna nefnd til að semja uppkast að lögum fyrir væntanlegt félag og boða til næsta fundar. Áttu þeir Jónas og Ólafur sæti í nefndinni, auk fulltrúa sjómanna.¹⁸⁴

Undirbúningsnefndin hafði hraðar hendur, og að viku liðinni, laugardaginn 23. október 1915, var boðað til almenns hásetafundar í Bárubúð, hinu gamla félagshúsi Bárunnar í Reykjavík. Heimildir greina ekki frá því, hve margir sóttu fundinn, en Jósef Húnfjörð setti hann og útnefndi Jón Guðnason fundarstjóra. Hann ræddi stuttlega nauðsyn þess, að stofnað yrði félag sjómanna, en síðan tók Ólafur Friðriksson til máls, las upp lagafrumvarp undirbúningsnefndarinnar og skýrði það. Er Ólafur hafði lokið máli sínu, voru stýrimenn, vélstjórar og kyndarar, sem staddir voru á fundinum, beðnir um að yfirgefa hann, og sýnir það, að hér stóð einungis til að stofna félag háseta, ekki almennt félag sjómanna. Þessu næst var lagafrumvarp undirbúningsnefndarinnar rætt í þaula, lið fyrir lið, og lög félagsins síðan samþykkt með lítilsháttar breytingum.¹⁸⁵

Lög Hásetafélags Reykjavíkur voru mikill bálkur, samtals 31 grein. Í 1. grein sagði, að félagið hétu Hásetafélag Reykjavíkur, og í 2. grein, að tilgangur þess væri að „styðja og efla hag og atvinnu háseta“. Í 3. grein var rætt um rétt til félagsaðildar, en hann skyldu hafa „allir hásetar, er atvinnu stunda á hafskipum“. Þeir félagsmenn, er tækju við stöðu stýrimanns eða skipstjóra, yrðu hins vegar að segja sig úr félaginu.¹⁸⁶

Er lögin höfðu verið samþykkt, taldist félagið formlega stofnað, en stjórnarkosning fór ekki fram á stofnfundinum, og getur það bent til þess, að menn hafi ekki verið búnir að ná samkomulagi um skipan stjórnar, eða að beðið hafi verið heimkomu væntanlegra stjórnarmanna úr sjóferð. Undirbúningsnefndinni var því falið að sitja áfram til

næsta fundar, sem haldinn var 29. október. Þar flutti Jósef Húnfjörð „mjög hvetjandi ræðu“ þar sem hann hvatti sjómenn til samstöðu, en síðan hélt Jónas Jónsson frá Hriflu „alllangt erindi um stéttamismunun“ og ræddi einkum um það, hve lítið hefði verið gert fyrir sjómannastéttina í samanburði við aðrar stéttir landsins. Að erindi Jónasar loknu var gengið til kosninga og fyrsta stjórn félagsins kosin. Var Jón Bach kjörinn formaður, Jósef Húnfjörð varaformaður, Ólafur Friðriksson ritari, Guðmundur Kristjánsson féhirðir og Guðleifur Hjörleifsson varaféhirðir. Aðstoðarmaður í stjórn var kjörinn Björn J. Blöndal og endurskoðendur þeir Jónas frá Hriflu, Grímur Hákonarson og Jón Guðnason.¹⁸⁷

Þeir Ólafur Friðriksson og Jónas frá Hriflu voru hvorugur sjómaður, og kann kosning þeirra til trúnaðarstarfa í félaginu að vekja nokkra athygli. Samkvæmt 4. grein félagslaganna gátu menn verið félagar í Hásetafélaginu, þótt þeir stunduðu ekki sjómennsku, ef þeir voru meðal stofnenda eða aðild þeirra var samþykkt í leynilegri atkvæðagreiðslu á tveimur fundum í röð. Jónas og Ólafur voru báðir meðal stofnenda og engin áhöld eru um það, að öðrum félagsmönnum hefur þótt gott að eiga þá að og fá að njóta þekkingar þeirra og reynslu í félagsstörfum. Þeir voru í fararbroddi í ýmsum félagsmálum alþýðu á þessum árum og í hópi frumkvöðla við stofnun Alþýðuflokksins árið 1916. Bendir það til þess, að stofnun Hásetafélagsins hafi verið þáttur í þeim hræringum, sem áttu sér stað í verkalyðsmálum hér á landi um þetta leyti.

Nýkjörin stjórn Hásetafélags Reykjavíkur



*Stjórn Sjómannafélags Reykjavíkur á 10 ára afmæli félagsins 25. október 1925.
Ljósma.: Sjómannafélag Reykjavíkur*

kom saman til fyrsta fundar síns 31. október 1915. Á fundinum voru rædd ýmis félagsmál, og kemur fram í fundargerð, að félagar voru þá alls 165.¹⁸⁸ Hinn 3. nóvember var aftur haldinn félagsfundur, þar sem samþykkt var að kjósa þá Jónas frá Hriflu og Guðleif Hjörleifsson til viðræðna við Verkamannafélagið Dagsbrún um stofnun verkamannasambands. Því næst voru rædd og samþykkt svonefnd aukalög félagsins, en þau fólu í sér skilyrði, sem félagið setti fyrir því, að félagsmenn réðust í skipsrúm, voru með öðrum orðum kröfugerð á hendur útgerðarmönnum. Aukalögin voru í fjórum

köflum, og fjallaði 2. kafli um kjör háseta á togurum. Í 1. grein hans var þess krafist, að útgerðarmenn kostuðu alla upp- og útskipun úr togurum, nema á ósaltaðri síld, en 2. grein, sem fjallaði um laun háseta á togurum, hljóðaði þannig:

Enginn félagsmaður má láta skrásetja sig á togara fyrir minna kaup en hér segir:

75 krónur um mánuðinn og fæði, ennfremur alla lifur, sem skiftist jafnt milli skipstjórans, stýrimannsins, bátsmannsins og hásetanna. Skal það vera á valdi skipstjórans hvort matsveinn er ráðinn upp á lifrarhlut eða ekki. Lifrin sé seld hæzta verði, sem unt er að fá, án tilhlutunar frá útgerðarmanni,

sem þó eigi kost á að kaupa lifrina hæsta verði er aðrir bjóða.¹⁸⁹

Lítill ágreiningur mun í sjálfu sér hafa staðið um mánaðarlaun togaramanna, enda kvað ákvæðið í aukalögunum á um lágmarkslaun, og ýmis dæmi munu hafa verið um það, að góðum og reyndum togaramönnum væru greidd hærri laun á mánuði en 75 krónur.¹⁹⁰ Um lifrarhlutinn gegndi öðru máli. Hann var óviss tekjuliður, sem allir voru sammála um í upphafi, á meðan verð á lifur var lágt og tekjur af sölu hennar skiptu næsta litlu máli. Er lifrin tók að hækka í verði, eftir 1910, tóku útgerðarmenn að ákveða sjálfir, hvaða verð þeir guldu hásetum fyrir þeirra hlut. Þetta mæltist illa fyrir, eins og sjá má af grein, sem „háseti“ ritaði í *Verkamannablaðið* vorið 1913. Þar sagði m.a.:

Óvissar tekjur þessara manna (þ.e. sjómanna) eru lifrarpeningarnir. Þeir skiftast jafnt á milli allra á skipinu nú orðið, nema vjelamanna og kyndara. En nú hafa útgerðarmenn komið sjer saman um að við skyldum fá 10 kr. fyrir fatið af lifrinni þetta ár. Þetta er nokkurskonar einokun, sem nær yfir allan Faxaflóa. Þessu verðum við að sæta, þó annarsstaðar á landinu sjeu gefnar 16-18 krónur fyrir fatið. Það er með öðrum orðum: Þeir eru búnir að taka af okkur næstum hálfa lifur.¹⁹¹

Næstu árin hélt stríðið um lifrina áfram, og bar enginn á móti því, að útgerðarmenn fengu, stundum a.m.k., hærra verð fyrir lifrina en það, sem þeir guldu hásetum. Hinir síðarnefndu töldu sig á hinn bóginn eiga lifrina og kröfuðst þess, að hún yrði seld hæstbjóðanda og allir skipverjar, sem lifrarhlut fengu, skyldu fá sama verð.

Af öðrum málum, sem Hásetafélag Reykjavíkur lét til sín taka í upphafi, var stuðningur við starfsbræður, sem hugðu á stofnun hliðstæðra félaga í Hafnarfirði og á Akranesi. Einnig bar öryggismál sjómanna nokkuð á góma í félaginu, og haustið 1915 var nokkuð rætt um það í félagsstjórninni að taka svonefnt dýrtíðarlán hjá bæjarstjórn og endurlána félagsmönnum, svo þeir neyddust ekki til að ráða sig á skip fyrir lakari kjör en ella.¹⁹²

III,2,3,2. Félag íslenskra botnvörpu-skipaeigenda

Hinn 18. janúar 1916 komu tíu útgerðarmenn botnvörpuskipa saman til fundar í Bárubúð í Reykjavík til að ræða stofnun „fjelags meðal botnvörpuútgerðarmanna“. Jes Zimsen tók fyrstur til máls og skýrði frá tilganginum með fundarboðuninni, en því næst ræddi Thor Jensen nauðsyn félagsstofnunar „til þess að vernda rjett útgerðarmanna í nútíð og framtíð“. Hann bar síðan upp formlega tillögu um félagsstofnun, og eftir nokkrar umræður var samþykkt að kjósa þriggja manna nefnd til að semja uppkast að lögum fyrir væntanlegt félag og boða til stofnfundar. Í nefndina voru kosnir þeir Ólafur Thors, Hjalti Jónsson og August Flygenring.¹⁹³

Undirbúningsnefndin boðaði til fundar í Bárubúð 1. febrúar 1916. Þar var lagt fram uppkast að lögum væntanlegs félags, og var það samþykkt með nokkrum breytingum eftir ýtarlegar umræður. Að því búnu var fundi frestað, en 9. febrúar komu útgerðarmenn aftur saman til fundar. Þar voru lög

samþykkt með áorðnum breytingum, félagið formlega stofnað og því kosin stjórn. Í hana voru kjörnir þeir August Flygenring, Thor Jensen, Th. Thorsteinsson og Jes Zim-
sen.¹⁹⁴

Fyrstu lög Félags íslenskra botnvörpu-
skipaeigenda voru í 26 greinum. Í fyrstu
grein sagði, að tilgangur félagsins væri:

[...] að efla á allan hátt íslenska útgjörð botnvörpu-
veiðaskipa og gæta hagsmuna hennar, meðal ann-
ars með því að efla góða samvinnu meðal útgjörð-
armanna skipanna og stuðla til þess að þeir fylgi
sömu reglum um ráðninga[r]kjör allra skipverja,
svo og að gangast fyrir því að váttryggingarkjör
verði sem best.¹⁹⁵

Í 2. grein var kveðið á um inntökuskilyrði í
félagið, og samkvæmt þeim var litið svo á,
að einstök skip ættu aðild að því, fremur en
eigendur þeirra. Þannig sagði í upphafi
greinarinnar:

Í fjelagið má taka þau botnvörpuveiðaskip, sem
skrasett eru á Íslandi og eru að stærð minst 50 –
fimmtíu – netto-registerton. Nú á sama fjelag eða
sami maður fleiri skip en eitt, og má þá eigi veita
skipum þess fjelags eða manns inntöku í fjelagið,
nema sótt sje um inntöku fyrir þau öll.¹⁹⁶

Í 14. grein var rætt um ráðningarskilmála
og áhersla lögð á, að þeir yrðu samræmdir
og að félagsmenn stæðu saman um þá skil-
mála, sem ákveðnir yrðu. Í 17. grein var
síðan kveðið á um, að félagið gæti boðað
verksviptingu (lock-out), ef allir félagsmenn
væru því samþykkir.¹⁹⁷

Á útmánuðum 1916 höfðu mál því skipast
þannig í togaraútgerðinni á Íslandi, að báð-

ir aðilar, hásetar og útgerðarmenn, höfðu
stofnað félög til varnar hagsmunum sínum.
Þá mun og engum hafa dulist, að fljótlega
myndi draga til tíðinda í samskiptum þess-
ara hópa.

III,2,3,3. Samskipti útvegsmanna og háseta 1915-1916 – hásetaverkfallið 1916

Er Hásetafélag Reykjavíkur hafði samþykkt
aukalögin á fundi sínum 3. nóvember 1915,
voru þau send útgerðarmönnum ásamt
bréfi, þar sem spurst var fyrir um undir-
tektir og óskað skjótra svara við þeim kröf-
um, sem í lögunum fólust. Svörin létu hins
vegar á sér standa, og af þeim, sem bárust,
þóttust hásetar geta ráðið, að ekki myndu
útgerðarmenn fallast á kröfur þeirra átaka-
laust.¹⁹⁸

Fyrsta prófraun hins nýstofnaða Háseta-
félags í kjaramálum var þreytt þegar haustið
1915. Togarinn *Skallagrímur* kom til Reykja-
víkur af veiðum seint í nóvember þetta ár, og
þegar kom að uppgjöri við skipshöfnina, vildi
útgerðarmaðurinn ekki greiða hásetum
meira en 25 krónur fyrir lifrartunnuna. Þeir
héldu hins vegar fast við kröfur um hæsta
gangverð, eins og krafist var í aukalögum
Hásetafélagsins, og hækkaði útgerðarmaður-
inn þá boð sitt í 35 krónur, en vildi kalla
það premíu, eða aflaverðlaun. Í því fólst, að
hásetar viðurkenndu, að útgerðarmaðurinn
ætti lifrina og væri ekki að kaupa hana af
þeim. Það áttu þeir erfitt með að fallast á og
leituðu til Hásetafélagsins hinn 25. nóvem-
ber. Þar urðu menn sammála um að gefa ekki
eftir eignarréttinn á lifrinni. Daginn eftir náð-

ist samkomulag, þar sem útgerðarmaðurinn gekk að kröfum háseta og féllst á að greiða þeim 35 krónur fyrir tunnuna.¹⁹⁹

Þetta mál var aðeins forsmekkur þess, er koma skyldi. Í því stóð útgerðarmaður *Skallagríms* einn gegn hásetum sínum og hefur líklega ekki þótt fýsilegt að fara í hart. Málið var hins vegar athyglisvert fyrir þá sök, að hér var deilt um það grundvallaratriði, hver ætti lifraraflann, útgerðarmaður eða skipverjar, og vel má vera, að þessi deila hafi ýtt við útgerðarmönnum og gert þeim ljóst, að þeir yrðu að snúa bókum saman og stofna samtök, ekki síður en hásetar. Svo mikið er víst, að Thor Jensen, útgerðarmaður *Skallagríms*, var einn helsti hvatamaður að stofnun Félags íslenskra botnvörpuskipaeigenda í ársbyrjun 1916. Eftir það tókust samtök háseta og útgerðarmanna á í kjaramálum, í stað þess að einstakir útvegsmenn deildu við skipverja á skipum sínum.

Heimsstyrjöldin fyrri olli mikilli dýrtíð hér á landi, en einnig því, að verð á fiski og lýsi hækkaði umtalsvert. Laun sjómanna á togurum, sem voru föst krónutala á mánuði, rýrnuðu umtalsvert af völdum dýrtíðarinnar, og af þeim sökum urðu hásetar enn harðari í afstöðu sinni í lifrarmálinu og litu á hækkingu verðs á lifur sem eins konar hlutarbót eða dýrtíðaruppbót. Þegar kom fram yfir áramótin 1915-1916, varð æ ljósara, að erfitt myndi að semja við útgerðarmenn um lifrina, og á fundi í Hásetafélaginu 23. janúar 1916 var samþykkt tillaga um, að enginn félagsmaður mætti fara út með togara, nema hann væri skráður og ráðinn samkvæmt aukalögum félagsins. Samþykktin var birt í blöðum í Reykjavík, og

viku síðar var stjórn Hásetafélagsins falið að undirbúa verkfall á togurunum.²⁰⁰

Útgerðarmönnum var vitaskuld vel kunnugt um fyrirætlanir háseta, og vildu þeir mikið til vinna að koma í veg fyrir verkfall, en voru þó jafnframt staðráðnir í því að hvika ekki í þeirri afstöðu sinni, að þeir en ekki hásetar ættu lifrarafla skipanna. Hinn 11. febrúar kom stjórn Félags íslenskra botnvörpuskipaeigenda saman til fundar, og var þar rætt um ráðningu skipshafna á togarana á komandi vetrarvertíð. Lifrarmálið var aðalumræðuefnið á þessum fundi, og voru útgerðarmenn á einu máli um „að sleppa ekki umráða rjetti yfir fisklifrinni á skipunum“, enda væri með því skapað hættulegt fordæmi. Í fundarlok var samþykkt að bjóða stjórnarmönnum Hásetafélagsins til viðræðna og tók Thor Jensen að sér að annast það.²⁰¹

Viðræðufundurinn var haldinn tveim dögum síðar, 13. febrúar, og var þá eftirfarandi fært í fundargerðabók Félags íslenskra botnvörpuskipaeigenda:

Var tekið til umræðu ákvæði í lögum hásetafélagsins um lifrina, er samkvæmt þeim sje eign háseta. Stjórn félags íslenskra botnvörpunga (sic) hélt því fast fram, að umráðs og eignarjettur lifrarinnar ætti og hlyti að vera hjá eigendum skipanna, en vildi hinsvegar gefa hásetum andvirði hennar eftir fyrirfram ákveðnu verði fyrir tiltekið tímabil í einu. Um þetta atriði urðu allmiklar umræður er enduðu þannig, að tveir stjórnarmenn hásetafélagsins vildu hér miðla málum og gengu að miklu leyti inn á skoðun stjórnar botnvörpueigenda, en sá þriðji var óákveðinn um samkomulag. Stjórn hásetafélagsins lofaði að stuðla til samkomulags í einu lagi og bera fram á félagsfundi háseta, sem halda á í kvöld, uppástung[ur] sínar í því skyni og koma síðan eftir (sic) til viðtals kl. 4 á morgun á sama stað.²⁰²

Fulltrúar háseta mættu á fundi í félagi sínu þetta sama kvöld, og skýrði Jósef Húnfjörð þar frá því, að útgerðarmenn vildu semja við félagið um lifrarverð. Ekki voru menn á eitt sáttir um, hvort ganga ætti til samninga eða halda fast við verkfallsáform, og var málinu frestað til næsta fundar.²⁰³ Hinn 14. febrúar hittust fulltrúar deiluaðila aftur, og sátu hásetar þá enn fastir við sinn keip.²⁰⁴ Hinn 16. febrúar náðist hins vegar samkomulag og var þá eftirfarandi fært til bókar:

Að samkomulagi varð: Hásetum á botnvörpuskipunum og öðrum þeim sem lifrarhlut ber skal greitt fyrir hvert fat fult lifrar, sem í land er flutt, 35 krónur um næstkomandi tvo mánuði, marz og apríl, en eftir þann tíma skal lifrarverðið vera hið almenna sem borgað er í Reykjavík, nema stjórnir beggja fjelagsaðila komi sjer saman um fast verð til þess tíma er síldveiði byrjar í júlímánuði.²⁰⁵

Með þessum samningi var gengið að kröfum útgerðarmanna um eignarrétt á lifrinni, en verðið, 35 krónur á fatið, var í anda þess, sem hásetar fóru fram á. Má því segja, að báðir hafi fengið kröfum sínum fullnægt að nokkru, og var nú allt kyrrt um hríð. Áhrif styrjaldarinnar á verðlagsmál á Íslandi breyttust hins vegar lítt, og mun verð á lifur hafa hækkað umtalsvert á útmánuðum 1916. Af þeim sökum töldu margir hásetar sér vísa hækkun á lifrarhlutnum, er leið að lokum aprílmánaðar. Þá komst hins vegar sá kvittur á kreik, að útvegsmenn hygðust lækka lifrarverðið, og mun það hafa átt sinn þátt í því, að á fundi í Hásetafélaginu 27. apríl var samþykkt, að félagsmenn gengju í land af togurum, „fáist ekki lögskráð samkvæmt lögum Hásetafjelagsins“.²⁰⁶

Þar með var teningunum kastað, og hinn 30. apríl hófst verkfall Hásetafélagsins á togurum í Reykjavík og Hafnarfirði. Um verkfallið og gang þess hefur víða verið fjallað, en það stóð til 12. maí, er ákveðið var á fundi í Hásetafélaginu að aflétta því. Samningar höfðu þá ekki tekist, þrátt fyrir tilraunir landsstjórnarinnar og bæjarstjórnar Reykjavíkur til að miðla málum, en útgerðarmenn voru teknir að manna skip sín utanfélagsmönnum og tókst þannig að brjóta vinnustöðvunina á bak aftur.²⁰⁷

Hásetaverkfallið 1916 fór út um þúfur, en á hinn bóginn verður vart sagt, að það hafi reynst hásetum gagnslaut. Þeir náðu að sönnu ekki fram meginkröfum sínum og urðu að snúa aftur til vinnu án þess að samningar hefðu tekist. Á hinn bóginn tókst þeim að ná fram nokkrum kjarabótum, er samið var við útgerðarmenn í janúar 1917, og má vafalaust að nokkru þakka þann árangur verkfallinu 1916.

En þótt verkfallið 1916 hafi farið út um þúfur, var það athyglisverður kaflí í íslenskri atvinnusögu. Aldrei áður hafði komið til jafn harðra átaka á milli sjómanna og útgerðarmanna, og eins og áður hefur komið fram, snerist verkfallið ekki eingöngu um kaup og kjör, heldur öðru fremur um eignar- eða yfirráðarétt yfir hluta fiskaflans. Á lifrina mátti að sönnu líta sem eins konar aukaafli, en er verð á henni fór hækkandi, ekki síst af völdum styrjaldarinnar, skipti hún æ meira máli fyrir afkomu háseta. Útgerðarmenn vildu hins vegar ekki afsala sér yfirráðum yfir þessum hluta aflans, og þeir höfðu sitt fram, ekki síst vegna þess að þeim tókst að rjúfa skörð í fylkingu

háseta og ráða utanfélagsmenn á skipin. Þegar frá leið, munu hins vegar báðir aðilar hafa dregið þann lærdóm helstan af deilunum, að samstaða skipti mestu máli.

III,2,4. Afkoma og landshagir

Fröð uppbygging íslenska togaraflotans á árunum 1905-1916 og ör vöxtur togarabæjanna við Faxaflóa, Reykjavíkur og Hafnarfjarðar, á þessu sama tímabili bendir eindregið til þess, að rekstur togarafélaganna hafi gengið vel. Hér er þó, sem svo oft í íslenskri hagsögu fyrri hluta 20. aldar, að frumheimildir um rekstur einkafyrirtækja eru fáar tiltækar. Bókhalds- og rekstrargögn fyrstu íslensku togarafélaganna eru flest glötuð, og verður því fátt fullyrt um afkomu þeirra eða fjárhagslegan grundvöll undir rekstri togaranna þessi ár.²⁰⁸ Frásögnin, sem hér fer á eftir, er byggð á samtímaheimildum, eftir því sem kostur er. Þær mega að sönnu teljast traustar, svo langt sem þær ná, en koma þó ekki í stað þeirra upplýsinga, sem væntanlega hefði verið að finna í fundargerðum og reikningum fyrirtækjanna sjálfra.

Heimildum ber saman um, að rekstur togarans *Coot* hafi gengið vel þau fjögur ár, sem skipið var gert út hér á landi, og jafnan skilað arði.²⁰⁹ Útgerð *Coot* var þó ekki að öllu leyti sambærileg við útgerð þeirra togarana, sem síðar komu til sögu. Hann var minni en flest þeirra skipa, sem síðar komu, stundaði nær eingöngu veiðar í Faxaflóa, fór aldrei til síldveiða fyrir Norðurlandi á sumrum og var ekki haldið til veiða nema 6-7 mánuði á ári. Er þess því að vænta, að tilkostnaðurinn hafi

verið hlutfallslega minni en við útgerð stærri togarana, sem gengu til veiða mun lengur á ári hverju og sóttu lengra.

Þetta sést glögg, er borinn er saman kostnaður við útgerð *Coots* og *Marz* á árinu 1907. Úthaldstími *Coots* það ár var sjö mánuðir en *Marz* tíu mánuðir, og nam kostnaður við útgerð *Coots* kr. 53.488, en útgerðarkostnaður *Marz* var 86.967 krónur, og var þá ótalinn kostnaður við tvær söluferðir til Englands. Liðlega fjögur þúsund króna hagnaður virðist hafa orðið af útgerð hvors skips þetta ár, og er þá ekki reiknað með hugsanlegum hagnaði útgerðar *Marz* af fisk-sölunni í Englandi.²¹⁰ Kostnaður við útgerð *Marz* var þannig tæplega 8.700 krónur á mánuði þetta fyrsta ár, sem hann var gerður út hér á landi, og fór það nærri áætlunum fróðra manna á þessum tíma. Kostnaður við útgerð *Coots* var hins vegar mun lægri, eða liðlega 7.600 krónur á mánuði.²¹¹

Engar tölur hafa varðveist um útgerð þriðja íslenska togarans, *Jóns forseta*, þetta ár. Í endurminningum sínum segir Thor Jensen hins vegar, að tekjurnar af útgerð skipsins hafi rétt dugað fyrir útgjöldum, en enginn hagnaður hafi orðið. Kenndi hann það einkum ýmsum byrjunarörðugleikum og erfðri aðstöðu við afgreiðslu skipsins í Reykjavík.²¹² Þá kom það einnig til, að fyrri hluta sumars 1907 brást afli togara í Faxaflóa í fyrsta skipti, eftir að togveiðar hófust þar, og bitnaði það vitaskuld á öllum útgerðunum.²¹³

En þótt útgerð nýju togaranna skilaði litlum ágóða fyrsta árið, voru menn ódeigir, og í desember 1907 hafði *Ísafold* eftir Hjalta Jónssyni, skipstjóra á *Marz*, að hann „mundu áhorfslaust leggja fram aðrar



*Gerð Reykjavíkurhafnar, sem hófst árið 1913, breytti mjög allri aðstöðu togaraútgerðar í höfuðstaðnum.
Ljós.: Magnús Ólafsson/Ljósmyndasafn Reykjavíkur*

100,000 kr. í nýjan botnvörpung, ef hann ætti þær til“.²¹⁴ Svo trúaður var Hjalti á framtíð togaraútgerðarinnar, og í sama blaði *Ísafoldar* var frá því sagt, að hann væri nýkominn á skipi sínu úr söluferð til Englands „með farm af blautfiski í ís“. Þetta mun hafa verið ein fyrsta söluferð íslensks togara til Englands, og hafði *Ísafold* eftir Hjalta, að aflinn hefði selst fyrir nálega 500 sterlingspund, en hann teldi sig þó mundu hafa fengið 70 pundum meira „ef ísinn hefði verið hreinn, en ekki Tjarnarísinn reyk-víski“. Hafði Hjalti endað orðið sér úti um ís í Englandi, en hann hugðist leggja strax út

aftur og koma öðrum farmi af ísfiski á markað í Englandi um nýárið. Tveir aðrir íslenskir togarar, *Jón forseti* og *Snorri Sturluson*, höfðu einnig farið söluferðir til Englands, er hér var komið sögu, og gengið vel.²¹⁵ Átti ísfiskurinn eftir að skila togarafélögunum drjúgum tekjum á næstu árum, en auk hagnaðar af fisksölunni gátu útgerðarfyrirtækin nýtt Englandsferðirnar til að birgja skipin af kolum og ýmsum fleiri útgerðarvörum, sem fengust við betra verði þar ytra en hér heima.

Er vertið hófst árið 1908, voru margir byrjunarörðugleikar að baki, og fór útgerðin



Fiskmarkaður við Reykjavíkurhöfn. Á myndinni má sjá ýmsar gerðir skipa; seglskip, vélbáta, stóra og smáa, og í fjarlægð togara.



Ljósm.: Ljósmyndasafn Reykjavíkur

þá að ganga betur. Að sögn Thors Jensen gekk útgerð *Jóns forseta* „mjög vel“ á árunum 1908-1910 og „fór langt fram úr öllum þeim vonum“, er eigendur skipsins höfðu gert sér í upphafi.²¹⁶ Engar tölur nefnir Thor um ágóðann af útgerð „Forsetans“ á þessum árum, en segir, að er Alliance hóf starfsemi, hafi félagið skuldað „um 140 þúsund krónur“.²¹⁷ Í árslok 1910 átti það togarann skuldlausan, og þegar haft er í huga, að skipið kostaði 153 þúsund krónur en stofnfé Alliance var 20 þúsund, verður ekki annað séð en að félagið hafi hagnast um 133 þúsund krónur á árunum 1908-1910, eða tæplega 45 þúsund krónur á ári að meðaltali, en enginn ágóði varð af útgerð skipsins árið 1907, eins og þegar hefur komið fram. Mestur mun þó gróðinn hafa orðið á árunum 1909-1910, og þá gekk útgerð *Marz* einnig mjög vel.²¹⁸ Kemur hvort tveggja heim við grein, sem birtist í *Ægi* árið 1909, en þar sagði:

Héðan frá Rvk. hafa á þessum 3. ára tíma [1907-1909] verið gjörð út samtals 6 botnvörpuskip, og hefur útgerðin á þessum skipum orðið þannig, að sum hafa haft ávinning en sum talsverðan skaða. Þau 3 skip sem hér eru tilfærð nfl. „Coot“, „Jón Forseti“ og „Marz“, munu á hverju ári hafa gefið meiri eða minni arð.

Síðastl. ár hefur „Marz“ fiskað fyrir um 130,000 kr. og mun því að líkindum hafa um 20,000 í ágóða. „Jón Forseti“ hefur fiskað fyrir c. 139,000 [...] en þessi aflabrogð geta engan veginn talist sem mælikvarði fyrir botnvörpu útgerð hér við land, heldur aðeins sýna þau, að duglegir skipstjórar á góðum skipum geta fengið svona mikinn afla.²¹⁹

Togararnir, sem miður vegnaði þessi ár, munu hafa verið *Íslendingur* og togarar

Milljónafélagsins, *Valur* og *Freyr*, en þeir voru allir minni og eldri en hinir þrír. Árangurinn af útgerð *Marz*, *Jóns forseta* og *Snorra Sturlusonar* sýndi hins vegar, svo ekki varð um villst, að miklir möguleikar voru fólgnir í togaraútgerð, og olli hann miklu um það, að togurum fjölgaði svo ört sem raun bar vitni á næstu árum. Er og skemmst frá því að segja, að næstu árin virðist togaraútgerð á Íslandi almennt hafa gengið vel og verðmæti afla skipanna jókst ár frá ári. Árið 1912 var verðmæti togaraaflans alls um tvær milljónir króna, og þá var aflinn að langmestu leyti botnfiskur. Á næstu árum jókst verðmætið að mun, og hlutur síldar- og lifrarafla varð meiri. Árið 1914 nam heildarverðmætið liðlega þremur milljónum, en á stríðsárunum urðu miklar verðhækkningar á öllum sviðum, og þá jókst verðmæti togaraaflans gífurlega í krónum talið og varð rúmlega níu milljónir árið 1916. Á móti kom, að öll aðföng til útgerðarinnar hækkuðu einnig mikið, svo ekki var hér um hreinan gróða að ræða. Má nefna sem dæmi, að kolaverð hækkaði um 139 prósent frá upphafi stríðsins haustið 1914 og fram í byrjun apríl 1916,²²⁰ og líku máli gegndi um margar aðrar nauðsynlegstu útgerðarvörur, t.d. salt. Engu að síður virðast útgerðarmenn og eigendur togara hafa hagnast vel á þessum árum.

Skortur á tölulegum upplýsingum gerir það að verkum, að erfitt er að meta áhrif togaraútgerðarinnar á þjóðarhag af nokkurri nákvæmni. Engu að síður er víst, að þau voru mikil, og hefur m.a. verið bent á, að samkvæmt athugunum Indriða Einarssonar

árið 1930 hafi þjóðarauður Íslendinga vaxið úr 54 milljónum króna árið 1917 í 118 milljónir 1918 og í 300 milljónir árið 1922.²²¹ Vafalaust má að nokkru rekja þennan öra vöxt til aukinnar togaraútgerðar, en þó ber að fara með mikilli gát í öllum ályktunum í þeim efnum. Verðbólga styrjaldaráranna leiddi til hækkaðs verðlags, og mikill vöxtur var í ýmsum öðrum greinum atvinnulífsins á þessum árum, jafnt í sjávarútvegi sem öðrum greinum.

Ekki leikur á tvennu, að togaraútgerðin hafði mikil áhrif á vöxt og viðgang þeirra staða, sem togararnir voru gerðir út frá. Þannig fjölgaði íbúum í Reykjavík úr 11.600 árið 1910 í 17.678 árið 1920 og í Hafnarfirði fjölgaði fólki úr 1.547 í 2.366 á sama tíma.²²² Ómögulegt er að fullyrða nokkuð um, hve margt af þessu fólki hafði framfæri af togaraútgerðinni, en það var vafalaust margt. Í grein í *Ægi* árið 1922 reiknaði Sveinbjörn Egilson út að 23 heimili hefðu að meðaltali lífsframfæri af hverju skipi og þegar reiknað væri með 33 verkamannaheimilum til viðbótar, þ.e.a.s. heimilum fólks, sem hefði atvinnu af fiskverkun, uppskipun afla o.s.frv., væru þetta 56 heimili. Sveinbjörn hélt útreikningunum áfram, taldi að 5-6 manns væru á hverju heimili og hefðu þá 275-300 manns framfæri af hverju skipi.²²³ Heimir Þorleifsson taldi þessar tölur „sennilega heldur háar“ fyrir tímabilið fyrir 1920 og taldi, að „varlega áætlað ætti hver togari að hafa veitt um 200 manns lífsframfæri“.²²⁴

Hér verður ekki reynt að skera úr um, hvor þessara höfunda hefur rétt fyrir sér, en vel má vera að tölur Sveinbjarnar hafi síst

verið of háar, þegar alls er gáð. Margfeldisáhrif útgerðarinnar voru mikil, og fjölmörg fyrirtæki og starfsmenn þeirra höfðu viðurværi sitt af útgerðinni, beint og óbeint, og sá fjöldi fór vaxandi, er skipum fjölgaði. Má í því viðfangi benda á, að í Hull var lengi reiknað með því, að tíu manns í landi hefðu vinnu af starfi hvers togarasjómanns.²²⁵ Samkvæmt því hafa um 200 manns í Reykjavík haft vinnu af starfi einnar skips-hafnar, og ef reiknað er með því að meðalfjölskylda í bæjum hafi verið 4,67 manns árið 1910,²²⁶ hafa 934 manneskjur haft lífsframfæri sitt af vinnu einnar togaráahafnar. Sú tala fær að sönnu trauðla staðist, enda atvinnulíf allt miklu fábreyttara og smærra í sniðum á þessum tíma í Reykjavík en í togarabæjunum við Humru. Engu að síður gefur þessi viðmiðun (10 í landi fyrir 1 á sjó) nokkra hugmynd um þýðingu útgerðarinnar fyrir samfélagið, en togaraútgerðin þurfti á miklu meiri og fjölbreyttari þjónustu að halda en eldri útgerðarhættir, og fór sú þörf vaxandi, er tímar liðu.

Við hlið útgerðarinnar spruttu upp margskyns fyrirtæki, svo sem vélaverkstæði, veiðarfæragerðir og verslanir, sem sérhæfðu sig í þjónustu við flotann. Að auki höfðu svo mörg fyrirtæki margvíslegan hag af viðskiptum við togarana og sjómennina, þótt ekki byggðu þau starfsemi sína alfarið á þeim.

III,2.5. Togarasalan 1917

Heimsstyrjöldin fyrri olli flestum Evrópuþjóðum þungum búsisfjum, og voru Íslendingar þar engin undantekning, þótt ekki

tækju þeir beinan þátt í hernaðaráttökunum. Hér að framan var getið um mikla hækkun á fiski og lýsi á styrjaldarárunum, sem og á kolum, salti og öðrum nauðsynlegum aðföngum útgerðarinnar. Fram til ársins 1916 virðist verðhækkunin á fiski og lýsi hafa vegið þyngra en aukinn útgerðarkostnaður, enda gátu Íslendingar þá selt fisk til beggja stríðsaðila, og var t.a.m. góður markaður fyrir síld í Þýskalandi. Þetta breyttist árið 1916, er Bretar þvinguðu íslensk stjórnvöld til að gera viðskiptasamning, þar sem þeir skuldbundu sig til að kaupa flestar útflutningsvörur Íslendinga gegn því, að Íslendingar seldu ekki vörur til Þjóðverja og bandamanna þeirra. Að auki skuldbatt íslenska landsstjórnin sig til að ábyrgjast, að öll skip, er flyttu vörur frá Íslandi, hefðu viðkomu í breskri höfn til eftirlits. Meðal þeirra vörutegunda, sem Bretar þannig tryggðu sér forkaupsrétt á, voru allar helstu framleiðsluvörur sjávarútvegsins.²²⁷ Samningurinn var endurnýjaður 1917 og aftur 1918 og gildi fram yfir stríðslok. Með honum var Íslendingum tryggð sala á útflutningsafurðum sínum, en þegar leið á styrjöldina, varð æ erfiðara um innflutning á ýmsum nauðsynjavörum, ekki síst kolum og olíu, og hamlaði það útgerð fiskiskipa þegar árið 1917.²²⁸

Styrjaldaráttökin, og þó einkum ótakmarkaður kafbátahernaður Þjóðverja eftir 1. apríl 1917, olli bandamönnum miklu skipatjóni. Af þeim sökum jókst eftirspurn eftir skipum mjög í heiminum á styrjaldarárunum, og verð á þeim snarhækkaði. Styrjaldarþjóðirnar höfðu engin tök á að fylla í skörð þeirra skipa, sem fórust eða urðu ósjó-

fær, og reyndu því hvað þær gátu til að kaupa eða leigja skip hlutlausra þjóða. Íslenskum stjórnvöldum var þetta vitaskuld vel kunnugt, og í ársbyrjun 1917 samþykkti Alþingi lög um bann við sölu skipa úr landi, nema með sérstakri undanþágu landsstjórnarinnar.²²⁹ Voru þau lög öðru fremur sett til að koma í veg fyrir, að íslenskir útgerðarmenn freistuðust til að notfæra sér ástandið í heiminum og seldu skip sín við uppsprengdu verði.

En lögin um bann við skipasölu voru aðeins nokkurra mánaða gömul, er eigendur togarans *Jarlsins* óskuðu eftir heimild landsstjórnarinnar til að selja skipið úr landi, og skömmu síðar barst erindi frá frönsku ríkisstjórninni um að fá keypta togara hérlandis. Íslenskir útgerðarmenn voru margir ginnkeyptir fyrir þessu tilboði, töldu skip sín og búnað þeirra þarfnast endurnýjunar, auk þess sem afar óhægt væri um útgerð þeirra, á meðan styrjöldin geisaði. Er nú skemmst frá því að segja, að stjórnvöld samþykktu söluna, með ströngum skilyrðum þó, og haustið 1917 voru tíu togarar seldir til Frakklands. Samanlagt söluverð þeirra var 4.520.000 krónur, en að auki útveguðu frönsk stjórnvöld Íslendingum 6.000 smálestir af kolum og 4.000 smálestir af Miðjarðarhafssalti. Sýnir sá hluti viðskiptanna gleggst, hve erfitt ástandið var orðið hér á landi, en þrátt fyrir frönsku kolin og saltið voru togararnir, sem eftir urðu, ekki gerðir út fyrr en langt var liðið á árið 1918.²³⁰ Með togarasölunni 1917 urðu þáttaskil í sögu íslenskrar togaraútgerðar. Þá var lokið fyrsta þroskaskiði þessa atvinnuvegar hér á landi. Það einkenndist af hraðri uppbygg-

ingu og örri fjölgun skipa á árunum 1907-1916. Á þessu tímabili virðist útgerðin lengst af hafa gengið vel; hér risu öflug útgerðarfyrirtæki og fram kom stétt dugandi togaramanna, sem kunnu vel til verka við botnvörpuveiðar. Mörgum þótti blóðugt að sjá á eftir togurunum tíu, sem seldir voru úr landi árið 1917, og óttuðust sumir stórfelldan og langvarandi atvinnubrest. Til hans kom ekki, og eftir á að hyggja virðist togarasalan hafa verið heppileg ráðstöfun. Mörg skipanna, sem seld voru, þurftu endurnýjunar við, og víst er, að eftir stríðið hefði traúðla fengist jafn gott verð fyrir þau og fékkst árið 1917.

Er Norðurálífuófriðnum lauk á haustdögum 1918, var íslenski togaraflotinn minni en nokkru sinni síðan 1911. Þá var þess hins vegar skammt að bíða, að á ný yrði blásið til sóknar, og þá varð endurnýjunin og uppbyggingin hraðari en nokkurn gat órað fyrir.

III,3. Útgerðin 1920-1939

Saga íslenskrar togaraútgerðar á 20. öld ein-kennist ekki síst af skjótum og oft öfga-kenndum breytingum. Millistríðsárin eru þar engin undantekning. Við lok fyrri heimsstyrjaldar árið 1918 taldi íslenski togaraflotinn tíu skip, jafnmörg og 1911. Þá var flestum ljóst, að á næstu árum myndu útgerðarmenn leggja á það áherslu að byggja flotann upp að nýju. Það gerðu þeir svíkalaust. Árið 1920 var togarafloti landsmanna orðinn stærri en nokkru sinni fyrr, og átti þó enn eftir að stækka á næstu árum. Togaraútgerðin sigldi hins vegar krappan

sjó öll millistríðsárin, og olli þar m.a. óstöðugur markaður í helstu viðskiptalöndum Íslendinga, verðbólga hér heima og erlendis, gengisstefna, sem var óhagstæð sjávarútveginum, og eftir 1930 almenn kreppa í viðskipta- og atvinnulífi víða í Norðurálífu. Spænska borgarastyrjöldin gerði svo íslenskum útvegsmönnum og fiskútflytjendum enn erfiðara fyrir.

Hér á eftir verður sögð saga íslenskrar togaraútgerðar á tímabilinu frá 1920 og fram að síðari heimsstyrjöld. Efnispættir verða, eftir því sem við á, hinir sömu og í kafla III,2. Víkur þá sögunni fyrst að togaraflotanum á tímabilinu 1920-1939.

III,3,1. Togaraflotinn

Í janúar-febrúarhefti *Ægis* árið 1919 gaf að lesa stutta frétt, þar sem sagði að nýr togari, *Vínland*, hefði komið til Reykjavíkur frá Hollandi hinn 9. febrúar. Skipið var pantað fyrir stríð, en fékkst ekki afhent fyrr en 1919 vegna ófriðarins. Tæpum mánuði síðar, 6. mars, kom annar nýr togari til landsins, *Egill Skallagrímsson*. Frá pöntun og samningum um smíði hans var gengið árið 1916, en afgreiðsla dróst, uns styrjöldinni lauk.²³¹

Engum sögum fer af því, hvort þessum nýju togurum var fagnað með lúðrablæstri og fánum, en koma þeirra til landsins markaði ákveðin tímamót í sögu íslenskrar togaraútgerðar. Með henni hófst uppbygging og endurnýjun togaraflotans eftir styrjöldina, og á næstu árum fjölgaði togurum hratt hér á landi. Tafla III sýnir fjölda og stærð togara, sem skráðir voru hér á landi á árunum 1919-1945:

Tafla III

Fjöldi og stærð íslenskra togara 1919-1939

Ár	Fjöldi skipa	Heildarstærð (br.tonn)	Meðalstærð (br.tonn)
1919	13	3.043	211,4
1920	28	8.730	234,0
1921	28	9.066	323,8
1922	31	9.533	307,5
1923	31	9.513	306,8
1924	40	11.492	287,3
1925	47	13.570	288,7
1926	46	15.314	332,9
1927	46	15.193	330,2
1928	47	15.505	329,8
1929	45	15.159	336,8
1930	41	13.888	338,7
1931	40	13.554	338,8
1932	37	12.538	338,8
1933	38	12.809	337,0
1934	38	12.715	334,6
1935	37	12.417	335,5
1936	38	13.091	344,5
1937	37	12.771	345,1
1938	37	12.771	345,1
1939	37	12.855	347,4

Heimild: *Fiskiskýrslur og hlunninda 1920-1940.*

Tölurnar í þessari töflu segja athyglisverða sögu og gefa tilefni til umræðu um íslenska togaraflotann á þessum árum. Þar er þá fyrst til að taka, að togurunum fjölgar stöðugt á árunum 1919-1925, síðan helst fjöldi þeirra svipaður næstu fjögur árin, en í upphafi 4. áratugarins fækkar skipunum nokkuð. Eftir 1932 helst tala skipanna svo nánast óbreytt allt til 1939.

Eins og sjá má af töflunni, skera tvö ár á þessu tímabili sig nokkuð úr hvað fjölgun skipa varðar. Árið 1920 voru togarar í flota landsmanna fimmtán fleiri en árið á undan, en sú tala segir þó ekki alla söguna. Tveimur gömlum togurum, sem gerðir voru út 1919, *Íslendingi* og *Varanger*, var lagt 1920, og tvö eldri skip, *Skallagrímur* og *Snorri Sturluson*, voru seld úr landi. Skipin, sem bættust í



Togarinn Snorri goði.

flotann árið 1920, voru því alls nítján, og voru þau öll gerð út frá Reykjavík, nema tvö frá Hafnarfirði. Þessi skip, sem mynduðu kjarna íslenska togaraflotans og voru mörg gerð út hér á landi fram yfir lok síðari heimsstyrjaldar, voru: *Apríl, Ari, Austri, Draupnir, Ethel, Gylfi, Ingólfur Arnarson, Kári Sölmundarson, Leifur heppni, Maí, Njörður, Skallagrímur, Skúli fógeti, Snorri Sturluson, Walpole, Þórólfur og Þorsteinn Ingólfsson*, sem öll voru gerð út frá Reykjavík, og *Geir og Hilmir*, sem voru gerðir út frá Hafnarfirði.²³²

Fjölgun togaranna árið 1920 var bein afleiðing togarasölnunnar 1917. Eins og fram

kom í fyrri kafla, var heildarsöluverð togaranna, sem seldir voru úr landi árið 1917, 4.520.000 krónur, eða að meðaltali 452.000 krónur á skip. Þetta var geipifé á þeim tíma og margfalt meira í krónum talið en togaraeigendur höfðu greitt fyrir skipin, er þeir festu kaup á þeim. Heimsstyrjaldarárin fyrri voru hins vegar mikið verðbólkuskeið. Árleg meðalhækkun verðlags hér á landi á árunum 1914-1920 var 27%, og á árinu 1917 hækkaði verðlag um 64% frá árinu áður.²³³ Verðhækkanirnar stöfuðu öðru fremur af hækkanði verði á erlendum mörkuðum, og það kom fram í hækkan á verði á innfluttri

jafnt sem útfluttri vöru. Hér var því ekki um hreinan gróða útgerðarmanna að ræða, en engu að síður verður vart um það deilt, að togarasalan 1917 gaf þeim mörgum drjúgan skilding í aðra hönd, ekki síst ef þeir gátu losað sig við skip, sem voru tekin að eldast og orðin óhentug í rekstri.

Velgengni togaraútgerðarinnar á árunum fyrir stríð, einkum á tímabilinu 1911-1916, olli því, að margir Íslendingar biðu þess málþola, að styrjöldinni lyki og aftur yrði hægt að kaupa skip. Þegar það loks gerðist, brustu allar flóðgáttir. Útgerðarmenn, sem selt höfðu 1917, tóku fram sparibækurnar og söluféð, eldri pantanir á togurum voru endurnýjaðar, þar sem þess gerðist þörf, og ný hlutafélög um togaraútgerð voru stofnuð. Ef marka má frásagnir samtímamanna, fýsti marga að festa fé í útgerð í styrjaldarlok, og voru kennarar, sveitaprestar og óðalsbændur á meðal þeirra, sem lögðu fé í ný togarafélög.²³⁴

Skipaskortur var í Evrópu að stríðinu loknu. Fjölmörgum togurum í eigu styrjaldarþjóðanna var sökkt, eða þeir gerðir ósjófærir með öðrum hætti, og breski flotinn tók flesta nýjustu og bestu togara í eigu breskra útgerðarmanna til hernaðarnota. Þeim, sem enn voru á floti er ófriðnum slotaði, var flestum skilað á árunum 1919 og 1920, en heimtur voru misjafnar. Af þeim sökum var kapp lagt á að smíða sem mest af nýjum skipum, og að undirlagi bresku ríkisstjórnarinnar var nýrri smíðaáætlun hrundið í framkvæmd þegar á árinu 1920. Voru þá m.a. smíðuð mörg skip af svonefndri Merseygerð, en þau þóttu henta vel til veiða á Íslandsmíðum.²³⁵

Íslenskum útvegsmönnum var þetta ástand að mörgu leyti hallkvæmt. Skipaskorturinn var vitaskuld mestur fyrst eftir stríðið, áður en skipasmíðastöðvar í ófriðarlöndunum gátu annað eftirspurn eftir nýjum skipum og áður en nýjum smíðaáætlunum var hrint í framkvæmd. Á þeim tíma var hægt að losa sig við eldri skip á góðu verði, og það hagnýttu sumir útvegsmenn sér á árunum 1919 og 1920. Jafnframt voru a.m.k. sumir íslenskir útvegsmenn, þeir sem selt höfðu 1917, í þeirri ákjósanlegu stöðu að hafa handbært fé í stríðslokin. Þeir gátu því pantað skip, um leið og stríðinu lauk, og boðið fram tryggar greiðslur. Það gerðu margir, og ein heimild hermir, að í febrúar 1920 hafi Íslendingar átt ellefu nýja togara í smíðum á Englandi og hefðu að auki fest þar kaup á fjórum eldri skipum.²³⁶

Margir fögnuðu vitaskuld hinni hröðu endurnýjun togaraflotans, ekki síst sjómenn og landverkafólk, sem naut góðs af aukinni atvinnu, er meiri afli barst á land. Öðrum ógnaði hins vegar, hve geyst var farið, og má í því viðfangi benda á ritstjórnargrein í *Morgunblaðinu* 20. mars 1920, þar sem spurt var, hvort ekki væri nóg komið í bráð og hvort ekki væri hætta á því, að fjárhag Reykjavíkurbæjar og landsins alls væri stefnt í voða með skefjalausum innflutningi dýrra botnvörpuskipa. Þær áhyggjur reyndust ekki ástæðulausar, eins og nánar verður greint í síðari kafla.

Árið 1921 voru togararnir jafn margir og árið á undan, en lítilsháttar breytingar urðu á flotanum. Togarinn *Snorri goði* var seldur til útlanda þetta ár, og *Helgi magri* gekk ekki til veiða. Tvö ný skip voru hins vegar



*Togarinn Surprise.
Ljós.: Síldarminjasafnið á Siglufirði*

keypt til landsins, *Baldur* og *Menja*. Árið 1922 voru *Helgi magri* og *Íslendingur* aftur gerðir út, og þá bættust tveir nýir togarar í flotann, *Glaður* og *Gulltoppur*. Voru togararar, sem gengu til veiða árið 1922, þannig alls 31.²³⁷

Engin breyting varð á fjölda togaranna á árinu 1923. Þá var *Snorri Sturluson* seldur til útlanda, en nýtt skip, *Otur*, bættist í flotann. Árið eftir, 1924, fjölgaði skipunum hins vegar um níu, en þar var þó ekki nema að hluta til um að ræða togara í eigu Íslendinga. Á þessu ári var *Ethel* seldur til útlanda, en fjögur ný skip voru keypt til landsins,

Arinbjörn hersir, *Snorri goði*, *Surprise* og *Ver*. Tveir fyrstnefndu togararnir, sem báðir voru í eigu hf. Kveldúlfs, voru gerðir út frá Reykjavík, en hinir tveir frá Hafnarfirði. *Surprise* var í eigu Einars Þorgilssonar & Co., en *Ver* átti hlutafélagið Víðir.

Hinir togararnir, sem bættust í flotann árið 1924, voru allir enskir, í eigu Hellyers Bros. Ltd. í Hull. Þeir voru hins vegar skráðir hér á landi, og formlega töldust þeir gerðir út af Geir H. Zoëga, sem var útgerðarstjóri Hellyers hér. Þessi skip voru öll gerð út frá Hafnarfirði og nefndust *Ceresio*, *Earl Haig*, *General Birdwater*, *King's Grey*, *Lord*

Fisher og *Viscount Allenby*. Þau voru mun minni en íslensku togararnir, og á þeim voru færri menn. Skipverjar voru hins vegar flestir íslenskir, nema hvað skipstjórnir voru enskir fyrstu vertíðina. Eftir það voru íslenskir fiskiskipstjórnar á öllum skipunum.²³⁸

Árið 1925 fjölgaði togurum hér á landi enn, og þá voru fimm ný skip keypt frá útlöndum. Þau voru *Karlsefni*, sem gerður var út frá Reykjavík, *Júpíter*, sem gekk frá Hafnarfirði, og loks voru þrír togarar keyptir til Vestfjarða á þessu ári. Þar ber fyrst að nefna *Clementínu*, sem Bræðurnir Proppé gerðu út frá Þingeyri, og var einn allra stærsti togari, sem hér hafði verið gerður út til þess tíma, 416,27 brt. Þessi útgerð stóð þó stutt, aðeins tvö ár, og 1927 var *Clementína* komin í eigu hlutafélagsins Akurgerði og gekk til veiða frá Hafnarfirði. Árið eftir var skipið nefnt *Barðinn* og skráð í eigu hlutafélagsins Heimis í Reykjavík, sem gerði það út, uns það strandaði árið 1932.

Saga hinna togaranna tveggja á Vestfjörðum varð lengri og farsælli. Þeir voru *Hafstein*, sem hf. Græðir átti og gerði út frá Flateyri, og *Hávarður Ísfirðingur*, eign Togarafélags Ísfirðinga á Ísafirði. Frá útgerð þeirra segir nánar síðar. Þá er þess að geta, að Hellyerstogurunum í Hafnarfirði fjölgaði um tvo árið 1925, og var annar þeirra *Imperialist*, sem Tryggvi Ófeigsson stýrði. Hann var mesta skip breska togaraflotans á þessum árum og stærsti togari, sem gerður hafði verið út frá Íslandi fram til þessa tíma.²³⁹

Árið 1926 fækkaði togurum á Íslandi í

fyrsta skipti frá 1919, og lágu til þess harla dapurlegar ástæður. Fjögur skip bættust reyndar í flotann þetta ár, *Hannes ráðherra*, *Eiríkur rauði*, *Gyllir* og *Ólafur*, en Hellyerstogurunum fækkaði um tvo, og þrír íslenskir togarar fórust, en árið 1925 var eitthvert hið sorglegasta í sögu íslenskrar togaraútgerðar til þessa.

Laugardaginn 7. febrúar skall á mikið norðanveður með særoki og ísingu á Vestfjörðum, en flestir íslensku togaranna voru þá að veiðum á Halamiðum. Þeir héldu flestir af stað til hafnar eða í landvar, en náðu ekki landi og urðu því að halda sjó. Hinn 11. febrúar voru þeir allir komnir fram nema *Leifur heppni* frá Reykjavík og *Fieldmarshall Robertson* frá Hafnarfirði. Mikil og víðtæk leit var hafin þegar í stað, en hún reyndist árangurslaus, og 6. mars voru skipin talin af. Með þeim fórust 67 menn, 61 Íslendingur og 6 Englendingar.²⁴⁰

Halaveðrið, eins og þetta fávæðri er oftast nefnt, er frægt að ósköpum í íslenskrí sjávarútvegssögu. Það er mannskæðasta ofveðri, sem hér gerði á 20. öldinni, og átti eftir að breyta mjög viðhorfi fólks til togarar. Fram að þessu var því almennt trúað, að togarar gætu ekki farist á rúmsjó, en nú kom annað í ljós. Og fleiri slys urðu í þessu veðri, þótt ekki hafi þau orðið jafn þekkt í sögunni. Þennan sama dag, 7. febrúar 1925, strandaði vélbáturinn *Sólveig* á Stafnesskerjum, og fórust með honum sex menn.²⁴¹ Síðar þetta sama ár strandaði togarinn *Ása*, eign Duusverslunar, á Dritvíkurtöngum á Snæfellsnesi, og 9. desember 1926 sökk togarinn *Íslendingur* í lægi í Eiðsvík.

Engar breytingar urðu á togaraflotanu

árið 1927 aðrar en þær, að tveir af togurum Hellyers hættu veiðum héðan, en aðrir tveir komu í staðinn. Árið 1928 voru hins vegar keypt til landsins þrjú ný skip, *Bragi*, *Gulltoppur* og *Sviði*, en þrír togarar strönduðu og eyðilögðust, *Austri*, *Eiríkur rauði* og *Jón forseti*. Næsta ár fórst togarinn *Menja*, og því fækkaði togurum hér á landi um einn, þar eð ekki voru keypt ný skip í staðinn. Árið 1930 fækkaði togurunum hins vegar um fjóra, en þá hætti Hellyersútgerðin í Hafnarfirði, og hurfu þá sex togarar hennar af skrá. Tveir nýir togarar komu hins vegar til Hafnarfjarðar þetta ár, *Garðar* og *Venus*. Þeir áttu báðir eftir að reynast mikil aflagsskip.²⁴²

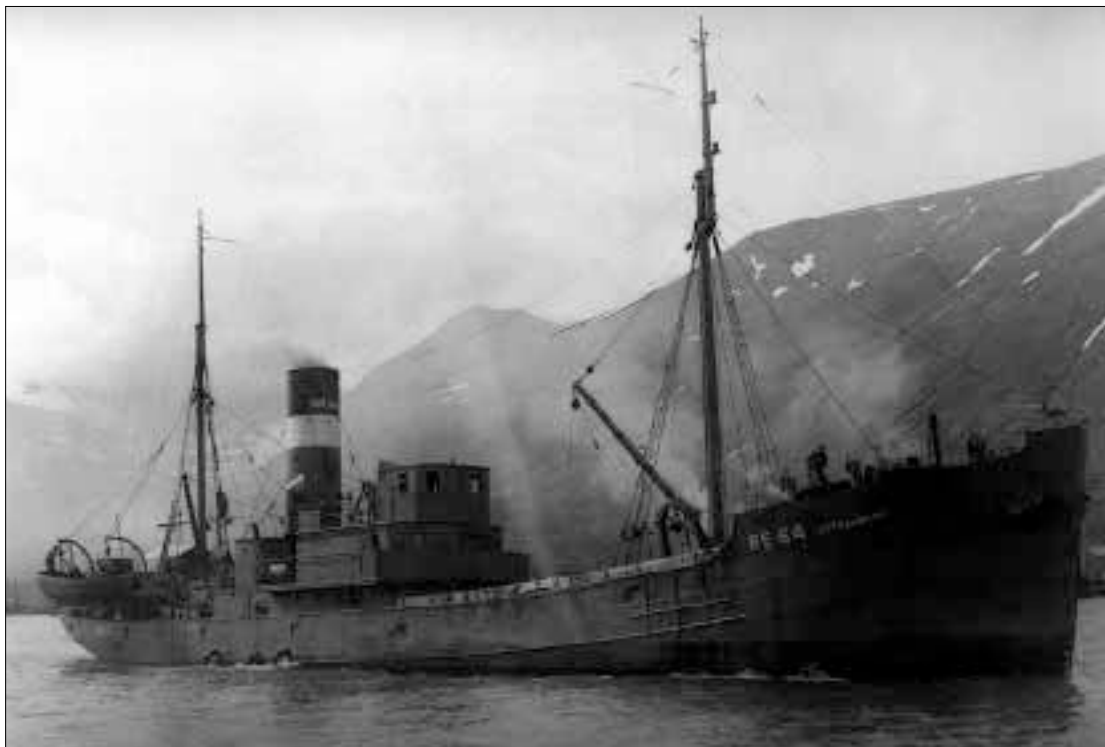
Næstu árin fækkaði togurunum lítið eitt, og var sú fækkun öll vegna slysa og skaða, en eftir að áhrifa heimskreppunnar fór að gæta fyrir alvöru, áttu útvegsmenn í vaxandi erfiðleikum með að endurnýja skip, sem töpuðust. Þannig fórst togarinn *Apríl* um mánaðamótin nóvember-desember 1930, og 1932 strönduðu togararnir *Barðinn* og *Leiknir*, og *Þorgeir skorargeir* var ekki gerður út til veiða það ár. Hann var svo gerður út á ný árið 1933 og næstu ár á eftir, en nefndist þá *Kópur*. Árið 1933 fórust tveir íslenskir togarar. *Skúli fógeti* strandaði við Grindavík og *Geysir* við Orkneyjar, en í stað þeirra bættust tvö ný skip í flotann. Bæjarútgerð Hafnarfjarðar keypti togarann *Júní* frá Bretlandi árið 1934, og þýska togarann *Gustav Meyer*, sem strandaði fyrir Skaftafellssýslum veturinn 1933, keyptu Íslendingar á uppboði og gerðu upp. Hann hlaut þá nafnið *Gullfoss* og var í eigu samnefnds útgerðarfélags. Árið 1935 strandaði togar-

inn *Walpole* við Gerpi, og fækkaði þá togurunum um einn, en 1936 bættist *Reykjaborg* í flotann, og var það síðasti togarinn sem keyptur var hingað til lands á millistríðsárunum. Haustið 1936 fórst hins vegar togarinn *Leiknir* við Vesturland, og eftir það hélst tala íslenskra botnvörpuskipa óbreytt fram í stríðsbyrjun.

Reykjaborg var stærsti togari, sem keyptur hafði verið hingað til lands fram til þessa, 689 rúmllestir og helmingi stærri en flestir gömlu togararnir. Eigandi skipsins var Mjólnir hf. í Reykjavík, en skipstjóri og einn af aðaleigendum fyrirtækisins var Guðmundur Jónsson, oftast kenndur við annan togara, sem hann stýrði lengi, *Skallagrím*. *Reykjaborg* var betur búin tækjum en flestir aðrir togarar hér á landi á þessum tíma, og voru m.a. í henni fiskimjölsvélar, sem gátu framleitt tvær lestir af mjöli á sólarhring. Sumarið 1937 var skipið við síldveiðar fyrir Norðurlandi og bræddi þá úr 3.188 málum síldar. Var það í fyrsta skipti sem síld var brædd um borð í skipi hér við land.²⁴³

III,3,2. Útgerðarfélag og útvegsmenn 1920-1939

Á millistríðsárunum var fyrirkomulag togarautgerðarinnar með nokkuð öðrum hætti en verið hafði fram til 1918. Tvennt vekur einkum athygli í því sambandi: mikil fjölgun útgerðarfyrirtækja um 1920 og á 3. áratugnum og að á árunum eftir 1925 hófst umtalsverð útgerð botnvörpuskipa frá ýmsum höfnum utan Faxaflóa. Á tímabilinu frá 1925 og fram yfir miðjan 4. áratuginn var togarautgerð stunduð um lengri eða



Togarinn Reykjaborg.

skemmri tíma í öllum landsfjórðungum, og á Vestfjörðum festist hún í sessi á þremur útgerðarstöðum, Ísafirði, Flateyri og Patreksfirði. Á þessum þremur stöðum varð togaraútgerðin umtalsverður þáttur í atvinnulífinu á árunum milli stríða, þótt hún væri vissulega umfangsminni og hefði minni þýðingu en í Reykjavík og Hafnarfirði. Á Austfjörðum voru togarar gerðir út frá tveimur stöðum á þessu tímabili, Eskifirði og Neskaupstað, en þau fyrirtæki stóðu bæði stutt. Á Norðurlandi var gerður út einn togari um nokkurra ára skeið, en hann stundaði nær eingöngu síldveiðar á sumrum. Átti útgerð hans fátt sameiginlegt með

útgerð annarra íslenskra togara, sem stunduðu fyrst og fremst botnvörpuveiðar, en fóru til síldveiða að sumrinu, ef útvegsmönnum þeirra þótti það henta.

Engin rannsókn hefur verið gerð á sögu einstakra togarafélaga í Reykjavík og Hafnarfirði á því tímabili, sem hér er um fjallað, og gögn margra – líkast til flestra – þeirra munu nú glötuð. Af þeim sökum verður engin tilraun gerð til þess hér að segja sögu einstakra fyrirtækja í smáatriðum, en reynt verður að gera nokkra grein fyrir hinum stærstu og langlífustu, og annarra verður getið eftir því sem efni standa til. Sami háttur verður hafður á um útgerðarfélög

utan Faxaflóa, en um þau eru tiltækar heimildir þó tíðum ýtarlegri og fyllri.

Árið 1918 töldust sex aðilar gera út togara á Íslandi, fjórir í Reykjavík og tveir í Hafnarfirði. Í Reykjavík var hf. Kveldúlfur stærst útgerðarfélaganna með þrjú skip, en Elías Stefánsson gerði út önnur þrjú í eigin nafni, þá m. togarann *Helga magna*, sem hann leigði af Ásgeiri Péturssyni á Akureyri. Hin tvö fyrirtækin voru hf. Alliance og hf. Njörður, sem gerðu út sinn togarann hvort. Í Hafnarfirði gerðu hlutafélagin Víðir og Ýmir út sitt skipið hvort.²⁴⁴

Þeir, sem þarna gerðu út, voru hinir einu, sem ekki höfðu selt skip sín árið 1917, og nutu nú góðs af, er fiskverð fór hækkandi í stríðslokin. Árið 1919 fjölgaði útgerðarfyrirtækjum á skrá um tvö, en nokkrar breytingar urðu á því hverjir gerðu út. Þetta ár var Elías Stefánsson ekki lengur í hópi þeirra, er gerðu út togara á Íslandi, en hf. Eggert Ólafsson í Reykjavík gerði út togarana *Íslending* og *Varanger*, sem skráðir voru á útveg hans árið áður. Þá hafði Ásgeir Pétursson á Akureyri tekið að sér útgerð *Helga magna* á nýjan leik og hélt honum til síldveiða fyrir Norðurlandi um sumarið. Í Reykjavík var hf. Kveldúlfur stærsta fyrirtækið, gerði nú út fjögur skip, Alliance var með eitt, *Jón forseta*, Geir Thorsteinsson & Co. gerði út *Vínlandið*, sem kom nýtt til landsins á þessu ári, og Jes Zimsen, sem verið hafði einn helsti forystumaður í Íslandsfélaginu við stofnun þess, var skráður fyrir útgerð togarans *Belgaum*. Í Hafnarfirði var útgerðin óbreytt frá fyrra ári.²⁴⁵

Árið 1920 fjölgaði togurum mjög hér á

landi, eins og áður hefur komið fram, og það ár voru skráðir útgerðaraðilar alls átján, á móti átta árið áður. Langflestir þeirra, eða alls fjórtán, gerðu út frá Reykjavík. Þeirra á meðal var Ásgeir Pétursson, sem einnig gerði út skip frá Akureyri. Þá hófu tvö ný fyrirtæki starfsemi í Hafnarfirði, hf. Geir og hf. Hilmir, og gerðu út samnefnd skip.²⁴⁶

Af félögunum í Reykjavík var hf. Kveldúlfur sem fyrr stærst og gerði nú út fimm togara, auk tveggja vélbáta. Hlutafélagið Ísland hafði aftur eignast togara og gerði út tvö skip þetta ár, og sama máli gegndi um hf. Hauk, hf. Kára og Geir Thorsteinsson & Co. Önnur fyrirtæki í Reykjavík gerðu út eitt skip hvert, og hið sama átti við um fyrirtækin fjögur í Hafnarfirði.²⁴⁷

Næstu árin urðu töluverðar breytingar á útgerðarfélögum í Reykjavík. Ný fyrirtæki voru skráð á nánast hverju ári, önnur hættu starfsemi og enn önnur skiptu um nöfn. Olli þar mestu, að mörg þeirra fyrirtækja, sem stofnuð voru og eignuðust fyrst skip á fyrstu árum 3. áratugarins, voru reist á næsta veikum fjárhagslegum grunni. Hlutafé margra þeirra var lítið, eða að meðaltali aðeins 186.000 krónur,²⁴⁸ og er fiskverð tók að falla á öndverðum 3. áratugnum, sem síðar verður frá sagt, fengu félögin ekki risið undir miklum stofnkostnaði og lántökum, en meðalverð nýrra togara á 3. áratugnum mun hafa verið um 450.000 krónur, eða meira en tvöfalt meðalhlutafé þessara félaga. Mismuninn og allt hlutafé hefur því þurft að fá að láni, og undir því fengu útgerðarfélögin ekki risið. Líku máli gegndi um þau fyrirtæki, sem stofnuð voru á árunum 1919 og 1920, þótt meðalhlutafé þeirra

væri til muna hærra, eða 272.000 krónur. Af tíu félögum, sem stofnuð voru í Reykjavík á árunum 1919 og 1920, lifðu aðeins þrjú fram yfir 1926, og af átta félögum, sem tóku til starfa í Reykjavík á árunum 1921-1927, voru aðeins fjögur starfandi við árslok 1931. Urðu sum þeirra mjög skammlíf og entust ekki nema eitt til tvö ár.²⁴⁹

Togaraútgerð var þannig fjarri því að geta talist áhættulítil atvinnuvegur á þessum tíma, og fór þó hér sem endranær, að hver var sinnar gæfu smiður. Gömlu fyrirtækjunum, sem stofnuð voru fyrir fyrri heimsstyrjöldina, vegnaði mun betur en hinum yngri. Sum þeirra áttu skip við stríðslok og nutu uppsveiflunnar í fiskverði og aflabrögðum á árunum 1918-1920, og þau, sem selt höfðu skip árið 1917 og gátu reitt fram kaupverð nýrra skipa í stað þess að taka það nær allt að láni, gátu byggt rekstur sinn á tiltölulega traustum grunni. Fyrirtækin, sem stofnuð voru á árunum 1920-1924, hófu hins vegar rekstur á verðbólgu- og verðfallstímum, og slíkt kann sjaldnast góðri lukku að stýra.

Kveldúlfur og Alliance voru tvö stærstu togaraútgerðarfélög landsins á millistríðsárunum. Eins og þegar hefur komið fram, voru bæði fyrirtækin stofnuð fyrir fyrri heimsstyrjöld, og rekstur beggja gekk vel fyrir styrjöldina og á stríðsárunum, þótt Alliance yrði fyrir því óhappi, að skip þess, *Skúli fógeti*, fórst á tundurdufli við Bretlandseyjar árið 1914. Hvorugt þessara fyrirtækja seldi skip til útlanda árið 1917, og á því byggðist velgengni þeirra á 3. áratugnum að verulegu leyti. Þau höfðu bæði skip í fullum rekstri, er styrjöldinni lauk, og gátu því notfært sér hátt fiskverð og mikla eftir-

spurn eftir fiski á erlendum mörkuðum á árunum 1919-1921 og notuðu þá tækifærið til að auka og endurnýja togaraflota sinn, án þess að steypa sér í stórskuldir. Alliance bætti við sig skipi árið 1921, er nýr *Skúli fógeti* kom til landsins, og árin 1922 og 1923 gerði félagið út fimm togara. Eftir það voru skip félagsins lengst af fjögur fram til 1935, en þrjú eftir það og til stríðsloka.²⁵⁰ Skipa-kaup virðist félagið yfirleitt hafa fjármagnað með eigin fé. Hlutfé þess hélst óbreytt frá stofnun árið 1905 og til 1926, 20.000 krónur, en var þá aukið í 606.000 krónur. Mun hlutafjárukningin þá hafa stafað af því, að félagið keypti nýtt skip, *Hannes ráðherra*, sem var stærsti togari Íslendinga á þeim tíma, 445 brt.²⁵¹

Saga Kveldúlfs var um margt keimlík sögu Alliance, en þó öllu stórbrotnari og einkenndist af meiri umsvifum. Á árum fyrri heimsstyrjaldar gerði fyrirtækið út þrjá togara, auk nokkurra vélbáta, og rak þess utan umfangsmikla síldarverkun og fiskverslun, m.a. við Suðurlönd.²⁵² Starfsemi þess stóð því víða traustum fótum, og vera má, að innviðir þess hafi verið styrkari en sumra annarra fyrirtækja fyrir þá sök, að það var fjölskyldufyrirtæki og allt hlutfé í eigu Thors Jensen og fjölskyldu hans.

Eins og áður sagði, kom nýr Kveldúlfs-togari til landsins þegar árið 1919, og á næstu árum juku og endurnýjuðu Kveldúlfsmenn togaraflota sinn hratt. Hlutfé félagsins var aukið úr 150.000 krónum í tvær milljónir árið 1922, og réð Kveldúlfur þá yfir margfalt meira hlutfé en nokkurt annað íslenskt útgerðarfélag.²⁵³ Lengst af 3. áratugnum gerði félagið út fimm togara,

en 1934 voru botnvörpuskip þess orðin sjö, og hélst sú tala óbreytt fram í byrjun síðari heimsstyrjaldar. Að auki gerði Kveldúlfur jafnan út einn eða fleiri vélbáta og hafði með höndum margvísleg umsvif á sviði fiskverkunar og -verslunar.

Togarar Kveldúlfs á millistríðsárunum voru allir nýir og vel búnir og jafnan í hópi mestu aflaskipa flotans, þótt enginn þeirra hafi aflað jafn mikið og *Skallagrímur*, sem Guðmundur Jónsson stýrði. Allan 3. áratuginn og fram í byrjun hins 4. var saga félagsins samfelld saga velgengni, en á 4. áratuginum varð það illilega fyrir barðinu á heimskreppunni, líkt og flest önnur íslensk útgerðarfélög. Erfiðleikar Kveldúlfs urðu því meiri sem reksturinn var umfangsmeiri og stærri í sniðum en hjá öðrum fyrirtækjum og það háðara árferði á erlendum mörkuðum. Þá bættist það við, að er halla tók undan fæti, lá fyrirtækið vel við höggum pólitískra andstæðinga, sem sáu ofsjónum yfir velgengni þess á 3. áratuginum og gerðu það að persónugervingi „útgerðarauðvaldsins“, sem svo var kallað. Hófst af þeim sökum mikið pólitískt moldviðri, sem almennt gekk undir nafninu „Kveldúlfsmálið“ og varð aldrei lokið, þar sem fyrirtækið tók að rétta mjög úr kútnum, er síðari heimsstyrjöldin hófst. Allur átti þó málatilbúnaðurinn og umræðan um skuldastöðu Kveldúlfs meira skylt við stjórn málaumræðuna á kreppuárunum en sjávarútveginn sem slíkan, og verður því ekki fjallað um „Kveldúlfsmálið“ hér.

Íslandsfélagið, eða Hlutfélagið Ísland, sem þeir Hjalti Jónsson, Jes Zimsen og fleiri stofnuðu árið 1906, var eitt hinna gamal-

grónu fyrirtækja, sem létu að sér kveða í togaraútgerð á árunum milli stríða. Ólíkt þeim í Kveldúlfi og Alliance afréðu Íslandsfélagsmenn að selja skip sín árið 1917 og gerði félagið engan togara út 1918-1919. Árið 1920 fékk félagið hins vegar tvö ný skip, *Apríl* og *Maí*, og gerði þau út til 1930.²⁵⁴ Upphaflegt hlutfé félagsins var 150.000 krónur, en var aukið í 318.000 krónur árið 1922.²⁵⁵ Rekstur þess virðist hafa gengið vel allt fram undir 1930, en þá gerðist það aðili að samtökum nokkurra útgerðarmanna og fiskframleiðenda um fisksölu. Þau gengu almennt undir nafninu „Stóri fisksöluhringurinn“, en reyndust þátttakendum sínum lítil heillapúfa. Þátttakan í þessum samtökum varð banabiti Íslandsfélagsins. Það varð fyrir stófelldu fjárhagstjóni og hætti starfsemi árið 1931.

Af öðrum togaraútgerðarfyrirtækjum í Reykjavík á millistríðsárunum ber helst að nefna Geir Thorsteinsson & Co. Það var stofnað árið 1916, en sameinaðist síðan fyrirtækinu Bræðurnir Thorsteinsson, og hóf starfsemi 1919, er togarinn *Vínland* kom til landsins. Árið 1926 var fyrirtækið sameinað Geir & Th. Thorsteinsson, sem hóf togaraútgerð 1920 og gerði síðan út tvo togara undir nafninu Geir Thorsteinsson allt til ársins 1940. Fyrirtækið starfaði síðan undir heitinu Karlsefni hf. allt til ársins 1987, og mun það eiga lengsta samfellda sögu allra útgerðarfyrirtækja á Íslandi.

Önnur útgerðarfélög og fyrirtæki, sem rekin voru í nafni einstaklinga, voru miklu umsvifaminni en þau, er hér hafa verið talin. Fæst þeirra gerðu út fleiri en einn togara, og yrði alltof stagsamt að telja þau öll upp. Ein-

staka félög, sem stofnuð voru af stórhug um 1920 og höfðu umtalsverða útgerð með höndum um hríð, lifðu hins vegar stutt, og má þar nefna hf. Hauk. Það fyrirtæki var reyndar stofnað árið 1912, en fékk nýtt hlutafé að upphæð 800.000 krónur árið 1920 og gerði þá út tvo togara. Starfsemiinni lauk hins vegar árið eftir.²⁵⁶ Öllu lengur lifði hf. Kári. Það félag var stofnað með 400.000 króna hlutafé árið 1919 og gerði út togarann *Kára Sölmundarson* árið 1920. Árið eftir bættist *Austri* við, og gerði félagið þessi tvö skip út frá Reykjavík til 1926. Þá flutti það starfsemi sína til Viðeyjar og gerði skipin út þaðan það ár og hið næsta. Árin 1928-1931 gerði hf. Kári síðan togarana *Ara*, *Kára Sölmundarson* og *Þorgeir skorargeir* út frá Viðey, en þá var starfsemi þess hætt.²⁵⁷

Allir voru Reykjavíkurtogararnir á millistríðsárunum í einkaeign og togaraútgerðin hreinn einkarekstur. Flest voru skipin í eigu hlutafélaga, og var þá algengt, að hluthafar væru margir og kæmu úr ýmsum starfstéttum, einkum á fyrstu árunum eftir fyrri heimsstyrjöldina, er trú manna á togaraútgerðina og gróðamöguleika hennar var mest.²⁵⁸ Þegar á leið, fór hluthöfum í togarafélögum hins vegar fækkandi og augljóst, að þá hikuðu margir við að leggja fé í svo áhættusaman rekstur. Mörg félaganna urðu og skammlíf, og munu fæstir þeirra launa- og embættismanna, sem um 1920 hugðust hagnast á útgerðinni, hafa riðið feitum hesti frá þeim viðskiptum. Þegar að kreppti á 4. áratugnum, varð hins vegar algengara en áður, að einstaklingar væru skráðir fyrir útgerð togara, en oftast aðeins skamma hríð.²⁵⁹

Í Hafnarfirði stóð vagga íslenskrar togaraútgerðar og öll millistríðsárin var Hafnarfjörður annar mesti togarabær landsins. Á stundum mátti vart á milli sjá, hvort umsvifin í útgerðinni væru meiri í Reykjavík eða Hafnarfirði, og líkast til hefur togaraútgerðin haft meiri þýðingu fyrir atvinnulíf í Hafnarfirði en í Reykjavík. Um það vitnar sú staðreynd, að er Hellyersbræður hinir ensku hurfu á brott með skip, réðust bæjarýfirvöld í Hafnarfirði í það nýmæli að hefja útgerð togara fyrir eigin reikning.

Á millistríðsárunum var togaraútgerð í Hafnarfirði löngum með nokkuð öðrum hætti en í Reykjavík, og fram til 1929 voru útlendingar þar athafnasamir. Áður var sagt frá útgerð togaranna *Utopiu* og *Coot*, og verður ekkert af því endurtekið hér. Á árunum 1912-1914 voru nokkrir þýskir togarar gerðir út frá Hafnarfirði, og var mestum hluta afla þeirra landað í barkskipið *Standard*, sem lá á Hafnarfjarðarhöfn, en nokkuð var þó selt til verkunar í bænum. Þá rak fyrirtækið A.D. Birrel & Co. Ltd. í Liverpool fiskverkun í Hafnarfirði, og lögðu hollenskir og breskir togarar upp afla sinn hjá því um skeið á árinu 1914.²⁶⁰

Nokkru áður, eða árið 1910, hóf fyrirtækið Bookless Bros. Ltd. í Aberdeen í Skotlandi starfsemi í Hafnarfirði og starfaði þar allt til ársins 1922, er það varð gjaldþrota. Fyrirtækið gerði út fjóra togara í bænum á árunum 1910-1912, og eftir að fyrri heimsstyrjöldinni lauk, gerði það um hríð út fimm togara frá Hafnarfirði. Að auki keypti Bookless Bros. fisk af Íslendingum, og breskir og hollenskir togarar lögðu upp hjá þeim.²⁶¹

Á alla þessa starfsemi má líta sem eins



*Fiskþurkkun hjá Booklessbræðrum í Hafnarfirði.
Ljósm.: Byggðasafn Hafnarfjarðar*

konar forleik að togaraútgerð Íslendinga í Hafnarfirði. Margir Íslendingar störfuðu hjá Bookless Bros. og öðrum erlendum fyrirtækjum í bænum á þessum árum, bæði á sjó og landi, en útgerð þeirra verður vart talin íslensk. Fyrirtækin guldu að sönnu skatta og skyldur af starfseminni í landi til bæjar-sjóðs Hafnarfjarðar, og rekstur þeirra hafði mikla þýðingu fyrir atvinnulífið í bænum.²⁶² Skip þeirra voru hins vegar aldrei skráð hér á landi.

Nokkuð öðru máli gegndi um útgerð Hellyers Bros. frá Hull í Hafnarfirði á árunum 1924-1929. Áður var sagt frá togaraflota

fyrirtækisins, en starfsemi þess í Hafnarfirði, sem að vissu leyti var háð ákveðinni túlkun á gildandi lögum, virðist að nokkru leyti hafa hafist fyrir tilstuðlan bæjaryfirvalda.

Atvinnulíf í Hafnarfirði var mjög háð útgerð og fiskvinnslu á 3. áratugnum, og er Bookless Bros. og fleiri erlend útgerðar- og fiskverkunarfyrirtæki hættu starfsemi á árunum 1922-1923, hlaust af mikið atvinnuleysi. Með lögum, sem sett voru árið 1922, var útlendingum bannað að landa afla sínum hér á landi og selja Íslendingum hann til verkunar. Í Hafnarfirði sáu menn þá

leið helsta til að ráða a.m.k. nokkra bót á atvinnuleysinu, að undanþága yrði veitt frá þessu ákvæði. Það fékkst að vísu ekki, en á borgarafundi, sem haldinn var í Hafnarfirði seint á árinu 1923, skýrði Klemenz Jónsson, atvinnumálaráðherra, lögin svo, að Íslendingum væri heimilt að taka erlend fiskiskip á leigu. Það varð úr, og á vetrarvertíðinni 1924 hófst útgerð sex Hellyerstogara frá Hafnarfirði, sem áður sagði. Geir Zoëga útgerðarmaður tók skipin á leigu, og var fulltrúi fyrirtækisins hér á landi. Gerði Hellyersfyrirtækið síðan út frá Hafnarfirði næstu fimm árin, en 1929 hætti félagið starfsemi hér á landi, og munu deilur vegna útsvarsgreiðslna hafa valdið þar nokkru, en einnig hitt, að reksturinn mun ekki hafa gengið eins og best varð á kosið.²⁶³ Hellyers-togararnir voru allir skráðir hér á landi og töldust því íslensk skip samkvæmt skráningarreglum, þótt Íslendingar ættu ekkert í þeim.

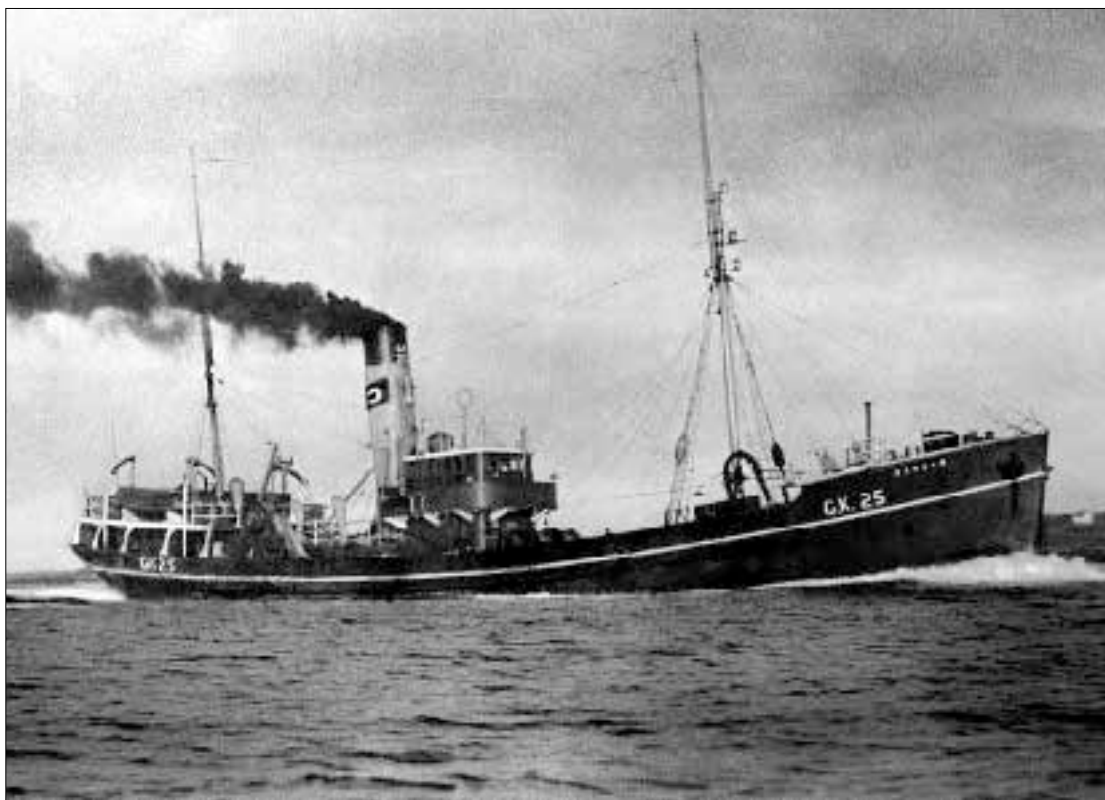
Á meðan öllu þessu fór fram, efldist útgerð íslenskra togarafélaga í Hafnarfirði. Áður var minnst á, að árið 1915 komu til bæjarins tveir togarar smíðaðir í Þýskalandi og hétu *Ýmir* og *Víðir*. Hinn fyrrnefndi var í eigu samnefnds hlutafélags, sem August Flygenring stýrði, en *Víðir* var í eigu hf. Víðis, og var Þórarinn Böðvarsson framkvæmdastjóri þess. Útgerð beggja þessara skipa gekk vel á stríðsárunum og fyrstu árunum eftir styrjöldina, og á fyrri hluta 3. áratugarins fjölgaði íslenskum togurum í Hafnarfirði hægt og bítandi. Árið 1921 hóf hf. Grótti að gera út togarann *Menju*, og stóð sú útgerð til ársins 1928, er skipið sökk á Halamiðum. Þá var *Íslendingur* gerður út

frá Hafnarfirði um tveggja ára skeið, 1922–1923, á útvegi Ólafs Þórðarsonar, og 1923 hóf hf. Stefnir, sem síðar nefndist hf. Vífill, að gera togarann *Walpole* út í Firðinum. Stóð sú útgerð, uns togarinn fórst við Gerpi, sem áður var frá sagt.

Árið 1923 var stofnað í Hafnarfirði hlutafélagið Akurgerði. Það stundaði einkum fiskverkun og -verslun, en eigendur þess voru þátttakendur í ýmsum útgerðarfélgum, m.a. hf. Sviða, sem árið 1928 hóf útgerð samnefnds togara. Þá var togarinn *Rán* einnig gerður út frá Hafnarfirði um árabíl, en eigandi hans var hf. Höfrungur.²⁶⁴

Þess var áður getið, að Einar Þorgilsson, kaupmaður og útgerðarmaður, var einn helsti forvígismaður í kaupum og útgerð togarans *Coot* árið 1905. Eftir að *Coot* strandaði, varð hlé á togarautgerð Einars, en árið 1924 keypti fyrirtæki hans togarann *Surprise*, og 1930 lét það smíða í Englandi togara, sem hlaut nafnið *Gardar*. *Surprise* gerði fyrirtækið út til 1945, er hann var seldur til Vestmannaeyja, og *Gardar*, uns hann fórst eftir ásiglingu við Bretlandseyjar árið 1943. *Gardar* var stærsta skip íslenska togaraflotans á sínum tíma, 462 brt. að þeirrar tíðar mælingu, og betur búinn en nokkur annar íslenskur togari. Í honum var beinamjölsverksmiðja, sem þá var nýmæli um borð í íslenskum botnvörpuskipum.²⁶⁵

Árið 1929 stofnuðu Tryggvi Ófeigsson og fleiri hlutafélagið Júpíter í Hafnarfirði og hófu útgerð samnefnds skips, sem þeir keyptu af hf. Belgaum. Það fyrirtæki hóf á sama ári útgerð togarans *Venus* í Firðinum, og á árunum frá 1936 og fram til loka síðari heimsstyrjaldarinnar stóðu þeir Tryggvi,



*Togarinn Garðar.
Ljósm.: Byggðasafn Hafnarfjarðar*

Ólafur Ófeigsson, Loftur Bjarnason og Vilhjálmur Árnason að útgerð þessara skipa á vegum Júpíter hf. og Marz hf.²⁶⁶

Nokkur fleiri hlutafélög ráku togaraútgerð í Hafnarfirði á millistríðsárunum, en flest störfuðu þau aðeins skamma hríð. Árið 1931 tók hins vegar til starfa fyrirtæki, sem var með öðru sniði en öll önnur útgerðarfélög á Íslandi og nýjung í íslensku atvinnulífi – Bæjarútgerð Hafnarfjarðar.

Stofnun Bæjarútgerðarinnar má rekja til atvinnuleysisáranna á 3. áratugnum og tilrauna bæjaryfirvalda til að bæta þar úr. Þegar hf. Ísland hætti starfsemi árið 1931,

sem áður var frá sagt, bauðst bæjarstjórn Hafnarfjarðar að kaupa togarann *Maí*, og varð það úr. Bæjarsjóður keypti togarann, en hafnarsjóður fiskverkunarstöðina Edinborg, og þremur árum síðar, 1934, keypti Bæjarútgerðin, sem var formlega stofnuð 12. febrúar 1931, annan togara, *Júní*. Voru bæði skipin gerð út frá Hafnarfirði til loka þess tímabils, sem hér er um fjallað.

Þegar litið er yfir sögu hafnfirskrar togaraútgerðar á millistríðsárunum, hlýtur það að vekja nokkra athygli, hve fá fyrirtæki, sem þar störfuðu, voru í raun hafnfirsk. Útlendingar voru fyrirferðarmiklir í útgerð og fiskverkun í

bænum á fyrri hluta tímabilsins, en af íslensku fyrirtækjunum voru Ýmir, Víðir, Einar Þorgilsson & Co., og svo vitaskuld Bæjarútgerðin, hin einu, sem voru að mestu eða öllu leyti í eigu Hafnfirðinga. Í öðrum félögum voru utanbæjarmenn, einkum Reykvíkingar, áberandi í hópi hluthafa og í sumum allsráðandi. Hluthafar í þessum fyrirtækjum voru yfirleitt fáir, flestir útvegsmenn og skipstjórar eða menn, sem voru viðriðnir togaraútgerð á öðrum vettvangi. Eina fyrirtækið, sem talist gat hreinræktað fjölskyldufyrirtæki, var Einar Þorgilsson & Co.

Utan Faxaflóa náði togaraútgerð hvergi að festast í sessi til langframa á þessu tímabili, nema á Vestfjörðum. Framar í þessu riti var sagt frá tilraun IHF til togaraútgerðar á Patreksfirði um aldamótin og frá útgerð Græðis hf. á Ísafirði á 2. áratug 20. aldar. Eftir að starfsemi þess fyrirtækis lauk, liðu full níu ár, uns togaraútgerð hófst á Vestfjörðum á ný. Vestfirskir útvegsmenn héldu að sér höndum í þessu efni fyrst eftir að heimsstyrjöldinni lauk, en þegar kom fram á árið 1924 og nokkur stöðugleiki komst á fiskverð og verðbólga fór minnkandi, tóku þeir að hugsa sér til hreyfings.

Hinn 20. desember 1924 komu tólf menn, ellefu Ísfirðingar og Jóhann P. Jónsson frá Blönduósi, saman til fundar og stofnuðu hlutafélag til að „veiða fisk með botnvörpu og öðrum áhöldum“.²⁶⁷ Hlutafélagið hlaut nafnið Græðir, eins og gamla togarafélagið á Ísafirði, og var hlutafé þess 290.000 krónur. Formaður, og síðar einnig framkvæmdastjóri, félagsins var Jón Auðunn Jónsson, alþingismaður.

Græðismenn höfðu hraðar hendur eftir stofnun félagsins, og í febrúar 1925 keyptu þeir í Bretlandi togara af Selbygerð, og kom hann til landsins í þeim sama mánuði. Hann hlaut nafnið *Hafstein* og var að nafninu til gerður út frá Flateyri. Ástæður þess voru hins vegar einvörðungu pólitískar, og raunverulegur útgerðarstaður *Hafstein* og aðsetur hf. Græðis var á Ísafirði. Þar gerði félagið skipið út til 1936. Þá var það selt félagi, sem nefndist Gnótt hf., og ári síðar var það selt til Reykjavíkur.²⁶⁸

Rúmum mánuði eftir stofnun Græðis hf. var stofnað á Ísafirði annað félag til útgerðar botnvörpuskipa. Það hlaut nafnið Togarafélag Ísfirðinga hf., og voru hluthafar 24 Ísfirðingar og 7 aðrir aðilar úr nágrannabyggðarlögum. Formaður fyrstu stjórnar félagsins var Karl Olgeirsson, kaupmaður á Ísafirði, en framkvæmdastjóri var ráðinn Tryggvi Jóakimsson, kaupmaður. Hlutfé félagsins var 210.000 krónur.²⁶⁹

Togarafélag Ísfirðinga festi þegar í stað kaup á nýjum Selbytogara í Bretlandi, og kom hann til landsins í febrúar 1925, nánast í sama mund og *Hafstein*. Hann hlaut nafnið *Hávarður Ísfirðingur*, og gerði félagið hann út til ársins 1935. Þá var fjárhag félagsins svo illa komið af völdum kreppunnar, að Landsbanki Íslands tók skipið af því og gerði það út í eitt ár.²⁷⁰ Þá var hlutfé aukið, nafni félagsins breytt í *Hávarður hf.* og gerði það svo togarann út til 1938. Þá var enn stofnað nýtt félag um reksturinn, Valur hf., og var nú skipið skírt upp og nefnt *Skutull*. Var það svo gert út frá Ísafirði til ársins 1941, er það var selt til Reykjavíkur.²⁷¹

Annars staðar á Vestfjörðum hófst togara-

útgerð aðeins litlu síðar en á Ísafirði. Áður var minnst á útgerð togarans *Clementínu*, sem Proppébræður gerðu út frá Þingeyri fyrri hluta ársins 1926. Óvíst er þó, hvort sú útgerð hefur í raun staðið á Þingeyri. Þeir bræður, Jón og Ólafur Proppé, voru hluthafar í hf. Akurgerði í Hafnarfirði, en gengu úr því þetta ár.²⁷² Árið eftir taldist *Clementína* hins vegar gerð út af Akurgerði, eins og þegar hefur komið fram, og má vera, að það félag hafi alla tíð verið hinn raunverulegi útgerðaraðili skipsins.

Togaraútgerð hófst á ný á Patreksfirði þetta sama ár, 1926, er Ólafur Jóhannesson & Co. hóf að gera út togarann *Leikni*, sem félagið keypti frá Reykjavík. Þar var skipið í eigu hlutafélags, sem nefndist Ari fróði, og hét þá *Ari*. Ólafur Jóhannesson & Co. gerði *Leikni* út, uns skipið fórst árið 1936, en 1932 eignaðist fyrirtækið annan togara, sem hlaut nafnið *Gylfi*, og hinn þriðja, *Vörð*, sem áður hét *Andri*, árið 1937. Gengu tvö síðastnefndu skipin til veiða frá Patreksfirði til loka tímabilsins, sem hér er til umfjöllunar.²⁷³ Árið 1935 voru vélar til bræðslu á fiskimjöli settar um borð í *Gylfa*, og var það í fyrsta skipti sem íslenskt skip var búið slíkum tækjum.²⁷⁴

Á Norðurlandi var togaraútgerð nánast óþekkt fyrirbæri á millistríðsárunum. Eina botnvörpuskipið, sem skráð var í fjórðungnum, var togarinn *Helgi magri*, sem Ásgeir Pétursson gerði út frá Akureyri á árunum 1919-1928, en meðeigandi hans í útgerðinni var Stefán Jónasson. Samkvæmt *Fiskiskýrslum og hlunninda stundaði Helgi magri* eingöngu síldveiðar fyrir Norðurlandi

á sumrum, og ber því fremur að líta á hann sem síldarskip en togara, þótt hann væri smíðaður sem slíkur.

Á Austurlandi var togaraútgerð ekki reynd fyrr en árið 1928. Miklir erfiðleikar voru í rekstri verslana á Eskifirði um miðjan 3. áratuginn, og hættu þá mörg gamalgróin fyrirtæki starfsemi. Til þess að reyna að bæta atvinnuástandið í plássinu tóku forystumenn þar með Pál Magnússon, lögfræðing og oddvita, í fararbroddi að huga að togarakaupum. Fengu þeir til liðs við sig sr. Magnús Blöndal Jónsson, föður Páls og fyrrverandi sóknarprest í Vallanesi, sem þá var fluttur til Reykjavíkur og fékkst þar við viðskipti og atvinnurekstur. Hann hafði milliöngu um, að hf. Sleipnir í Reykjavík seldi Eskfirðingum togarann *Gulltopp*, og var þá stofnað hlutafélag þar eystra um útgerð skipsins. Það hlaut nafnið Andri hf., og var hlutaféð 33.300 krónur. Hluthafar voru alls sextán, og var Eskifjarðarhreppur stærsti hluthafinn með 15.000 krónur. Togarinn var afhentur hinum nýju eigendum um áramótin 1927-1928, og hlaut hann þá nafnið *Andri*.

Útgerð *Andra* á Eskifirði gekk ágætlega fyrstu þrjú árin, en 1931 hallaði undan fæti, og ollu ýmis óhöpp og hækkandi útgerðarkostnaður þar mestu. Árið 1932 var skipið leigt áhöfninni, sem annaðist útgerð þess það ár, en um áramótin 1932-1933 var Andrafélaginu slitið og skipið selt til Hafnarfjarðar.²⁷⁵ Þaðan var skipið gert út af hf. Berg til 1935, en 1936 gerði Júlíus Guðmundsson það út frá Reykjavík. Hann seldi það svo Ólafi Jóhannessyni & Co. á Patreksfirði.²⁷⁶

Önnur tilraun til togaraútgerðar á Austfjörðum var gerð árið 1936. Þá var stofnað togarafélag í Neskaupstað, og keypti það togarann *Ver* frá Reykjavík. Skipinu var gefið nafnið *Brimir* við komuna austur, en útgerð þess þar gekk illa og lauk árið 1938.²⁷⁷ Hófst togaraútgerð ekki að nýju á Austfjörðum fyrr en að lokinni síðari heimsstyrjöld.

III,3,3. Veiðar, úthald og mið

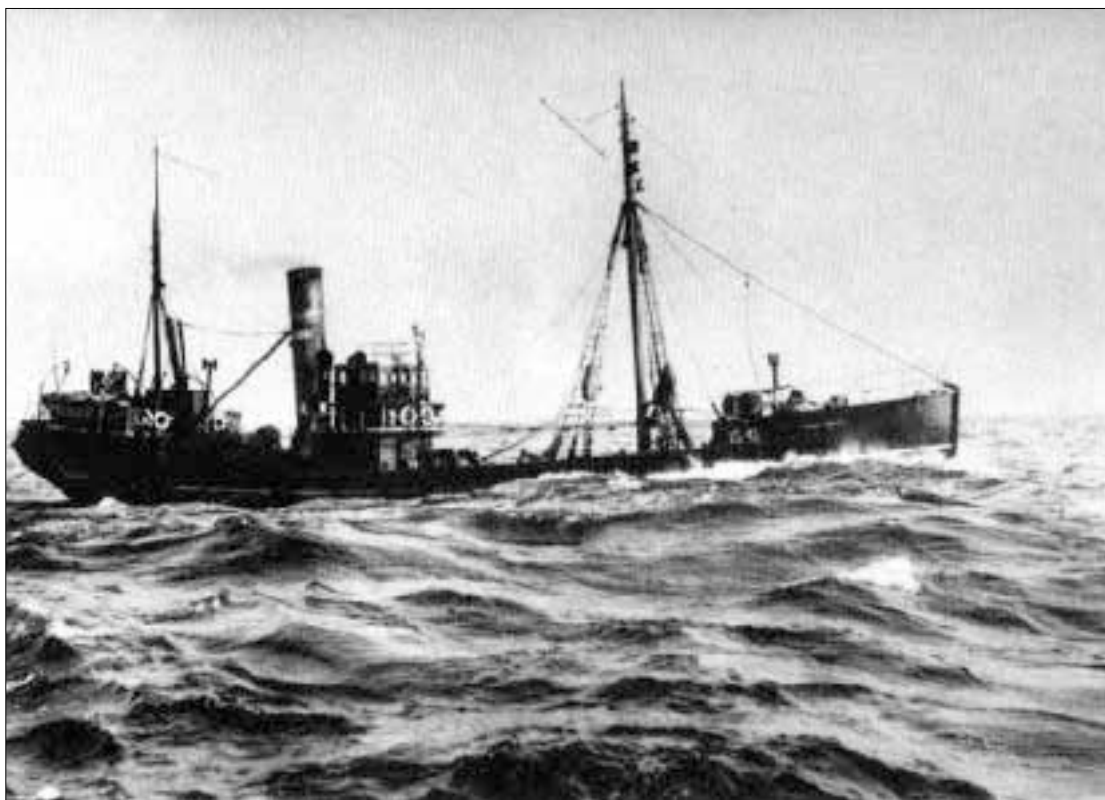
Nokkur breyting varð á veiðum og útgerð íslenska togaraflotans á millistríðsárunum, frá því er verið hafði fyrir 1918. Í fyrri kafla var sagt frá því, að á árunum 1908-1916 voru síldveiðar á sumrum veigamikill og vaxandi þáttur í togaraútgerðinni, og stunduðu þá flestir togarar landsmanna síldveiðar fyrir Vestfjörðum og Norðurlandi yfir sumartímann. Þetta breyttist, er togaraútgerðin komst aftur á legg í upphafi 3. áratugarins, og á millistríðsárunum voru síldveiðar mun minni þáttur í togaraútgerðinni en áður. Sem dæmi um þessa þróun má nefna, að af 17 togurum, sem gerðir voru út frá Reykjavík árið 1917, fóru aðeins sex á síld um sumarið, og er togurum fjölgaði á næstu árum, fækkaði þeim, er stunduðu síldveiðar. Þeir voru fjórir árið 1921, fimm árið 1922, og 1923 var aðeins einn Reykjavíkurtogari á síld. Eftir það fjölgaði togurum frá Reykjavík, er stunduðu síldveiðar á sumrum nokkuð, en voru þó aldrei fleiri en níu á 3. áratugnum. Á síðari hluta 4. áratugarins varð hins vegar algengara, að Reykjavíkurtogarar færu á síld, og árið 1937 fór 21 togari frá Reykjavík til síldveiða, og tveir

þeirra, *Sindri* og *Porfinnur*, stunduðu ekki aðrar veiðar þetta ár. Næstu tvö árin voru margir togarar að síldveiðum á sumarvertíðinni, en eftir að síðari heimsstyrjöldin hófst, dró aftur úr þessum veiðum togaranna.

Frá öðrum útgerðarstöðum var svipaða sögu að segja. Ef árin 1937-1939 eru undanskilin, var aðeins litlum hluta togaraflotans haldið til síldveiða. Aðeins fáeinir togarar íslensku fyrirtækjanna í Hafnarfirði fóru á síld á sumrin, Hellyerstogararnir alls ekki, og af vestfirsku togurunum var *Hávarður Ísfirðingur* hinn eini, sem fór á síld flest árin. Patreksfjarðartogararnir virðast hins vegar aldrei hafa fengist við síldveiðar.²⁷⁸

Tvennt réð mestu um þátttöku togaranna í síldveiðum, fiskverð og afkoma sjávarútvegsins á hverjum tíma. Þannig var verð á saltsíld tiltölulega lágt á fyrri hluta 3. áratugarins, og sum árin brást veiðin að verulegu leyti, t.d. 1924, en þá fékkst mun betra verð fyrir saltfisk en saltsíld, og gengisþróunin var útgerðinni hagfelld.²⁷⁹ Svipað var uppi á teningnum árið eftir og 1926. Fyrra árið var verð á saltsíld lágt á mörkuðum erlendis, og hið síðara var síldaraflinn lítill.²⁸⁰ Við þær aðstæður þótti togaraeigendum vitaskuld lítt fýsilegt að senda skip sín til síldveiða og héldu þeim frekar til botnvörpuveiða.

Árið 1927 breyttust aðstæður verulega í þessum efnum. Það ár var síldaraflinn hér við land meiri en nokkru sinni fyrr, og gekk síldin snemma upp að landinu, eða strax í júní. Þegar hér var komið sögu, hafði síldarverksmiðjum fjölgað að mun, og var þá tekið að senda togarana til að veiða í bræðslu, enda hentuðu þeir að mörgu leyti betur



Togarinn Hávarður Ísfirðingur.

til þess en til síldveiða til söltunar.²⁸¹ Eftir það jukust síldveiðar togara nokkuð, og veiddu þeir aðallega fyrir síldarverksmiðjurnar. Miklar síldveiðar togara á árunum 1937-1939 áttu svo að verulegu leyti rætur að rekja til erfðs ástands á saltfiskmörkuðunum, m.a. vegna spænsku borgarastyrjaldarinnar, og leituðu útvegsmenn þá allra leiða til að gera skip sín út.

Þau útgerðarfyrirtæki, sem mesta hlutdeild áttu í síldarverkun og útflutningi síldarafurða, sendu togara sína eðlilega frekar til síldveiða en önnur. Þannig var t.d. um hf. Kveldúlf, sem rak umfangsmikla

síldarsöltun og rak á árunum 1927-1938 síldarverksmiðju á Hesteyri í Jökulfjörðum og síðar einnig á Hjalteyri við Eyjafjörð. Kveldúlfsmenn héldu flest árin á tímabilinu 1920-1939 einum eða fleiri togurum til síldveiða á sumrin, og sum árin var meirihluti þeirra Reykjavíkurtogara, sem síldveiðar stunduðu, í eigu fyrirtækisins eða á vegum þess. Flestir urðu Kveldúlfstogarar á síldveiðum árið 1933, alls sjö. Líku máli gegndi um Alliance, sem einnig rak síldarverkun og síldarbræðslu og sendi flest árin togara til síldveiða.²⁸²

Árið 1935 var fyrst tekið að greina sér-

staklega frá karfaveiðum íslenskra togara í fiskveiðiskýrslum. Það ár stunduðu fimm Reykjavíkurtogarar og Ísafjarðartogarinn *Hávarður Ísfirðingur* slíkar veiðar hluta úr ári. Ástæða þess, að togararnir hófu karfaveiðar, var sú, að síldveiði fyrir Norðurlandi brást um mitt sumar 1935. Þá fóru skipin sex til veiða fyrir ríkisverksmiðjurnar á Flat-eyri og Siglufirði, en karfinn var allur settur í bræðslu.²⁸³ Á næstu árum færðist það svo í vöxt, að togarar færu til karfaveiða a.m.k. hluta úr sumri.

Þrátt fyrir breytingar á síldarúthaldinu og tilkomu karfaveiðanna á 4. áratugnum, urðu litlar breytingar á ársúthaldi íslenska togaraflotans á þessu tímabili, og botnvörpuveiðar voru sem fyrr meginviðfangsefni hans. Framan af 3. áratugnum var algengt, að togurunum væri haldið til veiða tíu mánuði á ári, með u.þ.b. mánaðarstoppi vor og haust. Síðar lengdist úthaldið smám saman, en togarar, sem fóru á síld, gerðu þó yfirleitt hlé á veiðum í 2–4 vikur, áður en þeir héldu norður og aftur, eftir að síldarvertíðinni lauk. Þegar kom fram um og yfir 1930, stunduðu flest skipin veiðar meira og minna allt árið. Ávallt voru þó nokkrar undantekningar frá þessu, og frátafir urðu vegna botnhreinsunar og annars viðhalds, auk þess sem einstök skip lágu í höfn um lengri eða skemmri tíma af ýmsum ástæðum. Þar var tíðum um að kenna erfiðleikum í rekstri fyrirtækja, bilunum og stundum urðu vinnudeilur í landi, og jafnvel erlendis, til þess, að togarar voru frá veiðum um lengri tíma. Þannig var t.d. um árin 1923 og 1926, en síðara árið háðu kolanámumenn í Bretlandi harða baráttu um kaup og kjör, og

var þá erfitt að fá kol, er hentuðu togurunum. Sömuleiðis hafði verkfall háseta slæm áhrif á úthaldið árið 1929, og á 4. áratugnum ollu vinnudeilur oft frátöfum.²⁸⁴

Á bolfiskveiðum var úthald togaranna næsta reglubundið og sókn á veiðislóðir árstíðabundin. Selvogsbanki var helsta vertíðarslóðin á vetarvertíð, en þegar kom fram á vor, færðu menn sig á grunnslóðina úti fyrir Vestfjörðum, í Faxaflóa, á Hvalbaksmið, í Berufjarðarál eða á slóðina við Suðausturland.²⁸⁵

Fyrstu íslensku togaraskipstjórnarnir voru flestir gamlir skútuskipstjórar og stunduðu einkum sömu veiðislóðir og þeir höfðu gert á skútunum. Um og eftir 1920 kom fram á sjónarsviðið ný kynslóð togaraskipstjóra, manna sem höfðu alist upp á togurunum, sem kallað var, og höfðu yfir að ráða stærri og betri skipum en forverar þeirra. Þeir hófu margir að leita nýrra togslóða, og við það breyttist sókn togaraflotans nokkuð, þótt lítil breyting yrði á árstíðabundinni sókn á veiðisvæði.

Fyrstu skipstjórnarnir, sem kerfisbundið tóku að leita nýrra togslóða á öndverðum 3. áratugnum, voru þeir Guðmundur Jónsson á *Skallagrími*, Gísli Oddsson á *Leifi heppna*, og Þórarinn Olgeirsson á *Belgaum*.²⁸⁶ Allir hófu þeir veiðar á *Hrauninu* á Selvogsbanka, en þar var að sögn fyrst togað árið 1921.²⁸⁷ Á Hrauninu, sem átti eftir að verða eitt besta togaramiðið, var tíðum mikinn fisk að fá frá því seint í mars og fram undir apríllök, en mörgum þótti slóðin ill og erfið viðureignar, og sumir togaraskipstjórar forðuðust að veiða þar. Eins og nafnið bendir til, var botn þarna ósléttur, og margir festu og hengilrifu trollið,

slitu víra og mölvuðu hlera, áður en þeir komust upp á lagið með að toga á Hrauninu. Þeir, sem það gerðu og mest stunduðu slóðina, voru tíðum kallaðir Hraunamenn í togaraflotanum, og fengu þeir oft góðan afla á þessu erfiða miði.²⁸⁸ Einn þeirra var Tryggvi Ófeigsson, og lýsti hann því, hvernig hann fylgdi Þórarni Olgeirssyni eftir og lærði af honum:

Ég fylgdi Þórarni að Hrauninu, þegar hann byrjaði að fiska þar á vertíðinni 1925, kastaði, þegar hann kastaði, og togaði á eftir honum, skrifaði niður stefnur og Ólafur bróðir færði þær inní kortið og ég stóð með klukkuna í hendinni og tók nákvæmlega þann tíma, sem hver stefna var toguð.

Ég fann strax út eftir Þórarni, hvernig ætti að toga milli Hrauns og Lausakletts. Austur-norður-festan, sem togaramenn kölluðu svo, var í raun Lausiklettur í Austurkróknum. Það gekk nú ekki harmkvælalaust að komast uppá lag með að toga þarna í Austurkróknum. Eitt sinn þessa vertíð, þegar við vorum að toga í norðanstrekkningi við Lausaklett, festum við svo rækilega í honum, að við höfðum ekki önnur ráð til að losa okkur en að bregða afturvírnum um afturgálgann og setja á fulla ferð og láta vélina slíta skipið úr festunni. Þetta voru ljótar aðfarir. En þótt við rifum mikið til að byrja með, þá náði ég, sem fyrr segir, allsæmlegum tökum á togi við Lausaklett vertíðina 1925, og það var mest Þórarni að þakka. Hann var nú kannski ekki hrifinn af því, hann Þórarinn, að láta elta sig eins og ég gerði, en ég lét hann ekki hrista sig af mér.

Sem dæmi um þá erfiðleika, sem við var að stríða, má nefna, að fyrsta daginn við Hraunið vertíðina 1926 fengum við einungis 10 poka alls upp úr sífelldum festum í heilan sólarhring.²⁸⁹

Þessi frásögn er skemmtilegt dæmi um, hvernig skipstjórar lærðu hver af öðrum, notfærðu sér reynslu hver annars. Margir Hraunamenn héldu tryggð við slóðina á

Hrauninu, en mikill veiðarfærakostnaður þar var mörgum þyrnir í augum, og eftir að botnvörpuveiðar hófust fyrir alvöru á *Eld-eyjarbanka* upp úr 1930, tóku ýmsir, sem áður höfðu barist við Hraunið, að sækja þangað. Þar voru fengsæl mið og botninn auðveldari viðfangs.²⁹⁰

Á fleiri togaramið var fyrst tekið að sækja á 3. áratugnum. Þar má nefna *Jökulmiðin* svonefndu, *Kolluálskantinn*, þar sem togaraskipstjórar reyndu fyrst fyrir sér á árunum 1925-1926, og togslóðina undir *Svörtuloftum* og út af *Bervík*, en þar var fyrst togað árið 1926.²⁹¹

Eitt var það fiskimið, sem togaraskipstjórar byrjuðu fyrir alvöru að sækja á fyrri hluta 3. áratugarins og varð, er stundir liðu, slóð togaranna öllum öðrum fiskimiðum fremur. Þetta var *Halinn*, eða *Halamið*, og mun óhætt að fullyrða, að í augum landkrabba, sem ekki þekktu til togveiða eða togaraútgerðar nema af afspurn, hafi engin veiðislóð verið jafn nátengd togurum og togaramönnum, yfir engum fiskimiðum ríkti jafn mikill dularblær. Kann það að hafa stafað að nokkru leyti af því, að á Halanum voru veður oft harðari en annars staðar, og þar munu slysfarir og mannskaðar á togurum, innlendum sem erlendum, hafa orðið meiri en á nokkurri annarri fiskislóð við Íslandsstrendur.

Framar í þessu riti var sagt frá fyrstu tilraunum íslenskra togaramanna til veiða á Halanum. Þar var átt við það svæði, sem stundum var kallað Grunnhali, og er tiltölulega skammt frá landi. Árið 1924 tóku togarar að sækja á Halann þegar í janúar og öfluðu vel af þorski og ufsa.²⁹² Árið eftir hélt

sóknin á Halann áfram, menn færðu sig sífellt utar, og þá lýsti Kristján Bergsson þessari fiskislóð og veiðum togaranna þar svo í *Ægi*:

Togararnir flestir héldu áfram veiðum, þegar eftir áramótin fyrir Vesturlandinu (Halanum), og var þar í janúarmánuði sami góði aflinn, sem var þar seinni hluta ársins 1924. Þó voru fáeinir togarar, sem veiddu í ís, og fiskuðu annarstaðar. En mestur hluti togaranna byrjaði strax saltfiskveiðar, og er þá varla þennan tíma árs um annan stað að ræða en þetta svokallaða „Halamið“, sem liggur ca. 45 sjómílur út af Ísafjarðardjúpi, og hafa togarar fiskað þar nokkuð í seinni tíð, byrjuðu þó aðallega á því síðastliðið ár, og var það trú margra manna, að þar væru nýfundin stór og auðug fiskimið, sem hefðu áður verið óþekt. En svo er ekki. Halinn er gamalþekt svæði af Vestfirðingum, en var þar kallað Djúpálsrif, og stunduðu hákarlaveiðarar veiði sína þar mikið að sumrinu, þegar ís ekki hamlaði þeim frá að haldast þar við, en svæði þetta, sem er langt úti í hafi, hér um bil $\frac{1}{2}$ af leiðinni til Grænlands, er oft þakið ís, svo að í mörgum árum er ekki hægt að haldast þar við. En árin 1924 og 1925 voru mjög íslítill hér við land, og voru stærri mótorbátarnir frá Ísafirði farnir að stunda veiðar þar úti, jafnvel dimmustu mánuði ársins.²⁹³

Auk þeirra miða, sem hér hafa verið nefnd og kalla má, að verið hafi „ný“ togaramið á þessum árum, sóttu togararnir einnig mikið á gamalkunnar slóðir á millistríðsárunum. Margar þeirra voru á grunnslóðinni, alveg upp að þriggja mílna landhelgislínunni, og jafnvel innan hennar. Öll millistríðsárin gátu togarar veitt á nánast öllum helstu fiskislóðum við landið. Flestir skipstjórar áttu sín uppáhaldsmið, sem þeir sóttu oft en önnur, og ef svo bar undir, gátu togararnir elt fiskigöngur nánast upp í landsteina. „Nýju“ miðin, sem fundust á 3. ára-

tugnum, voru því fráleitt hin einu, sem nýtt voru á þessum árum, en þau voru vissulega mikilsverð viðbót við fyrri veiðislóðir.

III,3,4. Aflabrögð

Sú skoðun hefur orðið býsna lífseig, að millistríðsárin, og þó einkum tímabilið frá því um 1920 og fram um 1931, hafi verið uppgripatími í sögu íslenskrar togarauðgerðar. Þá hafi hvert metaflaárið rekið annað, togarar komið að landi með fullfermi úr nánast hverri veiðiferð, útgerð og sjómenn grætt á tá og fingri. Þetta var, samkvæmt þjóðsögunni, tímabil hinna miklu aflakóna, Guðmundar á *Skallagrími*, sem danska blaðið *Politiken* kallaði „verdens største torskemorder“, Sigurjóns á *Garðari*, Guðmundar Markússonar á *Jóni forseta* og *Hannesí ráðherra*, Snæbjarnar Tr. Ólafssonar á *Ver* og Tryggva Ófeigssonar á *Imperialist*, svo aðeins örfáir séu nefndir af aflaklóm þessara ára. Allir voru þessir menn hörkuduglegir sjósóknarar og höfðu úrvals mannskap á að skipa. Þeir voru kappsfullir og metnaðargjarnir, og blöðin ýttu undir kapp þeirra með frásögnum af aflabrögðum og aflametum, og mikið var lagt upp úr því að flytja sem mestan fisk að landi.²⁹⁴

Ef marka má þjóðsöguna, voru þetta árin, er togaramenn fóru helst ekki af fötum frá því lagt var út höfn og þar til aftur var lagst að bryggju. Úti á sjó var hvert halið á fætur öðru híft upp á síðuna, pokinn alltaf fullur. Í brúnni stóð skipstjórinn og hrópaði skipanir, en niðri á dekkinu voru karlarnir í aðgerð sólarhring eftir sólarhring, blóðugir upp að öxlum og höfðu ekki undan, enda nógur fiskur um allan sjó.

Eitthvað þessu líkar voru sögurnar sem spunnust á þessum árum, og hafa margar lifað fram á okkar daga. Togaramenn margir gerðu eðlilega lítið til að draga úr þeim, og sjálfsagt hafa þær magnast á árunum eftir síðari heimsstyrjöld, þegar afli fór minnkandi og togaraútgerðinni hnignaði, þrátt fyrir ný og betri skip (eða kannski vegna þeirra). Þá sáu margir millistríðsárin og gömlu gufutogarana í hillungum.

Það er að sönnu rétt, að oft öfluðu togarnir vel á þessum árum, og togaramenn lögðu löngum hart að sér, sem bæði fyrr og síðar. Aflabrögð voru hins vegar misjöfn frá einu ári til annars, og því fer fjarri, að 3. áratugurinn, hvað þá öll millistríðsárin, hafi verið samfellt uppgangsskeið togaraútgerðarinnar. Tafla IV sýnir botnfiskafla íslensku togaranna á árunum 1920-1939.

Tafla IV

Botnfiskafla íslenskra togara 1920-1939 (í '000 tonna)

Ár	Heildarafli	Meðalafla á skip	Hlutfall togara í heildarafla (%)
1920	37,7	1,3	30,5
1921	48,8	1,7	37,3
1922	64,0	2,0	40,4
1923	62,0	2,0	39,9
1924	122,3	3,0	52,3
1925	135,4	2,8	56,4
1926	80,0	1,7	46,0
1927	124,6	2,7	52,6
1928	130,0	2,7	47,6
1929	110,0	2,4	38,6
1930	128,7	3,1	37,2
1931	115,7	2,9	40,2
1932	89,2	2,4	33,7
1933	118,3	3,1	38,5
1934	113,2	2,9	39,0
1935	100,0	2,7	41,0
1936	90,1	2,3	51,4
1937	64,1	1,7	39,7
1938	70,4	1,9	40,8
1939	58,9	1,6	34,0

Heimild: *Hagskinna* (tafla 5.10).

Eins og þessar tölur bera með sér, voru afla-
brögð togaranna misjöfn frá ári til árs á
þessu skeiði. Á fyrra helmingi 3. áratugarins
jókst heildaraflinn frá einu ári til annars, og
átti það sér eðlilegar skýringar. Á þessum
árum stækkaði flotinn ár frá ári, og ný skip
leystu af hólmi önnur eldri. Hina miklu
aukningu í heildaraflanum á árunum 1924
og 1925 má að nokkru leyti einnig skýra
með fjölgun skipa, en þessi ár voru engu að
síður mikil aflaár og fiskgengd mikil. veiði-
stofn kynþroska þorsks var nálægt hámarki
árið 1925, en fór þó heldur stækkandi næstu
3-4 árin, og hlutfall tíu ára fisks og eldri í
stofninum var hátt.²⁹⁵ Afli var þannig mikill
á þessum árum, og átti það ekki aðeins við
um þorskafla Íslendinga. Afli breskra togara
á Íslandsmiðum jókst einnig mikið á árun-
um 1924-1925, og á fyrra helmingi 3. ára-
tugarins var ýsuaflí einnig ágætur og fór
vaxandi. Átti það ekki síst við um veiðar
bresku togaranna, en Bretar lögðu jafnan
meiri áherslu á ýsueiðar á togurum en
Íslendingar.²⁹⁶

Ekki er fráleitt að ætla, að aflasögurnar,
sem áður var vikið að, hafi a.m.k. sumar
hverjar orðið til á þessum árum. Árið 1924
var mikið aflaár hjá íslensku togurinum og
meðalaflí á skip meiri en nokkru sinni fyrr. Í
Ægi var fullyrt, að árið væri „[...] eitthvert
það bezta og happadrygsta“, sem lengi hefði
komið í íslenskum sjávarútvegi, og þakkaði
blaðið það ekki síst miklum afla togaranna á
Halamiðum.²⁹⁷ Þetta ár varð togaraafliinn í
fyrsta skipti í sögunni meira en helmingur
af heildarafla landsmanna, og enn hærra
varð það hlutfall árið eftir, 1925, þótt meðal-
aflí á skip væri nokkru minni það ár.

Árið 1926 var heldur slakt aflaár af ástæð-
um, sem þegar hafa verið raktar, en annars
voru öll árin fram til 1931 góð aflaár, meðal-
aflí á skip góður og hlutfall togaranna í
heildarafla landsmanna hátt. Fiskgengd var
og mikil á þessum árum, veiðistofn þorsks
náði hámarki um 1930, er stór ganga af
árganginum frá 1922 skilaði sér aftur frá
Grænlandi og var uppistaðan í veiðinni á
árunum 1930-1931.²⁹⁸ Allar aðstæður virðast
þannig hafa verið hinar ákjósanlegustu, og
sögur um aflahrotur og mikla veiði féllu í
frjóan jarðveg.

Í upphafi 4. áratugarins varð mikil
breyting á aflabrögðum togaranna, og
aðeins tvö ár á tímabilinu 1932-1939 gátu
talist sámileg aflaár, 1933 og 1934, og var
þó aflinn mun minni bæði þessi ár en verið
hafði lengst af síðari hluta 3. áratugarins.
Fiskgengd minnkaði nokkuð á þessum
árum,²⁹⁹ og sömuleiðis dróst sóknin saman
er togurinum fækkaði. Hvorugur þessara
þátta olli þó úrslitum um minnkandi
heildarafla, og meðalaflí á skip var síst lak-
ari á 4. áratugnum en hinum 3. Ástæður
minnkandi afla mátti fyrst og fremst rekja
til offramleiðslu og offramboðs á saltfisk-
mörkuðum og heimskreppunnar, sem
skall á íslenskum atvinnuvegum af fullum
þunga árið 1932 og olli erfiðleikum í
útgerð og sölutregðu á fiski erlendis. Þetta
varð til þess, að margir útgerðarmenn
drógu saman seglin og héldu skipum sín-
um skemur til veiða á ári hverju en áður.
Þannig fækkaði úthaldsdögum togara, er
veiddu í salt, úr 3.092 dögum 1931 í 2.312
daga 1932,³⁰⁰ en fjölgaði svo aftur í 3.421
dag á árinu 1933.³⁰¹ Það ár var aflí og mun

meiri en 1932, og sama máli gegnir um árið 1934, en þá voru úthaldsdagar togaranna, sem veiddu í salt, 3.362, en veiðidagar á ísfiskveiðum voru mun fleiri en árið á undan.³⁰² Eftir þetta dró mjög úr sókn togaranna, og árið 1935 stunduðu þeir ekki veiðar í salt nema þann hluta vetrarvertíðar, sem helst var von um mikinn afla. Úthaldsdagar voru aðeins 3.085, og meðalafla á úthaldsdag var mun minni en árið á undan.³⁰³ Sama máli gegndi um árin 1936-1937; úthaldið styttist með hverju ári og aflinn minnkaði.³⁰⁴

Af þessu er ljóst, að þótt afli hafi á þessum árum verið nokkru tregari og fiskgengd minni en almennt gerðist á 3. áratugnum, skipti það ekki sköpum um heildaraflann. Þar vó minni sókn (færri úthaldsdagar) þyngra. Afkastageta íslenska togaraflotans var ekki fullnýtt á þessum árum, og sum skipanna lágu langtímum saman bundin við bryggju.

Í þessu viðfangi ber einnig að geta þess, að afli Breta og Þjóðverja á sóknareiningu á Íslandsmiðum minnkaði einnig á 4. áratugnum, en erfitt er að bera þann þátt í afla og veiðum þessara þriggja þjóða saman sökum ólíkrar skýrslugerðar og mismunandi upplýsinga. Kreppan virðist hins vegar hafa haft minni áhrif á sókn Breta og Þjóðverja á Íslandsmið en á sókn Íslendinga sjálfra, og minni sveiflur voru í þorskafli Breta en Íslendinga. Þorskveiðar Þjóðverja eru á hinn bóginn varla samanburðarhæfar við veiðar hinna þjóðanna tveggja. Þær voru jafnan mun minni og skiptu minna máli í veiðum þeirra hér við land en veiðar á ýmsum öðrum tegundum, svo sem ýsu, ufsa og karfa.³⁰⁵

Í fyrri kafla (III,3,3) var sagt frá þátttöku togara í síldveiðum á millistríðsárunum. Hún var þá lengst af lítil, og mun minni en á árunum fyrir 1920. Þetta endurspegladist í aflanum, en síldar- og karfaafli íslenskra togara á árunum 1920-1939 er sýndur í eftirfarandi töflu:

Tafla V
Síldar- og karfaafli íslenskra togara
1920-1939

Ár	Síldarafla togara (Meðalafla á skip, tonn)	Karfaafli (Heildarafla)
1920	71	
1921	50	
1922	199	
1923	80	
1924	49	
1925	57	
1926	40	
1927	309	
1928	366	
1929	383	
1930	498	
1931	442	
1932	448	
1933	503	
1934	256	
1935	205	5.840
1936	7653	1.210
1937	1.735	11.877
1938	1.047	5.949
1939	854	3.580

Heimild: *Hagskinna* (töflur 5.9, 5.13).

Karfaafli togaranna á árunum 1935-1939 er sýndur í aftari dálki töflunnar. Hann var misjafn frá ári til árs, en hér var um tilraunaveiðar að ræða, sem gáfu dágóða raun. Á þessu tímabili var karfi aðeins veiddur í bræðslu, en eftir síðari heimsstyrjöld urðu karfaveiðar umtalsverður þáttur í íslenskri togaraútgerð, og þá var karfinn einnig unninn á annan hátt, eins frá verður sagt í 3. bindi.

III,3,5. Afkoma og rekstur togara- útgerðarinnar á millistríðs- árunum

„Svipull er sjávarafli,“ segir máltækið, og á fyrri tíð tóku menn sér það tíðum í munn, er skýra þurfti aflabrest og fáfiski. Um sannleiksgildi þessa máltækis hafa Íslendingar sjaldan deilt, en á millistríðsárunum áttuðu þeir sig betur á því en fyrr, að fleira ræður afkomu sjávarútvegsfyrirtækja en aflabrögð og gæftir. Þá varð mörgum það ljósara en áður, að sjávarútvegur er áhættusöm atvinnugrein og að gengi hans ræðst af fjölmörgum þáttum öðrum en aflabrögðum. Þar skiptir fiskverð innanlands og utan miklu máli og sömuleiðis gengisskráning, kaupgjald, verð á skipum og fjölmörgum vörum, sem nauðsynlegar eru í rekstri vélknúinna skipa og fyrri alda menn þurftu lítt á að halda. Síðast en ekki síst ræðst gengi útvegsins löngum af þeim starfsskilyrðum, sem stjórnvöld búa honum.³⁰⁶

Þegar kom fram um 1920, var ekki lengur um það deilt á Íslandi, að sjávarútvegurinn væri undirstöðuatvinnuvegur þjóðarinnar, og í togarabæjunum við Faxaflóa stóð

atvinnulífið og féll með togaraútgerðinni. Stóru togarafélögin voru kjölfestan í atvinnulífinu, hjá þeim starfaði fleira fólk en í flestum öðrum fyrirtækjum og stofnunum og margfeldisáhrif starfseminnar voru mikil. Þegar útgerðin gekk vel var björgulegt í togarabæjunum, en gengi rekstur togaranna illa, sáust þess fljótt merki í athafnalífinu. Þá átti fólkíð í togarabæjunum tíðum við svipaða erfiðleika að etja og íbúar annarra sjávarplássna, enda togaraútgerðin í mörgum efnum undir sömu sök seld og annar sjávarútvegur í landinu.

Togarasalan árið 1917 og velgengni togaraútgerðarinnar á tímabilinu frá 1907 og fram í fyrri heimsstyrjöld hlaut að kalla á hraða enduruppbyggingu togaraflotans, er ófriðnum slotaði. Eins og þegar hefur komið fram, höfðu a.m.k. tvö íslensk útgerðarfyrirtæki gengið frá kaupum á togurum erlendis, sem þau fengu ekki afhenta fyrr en 1919, önnur geymdu söluféð frá 1917, reiðubúin að festa kaup á skipum, jafnskjótt og friður kæmist á í Evrópu, og enn önnur voru stofnuð og festu kaup á togurum á árunum 1919 og 1920. Afleiðingin varð sú, að á fyrstu tveimur árunum, eftir að Norðurálífuófriðnum lauk, fjölgaði togurum í eigu íslenskra fyrirtækja sem aldrei fyrr, og fleiri bættust við á næstu árum. Hefur sú saga þegar verið rakin.

Í ljósi fyrri sögu íslenskrar togaraútgerðar má þessi rás atburða teljast skiljanleg. Hún var hins vegar óheppileg, dró langa drögu, þar sem margir lentu í miklum erfiðleikum, og sýnir okkur næsta frumstætt efnahagslíf, sem byggði öðru fremur á veið-



*Togarinn Ólafur. Myndin er tekin á síldveiðum fyrir Norðurlandi.
Ljós.: Steingrímur Kristinsson*

um og framleiðslu hráefnis. Útvegsmenn olnboguðu sig áfram, allir vildu verða fyrstir að kjötkötlunum, og trúin á það, að hvert nýtt skip myndi færa eigendum sínum auð, virðist hafa orðið öllu öðru yfirsterkari. Jafnframt er ljóst, að forráðamenn fjármálastofnana, einkum Íslandsbanka hins eldra, höfðu trú á togaraútgerðinni og lánuðu ótæpilega til skipakaupa og rekstrar.

En Íslendingum þessa tíma var vorkunn. Þeir þekktu vart annað en hagnað af togaraútgerð á friðartímum, voru nýgræðingar í alþjóðaviðskiptum og gættu þess ekki, að þar voru allar aðstæður óeðlilegar fyrstu

árin eftir að heimsstyrjöldinni lauk. Verðbólga var mikil í styrjaldarlöndunum í Evrópu, þar sem togararnir voru keyptir, eftirspurn eftir matvælum var meiri fyrst eftir stríðið en eðlilegt gat talist og fiskverð því hátt. Þetta tók að breytast þegar á árinu 1921. Þá hafði breska flotamálaráðuneytið t.a.m. skilað flestum þeim togurum, sem teknir voru til hernaðarþarfa í stríðinu, og ný skip voru sem óðast að komast í gagnið.³⁰⁷ Við það minnkaði eftirspurn eftir innfluttum fiski í Bretlandi, og verðið lækkaði. Ókyrrð og erfiðleikar í markaðslöndunum við Miðjarðarhaf, einkum á Spáni, höfðu

sömu áhrif.³⁰⁸ Þessi þróun leiddi af sér verðlækkun á fiski hér heima, auk þess sem skip lækkuðu í verði í útlöndum. Þá stóðu íslenskir útvegsmenn uppi með togara, sem þeir höfðu keypt of dýru verði.

Afleiðingarnar létu ekki á sér standa. Árin 1921-1923 voru tímabil verðhjöðnunar og reyndust togaraútgerðinni erfið. Fiskverð féll, og þegar í mars 1921 var tekið að stöðva togara vegna skorts á rekstrarfé.³⁰⁹ Jafnframt lenti Íslandsbanki, sem var helsti viðskiptabanki margra togarafélaga í Reykjavík, í miklum erfiðleikum og varð að verja öllum arði af starfsemi hans, 2,2 milljónum króna, og 1,7 milljón að auki úr varasjóði, til afskrifta á töpum.³¹⁰ Er líklegt, að meirihluti tapanna hafi verið til kominn vegna erfiðleika útgerðarfyrirtækja. Í þessu efni áttu þó ekki öll togarafélögin óskilið mál. Þau, sem ekki seldu skip sín 1917, eða gátu keypt skip fyrir eigið fé á árunum 1919 og 1920, stóðu eðlilega mun betur en hin, sem tóku allt að láni, kaupverð og rekstrarfé, og áttu að auki lítið hlutafé. Flest bendir þó til þess, að árið 1921 hafi reynst togarafélagunum erfitt, og tvö útgerðarfyrirtæki í Reykjavík hættu starfsemi þetta ár.

Næsta ár, 1922, hefur útgerðin að líkindum gengið eitthvað skár, en árið 1923 syrti aftur í álinn, og þá hættu þrjú fyrirtæki rekstri. Bjarni Guðmarsson sagnfræðingur kannaði á sínum tíma reikninga Íslandsfélagsins árið 1923 og komst að þeirri niðurstöðu, að ef tekið væri tillit til allra rekstrarþátta, hefði tapið á rekstri félagsins numið samtals 62.844 krónum þetta ár, eða 31.422 á hvort skipa þess.³¹¹ Er hugsanlegt, að sú niðurstaða hafi verið nálægt meðaltali í tog-

araútgerðinni þetta ár, en gögn brestur til að fullyrða nokkuð í því efni.

Næstu tvö ár, 1924 og 1925, gekk útgerðin betur. Þá var afli mikill og fiskverð nokkru hærra en 1923, og 1924 varð drjúgur hagnaður af útgerð a.m.k. sumra skipa. Árið 1925 olli gengishækkun krónunnar útvegsmönnum hins vegar þungum búsigjum, og 1926 gekk illa. Olli þar, auk gengishækkunarinnar, kolavandræði, sem áður var frá sagt, og lækkandi fiskverð. Rekstur ýmissa útgerðarfyrirtækja gekk illa þegar í upphafi ársins, og erfið staða Íslandsbanka, helsta viðskiptabanka togarafélaganna í Reykjavík, gerði útvegsmönnum enn erfiðara fyrir. Á fundi í Félagi íslenskra botnvörpuskipaeigenda 16. mars 1926 skýrðu nokkrir fundarmenn frá því „[...] að bankinn hefði tjáð þeim, að þrátt fyrir gefin loforð um rekstursfé á komandi vertíð yrði hann nú þegar að stöðva lánveitingar til útgerðarmanna sakir aðstöðu sinnar.“³¹² Nokkrar umræður fóru fram um þessi mál á fundinum, en síðan var ákveðið að kjósa þriggja manna nefnd til að fara á fund ríkisstjórnarinnar „[...] og skora á hana að hlutast til um, að nú þegar verði greitt úr þessu máli.“³¹³

Erfiðleikar útgerðarinnar og bankans stöfuðu ekki síst af gengishækkun krónunnar árið á undan, og á fundum í Félagi íslenskra botnvörpuskipaeigenda kom „gengismálið“ oft til umræðu þessi misserin. Á fundi, sem haldinn var í félaginu laugardaginn 20. mars 1926, flutti formaður þess „alllangt erindi“ um þessi mál, og síðan var samþykkt tillaga, sem sýnir glöggð hverjum augum útvegsmenn litu stöðu togaraútgerðarinnar. Hún var svohljóðandi:



*Saltfiskverkun á Seyðisfirði á fyrri hluta 20. aldar.
Ljós.: Ljósmyndasafn Austurlands*

Fundurinn telur afkomuhorfur útgerðarinnar afar ískyggilegar, svo að til vandræða horfir. Telur fundurinn mestu um valda hina öru hækkun krónunnar á síðastliðnu hausti, og með því að enn hefur eigi fengist nein veruleg kauplækkun, og fullvíst er að ómögulegt er í næstu framtíð að fá þá kauplækkun er svarar til hækkunar krónunnar, þá álitur fundurinn nauðsynlegt að krónan lækki þegar í stað, svo að hún sé í sem mestu samræmi við innlendan framleiðslukostnað.³¹⁴

En ríkisstjórnin var ófús að breyta genginu, og sjómenn og verkafólk taldi sig ekki eiga að bera byrðar útgerðarinnar með kauplækkun, þótt kaupmáttur launa kunni að hafa aukist nokkuð með gengishækkuninni.

Fleira var útgerðarmönnum mótdrægt um þessar mundir en hækkun krónunnar

og erfiðleikar, sem af henni leiddi. Til fundarins í Félagi íslenskra botnvörpuskipaeigenda 16. mars 1926 var einkum boðað vegna þess, að Alþýðusamband Íslands hafði ákveðið að stöðva uppskipun úr togurum, þar eð atvinnurekendur höfðu neitað að greiða verkakönunum laun samkvæmt taxta er Verkavennafélagið Framsókn hafði auglýst. Þrír togarar höfðu komið af saltfiskveiðum daginn áður, en fengust ekki affermdir. Á fundinum í Félagi íslenskra botnvörpuskipaeigenda samþykktu útvegsmenn að heimila skipunum að láta út höfn og leita eftir afgreiðslu „úti á landi“.³¹⁵

Þetta mál var aftur til umræðu á fundi í félaginu daginn eftir, og voru menn á einu

máli um að hvika hvergi í afstöðu sinni. Þá var deilan hins vegar komin til sáttasemjara, og tókust samningar tíu dögum síðar. Þar var þó aðeins samið til næstu sex mánaða.³¹⁶

Kjarabaráttan tók á sig margvíslegar myndir á þessum árum. Kjarasamningar Verkamannafélagsins Dagsbrúnar við Félag íslenskra botnvörpuskipaeigenda voru lausir síðari hluta árs 1926, en erfiðlega gekk að ná saman, ekki síst vegna þess að útgerðarmenn voru tregir til að hækka kaup og töldu jafnvel kauplækkun eiga rétt á sér vegna gengishækkunarinnar. Verkafólk var vitaskuld andsnúið öllum slíkum hugmyndum. Kjarabarátta þess snerist öðru fremur um að tryggja, að fólk hefði í sig og á, sem kallað var, og fáir létu sig dreyma um að vinna fyrir meiru en nauðpurftum. Verð á matvælum og öðrum nauðsynjum skipti því miklu máli.

Á fundi í Félagi íslenskra botnvörpuskipaeigenda 18. janúar 1927 voru samningamálin til umræðu, og kom þar fram, að fulltrúar Dagsbrúnar hefðu gefið í skyn á samningafundum „[...] að liðka myndi fyrir samningum, ef útgerðarmenn gætu lofað því að sjá svo um, að verð á nýjum fiski hjer í bænum lækkaði að talsverðum mun.“³¹⁷

Útvegsmenn vildu mikið til vinna að tryggja vinnufrið, og í framhaldi af þessu spurðu samningamenn þeirra, hvort Félag íslenskra botnvörpuskipaeigenda gæti hugsanlega opnað fiskbúð, þar sem nýr fiskur yrði seldur lægra verði en tíðkast hafði að undanfögnu. Síðan var eftirfarandi fært í fundargerð:

Að síðustu var borin upp svohljóðandi tillaga:

„Fundurinn samþykkir að fjelagið setji upp í

Reykjavík í vertíðarbyrjun í vetur fasta fiskisölubúð, þar sem seldur verði nýr fiskur og sje útsöluverð á honum ekki hærra en 30 aurar per kilo af ýsu og 24 aurar af stútungi með haus og hala.

Verði halli á rekstri fiskbúðarinnar skal honum jafnað niður á öll fjelagsskipin jafnt, þau sem heima eiga í Reykjavík.“³¹⁸

Þessi samþykkt sýnir, að menn voru tilbúnir að teygja sig ansi langt til að ná samningum. Ekki hefur tekist að finna óyggjandi heimildir fyrir því, hvort umrædd fiskbúð var opnuð, en hafi svo verið, hefur hún ekki starfað lengi.

Árin 1927-1929 virðist gengi togaraútgerðarinnar hafa verið bærilegt, en eftir það syrti í álinn svo um munaði.³¹⁹

Heimskreppan er almennt talin hafa hafist með verðhruninu á Wall Street verðbréfamarkaðnum árið 1929, og hér á landi tók áhrifa hennar að gæta að marki árið 1930. Það ár lækkuðu tekjur útgerðarfélaganna af fiski um tæp níu prósent, og meðal tekjuhalli þeirra varð 8,8 prósent. Jafnframt hækkuðu ýmsir útgjaldaliðir, svo sem olfur, kol, salt og ýmis viðhaldskostnaður, verulega. Við þetta bættist, að afli togaranna var tregur þessi ár, og árið 1931 hófu togarar t.d. ekki veiðar í salt fyrr en undir lok mars, og hættu flestir í maí. Olli þar hvort tveggja, lágt fiskverð og lítill afli.³²⁰ Þetta ár var tekjuhalli togaraútgerðarinnar 21,4 prósent og 14,9 prósent árið 1932.³²¹

Haustið 1932 var hag togaraútgerðarinnar svo illa komið, að margir óttuðust hrun hennar, en til að bæta gráu ofan á svart hafði 10 prósent innflutningstollur verið lagður á íslenskan ísfisk í Bretlandi, og kom hann sér afar illa fyrir útveginn. Hinn

17. september var boðað til fundar í Félagi íslenskra botnvörpuskipaeigenda, og var fundargerð hans svohljóðandi:

Jón Ólafsson lýsti umræðuefni fundarins, að fhuga hverjar leiðir mætti fara til þess að ráða framúr þeim vandræðum sem sjávarútvegurinn væri nú kominn í. Útvegurinn væri nú kominn í það öngþveiti að lengra yrði ekki farið á þessari atvinnubraut nema almennar ráðstafanir yrðu gerðar honum til viðreisnar. Allmargir fundarmenn tóku til máls og hnigu skoðanir þeirra einróma í þá átt að nauðsyn bæri til að taka til ítarlegrar og skjótrar meðferðar öll þau atriði er heyra undir kostnaðarbyrði útgerðarinnar. Var þar m.a. dregið á kaup á sjó og landi, afköst starfsmanna á skipunum, skatta, tolla o.fl. Komu fram einhuga óskir um það að kjósa nú þegar nefndir til þess að starfa að skjótri lausn erfiðustu og brýnustu viðfangsefna.

Eftir miklar umræður var svofelld tillaga borin upp á fundinum:

„Fundurinn samþykkir að kjósa 5 manna nefnd til að gera uppástungur um hvernig skuli að því vinna að fá hið bráðasta niðurfærslu á útgjöldum þeim sem nú hvíla á útgerðinni. Nefndin skal skila álitum fyrir næstkomandi miðvikudag og skuldbinda fundarmenn sig til að senda skip sín ekki á fiskiveiðar á meðan. Fundarmenn skuldbinda sig enn fremur til að beygja sig undir þær uppástungur nefndarinnar, sem samþykktar kunna að verða af minnst $\frac{2}{3}$ atkvæða.“³²²

Framhald þessa máls varð það, að á næsta fundi í félaginu voru kosnar undirnefndir til að fjalla um einstaka málaflokka, en ekki virðist það starf hafa borið mikinn árangur.³²³

Engum duldist, að alvarlegir hlutir voru að gerast í atvinnumálum þjóðarinnar, og því fór fjarri, að togaraútgerðin væri eina grein sjávarútvegsins, sem rekin var með tapi þessi ár. Atvinnuöryggi fjölda fólks var stofnað í hættu, og fjárhagur ríkisins beið

mikinn skaða er útgerðin var rekin með tapi ár eftir ár, útgerðarfyrirtæki lögðu upp laupana og skip stöðvuðust. Á útmánuðum árið 1933 samþykkti bæjarstjórn Reykjavíkur að skipa nefnd til að rannsaka hag og afkomu togaraútgerðarinnar, og vorið 1933 lögðu sex alþingismenn fram þingsályktunartillögu, þar sem skorað var á ríkisstjórnina að skipa nefnd til að safna upplýsingum um hag sjávarútvegsins og koma með tillögum um úrbætur. Tillagan var samþykkt og voru þeir Jóhann Þ. Jósefsson, Jón Auðunn Jónsson og Kristján Jónsson frá Garðsstöðum kosnir í nefndina. Jón Auðunn starfaði þar þó aðeins skamma hríð, og var Sigurður Kristjánsson, ritstjóri, skipaður eftirmaður hans. Þá tók Elías Halldórsson, bankaritari, og mikinn þátt í nefndarstörfunum í stað Jóhanns Þ. Jósefssonar, sem var löngum erlendis á vegum ríkisstjórnarinnar.³²⁴

Nefndin, sem formlega nefndist „Milliþinganefnd í sjávarútvegsálum“, hóf störf um haustið 1933, og var fyrsta verk hennar að safna skýrslum um afkomu sjávarútvegsfyrirtækja fyrir árin 1929-1932, en lengra aftur í tímann treystu nefndarmenn sér ekki til að fara. Gagnasöfnunin reyndist þó erfiðari en menn hafði grunað:

Það kom brátt í ljós, að miklum örðugleikum var bundið að fá skýrslur útvegsmanna, einkanlega rekstrarreikninga.

Þessir örðugleikar stöfuðu af mörgu, meðal annars því, að bókhald margra útvegsmanna er mjög ófullkomið, einkanlega bátaeiganda. Marga skorti í upphafi skilning á starfi nefndarinnar. Þeir, sem illa eru staddir, óttuðust margir hverjir, að afskipti „þess opinbera“ mundu leiða til þess, að allt yrði af þeim tekið. Hinir, sem enn luma á einhverri eign, hafa margir orðið hart úti með ýmis gjöld,

*Togarar við Kompanísbryggju
á Seyðisfirði.
Ljós.: Ljósmyndasafn
Austurlands*



sérstaklega útsvör. Er það að vonum, þótt þeim sé lítið um það gefið, að rýnt sé náíð eftir eignum þeirra.³²⁵

Með eftirgangsmunum tókst nefndinni að afla þeirra gagna, sem hún taldi viðunandi, og auk þess að leita til útvegsmanna sjálfra og fyrirtækja þeirra sneri hún sér til lánastofnana og fékk að lokum í hendur 1.922 rekstrarreikninga frá áðurnefndum fjórum árum.³²⁶

Að svo búnu hófst úrvinnslan, og var útgerðarmönnum og fyrirtækjum skipt í fjóra flokka eftir eigna- og skuldastöðu. Hvað togaraútgerðina snerti varð niðurstaðan þessi:

Togaraeigendur, sem efnahagsreikningar fengust frá, voru 21 með 32 togara. Af þessum togaraeigöndum eru 5 í 1. fl. með skuldir 37,1% á móti eignum; í 2. fl. 1, með skuldir 68,7% móti eignum; í 3. fl. 9, með skuldir 80,6% móti eignum, og í 4. fl. 6, með skuldir 128,6% móti eignum.

Samtals eru eignir togaraeiganda kr. 16 219 118.00, en skuldir kr. 12 481 918.00 og skuldir móti eignum þannig 77%.³²⁷

Þessi niðurstaða var allt annað en glæsileg og ljóst, að er hér var komið sögu, stóð íslensk togaraútgerð mjög völtum fótum. Þarf það vart að koma á óvart, þegar þess er gætt, að á síldveiðunum einum höfðu togarafélögin tapað rúmlega 290 þúsund krónum á árunum 1929-1932, og voru síldveiðarnar þó aðeins lítill hluti togaraútgerðarinnar, og á þessum árum voru aldrei fleiri en tíu togarar á síld á sumri hverju.³²⁸

Nefndin samdi ýtarlegar tillögur um úrbætur í sjávarútvegi, en þar sem þar var um heildarlausnir að ræða, en ekki tillögur sem snertu togaraútgerðina sérstaklega, verða þær ekki ræddar frekar hér.³²⁹ Um togaraútgerðina verður það hins vegar að segja, að tillögur nefndarinnar virðast lítt hafa

megnað að bæta stöðu hennar, og næstu fimm árin var hún rekin með miklu tapi. Nefndir voru kosnar og skipaðar til að leita úrbóta, en allt kom fyrir ekki, enda fólst vandi útvegsins ekki í skorti á nefndum, umræðum eða fundahöldum, heldur því, að rekstrargrundvöllur var ekki fyrir hendi. Rekstrarkostnaður skipanna var mikill, aflinn of lítill og fiskverð of lágt til að mæta útgerðarkostnaðinum. Þegar þessir þrír undirstöðuþættir útgerðarinnar eru óhagstæðir til lengri tíma, er varla von, að vel fari, og þegar leið að lokum 4. áratugarins, var svo komið, að efnahagslegt hrun blasti við íslenskum sjávarútvegi. Í yfirlitsgrein um sjávarútveginn á árinu 1939 sagði ritstjóri *Ægis*:

Um áramótin 1938-1939 var með öllu óráðið hvað gert yrði til þess að sporna við algerðu hruni útvegsins. Hitt vissu menn af kynningu sinni á hag útvegsins, að hjálpin mátti ekki dragast, ef hún ætti að koma að liði. Nefnd sú, er kosin var til þess að rannsaka hag og rekstur togaraútgerðarinnar og gera tillögur henni til styrktar, komst að þeirri niðurstöðu, að á árunum 1933-1937 hefðu togarnir tapað rúmum 5 milljónum kr., þegar búið var að draga frá gróða einstakra fyrirtækja. Jafnframt komst nefndin að þeirri niðurstöðu, að togaraútvegurinn skuldaði mjög mikið umfram eignir. Nefndin ræddi ýmsar aðgerðir í sambandi við athuganir sínar, en engar beinar tillögur komu frá henni, enda taldi ríkisvaldið þörf aðgerða áður en nefndin hafði lokið störfum.

Þann 3. apríl var borið fram frumvarp á Alþingi um lækun ísl. krónunnar. Frumvarp þetta var samþykkt sem lög þá um nóttina og skyldi gengi ísl. kr. framvegis skráð á kr. 27.00 sterlingsp. í stað 22.15 áður. Þannig var krónan lækkuð um 22%. Áður en hér var komið, höfðu útgerðarmenn haldið fundi og samþykkt áskoranir á þing og stjórn um að lækka krónuna, því að það eitt gæti bjargað

útveginum eins og á staði. Í greinargerð gengislækkunar-frumvarpsins er kveðið svo á, að þessi leið sé óumflýjanleg og sú eina, sem farin verði til bjargar útveginum og fjárhagslegri afkomu þjóðarinnar.³³⁰

Þegar þessi orð voru rituð, hafði síðari heimsstyrjöldin staðið í rúma fjóra mánuði, og aftur var tekið að birta til í íslenskum sjávarútvegi. Í greininni er hins vegar vikið að einu helsta deilumáli í íslensku efnahagslífi á 3. og 4. áratugnum, gengisskráningunni.

Árið 1925 var ákveðið að hækka gengi íslensku krónunnar, og olli sú ráðstöfun útvegsmönnum miklum erfiðleikum, eins og þegar hefur komið fram. Gengishækkunin kom innflytjendum að sönnu til góða og hafði í för með sér, að ýmsar innfluttar rekstrarvörur útgerðarinnar lækkuðu í verði, en það dugði engan veginn til að vega upp á móti lækkandi fiskverði og erfiðleikum í sölu sjávarafurða, sem nánar verður fjallað um síðar í þessu riti. Það, sem mestu máli skipti í því viðfangi, sem hér er til umræðu, var það, að útvegsmenn fengu of fáar krónur fyrir fisk sinn. Af þeim sökum skorti þá sífellt rekstrarfé, skipin gengu úr sér og urðu óhagkvæm í rekstri og skuldir hlóðust upp. Úr því átti að reyna að bæta með gengisfellingunni 1939. Hún gerði vafalaust nokkurt gagn, ekki síst þar sem heimsmálin þróuðust á þann veg, sem raun bar vitni. Annars er hætt við að útvegsmönnum hefði þótt hún of lítil og koma of seint.

Þegar litið er yfir sögu íslenskrar togaraútgerðar á millistríðsárunum, verður ljóst, að hún var enginn dans á rósum og langt frá því að tímabilið væri glæsiskeið í togarasög-

unni. Skipum fjölgaði að sönnu mikið á 3. áratugnum, en þar var þó sums staðar ekki allt með felldu, og þótt sum togarafyrirtækin væru vel rekin og héldu úti aflaskipum, sem skiluðu góðum arði, voru reiðileysisfleyin líka mörg og skiptu oft um eigendur. Í heild var togaraútgerðin rekin með hagnaði í 4-5 ár á 3. áratugnum, önnur ár var tap á útgerðinni, sem og öll árin frá 1931-1939. Þá kom í ljós, hve áhættusamur atvinnuvegur sjávarútvegur er, hve háður hann er aðstæðum á erlendum mörkuðum og hve brýnt er, að stjórnvöld bregðist rétt við breyttum aðstæðum á hverjum tíma og skapi útveginum lífvænlegt starfsumhverfi.

Milliþinganefndin 1933-1934 megnaði ekki að koma með þau úrræði, er dugðu til að draga togaraútgerðina upp úr öldudalnum. Starf hennar markaði hins vegar tímamót að því leyti, að með henni hófust umfangsmikil ríkisafskipti af togaraútgerð. Fram til þess tíma hafði hún verið hreinn einkarekstur.

III,3.6. Félagsmál og launakjör – samskipti sjómanna og útvegsmanna á millistríðsárunum

Í fyrri kafla var sagt frá samskiptum sjómanna og útgerðarmanna á bernskuskeiði íslenskrar togaraútgerðar og greint nokkuð frá vinnulagi og sjómennsku á íslenskum botnvörpuskipum fram til 1917. Hér verður sá þráður tekinn upp að nýju og rakinn til loka síðari heimsstyrjaldar.

Misjafnt gengi togaraútgerðarinnar á millistríðsárunum hafði óhjákvæmilega áhrif á samskipti útgerðarmanna og sjómanna, og

kom tíðum til deilna þeirra á milli – stundum harðra átaka. Allt þetta tímabil gættu sömu samtök hagsmuna þessara tveggja aðila og á árunum fyrir 1917. Félag íslenskra botnvörpuskipaeigenda fór með samningsumboð fyrir langfesta togaraeigendur, en samtök sjómanna gættu réttar þeirra. Þar var Hásetafélag Reykjavíkur stærst og áhrifamest, en nafni félagsins var breytt á félagsfundi 26. október 1919, og nefndist það upp frá því Sjómannafélag Reykjavíkur.³³¹ Í því voru flestir undirmenn á Reykjavíkurtogurunum, en starfsbræður þeirra á öðrum togurum voru í sjómannafélögum í öðrum byggðarlögum, þar sem þau voru starfandi. Samningar Sjómannafélags Reykjavíkur giltu vitaskuld aðeins fyrir félagsmenn þess, en samtök sjómanna annars staðar á landinu tóku gjarnan mið af þeim, og því giltu þeir jafnan í raun fyrir nánast alla togarasjómenn, aðra en yfirmenn.

Ótryggt ástand í efnahagsmálum á stríðsárunum og fyrstu árunum eftir stríð olli því, að þá var yfirleitt samið til skamms tíma. Algengast var, að togaraeigendur semdu við undirmenn til eins árs í senn, og samningar voru alla jafna harla einfaldir. Samið var um mánaðarkaup og lifrarhlut á botnvörpuveiðum og um ákvæðna upphæð, er sjómönnum var goldin fyrir hverja tunnu og/eða mál á síldveiðum.³³² Önnur ákvæði samninga, svo sem um tryggingar, fæði og fleira í þeim dúr, voru í næsta föstum skorðum, og við yfirmenn sömdu útgerðarmenn sérstaklega. Aflasælir skipstjórar voru eftirsóttir og komust tíðum að góðum kjörum, en samningar við þá munu sjaldan hafa verið skjalfestir og hafa ekki varðveist. Sama máli

gegndi um stýrimenn og vélstjóra, sem skipstjórar réðu oft með sér á skip. Oft mæltu þeir einnig með efnilegum mönnum við útgerðarmenn eða starfsbræður sína, og algengt var að menn væru ráðnir vegna vinfengis, ættar- og fjölskyldutengsla og kunningsskapar. Það átti reyndar líka við um undirmenn, og fyrir kom, að menn keyptu hlut í togarafélagi til þess að koma vinum, ættingjum og vinnumönnum í skipsrúm.³³³

Fyrstu tvö til þrjú ár 3. áratugarins mátti kalla, að sæmilegur friður ríkti samskiptum Sjómannafélags Reykjavíkur og útgerðarmanna. Verðhjöðnunin, sem varð, er fiskverð tók að lækka eftir styrjöldina, gerði það hins vegar að verkum, að útvegsmenn töldu sig ekki geta greitt sama kaup og áður og fóru fram á, að samið yrði um kauplækkun. Þeim málaleitunum var jafnan þunglega tekið í röðum sjómanna, en ávallt tókust þó samningar að lokum.³³⁴ Til alvarlegra átaka kom ekki fyrr en sumarið 1923. Hinn 30. janúar það ár barst Sjómannafélagi Reykjavíkur bréf frá Félagi íslenskra botnvörpuskipaeigenda, þar sem boðið var upp á samning, sem fól í sér að mánaðarlaun háseta yrðu lækkuð um 20 krónur, úr 240 í 220 krónur, og að fyrir lifrartunnuna yrðu goldnar 20 krónur í stað 25 áður. Var þess jafnframt getið, að hér væri um „úrslita-tilboð“ að ræða.³³⁵ Þegar litið er til allra aðstæðna í íslensku atvinnu- og efnahagslífi um þessar mundir kann þetta „tilboð“ að virðast skiljanlegt. Það er hins vegar athyglisvert í ljósi þess sem síðar varð, er hlutaskipti voru tekin upp á togurum, og var í raun krafa um, að sjómenn tækju þátt í áhættunni, sem var útgerðinni samfara.

Stjórn Sjómannafélagsins tók erindi útvegsmanna til umfjöllunar á fundi daginn eftir og afreð þar að halda fast við kröfur um að fyrri laun héldust óbreytt, enda benti flest til þess, að gengi krónunnar myndi lækka á næstunni. Þá myndi hagur útvegsmanna vænkast, en kaupið þyrfti fremur að hækka en lækka. Stóð svo í stappi um launakjörin alla vetrarvertíðina, án þess þó að laun breyttust frá því, sem verið hafði árið áður. Um veturinn voru uppi hugmyndir um, að Alþingi skipaði gerðardóm til að leysa úr „kaupgjaldsprætum“, en ekki varð af því. Þegar kom fram á vor og sumar, fór hins vegar að draga til tíðinda, og hinn 19. júní birti Félag íslenskra botnvörpuskipaeigenda „Auglýsingu um kaupgjald“ í *Morgunblaðinu*:

Fjelag íslenskra botnvörpuskipaeigenda hefir ákveðið, að greiða hásetum og kyndurum á botnvörpuskipum kaupgjald eins og hjer segir:

Á síldveiðum: Hásetar kr. 180.00 á mánuði. Kyndarar kr. 230 á mánuði. Auk þess verði aukaþóknun háseta 4 aurar fyrir hverja fiskpakkaða tunnu af saltaðri síld, og 4 aurar fyrir hvert „mál“ af síld, sem veidd er til bræðslu.

Á ísfiskveiðum: Hásetar kr. 200.00 á mánuði. Kyndarar kr. 255.00 á mánuði. Aukaþóknun fyrir lifur skal vera óbreytt, kr. 25 af hverju fullu fati, og skiftist niður á skipshöfnina eftir sömu reglum og hingað til. Ákvörðun þessi um kaupgjald gengur í gildi þ. 1. júlí n.k. og stendur fyrst um sinn, þangað til fjelagið ákveður annað.³³⁶

Sjómenn brugðust, sem vænta mátti, ókvæða við þessari einhliða tilkynningu og samþykktu að halda fast við fyrri kröfur. Ráðstafanir voru gerðar til að styrkja samheldni sjómanna um allt land, og skorað var á landverkafólk að sýna sjómönnum stuðn-



*Vatnsslagurinn í Reykjavíkurhöfn árið 1924.
Ljós.: Sjómannafélag Reykjavíkur*

ing með því að vinna ekki við skip, sem menn væru ráðnir á fyrir lægri laun en kveðið væri á um í taxa Sjómannafélags Reykjavíkur.³³⁷ Hinn 9. júlí, er togarar voru að búast til síldveiða, dró svo til tíðinda við Reykjavíkurhöfn, og var þeim atburðum lýst svo í tíu ára starfssögu Sjómannafélagsins:

Um kvöldið 9. júlí áttu skipin Glaður og Gulltoppur að taka vatn. Skyldi vjelbátur, sem höfnin átti, og til þessa var ætlaður, flytja vatnið í skipin. Þá bar þar að formann Sjómannafélagsins, og bannaði hann bátverjum að flytja vatn í skipin. Sneru bátsmenn sjer til hafnarstjóra um þetta, en hann rak þá öfuga aftur og bað þá vinna verk sitt, sem fyrir þá var lagt.

En þegar að bátnum kom aftur, var þar fyrir sveit manna, og varnaði þeim að stíga í bátinn, eftir skipun Sjómannafélagsstjórnarinnar. Gengu nú 3 menn úr stjórninni á fund hafnarstjóra og tilkynntu honum, að stjórnin ætlaði að aftra því, að skipin Glaður og Gulltoppur fengju vatn fyrst um sinn. Engum öðrum skipum yrði meinað að fá vatn eftir þörfum. Hafnarstjóri spurði, hvernig þeir hygðust að gera þetta. Þeir sögðust mundu setja 6-8 manna vörð á bátinn. Hafnarstjóri kvaðst ekki leyfa það. Varð af þessu málþóf nokkurt, en ekki fleira tíðinda þann dag.

Daginn eftir var vatnsbáturinn tekinn til þess að flytja vatn í gufuskipið Suðurland. Þá reru þar að 6 menn úr Sjómannafélaginu og gengu á bátinn. Engar tafir gerðu þeir skipverjum, og unnu þeir verkið í friði, svo sem ætlað var.

Seinna um daginn voru bátverjar kvaddir til að flytja vatn í botnvörpunginn Walpole. En nú hafði stjórn Sjómannafjeldagsins það meira við, að hún sendi þeim 8 manna ráðuneyti á bátinn. Þegar Walpole hafði fengið vatn eftir þörfum, var báturinn fylltur aftur, og því næst snúið á leið þangað, sem lágu Glaður og Gulltoppur. Tók nú varðsveitin að ókyrrast. Þá stóð upp foringi varðmanna, Björn Blöndal Jónsson, og tilkynnti bátverjum, að nú tæki hann við skipstjórninni. Bátsmenn höfðu ekki styrk til þess að etja kappi við varðsveitina, og gáfust þeir upp. En Björn stýrði drekanum þangað, sem voru grunnfæri hans. Þar var báturinn festur vendilega og síðan haldið til lands. Verðir voru settir á hafnarbakkanum og á götum uppi. Áttu þeir að gera aðvart, ef hreyfður yrði vatnsbáturinn.

Þetta sama kvöld höfðu Sjómannafjeldagsmenn fund fyrir fullu húsi og rjeðu ráðum sínum. Voru margir menn skipaðir til varðstöðu og liði skift. Í fundarlok var samþykkt í einu hljóði, að leggja verkabann á botnvörpuskipin Glað og Gulltopp. Skyldi allri vinnu í þeim hætt og þeir varðir.

Skömmu eftir hádegi daginn eftir (11. júlí) tilkynnti vörður á hafnarbakkanum, að lögreglan mundi eiga að veita aðstoð til að koma vatni í skipin Glað og Gulltopp. Brá þá formaður við og safnaði í skyndi mönnum við höfnina, sem til náðist, en aðrir fóru út um bæinn í sömu erindum. Nokkru seinna var liði sjómanna stefnt þangað, sem skipin lágu við bryggju, austast í höfninni. Þar var þá kominn lögreglustjóri og stóð á brú milli lands og skips. Varnaði hann mönnum að fara út á skipið, sem ekki voru þangað boðnir. Hinsvegar við Gulltopp lá nú vatnsbáturinn, og á honum nokkrir aðstoðarmenn lögreglunnar. Dældu þeir nú vatni úr bátnum um slöngu upp í skipið. Þegar sjómenn sáu, að óhægt var til sóknar frá landi, hlupu margir þeirra í báta hvar sem til náðist, og sóttu að lögreglumönnum, en aðrir rjeðu til uppgöngu á skipin. Laust þegar í bardaga, þótt ekki yrði hann langur nje mannskæður, og var barist á sjó og landi. Lögreglustjóri fór nú út á skip, þar sem bardaginn var ákafastur, og vildi stilla til friðar. Átti hann tal við menn úr stjórn Sjómannafjeldagsins og voru þeir fúsir til að semja um vopnahlé, ef það

mætti verða til friðsamlegra úrslita og viðunalegra fyrir sjómenn. En fyr en nokkuð yrði kunnugt um þessar ráðagerðir, dreif að nýr liðsafnaður og veitti sjómönnum. Sóttu sumir að lögreglunni af landi, en aðrir lögðu að vatnsbátnum. Varð þeirra viðureign stutt áður hroðinn væri báturinn. Þar var nú kominn Björn Blöndal Jónsson og tók við skipstjórn. Rjeðu þeir bátnum til grunnfæra, þar sem hann var jafnan látinn liggja, og fóru til lands við svo búíð. Var þá brostinn flótti í lið lögreglunnar, og varð ekki fleira tíðinda. Grúi manna hafði safnast á vettvang, og gerðust ýmsir sjálfboðaliðar í báðum flokkum. Skipin lágu kyr sem áður.³³⁸

Lífleg er þessi frásögn og vel sögð, og mátti augljóslega litlu muna, að til enn alvarlegri átaka kæmi. Deila sjómanna og útgerðarmanna var hins vegar jafn óleyst eftir sem áður, og stóð nú í þjarki allt sumarið. Samningar tókust ekki fyrr en 22. september um haustið, og var þá samið um, að mánaðarlaun háseta yrðu 220 krónur á botnvörpuveiðum og aukabóknun fyrir lifrartunnu 25 krónur, sem skiptist á milli skipverja venju samkvæmt.³³⁹ Var þar farið bil beggja, ef miðað er við kröfur sjómanna og tilboð útgerðarmanna í auglýsingunni, sem áður var til vitnað.

Annað mál, er snerti samskipti togara-sjómannanna og útvegsmanna á árunum eftir fyrri heimsstyrjöld, snerist um hvíldartíma á togurum. Í fyrri kafla var sagt frá óhæfilegum vökum og þrældómi háseta á fyrstu íslensku togurunum. Margir litu svo á, að úrbætur í þessu efni væru eitt brýnasta hagsmunamál sjómanna, og þegar Alþingi kom saman árið 1919, flutti Jörundur Brynjólfsson, þingmaður Reykvíkinga, frumvarp til laga um „hvíldartíma háseta á íslenskum botnvörpuskipum“. Þar var kveðið á um, að

eigendum og útgerðarmönnum botnvörpuskipa væri skylt að veita hásetum minnst átta klukkustunda hvíld á sólarhring, hvort sem væri á veiðum eða við önnur störf. Samtök sjómanna og útgerðarmanna skyldu koma sér saman um reglugerð, þar sem kveðið yrði á um fyrirkomulag hvíldartímans, en brot gegn lögnum skyldu varða sektum frá 500 til 1000 króna.³⁴⁰ Í greinargerð með frumvarpinu sagði svo:

Frumvarp þetta er flutt eftir ósk fjölmargra háseta á íslenskum botnvörpuskipum. Hafa þeir undanfarin ár oft og einatt við fiskveiðar orðið að vinna 3-5 dægur í einu, án þess að þeir hafi notið nokkurrar hvíldar. Og þannig hefir stundum verið haldið áfram svo vikum og mánuðum skifti. Þess gerist ekki þörf að fjölyrða um það, hver áhrif slík vinnubrögð sem þessi hafa á líðan og heilsu þeirra, er þeim sæta. Með slíkri vinnu er starfsþoli hvers manns ofboðið. Hraustustu menn á ljettasta skeiði endast varla meira en í 5-8 ár; þá er mesti þróttur þeirra þrotinn, og hæpið er, að þeir sjeu óskemdir eftir 2-3 ára starfstíma. Hvaða vit er nú í slíkum vinnuháttum?

Einhverjum kann að virðast sem útgerðarmönnum muni áskotnast minni arður af útvegi sínum, ef farið verður að stytta vinnutíma hásetanna og tryggja þeim nokkra hvíld, en ekki mun sú reyndin á verða. Allir vita hversu mikið betur menn vinna, ef þeir njóta ætíð nokkurrar hvíldar og vinna ekki óslitið úr hófi fram. Með meiri hvíld háseta en áður og reglulegri vinnu mundi útvegsmönnum áskotnast jafnvel enn meiri arður en fyr, auk þess, sem það skapar hollari og vistlegri aðbúð fyrir hásetana.³⁴¹

Frumvarpið var tekið til fyrstu umræðu á fundi neðri deildar 24. júlí. Þar tóku allmargir þingmenn til máls, en fáir voru frumvarpinu fylgjandi aðrir en flutningsmaður. Allir, sem til máls tóku, voru því að

vísu sammála, að hásetar á togurum þyrftu hvíld eins og annað fólk, og enginn hafði á móti því, að reglur yrðu settar um það efni. Ræðumenn voru hins vegar flestir á þeirri skoðun, að ekki væri rétt að löggjafinn hefði afskipti af þessum málum, heldur ættu sjómenn og útgerðarmenn að semja um þau sín á milli. Fór og svo, að frumvarpið var fellt í neðri deild með þriggja atkvæða mun, 14 atkvæðum gegn 11.³⁴²

Töluverðar umræður urðu um þetta mál utan þingsins. Það virðist ekki hafa komið formlega til umræðu á fundum í Félagi íslenskra botnvörpuskipaeigenda, a.m.k. er ekkert bókað um það í gjörðabókum félagsins, en á fundi í Hásetafélagi Reykjavíkur 21. september um haustið var eftirfarandi ályktun samþykkt:

Þar eð Morgunblaðið og ýmsir þingmenn í ræðum sínum á þinginu hafa haldið fram þeirri fjarstæðu, að lagafrumvarpið, sem átti að tryggja hásetum á togurum 8 stunda hvíld á sólarhring, væri ekki fram komið samkvæmt óskum háseta sjálfra, finnur Hásetafjelag Reykjavíkur ástæðu til að lýsa því yfir, að slíkt eru tilhæfulaus ósannindi, og að fjelagið álítur 8 stunda hvíld í sólarhring vera nauðsynlega togarahásetum, heilsunnar vegna. Jafnframt lýsir fjelagið yfir sem skoðun sinni, að engin ástæða sje til þess að ætla, að minna aflist á togurum, þó hásetar fengju aldrei minna en 8 stunda hvíld á sólarhring við veiðar. Fjelagið skorar á sjómenn, svo og aðra alþýðu víðsvegar á landinu, að gefa ekki þeim mönnum atkvæði sín við næstu alþingiskosningar, sem svívirtu sjómannastjettina með því, að virða vettugi hina rjettlátu kröfu hennar um hæfilegan hvíldartíma, að eins til þess, að þóknast nokkrum auðmönnum í Reykjavík.³⁴³

Sjómenn voru þannig að vonum ósáttir við niðurstöðu málsins á þingi, og á fundi, sem

haldinn var í Sjómannafélagi Reykjavíkur 1. febrúar 1920, var málið tekið til umræðu. Þar kom fram, að stjórn félagsins taldi það ekki nægilega vel undirbúið til að leggja fyrir þing þá um veturinn, og lagði hún því til, að því yrði frestað um eitt ár, en tíminn notaður til að undirbúa það sem best. Ekki voru allir fundarmenn sammála þessari niðurstöðu og vildu sumir fara með málið inn á þing sem fyrst. Á fundi, sem haldinn var 5. febrúar, var samþykkt tillaga um að láta fara fram atkvæðagreiðslu meðal sjómanna um það, hvort þeir vildu, að lög yrðu sett um hvíldartíma á togurum eða ekki. Jafnframt var samþykkt að fela fulltrúaráði verkalyðsfélaga í Reykjavík og Alþýðusambandi Íslands, að „[...] hrinda áleiðis frumvarpi til laga um vökur á togurum, er lagt var fyrir síðasta þing.“ Var síðan tekið að safna undirskriftum málinu til stuðnings, en ekki var það fram borið á þinginu árið 1920.³⁴⁴

Á Alþingi árið 1921 bar Jón Baldvinsson, forseti Alþýðusambands Íslands og þingmaður Reykvíkinga, fram frumvarp til laga um hvíldartíma á togurum. Það var að efni til nánast samhljóða frumvarpi Jörundar Brynjólfssonar frá 1919, að öðru leyti en því, að nú var gert ráð fyrir því, að lögbundinn hvíldartími yrði sex stundir á sólarhring í stað átta áður.

Fumvarpinu var vísað til sjávarútvegsnefndar neðri deildar til umsagnar, og mælti meirihluti hennar með því, að það yrði samþykkt. Minnihlutinn, Pétur Ottesen og Einar Þorgilsson, taldi hins vegar eðlilegra, að reglur um hvíldartíma yrðu samningsatriði sjómanna og útvegsmanna og að ekki væri

frekar ástæða til að setja lög um hvíldartíma skipverja á togurum en sjómanna á öðrum fiskiskipum.³⁴⁵

Þessar mótbárur fengu þó ekki hljómgrunn meðal meirihluta þingmanna. Lögin um hvíldartíma togarasjómannna – vökulögin eins og þau voru oftast nefnd – voru samþykkt og öðluðust gildi 1. febrúar 1922.

Deilur útgerðarmanna og sjómanna um kaup og kjör voru næsta árvissar á síðustu árum 3. áratugarins, en misjafnt var, hve langvinnar og harðar þær urðu. Haustið 1928 virtist t.a.m. allt stefna í hörð átök, er útvegsmenn höfnuðu kröfum sjómanna og felldu tvívegis með stuttu millibili miðlunartillögu frá sáttasemjara. Að lokum fór þó svo að Magnús Blöndahl, formaður Félags íslenskra botnvörpuskipaeigenda, samdi við Sjómannafélag Reykjavíkur „fyrir milligöngu forsætisráðherra“, og komust skipin svo til veiða á vetrarvertíð.³⁴⁶

Í þessari deilu kom hins vegar í ljós, að samstaða útvegsmanna var ekki jafn órofa og þeir munu sjálfir hafa vænst. Togaraeigendur voru ekki allir meðlimir í Félagi íslenskra botnvörpuskipaeigenda, og á fundi í félaginu 23. febrúar 1929 kom fram, að utanfélagsmaðurinn Einar Þorgilsson í Hafnarfirði væri að búa togarann *Surprise* á veiðar og hygðist bjóða sjómönnum sömu kjör og falist hefðu í seinni miðlunartillögu sáttasemjara. Þótti fundarmönnum þetta ill tíðindi og virtust helst gera sér vonir um, að sjómenn neituðu að fara út með *Surprise* án samþykkis Sjómannafélags Reykjavíkur.³⁴⁷

Fleiri dæmi má nefna um bresti í samstöðu útvegsmanna, jafnvel þeirra sem voru meðlimir í Félagi íslenskra botn-

vörpuskipaeigenda. Heimskreppan tók að hafa verulega áhrif á afkomu útgerðarinnar þegar á árinu 1931. Þá um haustið voru samningar við sjómenn og landverkafólk sem oftast á dagskrá funda í Félagi botnvörpuskipaeigenda, en ljóst er af fundargerðum, að allir aðilar töldu rétt að fara sér hægt og sjá hverju fram yndi. Þegar leið að vetrarvertíð 1932, þótti útvegsmönnum hins vegar rétt að taka af skarið, og á fundi í Félagi íslenskra botnvörpuskipaeigenda 12. febrúar skýrði formaður frá því, að verkalýðsfélögum í Reykjavík og Sjómannafélagi Reykjavíkur hefði verið tilkynnt, að útgerðarmenn krefðust þess, að laun yrðu lækkuð um 15-20 prósent.³⁴⁸ Svar hafði ekki borist við þessum kröfum, er fundurinn var haldinn, en á næsta fundi, sem haldinn var tveimur dögum síðar, var rætt um að stöðva flotann, ef ekki tækjust samningar innan skamms.³⁴⁹

Stöðvun veiðiflotans í upphafi vetrarvertíðar var örþrifarád, sem hlaut að hafa

mikil áhrif á afkomu fjölda fólks og þjóðarbúsins alls. Sú staðreynd, að menn ræddu í fullri alvöru að grípa til slíks óyndisúrræðis, sýnir hins vegar glögg, hve erfið staða útgerðarinnar var orðin. Samstaða var hins vegar ekki meðal útvegsmanna í þessu efni, og á fundi í Félagi íslenskra botnvörpuskipaeigenda 5. mars 1932 kom fram, að Allíancetogarin *Hannes ráðherra* hefði haldið til veiða og skipverjar verið ráðnir upp á sömu samninga og áður. Þá þótti sýnt, að ekki þýddi að halda kauplækkunarkröfunni til streitu.³⁵⁰

Næstu tvö árin var sæmilega kyrrt í samningamálum sjómanna og útvegsmanna, enda báðir í afar erfiðri aðstöðu vegna þess hve illa hag útgerðarinnar var komið. Í janúar 1935 stóð í nokkru stappi, en samningar náðust að lokum og byggðust að verulegu leyti á samningunum frá 1929.³⁵¹ Hést svo friður í samningamálum togarasjómannna það sem eftir lifði þess tímabils, sem hér er um fjallað.

IV. VÉLBÁTAÚTGERÐIN 1912-1939

Framar í þessu riti var sagt frá upphafi vélbátaútgerðar hér á landi og saga útgerðarinnar rakin í stórum dráttum á fyrstu árum hennar. Hér verður þráðurinn tekinn upp að nýju og sagt frá útgerð vélbáta og fiskiskipa annarra en togara á tímabilinu 1912-1939. Verður sá háttur á hafður, að fyrst verður fjallað um fiskiskipaflotann almennt, en síðan vikið að þróun útvegsins í einstökum landsfjórðungum. Því næst greinir frá bolfiskveiðum vélbáta, áraskipa og línuveiðara og síðan frá síldveiðum. Þar verður upphafs-saga síldveiða við Ísland á 19. öld rakin og saga síldveiðanna sögð til 1939.

IV, 1. Bátaflotinn 1912-1940

Af tiltækum heimildum er erfitt að átta sig á þróun vélbátaflotans á tímabilinu frá því um 1907 og fram til 1912. Árið 1907 munu vélknúnir bátar hafa verið komnir í alla landsfjórðunga og flestar stærri verstöðvar, þótt enn væru áraskip víða í notkun. Flestir vélbátarnir voru opnir, og margir voru upphaflega áraskip, sem vélar höfðu verið settar í.



*Stanley, fyrsti íslenski vélbáturinn.
Teikning: Sigurður Guðjónsson*

Sá hængur er hins vegar á opinberum skýrslum frá þessum árum, að þær greina ekki á milli áraskipa og vélbáta, en telja hvoratveggju „opna báta“. Verður því fátt sagt af skynsamlegu viti um fjölda vélknúinna báta í einstökum verstöðvum eða á landinu í heild á þessum árum.

Miklar og örar breytingar urðu á íslenska bátaflotanum á því tímabili, sem hér er til umfjöllunar. Þróun hans er sýnd í töflu VI og í aftasta dálknum eru talin gufuskip, sem gerð voru út til veiða með öðrum veiðarfærum en botnvörpu.

Tafla VI

Íslensk fiskiskip önnur en togarar 1912-1939

Ár	Árabátar	Vélbátar <12 tonn	Vélbátar >12 tonn	Gufuskip
1912	1.238	406	8	4
1915	1.121	391	40	5
1920	1.002	355	120	2
1925	811	394	201	22
1930	171	787	224	35
1935	117	665	277	23
1939	118	702	310	25

Heimild: *Fiskiskýrslur og hlunninda 1912-1939*.

Þessar tölur gefa góða mynd af heildarþróun íslenska fiskiskipastólsins á árunum 1912-1940. Skipum, sem gengu til veiða hér við land, fækkaði vitaskuld mikið, er vélknúin fley leystu árabátana af hólmi, en á hinn bóginn stækkaði flotinn mikið að rúmlestatölu, er stærri skipum og bátum fjölgaði.

Árabátar voru enn margir árið 1912, en hafði þó fækkað verulega frá því þeir voru flestir á lokaskeiði 19. aldar (sbr. töflu I í 1. bindi þessa ritverks). Mest var fækkunin meðal sexæringa og þaðan af stærri báta, en þegar áraskipum var breytt og vélar settar í þau, var oftast um sexæringa að ræða. Þeir voru algengustu vertíðarskipin í mörgum stærstu verstöðvunum, ekki síst við Breiðafjörð og á Vestfjörðum, og hentuðu auk þess betur fyrir þær vélar, sem fáanlegar voru á þessum árum en aðrir bátar. Á 2. áratug aldarinnar fækkaði árabátunum fremur hægt, en á hinn bóginn minnkaði saman-

lögð lestatala þeirra stöðugt. Árið 1920 voru 4-manna för og þaðan af minni bátar samtals 767, eða rúmlega tveir þriðju hlutar árabátaflotans, sexæringar voru 108, áttæringar 59 og teinæringar 68.³⁵² Árið 1925 var hlutfall litlu bátanna nokkru hærra en 1920,³⁵³ en 1930 og eftir það var nær eingöngu um smábáta að ræða.³⁵⁴ Þá voru árabátar hornfir sem vertíðarskip í öllum helstu verstöðvum landsins; eftir voru aðeins bátar, sem eigendur höfðu til heimilisnota.

Árið 1912 voru vélbátar minni en 12 smálestir orðnir samtals 406 og hafði fjölgað mikið frá 1907. Fyrstu vélbátarnir voru allir opnir bátar, trillur, og flestir litlir, 1-2 smálestir. Eins og þegar hefur komið fram, leið ekki á löngu, uns tekið var að gera út vélknúna þilfarsbáta, og fóru Ísfirðingar þar í fararbroddi. Þessir bátar voru einnig litlir, flestir á bilinu 4-9 smálestir. Árið 1915 voru vélbátar minni en 4 smálestir samtals 59 á



*Línuveiðarinn Sigríður kemur að landi á Siglufirði. Línuveiðararnir voru mikið notaðir til síldveiða á millistríðsárunum. Þessi er með tvo nótabáta í dæðum, og á þaki stýrishússins er skýli nótabassans.
Ljós.: Steingrímur Kristjánsson*

landinu öllu, bátar á bilinu 4-9 smálestir voru 229, 66 töldust á bilinu 9-12 smálestir, en stærð 37 báta var í skýrslum sögð „ótilgreind“.³⁵⁵

Á tímabilinu 1915-1920 fækkaði bátum í þessum stærðarflokki nokkuð. Þar mun hvort tveggja hafa valdið, að stærri bátum fjölgaði og að ekki tókst að endurnýja þá báta, sem gengu úr sér eða fórust á stríðsárunum. Á 3. áratugnum fjölgaði bátum undir 12 smálestum hins vegar hratt, og var fjölgunin mest meðal minnstu bátanna, þeirra sem minni voru en 4 smálestir. Þeir voru 90 árið 1926 en 481 árið 1930.³⁵⁶

Bendir það eindregið til þess, að þarna hafi einkum verið um að ræða báta, sem gerðir voru út af einstaklingum eða litlum útgerðarfyrirtækjum. Þessir bátar sóttu einkum á grunnslóð, þar sem afli var góður á síðari hluta 3. áratugarins, og kunna hitabreytingar í sjónum að hafa valdið þar nokkru.³⁵⁷ Má þá hafa þróun bátaflotans til marks um samhengi í fiskgengd á ákveðnum veiðislóðum og bátastærð í verstöðvum. Á 4. áratugnum fækkaði bátum minni en 12 smálestir lítilega um skeið, en fjölgaði síðan aftur.

Stærri vélbátum fjölgaði nokkuð jafnt

og þétt allt tímabilið. Í fyrstu var þarna einkum um að ræða báta, sem keyptir voru til landsins, auk þess sem nokkuð var um, að vélar væru settar í gömul þilskip. Þau voru þá jafnan skráð sem vélbátar eða vélskip og talin í skýrslum með vélbátum stærri en 12 smálestir. Flest voru þessi skip í Eyjafirði og nágrenni, og voru mörg þeirra nær eingöngu gerð út á síldveiðar á sumrum.³⁵⁸

Eftir 1920 færðist innlend skipasmíði í aukana, jafnframt því að síldveiðar jukust að mun, eins og nánar verður sagt frá síðar. Þá fjölgaði stærri vélbátum að mun, og varð æ algengara, að þeir væru gerðir út til línuveiða frá verstöðvum sunnanlands og vestan á vetrarvertíð, en færu til síldveiða við Norðurland á sumrin.

Um gufuskipin gegndi líku máli. Mörg þeirra voru gamlir Norðursjávartogarar, sem keyptir voru hingað til lands og gerðir út til línuveiða að vetrinum og til síldveiða fyrir Norðurlandi yfir sumarið, auk þess sem þeir voru stundum notaðir til flutn-

inga. Í daglegu tali voru þessi skip kölluð línuveiðarar, en mörg þeirra, einkum hin norðlensku, stunduðu fyrst og síðast síldveiðar. Línuveiðararnir voru flestir um 1930, en fór fækkandi eftir það. Hinum síðustu var ekki lagt fyrr en alllöngu eftir síðari heimsstyrjöld og voru þá komnir vel til ára sinna.

IV,1,1. Skipting og þróun vélbátaflotans eftir landsfjórðungum og verstöðvum 1915-1939

Eins og fram kom í fyrri kafla, fjölgaði vélknúnum fiskiskipum mikið hér á landi á fyrri helmingi 20. aldar, og leystu þau seglbúin þilskip og árabáta þá nær algjörlega af hólmi. Vöxtur og viðgangur vélbátaflotans var hins vegar nokkuð misjafn eftir landsfjórðungum, og innan þeirra. Tafla VII sýnir fjölda báta minni en 12 smálestir í hinum ýmsu landsfjórðungum á tímabilinu 1915-1940.

Tafla VII

Vélbátar < 12 smálestir 1915-1940 eftir landsfjórðungum

Ár	Sunnlfj.	Vestffj.	Norðlfj.	Austffj.	Samtals
1915	89	136	87	79	391
1920	105	107	63	80	355
1925	75	117	109	93	394
1930	169	240	239	139	787
1935	157	206	160	142	665
1939	142	264	163	133	702

Heimild: *Fiskiskýrslur og hlunninda 1915-1940.*

Árið 1915 voru vélbátar undir 12 smálestum flestir í Vestfirðingafjórðungi. Það þarf í sjálfu sér ekki að koma á óvart, þegar þess er gætt, að Vestfirðingar urðu fyrstir til að hefja útgerð vélbáta hér á landi og að í fjórðungnum voru margar gamalgrónar verstöðvar, frá Skipaskaga í suðri, við Breiðafjörð, norður um Vestfirði, Ísafjarðardjúp og í Jökulfjörðum, Hornvík og Aðalvík. Flestir voru bátarnir á þessu svæði í Ísafjarðarsýslu, eins og það er kallað í skýrslum, en þar er átt við Ísafjarðarsýslur báðar.

Í Sunnlendinga- og Norðlendingafjórðungi var fjöldi bátanna svipaður, og í Austfirðingafjórðungi voru þeir aðeins lítið eitt færri. Árið 1920 hafði vélbátum í þessum stærðarflokki fjölgað töluvert í Sunnlendingafjórðungi og varð sú fjölgun nær öll í Vestmannaeyjum, Árnessýslu og Reykjavík, en á móti fækkaði bátum minni en 12 smálestir í verstöðvum á Reykjanesi, einkum í Sandgerði. Í öðrum landsfjórðungum hafði bátum í þessum flokki fækkað umtalsvert árið 1920, og stafaði það einkum af því, að stærri bátar leystu þá af hólmi.³⁵⁹ Á Vestfjörðum og Norðurlandi áttu auknar síldveiðar á hafi úti mikinn þátt í

þessari þróun, eins og nánar verður sagt frá síðar, og við Ísafjarðardjúp hófst „útilegubátatíminn“ einmitt um þetta leyti.

Á næstu fimm árum fjölgaði bátum undir 12 smálestum alls staðar nema í Sunnlendingafjórðungi, og mest varð fjölgunin á árunum 1924-1925. Þá fjölgaði bátum í þessum stærðarflokki á landinu öllu úr 334 árið 1923 í 394 árið 1925.³⁶⁰ Um líklegar ástæður þessa hefur þegar verið rætt, en þær voru hinar sömu og ollu fjölguninni miklu á síðari hluta 3. áratugarins. Á 4. áratugnum fækkaði bátum í þessum stærðarflokki í Sunnlendinga- og Norðlendingafjórðungi, fjölgaði umtalsvert í Vestfirðingafjórðungi, en í Austfirðingafjórðungi urðu litlar breytingar. Ástæður fækkunarinnar sunnanlands og norðan voru margar. Á Suðurlandi varð almenna þróunin sú, að vertíðarbátar stækkuðu í flestum stærstu verstöðvunum, og á 4. áratugnum urðu bátar á stærðarbilinu 12-20 smálestir algengastir þar.³⁶¹ Líku máli gegndi á Norðurlandi, þar sem síldarskipum fjölgaði mest, og þau voru flest stærri en 20 smálestir.

Miklar breytingar urðu einnig á fjölda báta stærri en 12 smálestir á þessu tímabili. Þær eru sýndar í töflu VIII.

Tafla VIII

Vélbátar > 12 smálestir 1915-1940, eftir landsfjórðungum

Ár	Sunnlfj.	Vestffj.	Norðlfj.	Austffj.	Samtals
1915	4	24	11	1	40
1920	44	44	26	6	120
1925	92	57	37	15	201
1930	104	51	50	19	224
1935	128	62	46	41	277
1939	138	64	66	42	310

Heimild: *Fiskiskýrslur og hlunninda 1915-1940.*

Eins og þessar tölur sýna, fjölgaði stærri bátum jafnt og þétt í öllum landsfjórðungum nánast allt tímabilið. Mest og örúst var fjölgunin í Sunnlendingafjórðungi. Þar voru vélbátar stærri en 12 smálestir aðeins fjórir árið 1915, einn í Hafnarfirði, einn í Sandgerði og tveir í Vestmannaeyjum. Á næstu fimm árum tífaldaðist bátafjöldinn í fjórðungnum, og munaði þar mest um, að umfangsmikil útgerð stærri báta hófst í Reykjavík, Hafnarfirði og öllum stærri verstöðvum suður með sjó. Fjölgunina eftir 1920 má hins vegar öðru fremur rekja til þess, að stórum bátum í Vestmannaeyjum fjölgaði gífurlega. Þeir voru orðnir 44 árið 1925, 65 áratug síðar og fjölgaði enn á milli 1935 og 1939. Jafnframt fjölgaði bátum í verstöðvunum á Suðurnesjum, einkum í Keflavík, og útgerð báta í þessum stærðarflokki hófst á Stokkseyri, Eyrarbakka og í Þorlákshöfn.

Árið 1915 voru bátar stærri en 12 smálestir flestir í Vestfirðingafjórðungi og fjölgaði síðan næsta samfelldt allt tímabilið, þótt ekki yrði fjölgunin þar jafn mikil né ör og í Sunnlendingafjórðungi. Er skýrslur voru teknar saman árið 1915, voru stórir vélbátar í Vestfirðingafjórðungi flestir á Ísafirði, alls tíu, en þá voru gerð út tólf þilskip í þessum gamla höfuðstað þilskipaútgerðarinnar á Vestfjörðum. Þetta ár voru tveir vélbátar stærri en 12 smálestir gerðir út í Hnífsdal og aðrir tveir í Bolungarvík. Var þannig meira en helmingur vestfirska flotans í þessum stærðarflokki gerður út frá verstöðvunum við Ísafjarðardjúp þetta ár. Annar stærsti útgerðarstaðurinn, á eftir Ísafirði, var Þingeyri, en þaðan gengu fimm vélbátar og níu

þilskip að auki. Á Akranesi var hins vegar aðeins einn vélbátur stærri en 12 smálestir gerður út og enginn við Breiðafjörð. Þar og á Patreksfirði voru þilskipin enn allsráðandi.³⁶²

Á næstu tíu árum urðu miklar breytingar á bátafloata Vestlendinga, og stórum bátum fjölgaði mikið. Árið 1925 var Ísafjörður enn stærsta verstöðin í fjórðungnum, og gengu þaðan til veiða 22 bátar stærri en 12 smálestir. Þá hafði slíkum bátum fjölgað mikið á flestum útgerðarstöðum í fjórðungnum, öðrum en Hnífsdal og Bolungarvík, en Hnífsdælingar gerðu þó út fjóra stóra vélbáta og einn línuveiðara frá Langeyri í Álftafirði. Á Suðurfjörðunum, við Breiðafjörð og á Akranesi, var útgerð stórra báta einnig orðin umtalsverð, er hér var komið sögu, en þilskipin voru sem óðast að hverfa af sviðinu. Einu útgerðarstaðirnir, þar sem seglknúin þilskip voru enn gerð út að nokkru marki, voru Patreksfjörður og Bíldudalur.³⁶³

Á síðara helmingi 3. áratugarins fækkaði stórum vélbátum í Vestfirðingafjórðungi lítið eitt. Sú fækkun varð öll á Ísafirði og í Hnífsdal, og voru þó fleiri bátar gerðir út frá Ísafirði árið 1930 en verið hafði næstu árin á undan. Þá var útgerð Sigurðar Þorvarðarsonar á Langeyri úr sögunni, er hér var komið, og hafði útgerð stórra vélbáta við Ísafjarðardjúp dregist umtalsvert saman frá 1925. Á móti kom, að útgerð á Akranesi jókst verulega á þessum árum.³⁶⁴

Á 4. áratugnum fjölgaði stórum vélbátum í Vestfirðingafjórðungi aftur. Framan af var þar einkum um að ræða fjölgun báta á Akranesi, sem var stærsta verstöðin í fjórðungnum árið 1935. Á árunum 1935-1939 fékk

útgerð við Ísafjarðardjúp hins vegar á fæt-urna á ný, og við lok tímabilsins voru stórir vélbátar jafn margir á Ísafirði og Akranesi, en fjöldi báta annars staðar í fjórðungnum var svipaður og fimm árum fyrr. Ísafjörður og Akranes voru þannig langstærstu ver-stöðvarnar í Vestfirðingafjórðungi á þessum tíma og bátar þar mun fleiri en á öðrum útgerðarstöðum.³⁶⁵

Í Norðlendingafjórðungi var útgerð stórra vélbáta jafnan nokkru minni en sunnanlands og vestan. Hún var einnig mun staðbundnari og lengst af tímabilinu að mestu bundin við Eyjafjarðarsvæðið, þar sem Akureyri og Siglufjörður voru stærstu útgerðarstaðirnir. Stafaði það ekki síst af því, að norðlensku bátarnir voru öðru fremur síldarskip, þótt þeir stunduðu einnig bolfiskveiðar í nokkrum mæli, a.m.k. sum árin.

Árið 1915 voru stórir vélbátar á Norðurlandi alls ellefu. Þar af voru sjö þeirra gerðir út frá Akureyri, tveir frá Siglufirði, einn frá Höfða í Grýtubakkahreppi og einn frá Húsavík. Seglskip, þilskip, voru enn mörg við Eyjafjörð á þessum tíma og gengu jöfnum höndum til handfæra- og hákarlaveiða, en vélbátarnir stunduðu síldveiðar og bolfiskveiðar á línu. Af seglskipunum voru fimm gerð út frá Siglufirði, og voru þau öll í eigu Hinna sameinuðu íslensku verslana, arftaka Gránufélagsins. Fjórtán þilskip voru gerð út frá Akureyri, og stunduðu flest handfæra-veiðar yfir sumartímann, en tvö voru á hákarlaveiðum.³⁶⁶

Fjöldi stórra vélbáta í Norðlendingafjórðungi rúmlega tvöfaldaðist á tímabilinu 1915-1920, og varð sú fjölgun öll á Akureyri og Siglufirði, og tveir bátar voru gerðir út



*Vélbaturinn Magnús.
Ljós.: Ljósmyndasafn Austurlands*

frá Höfða árið 1920. Þá voru á hinn bóginn engir bátar gerðir út frá Húsavík, og var útgerðin því bundin við Eyjafjarðarsvæðið þetta ár. Þetta breyttist lítið sem ekki á 3. áratugnum, en þá bættist Ólafsfjörður í raðir meiriháttar útgerðarstaða við Eyjafjörð, og 1930 voru gerðir þaðan út tíu bátar stærri en 12 smálestir.³⁶⁷

Á 4. áratugnum urðu nokkrar breytingar á útgerðarmynstrinu á Norðurlandi. Útgerð stórra vélbáta var sem fyrr að langmestu leyti bundin við Eyjafjörð, og eini staðurinn utan hans, þar sem útgerð slíkra skipa komst á nokkurn legg, var Húsavík. Þar voru gerðir út tveir bátar árið 1935 og fimm árið 1940. Meginbreytingin við Eyjafjörð var hins vegar fólgin í því, að skipum á Akureyri fækkaði, en á móti fjölgaði verulega í flota Siglufirðinga, og var Siglufjörður mestur útgerðarstaður á Norðurlandi við lok tíma- bilsins. Jafnframt hófst útgerð stórra vélbáta frá Dalvík, Hrísey, Árskógssandi, Hjalteyri og Grenivík. Skipin, sem gerð voru út frá þessum stöðum árið 1939, stunduðu jöfn-

um höndum þorsk- og síldveiðar, en meirihluti siglfirska flotans var síldarskip, og árið 1939 stunduðu Akureyrarskipin eingöngu síldveiðar.³⁶⁸

Í Austfirðingafjórðungi fór útgerð vélbáta yfir 12 smálestum að stærð hægar af stað og var allt tímabilið minni en í öðrum landsfjórðungum. Eini stóri báturinn í fjórðungnum árið 1915 var gerður út frá Fáskrúðsfirði, en fimm árum síðar voru fjórir bátar skráðir á Norðfirði, einn á Eskifirði og einn á Fáskrúðsfirði.³⁶⁹ Árið 1925 hafði bátum fjölgað á öllum þessum stöðum, og útgerð stórra báta var hafin á Seyðisfirði og Djúpavogi. Fimm árum síðar var einn bátur gerður út frá Reyðarfirði, en enginn frá Djúpavogi, og fjölgun báta í fjórðungnum í heild stafaði einkum af eflingu útgerðar í Neskaupstað. Svipað var uppi á teningnum á 4. áratugnum. Þá fjölgaði stórum bátum mjög á Neskaupstað, voru átján árið 1935 og sautján 1940, en tala báta á öðrum útgerðarstöðum stóð að mestu í stað. Síðari hluta tímabilsins var Neskaupstaður þannig langstærsta verstöð í Austfirðingafjórðungi.³⁷⁰ Víkur nú sögunni að nokkrum stærstu verstöðvum á landinu á þessu tímabili.

IV,1,2. Helstu verstöðvar

Í 1. bindi þessa ritverks kom fram, að fjölmargar verstöðvar risu allt í kringum land á árabátaöld. Flestum þeirra var valinn staður með tilliti til þess, hvernig þær lægju við miðum, og höfðu menn þá jafnan að leiðarljósi, að sem styst væri að róa á fiskislóðina. Af þeim sökum var mörgum verstöðvum

valinn staður á annesjum, útskögum og í eyjum, þar sem lending var bærileg, vatnsból nothæf, landrými nægilegt undir verbúðir, fyrir setning skipa og til fiskverkunar. Fleira þurfti sjaldan með, og víða í útverum var engin mannavist önnur en vermenn á vertíðum.

Með tilkomu vélbátanna breyttust allar þarfar útgerðarinnar. Fyrstu vélbátarnir voru of þungir til að hægt væri með góðu móti að setja þá á land á milli róðra, og þegar bátarnir stækkuðu, varð það ómögulegt. Í stað kamsbins kom höfnin, og ekki leið á löngu, uns flestum varð ljóst, að ef vélbátaútgerð átti að þrífast, var óhjákvæmilegt, að henni yrðu búnar viðunandi hafnaraðstæður á útgerðarstöðunum. Þar þurftu bátar að geta lent við bryggjur til löndunar og síðan að geta legið við bryggju eða í traustum legufærum, öruggir fyrir sjó og vindi í vondum veðrum. Af þessum sökum urðu hafnarframkvæmdir eitt helsta hagsmunamál fjölmargra sjávarbyggða á fyrri hluta 20. aldar, og víða réðst þróun og vöxtur byggða af því, hvernig til tókst í þeim efnum.

Annað atriði skipti einnig miklu í þessu viðfangi. Vélbátarnir gátu sótt dýpra og víðar en áraskipin, og þegar vel fiskaðist, báru þeir mun meiri afla að landi. Þá þurfti fleira fólk til að vinna hann, og þar sem fjarlægðin á miðin skipti minna máli en á árabátatímanum, fór svo, að útgerðin færðist á færri staði, þar sem mannaflí var fyrir hendi og hafnaraðstæður bærilegar frá náttúrunnar hendi eða með þeim hætti, að gera mátti höfn. Útver lögðust á hinn bóginn mörg af, og á sömu lund fór um ýmsar verstöðvar, þar sem aðstæður voru svo slæmar,

að ekki varð úr bætt nema með gífurlegum tilkostnaði. Þeim hnignaði flestum smám saman, og sums staðar gripu menn til þess bragðs að halda bátum sínum til veiða frá nágrannaverstöðvum.

Hér á eftir verður rakin í stuttu máli saga helstu verstöðva á fyrri hluta 20. aldar. Farið verður umhverfis land og reynt að lýsa megineinkennum og þróun helstu útgerðarstaða í hverjum landsfjórðungi.

IV,1,2,3. Sunnlendingafjórðungur

Vestmannaeyjar voru stærsta verstöð í Sunnlendingafjórðungi allt tímabilið, sem hér er til umfjöllunar. Eyjamenn voru fljótir að tileinka sér tæknina og vélvæða báta sína. Fyrsti vélbáturinn í Eyjum hóf róðra haustið 1905, eins og þegar hefur komið fram, og á vetrarvertíðinni 1907 gengu þaðan 20 vélbátar. Árið eftir voru þeir orðnir 40, allir opnir og minni en 12 smálestir. Á vetrarvertíðinni 1915 gengu 52 vélbátar undir 12 smálestum til veiða frá Vestmannaeyjum, auk tveggja stærri báta.³⁷¹

Ljóst er, að eftir öra fjölgun vélbáta í Eyjum á árunum 1907 og 1908 hægði heldur á, og ýmsum kann að koma á óvart, hve seint stærri bátar en 12 smálestir komu þangað. Útgerð þeirra hófst ekki fyrr en árið 1915, og þá aðeins í smáum stíl.

Ýmsar ástæður voru fyrir því, að svo mjög hægði á vexti útgerðarinnar í Eyjum, eftir að kom fram um 1909. Erfitt var um húsnaði fyrir fólk, sem þangað sótti í atvinnuleit og til búsetu, en mestu ollu þó „[...] hin afar erfiðu og stórhættulegu hafnarskilyrði.“³⁷² Vélbátarnir þurftu aðrar og betri

hafnar- og lendingaraðstæður en áraskipin. Þeir urðu ekki með góðu móti settir á landi að loknum róðri, en urðu að liggja í traustum legufærum, þar sem þeir voru a.m.k. sæmilega öruggir fyrir veðri og sjó.

Þessar aðstæður voru ekki fyrir hendi í Vestmannaeyjum í upphafi vélaaldar. Vestmannaeyjahöfn skerst inn í Heimaey frá austri til vesturs. Hún er vel varin fyrir veðri og sjó að norðan, vestan og sunnan, en var, áður en hafnarframkvæmdir hófust, opin fyrir austanátt. Sú átt er ríkjandi í Eyjum, og innsiglingin í höfnina, Leiðin, er frá austri. Hún var aðgæsluverð, gat orðið ófær, á meðan bátar voru á sjó, og í austanveðrum brimaði oft hressilega á Leiðinni, og brimskaflarnir æddu inn á höfnina.³⁷³ Þá gat mikil hætta steðjað að bátum á legunni, og lítið gagn var að bryggjum, sem voru bæði litlar og lélegar, og bátar flutu ekki að, þegar lágsjávað var. Er bátum fjölgaði á árunum 1907, og 1908 jukust þrengslin á höfninni, og þegar illviðri geisluðu, var allur flotinn í hættu. Urðu útvegsmenn í Eyjum þá oft fyrir miklu tjóni.³⁷⁴

Engum gat dulist, að við svo búið mátti ekki standa og að gerð traustra hafnarmannvirkja væri forsenda þess, að útgerð í Eyjum gæti vaxið eðlilega. Undirbúningur hafnargerðar hófst árið 1912 og framkvæmdir vorið 1914. Saga hafnargerðarinnar fyrstu árin varð næsta átakanleg raunabaga, sem ekki verður rakin hér.³⁷⁵ Smám saman miðaði þó í rétta átt; skjólgarðar við innsiglinguna urðu traustari og öflugri, bryggjum fjölgaði og þær urðu stærri og betri. Þá fyrst sköpuðust forsendur fyrir vexti bátaflotans, og þegar kom fram um og yfir 1920, tók

stórum bátum að fjölga mjög í Eyjum. Um miðjan 3. áratuginn var fjöldi bátanna orðinn 70-80, og þeim fjölgaði enn eftir það. Eru þá aðeins taldir bátar, sem heimahöfn áttu í Vestmannaeyjum, en auk þeirra gekk ávallt nokkuð af aðkomubátum til veiða frá eyjunum á vetrarvertíð. Er athyglisvert að lesa í heimildum, hve mjög fjöldi bátanna og stærð hélst í hendur við hafnarframkvæmdir, en bátarnir stækkuðu nánast í samræmi við bætta hafnaraðstöðu. Árið 1915 var stærsti vélbáturinn í Eyjum 19,26 smálestir, 1925 39,15 smálestir og 1940 var stærsti báturinn í Eyjaflotanum 115 smálestir. Það var *Helgi*, eign Helga Benediktssonar, og var hann langstærstur báta í Eyjum þetta ár. Nokkrir bátar voru á bilinu 50-60 smálestir, en algengasta stærð vertíðar-báta var 20-40 smálestir.³⁷⁶

Erfið hafnarskilyrði settu vexti vélbátá-útgerðar í hinum gamalgrónu verstöðvum á suðurströndinni, *Stokkseyri*, *Eyrarbakka*, *Þorlákshöfn* og *Grindavík*, einnig þröngar skorður. Fyrsti vélbátur Stokkseyringa kom til landsins frá Danmörku árið 1905. Hann var í upphafi einkum ætlaður til þess að draga kaupskip inn á leguna og til að veiða síld fyrir íshúsið, en var einnig gerður út til fiskveiða með góðum árangri.³⁷⁷ Á næstu árum bættust fleiri bátar við, og eftir að ný bryggja var byggð árið 1914, fjölgaði vélbátum á Stokkseyri að mun. Árið 1915 voru fjórtán vélbátar minni en 12 smálestir gerðir út þaðan og þrír frá Eyrarbakka, og fimm árum síðar voru vélknúnir bátar á Stokkseyri þrettán, átta á Eyrarbakka og einn var skráður í

Ölfusshreppi. Hefur hann vafalítið gengið til veiða frá Þorlákshöfn.³⁷⁸

Á næstu árum fækkaði bátum á Stokkseyri, en fjölgaði nokkuð á Eyrarbakka um hríð. Eftir að kom fram yfir 1930, fækkaði litlum bátum á báðum stöðum, en þá hófst þar útgerð stærri báta. Á Eyrarbakka gerðu Jón Helgason o.fl. út 12 smálesta bát, *Frey*, og undir lok tímabilsins hófu Jón Guðjónsson o.fl. að gera út 17 tonna bát, sem *Ægir* nefndist. Á Stokkseyri færðist nokkurt líf í útgerðina, eftir að kom fram á 4. áratuginn. Árið 1933 var stofnað þar Samvinnufélag Stokkseyringa, sem gerði út þrjá 16 smálesta báta árið 1935. Þeir voru allir smíðaðir í Danmörku og nefndust *Hásteinn*, *Hersteinn* og *Hólmsteinn*.³⁷⁹ Fimm árum síðar höfðu þrír bátar stærri en 12 smálestir bæst í flota Stokkseyringa, og voru þá gerðir þaðan út sex bátar, 13-16 smálestir að stærð. Það ár var einn 15 lesta bátur gerður út frá Þorlákshöfn.³⁸⁰

Frá Grindavík var svipaða sögu að segja, nema hvað vélbátáútgerð hófst þar mun seinna en frá hinum stöðunum, enda lending og hafnaraðstæður enn verri, ef eitthvað var. Fyrsti vélbáturinn, sem gerður var út frá Grindavík, gekk til veiða úr Staðarsundi á vetrarvertíðinni 1924. Tveimur árum síðar voru vélar settar í tvo áttæringa, og eftir það fjölgaði vélbátum í Grindavík ört. Á tímabilinu 1929-1939 voru þeir flest árin um þrjátíu, en allir litlir.³⁸¹

Á Suðurnesjum voru margar gamalgrónar og sögufrægar verstöðvar, og fór þar sem víða annars staðar, að sumar efldust og stækkuðu með vélvæðingunni, en öðrum

hnignaði, uns þær lögðust af að mestu eða öllu leyti. Þannig fór um hina fornfrægu útróðrarstaði í Selvogi, Stafnesi og á Hvalsnesi. Þar var útræði að vísu orðið næsta smátt í sniðum undir lok árabátaldar, en hnignaði mjög á fyrri hluta 20. aldarinnar og lagðist loks alveg af.

Annað og enn skýrara dæmi um gamalgróna verstöð, sem ekki uppfyllti þær kröfur, er gerðar voru til útgerðarstaða vélbáta, var *Hafnir* á Reykjanesi. Þaðan var róið til fiskjar um aldaraðir, en blómaskeið áraskipaútvogs í Höfnum var á ofanverðri 19. öld. Þá sátu ríkisbændur í Kotvogi og Kirkjuvogi og gerðu út fjölda stórra áraskipa. Þau voru flest smíðuð í Höfnum, en þar var, auk útgerðarinnar, mikil skipasmíði, og á ofanverðri 18. öld og alla 19. öldina smíðuðu Hafnamenn fjölda skipa fyrir nágranna sína annars staðar á Suðurnesjum. Á þessum árum fjölgaði fólki býsna hratt í Höfnunum, og vermenn úr öðrum sveitum voru þar fjölmennir á vertíðum.

Þetta breyttist allt með tilkomu vélbáta. Lending var löngum varasöm og erfið í Höfnum, og vélbátum varð ekki búin þar viðunandi aðstaða nema með ærnum tilkostnaði. Af þeim sökum urðu Hafnamenn undir í samkeppninni við granna sína á Miðnesi og í Keflavík. Útgerð áraskipa hélt áfram í Höfnunum allt fram á 3. áratug 20. aldar, en smám saman dró af henni, og æ erfiðara reyndist að manna skipin. Þegar vélbátaútgerð hófst að lokum, var það orðið um seinan. Sama máli gegndi um hafnarframkvæmdir á 4. og 5. áratugnum, og fyrir lítið kom þótt Hafnamenn yrðu meðal hinna fyrstu á Suðurnesjum til að reisa hraðfrysti-

hús. Vélbátaútgerðin náði sér aldrei verulega á strik og lognaðist að lokum út af.³⁸²

Keimlík varð saga útgerðar og sjósóknar í *Garðinum*. Þar var fornfræg verstöð, og á öndverðri 20. öld ráku utansveitarmenn þar umfangsmikla útgerð áraskipa, auk útgerðar á vegum heimamanna. Fyrstu tilraunir Garðmanna til vélbátaútgerðar fóru á hinn bóginn út um þúfur, og ollu afleit hafnarskilyrði þar mestu. Vélbátæigendur í byggðarlaginu gripu þá til þess bragðs að gera báta sína út frá Sandgerði og Keflavík, og eiginleg vélbátaútgerð komst ekki á rekspöl í Garði fyrr en eftir 1930, er sjóvarnargarður var byggður við Gerðavör.³⁸³

Á Miðnesi var um aldir ein stærsta verstöð landsins, en nésin þrjú, Hvalsnes, Miðnes og Stafnes, voru hin eiginlegu Suðurnes. Í upphafi vélbátaldar, nánar tiltekið 1907, hóf Björn Gíslason að gera út vélbátinn *Gamm* frá *Sandgerði* á vetrarvertíðinni og sama ár kom Friðrik konungur VIII. hingað til lands með fríðu föruneyti. Þar var með í för danskur stórútgerðarmaður, Ditlev Lauritzen frá Esbjerg. Hann var mestur útgerðarmaður í Danmörku um þessar mundir, og mun meginástæða þess að hann var valinn til farar með konungi, hafa verið sú, að kóngur hafði hug á að efla samvinnu þegna sinna í atvinnumálum og þó einkum þátttöku Dana í sjávarútvegi á Íslandi. Þar voru fáir líklegri til afreka en einmitt Lauritzen, sem notaði dvölina hér á landi til að kynna sér aðstæður og ræða við menn.

Lauritzen, eða „konsúlnum“, eins og hann var oft kallaður, leist vel á möguleika til útgerðar hér, og áður en árið var úti,

stofnaði hann í Kaupmannahöfn nýtt hlutafélag, sem átti að „[...] stunda fiskiveiðar við Ísland og í Norðursjónum og jafnhliða reka umboðsverslun við Ísland og Færeyjar.“³⁸⁴ Hlutafé félagsins var 300 þúsund krónur, og um fyrirætlanir þess hér á landi sagði svo í *Ægr*:

Strax eftir að fjelagið var stofnað voru gjörðar ráðstafanir til að fá hentuga staði hjer á landi sem fiskstöðvar til reksturs útvegsins, og hafði Konsul Lauritzen nokkru áður valið sem fiskistöð Sandgerði á Miðnesi einkum fyrir mótorbáta sem stunda áttu þorskeiði vor og sumar.³⁸⁵

Hér var greinilega hugsað stórt, og í Sandgerði réðust Danir í miklar framkvæmdir. Veturinn 1908 var byggð þar steinbyggja eða bólverk, sem fiskiskip gátu legið við, og jafnframt reist salthús, íbúðar- og skrifstofuhús og geymsluhús. Alls kostuðu þessar byggingar um 50 þúsund krónur, sem var mikið fé á þeim tíma. Loks var strengd keðja „frá enda til enda á höfninni“, en við hana mátti festa skip og báta.³⁸⁶

Útgerð Ísland-Færeyjafélagsins, eins og fyrirtækið nefndist, hófst svo fyrir alvöru á útmánuðum 1908, og lýsti Matthías Þórðarson, sem sá um starfsemina í Sandgerði, henni svo:

Í byrjun maímánaðar komu hinir fyrstu fiskimenn sem fiska áttu frá Sandgerði, og fluttu með sér tvo opna mótorbáta. Með því ýmislegt þurfti að útbúa bæði viðvíkjandi bátum og veiðarfærum voru þeir ekki tilbúnir að fiska fyr en um miðjan mánuðinn eða jafn snemma og þilbátar 12 að tölu, komu frá Esbjerg, er stunda áttu líka fiskveiði frá Sandgerði og byrjuðu veiðar um sama leyti.

Hvað viðvíkur aflabrögðum þessarar skipa, þá er það að segja, að yfirleitt var aflinn mjög lítill, sem

stafaði mjög mikið af ódugnaði og áhugaleysi fiskimannanna, en mest af því, hve vélarnar reyndust slæmar og stórgallaðar. En að hinu leyti virtist staðurinn mjög vel valinn, hvað snertir sjósókn og hægd að ná til fiskjar, enda virtist fiskur vera nægur fyrir, þar sem reynt var, sérstaklega í kringum Reykjanes, Eldey, vestur á Búðagrunni og víðar, og mun því tíminn bezt leiða það í ljós, að hér verður framtíðar fiskistöð Suðurlands.³⁸⁷

Svona fór um sjóferð þá, og mun fjáraflamaðurinn Ditlev Lauritzen aldrei hafa tapað jafn miklu fé á neinu fyrirtæki og útgerðinni á Íslandi. Hann varð henni og brátt afhuga, og undir árslok seldi Ísland-Færeyjafjelagið skip og báta sína og hætti allri starfsemi hér á landi.³⁸⁸ Íslendingar höfðu hins vegar gott gagn af athöfnum fyrirtækisins hér. Þeir komust yfir vélbáta með tiltölulega góðum kjörum, og aðstaðan í Sandgerði kom þeim til góða og átti mikinn þátt í því, að Sandgerði fékk nokkurt forskot á aðra útgerðarstaði á Suðurnesjum.

Er Esbjergútgerðin hætti starfsemi í Sandgerði, komust hús og önnur mannvirki er hún hafði látið reisa, í eigu Matthíasar Þórðarsonar frá Móum. Hann seldi þau árið eftir þeim félögum Lofti Loftssyni og Þórði Ásmundssyni, sem þá hófu útgerð og verslun í Sandgerði. Um svipað leyti hóf Haraldur Böðvarsson einnig að gera út frá Sandgerði og rak þar útgerð, uns hann flutti fyrirtæki sitt upp á Akranes árið 1915.³⁸⁹ Árið 1914 voru gerðir út frá Sandgerði átta vélbátar undir 12 smálestum og að auki þiljubáturinn *Óðinn*, sem þeir Loftur og Þórður höfðu keypt af Matthíasi Þórðarsyni og áður var í eigu Esbjergútgerðarinnar. Árið eftir voru aðeins gerðir út fjórir vélbátar í Sand-

gerði, þrír litlir bátar undir 12 smálestum og *Óðinn* að auki.³⁹⁰ Næstu árin fjölgaði stórum bátum í Sandgerði nokkuð. Þeir voru sex árið 1920, átta 1925 og tólf 1930. Á fyrri hluta 4. áratugarins óx útgerðin öllu hraðar, en síðan dró lítið eitt úr. Árið 1935 gengu átján bátar stærri en 12 smálestir til veiða frá Sandgerði, en fjórtán árið 1940.³⁹¹ Hér eru þó aðeins taldir heimabátar, en aðkomubátar voru löngum margir í Sandgerði á vetrarvertíð og sjósókn þaðan því meiri en tölurnar um skip heimamanna gefa til kynna.

Eftir að verslunarstaðinn á Básendum eyddi í stórflóði árið 1799, varð Keflavík við Stakksfjörð helstur verslunarstaður á Suðurnesjum. Á síðara helmingi 19. aldar myndaðist þar umtalsvert þéttbýli, og höfðu íbúarnir öðru fremur bjargræði sitt af sjósókn og sjávarfangi. Tilraunir voru gerðar til þilskipa-útgerðar í Keflavík um aldamótin 1900, en þær stóðu stutt, og voru árabátar helstu fiskiskip Keflvíkinga, uns vélaöld hófst í plássinu.

Umsvif Ísland-Færeyjafélagsins í Sandgerði hafa vafalítið ýtt við áhugasömum útvegs- og sjómönnum í Keflavík, og ef marka má orð fréttaritara blaðsins *Lögréttu* þar suður frá í fréttabréfi árið 1907, litu a.m.k. sumir Keflvíkingar til Vestmannaeyinga sem fyrirmyndar.³⁹² Um það leyti var þó einhver hreyfing að komast á útvegsmenn í Keflavík, og vorið 1908 var stofnað þar hlutafélag til kaupa á vélbáti. Félagið hlaut nafnið Vísir hf., og hluthafar voru 24 Keflvíkingar. Félagið keypti vélbátinn *Júlíus*, sem Júlíus Schou steinsmiður hafði flutt inn frá Borgundarhólmi, og hóf útgerð hans skömmu síðar. Fyrstu árin var báturinn þó

einkum hafður í flutningum, og veiðar mun hann ekki hafa hafið að marki fyrr en árið 1910. *Júlíus* eyðilagðist, er hann strandaði á Lambarífi sunnan Garðskaga veturinn 1911. Koma hans markaði tímamót í útgerðarsögu Keflavíkur, en hvorki var hann mikið skip né fljótur í förum, eins og sjá má af orðum Þorsteins Þorvarðarsonar, sem var formaður á bátnum um hríð:

Hann þótti mikið skip í þá daga. Annars var hann líkastur stórra dekkadri „trillu“. Stýrishúslaus og skjólbordalágur. Hann var 7-8 tonn að stærð, en ganglítill – drattaðist aðeins ef bræla var.³⁹³

Útgerð *Júlíusar* stóð stutt, en hann sýndi engu að síður ýmsa þá kosti, sem vélbátarnir höfðu fram yfir árabátana. Hann gat sótt dýpra, verið lengur úti og flutt sig af einni fiskislóð á aðra, eftir því hvar fisk var helst að fá. Útgerð hans markaði því tvímælaust tímamót, og næstu árin fór vélbátum fjölgaði í Keflavík, þótt hægt gengi framan af. Árið 1915 voru átta vélbátar undir 12 smálestum að stærð skráðir í Keflavíkurhreppi,³⁹⁴ og voru þeir flestir á bilinu 7-9 lestir.³⁹⁵ Árið 1920 voru fjórir „stórir“ vélbátar gerðir út frá Keflavík, og var hinn stærsti þeirra 20,23 smálestir, en hinn minnsti 13,19 smálestir. Þetta ár voru einnig gerðir út þrír bátar minni en 12 smálestir.³⁹⁶ Fimm árum síðar, 1925, voru stærri bátar í Keflavík orðnir ellefu, og þá var þar aðeins einn bátur undir 12 smálestum. Eftir þetta fjölgaði stórum bátum hratt; þeir voru fimmtán árið 1930, 21 fimm árum síðar og 22 árið 1940.³⁹⁷ Að auki reru allmargir aðkomubátar frá Keflavík á vetrarvertíð, einkum eftir að kom fram á síðari hluta 4. áratugarins og hafnaraðstæður urðu betri. Þeir

komu víða að af landinu, en voru þó tíðum flestir frá Seyðisfirði.³⁹⁸

Allan 4. áratuginn var Keflavík stærsta verstöð á Suðurnesjum og við sunnanverðan Faxaflóa, og ekki leikur á tvennu, að vélbátaútgerðin átti afgerandi þátt í vexti og viðgangi bæjarins. Þar réðu hafnaraðstæður einnig miklu, en þótt þær væru að mörgu leyti erfðar í Keflavík, voru þær miklum mun betri þar en í ýmsum nágrannabyggðum, sem voru frægar verstöðvar á árabátaöld. Má þar nefna sem dæmi Leiruna og Innri-Njarðvík.³⁹⁹ Vöxtur bátaflotans leiddi svo til þess, að kröfur um bætta hafnaraðstöðu urðu æ háværari, og undir lok 3. áratugarins var hafist handa um hafnargerð í Keflavík og henni haldið áfram allan 4. áratuginn.⁴⁰⁰

Vöxtur útgerðarinnar og fjölgun stórra báta hafði greinileg margfeldisáhrif í Keflavík. Veðar og vinnsla aflans urðu æ fjölbreyttari, og er eftirspurn eftir vinnuafli jókst og atvinnulífið varð fjölbreytilegra, fjölgaði fólkinu. Árið 1920 voru íbúar í Keflavík 510, 838 árið 1930 og 1.551 árið 1940.⁴⁰¹ Með tilliti til viðfangsefnis þessa rits er þó að líkindum enn athyglisverðara, að atvinnuskipting bæjarbúa breyttist verulega á þessum árum, einkum þó á 4. áratugnum. Framan af höfðu flestir Keflvíkingar haft bjargræði sitt af sjósókn, rétt eins og íbúar í flestum öðrum íslenskum sjávarplássum, og árið 1930 byggðu milli 50 og 60 prósent bæjarbúa í Keflavík afkomu sína á fiskveiðum. Þetta breyttist hins vegar að mun á næstu árum, og er manntal var tekið árið 1940, lifðu 36 prósent fólks í Keflavík af fiskveiðum og sjósókn, en lítið eitt fleiri, eða 38

prósent, höfðu framfæri sitt af „iðnaði“. Í þeim hópi störfuðu margir að fiskvinnslu og fiskiðnaði ýmiss konar, en hinir voru einnig allmargir, sem unnu í þjónustuiðnaði, sem byggðist öðru fremur á þjónustu við sjávarútveg og fiskvinnslu.⁴⁰²

Við innanverðan Faxaflóa voru Hafnarfjörður og Reykjavík mestir útgerðarstaðir á því tímabili, sem hér er um fjallað. Eins og frá var skýrt í 1. bindi, var skútuútgerð umtalsverð á báðum stöðum á ofanverðri 19. öld og hvergi meiri en í Reykjavík undir lok aldarinnar og á öndverðri 20. öld. Eins og þegar hefur komið fram, stóð vagga íslenskrar togaraútgerðar í Hafnarfirði, og þar og í Reykjavík leystu togarar þilskipin af hólmi á fyrstu áratugum 20. aldar. Þá varð togaraútgerð nánast ráðandi útgerðarform á þessum stöðum, en vélbátaútgerð óx miklum mun hægar en í öðrum verstöðvum við Faxaflóa.

Upphaf vélbátaútgerðar í Hafnarfirði er jafnan rakið til þess, er P. J. Thorsteinsson & Co. hóf að gera 9,76 rúmlesta bát, er *Gunnar* nefndist, sumarið 1908. Ætlunin var að báturinn stundaði einkum línuveiðar í Faxaflóa, en útgerð hans gekk illa. Aflinn var sáralítill, og um haustið var *Gunnar* seldur úr bænum. Síðar þetta sama ár keyptu nokkrir menn í Hafnarfirði í samlögum vélbát, sem hlaut nafnið *Tilraun*, og má vera, að þeir hafi verið viðlíka óvissir um árangur útgerðarinnar og Bjarni riddari Sívertsen, er hann skírði þilskip sitt *Havnefjords Prøven* á sínum tíma.

Árið eftir, 1909, keypti August Flygenring tvo rúmlega 10 rúmlesta báta til Hafnar-



*Vélbátar og togarar í Reykjavíkurhöfn á millistríðsárunum. Þrátt fyrir hafnargerðina voru aðstæður enn erfiðar, og sennilega eru þessir togarar í botnhreinsun.
Ljós.: Ljósmyndasafn Reykjavíkur*

fjarðar, og stunduðu þeir róðra úr Vogum á Vatnsleysuströnd á vetrarvertíðinni. Sama máli gegndi um báta, sem keyptir voru til bæjarins á árum fyrri heimsstyrjaldar. Þeir reru frá höfnum, sem nær lágu bestu bátamiðum að vetrinum, einkum Sandgerði og Keflavík, voru á útilegu á vorin og sumrin, en munu lítið hafa róið frá Hafnarfirði. Ástæðan var einkum sú, að langt þótti að sækja á góð mið úr Firðinum, og tók þetta ekki að breytast að marki, fyrr en kom fram í síðari heimsstyrjöld. Á árunum 1920-1930 voru lengst af gerðir út 10-15 bátar frá Hafnarfirði, en aðeins einn mestan hluta 4. áratugarins.⁴⁰³

Úr Reykjavík var um margt svipaða sögu að segja og frá Hafnarfirði. Þilskipa- og síðan togaraútgerð var þar allsráðandi og vart hægt að segja, að vélbátarútgerð hæfist að marki í höfuðstaðnum fyrr en árið 1916, en fyrsta vélbátinn við Faxaflóa smíðuðu þeir Bjarni Brynjólfsson í Engey og Þorsteinn Þorsteinsson í Þórshamri árið 1903.⁴⁰⁴ Á fyrstu árum 20. aldar voru gerðir út í Reykjavík nokkrir „bátar“, en þar mun

einkum hafa verið um árabáta að ræða. Á árunum 1907-1910 voru þeir oftast 6-7, en hurfu svo úr skýrslum til 1915.⁴⁰⁵ Það ár voru tólf „bátar“ gerðir út frá Reykjavík, þar af einn vélbátur, og voru skipverjar á honum átta.⁴⁰⁶ Næstu árin fjölgaði litlum bátum í Reykjavík mikið, en þeir munu einkum hafa aflað soðmetis bæjarbúa, og á þessum árum óx íbúafjöldinn í bænum hratt. Árið 1920 voru ellefu vélbátar undir 12 smálestum gerðir út frá Reykjavík, og árabátar þar voru þá sextíu. Þessi tala hélst óbreytt til ársins 1923, en eftir það fór litlum fiskibátum í Reykjavík fækkandi, og það sem eftir lifði 3. áratugarins, voru gerðir þaðan út 50-70 bátar á ári hverju. Þar voru árabátar í miklum meirihluta framan af, og árið 1925 voru þeir 50, en vélbátarnir aðeins fjórir. Fimm árum síðar, 1930, hafði dæmið snúist við; þá voru vélbátarnir orðnir 49 en árabátarnir aðeins fjórir. Á 4. áratugnum voru yfirleitt gerðir út 40-50 bátar undir 12 smálestum í Reykjavík.⁴⁰⁷

Stærri vélbátar voru engir gerðir út frá Reykjavík fyrr en árið 1916, en þá gengu

þaðan fimmtán bátar yfir 12 smálestum að stærð. Þeim fjölgaði svo nokkuð næstu árin, en fækkaði síðan aftur, og alþingishátíðarárið 1930 var aðeins einn vélbátur yfir 12 smálestum að stærð gerður út í bænum. Eftir það fjölgaði bátunum og urðu flestir 1933 og 1938, sextán hvort ár. Þá er aðeins reiknað með bátum, sem skráðir voru í Reykjavík, en auk þeirra reru þaðan oft margir bátar af Vestfjörðum og Norðurlandi á vetrarvertíð.⁴⁰⁸

Reykjavík og Hafnarfjörður gátu þannig varla talist meiriháttar útgerðarstaðir vélbáta á þessum árum. Fjöldi báta, sem reri frá þessum tveimur höfnum, var ávallt mun minni en frá Keflavík og Sandgerði, og sum árin voru aðkomubátar í Reykjavík viðlíka margir eða fleiri en heimabátar á vetrarvertíð.

Um línuveiðara er svipaða sögu að segja. Einn slíkur var gerður út frá Reykjavík á árunum 1906 og 1907, og aftur 1912-1915, en þrír 1916 og 1917. Síðan lá útgerð línuveiðara í bænum niðri til 1924. Þá fjölgaði þeim hratt og urðu flestir 1927, 1929 og 1930, tólf hvert ár. Eftir það fækkaði þessum skipum í Reykjavík og voru 5-6 lengst af 4. áratugnum.⁴⁰⁹

IV,1,2,4. Vestfirðingafjórðungur

Á Skipaskaga var nyrsta verstöð við innanverðan Faxaflóa og jafnframt hin syðsta í Vestfirðingafjórðungi. Á árabátaöld var þar mikið útræði, og um 1870 reru þaðan 78 bátar. Þá var „[...] óvíða á landinu jafnstór bátafloti og þar.“⁴¹⁰

Útvegsbændur og sjómenn á Skipaskaga

fylgdust vitaskuld gjörla með því, sem á döf-inni var í sjávarútvegsmálum, og allnokkur kynni höfðu þeir af breskum togaramönn-um, sem sóttu mikið í fiskileitir þeirra á síð-asta áratug 19. aldar. Skagamenn voru lítt hrifnir af þeim gestagangi, en reru þó í „tröllin“ eins og svo margir aðrir við Faxa-flóa á þessum árum.⁴¹¹ Hafa þeir róðrar vafa-lítið gefið þeim eitthvað í aðra hönd eins og öðrum, en hitt skipti þó að líkindum meira máli, að hjá Bretunum sáu menn gjörla, hve miklu mátti til leiðar koma með nýrri tækni. Veiðar bresku togaranna urðu þannig til að koma róti á hugi manna og opna augu þeirra fyrir nýjum möguleikum, þótt í annarri mynd væru.

Um aldamótin 1900 var Matthías Þórðar-son frá Móum búsettur á Akranesi um skeið. Hann fylgdist flestum mönnum betur með því, sem gerðist í sjávarútvegi nágranna-þjóðanna, og ein heimild hermir, að hann hafi árið 1901 flutt á Akranesi fyrirlestur, þar sem hann spáði því að Lambhússund myndi í framtíðinni verða vélbátahöfn.⁴¹² Engum sögum fer af viðbrögðum manna við þessum orðum Matthíasar, en aðeins fimm ár liðu þar til skellir bátsvélar heyrðust fyrst í Lambhússundi. Frá þeim atburði segir svo í *Sögu Akraness*:

Vorið 1906 smíðaði Otti Guðmundsson, skipa-smiður, bát, sem var 28 fet á lengd og 5 smálestir að stærð, en í þennan bát var sett 8 hk. Danvél, sem tekin var úr kúttar Ágúst, síldveiðaskipi, 50 smál. að stærð. Þessi litli bátur var yfirbyggður að framan og með járnhúsi yfir vélinni. Segl mátti og draga yfir miðju bátsins aftur að húsi til að verjast ágjöf. Þegar báturinn var tilbúinn, var hann seldur upp á Akranes þeim Einari Ingjaldssyni á Bakka, Sveini

bróður hans, í Nýlendu, Þorsteini á Grund og Einari Ásgeirssyni. Bátinn nefndu þeir „Pólstjarnan“ og var Einar Ingjaldsson formaður, en Sveinn bróðir hans vélamaður. Þetta var fyrsti vélbáturinn, er kom til Akraness. Geir Sigurðsson, hinn góðkunni skipstjóri, og Sveinn Ingjaldsson sigldu bátnum hingað í apríl 1906 og voru tvo tíma á leiðinni frá Reykjavík að bryggju Böðvars Þorvaldssonar í Lamhússundi ...⁴¹³

Otti Guðmundsson í Reykjavík var afkastamikill skipasmiður, og þetta sama ár, 1906, smíðaði hann annan bát. Hann var 12,27 smálestir að stærð, þiljaður og búinn 10 hestafla Alphavél. Bátinn seldi Otti fimm ungum Akurnesingum, og var kaupverðið 8.000 krónur. Hinir nýju eigendur gáfu bátnum nafnið *Fram* og hófu útgerð hans árið 1907. Vegna lélegra hafnarskilyrða á Akranesi hafði *Fram* hins vegar viðlegu í Vogum á Vatnsleysuströnd á vetrarvertíð, enda var helsta veiðisvæðið í Garðsjónum. *Fram* var gerður út frá Akranesi til 1912, er hann var seldur til Vestmannaeyja.⁴¹⁴

Næstu árin fjölgaði vélbátum á Akranesi smám saman. Árið 1915 var gerður þar út einn vélbátur yfir 12 smálestum að stærð, *Hrafn Sveinbjarnarson*, sem Bjarni Ólafsson átti. Þá gengu og níu minni vélbátar til veiða úr Ytri-Akraneshreppi, en engra árabáta var getið þar.⁴¹⁵

Á þessum árum komu margir ungir og vaskir menn til starfa í útgerð á Skipaskaga, og á næstu árum, 1915-1920, fjölgaði stórum bátum þar í sex. Tveir þeirra voru í eigu Haraldar Böðvarssonar, Bjarni Ólafsson og Þórður Ásmundsson áttu sinn bátinn hvor og hinn þriðja í samlögum, og Niels Kristmannsson o.fl. áttu einn bát. Allir voru

þessir bátar stórir, eftir því sem þá gerðist. Hinn stærsti var 35 smálestir og sá minnsti 19 lestir.⁴¹⁶

Á 3. áratugnum gekk útgerðin upp og ofan á Akranesi, og fram til 1927 voru sumir útvegsmenn þar umsvifamiklir í Sandgerði. Undir lok 3. áratugarins varð hins vegar mikil fjölgun í fiskiskipaflota Akurnesinga. Árið 1925 gengu fjórir bátar stærri en 12 smálestir til veiða af Skaganum, en þrettán árið 1930, og tveir línuveiðarar að auki. Fimm árum síðar voru stórir vélbátar á Akranesi 22 og línveiðararnir fjórir, og árið 1940 voru alls 23 vélbátar, þrír línuveiðarar og einn togari í fiskiskipaflota Akurnesinga.⁴¹⁷

Á árabátaöld voru verstöðvar margar undir Jökli og í Breiðafjarðareyjum og sumar meðal hinna stærstu á landinu. Margir útróðrarstaðir á þessu svæði voru á annesjum og afskekktum stöðum, þar sem lendingar voru viðsjárverðar, fámenni utan vertíða og útgerð heimamanna að verulegu leyti í höndum bænda og annarra einyrkja. Leikur ekki á tvennu, að þessar aðstæður höfðu veruleg áhrif á vélvæðingu bátaflota Breiðfirðinga.

Ekki er fullljóst af heimildum, hvenær fyrsti vélbáturinn kom í Breiðafjörð, en víst er þó, að það gerðist ekki síðar en sumarið 1904. Þá kom gufuskipið *Vesta* til Ólafsvíkur og hafði meðferðis 3-4 smáesta vélbát, sem Þorkell Guðbrandsson bátasmiður í Reykjavík hafði smíðað fyrir nokkra menn í Ólafsvík og hlaut nafnið *Geyssir*.⁴¹⁸ Báturinn var gerður út frá Ólafsvík til vertíðarloka 1905, en það ár bættist Ólsurum annar bátur, sem

Óðinn nefndist, og árið eftir kom hinn þriðji, *Sæbjörg*. Næstu árin voru allmargir vélbátar gerðir út frá Ólafsvík, en útgerðarmenn áttu þó jafnan í erfiðleikum vegna afleitra hafnarskilyrða, og oft varð verulegt tjón á bátum, sem lágu við festar, þegar illviðri brast á. Af þeim sökum voru einungis gerðir út litlir bátar frá Ólafsvík, og á árunum 1918-1927 lá vélbátaútgerð þar alveg niðri.⁴¹⁹

Enn minna er vitað um upphaf vélbátaútgerðar annars staðar við Breiðafjörð, en flest bendir til, að það hafi víðast hvar orðið enn síðar en í Ólafsvík. Lárus Skúlason frá Sandi keypti vélbátinn Geysi af eigendum hans í Ólafsvík árið 1906 og gerði hann út frá Krossavík eina vertíð. Þá varð hann að hætta vegna hafnleysis.⁴²⁰ Árið 1915 var enginn stór vélbátur gerður út við Breiðafjörð, en þilskipaútgerð stóð þá enn traustum fótum í Stykkishólmi og Flatey. Einu vélbátarnir, sem gerðir voru út í Snæfellsnessýslu þetta ár, voru sex opnir bátar, sem gengu úr Eyrarsveit og einn frá Stykkishólmi. Árabátaútvegurinn var hins vegar í góðu gengi, og alls voru 128 róðrabátar gerðir út í sýslunni árið 1915.⁴²¹ Árið 1920 voru á hinn bóginn komnir tveir vélbátar stærri en 12 smálestir í Stykkishólmi og einn í Flatey, og þá voru gerðir út samtals sautján minni vélbátar í Snæfellsnessýslu. Flestir þeirra, eða sjö, voru gerðir út frá Stykkishólmi, en enginn vélbátur virðist hafa gengið til veiða úr Breiðafjarðareyjum á þessum tíma.⁴²²

Litlar breytingar urðu á útgerð við Breiðafjörð á fyrri hluta 3. áratugarins. Litlum bátum fækkaði um einn, en árið 1925 var einn 29 lesta bátur gerður út frá Flatey,

og fimm stórir bátar gengu þá frá Stykkishólmi. Voru þeir allir í eigu tveggja aðila, Sæmundar Halldórssonar og Verslunar Tang & Riis. Fimm árum síðar, 1930, hafði fært breyst í þessum efnum, nema hvað fjöldi báta undir 12 smálestum hafði aukist að mun, einkum í Eyrarsveit og Neshreppi utan Ennis. Árið 1935 var fjöldi og stærð báta í verstöðvum við Breiðafjörð nánast óbreyttur frá 1930 og sama máli gegndi árið 1940, að því þó undanskildu, að þá voru skráðir tveir þilfarsbátar í Ólafsvík, 12 og 14 smálestir að stærð.⁴²³

Af því, sem hér hefur verið sagt, má ljóst vera, að vélvæðing bátaflotans gekk hægar fyrir sig við Breiðafjörð en víðast annars staðar á sunnan- og vestanverðu landinu. Erfiðar hafnaraðstæður í verstöðvum á utanverðu Snæfellsnesi virðast hafa valdið þar mestu, og í eyjaverstöðvunum var vélbátaútgerð lítil á þessu skeiði.

Á Vestfjörðum varð vélvæðing bátaflotans með nokkuð misjöfnum hætti frá einum stað til annars. Framar í þessu riti var sagt stuttlega frá stofnun og rekstri IHF á Patreksfirði um aldamótin 1900. IHF hugði á stórútgerð þilskipa og togara, en árið 1903 eignaðist fyrirtækið vélbát, hinn fyrsta á Patreksfirði. Af útgerð hans fer litlum sögum, en annar vélbátur bættist í flota Patreksfirðinga árið 1905, og var hann í eigu Péturs J. Thorsteinsson.⁴²⁴ Eftir þetta fjölgaði vélbátum á Patreksfirði smám saman, og voru þeir orðnir fimm árið 1915, allir undir 12 smálestum að stærð.⁴²⁵ Árabátar voru hins vegar níu í Patrekshreppi þetta ár, og ef marka má orð Bjarna Sæmundssonar, fiski-

fræðings, hafa Patreksfirðingar haft meiri trú á fiskni þeirra en vélbátanna:

Ein breyting er orðin þar á síðan [1901], fyrir utan þilskipaútveginn, sem þá var lítill eða enginn: Laust eftir aldamótin settist að þar í firðinum Færeyingur einn til veiða, með bát sinn. Varð það til þess að menn á Eyrunum tóku upp Færeyjabáta til fiskjar, og hafa haldið þeim síð síðan. Haga þeir nú veiðum sínum þannig, þegar þeir róa út í flóann, að nokkrir bátaeigendur „slá sér saman“ um einn lítinn mótorbát, sem dregur 2-3 Færeyjabáta, með 3 mönnum á, út á miðin, þar sem þeir leggja lóðir sínar og bíður svo eftir þeim aðgerðalaus, meðan þeir eru að veiðum (leggja 2-3 köst) og dregur þá svo með farminn heim til lands. Þetta getur vel gengið, meðan gott er veður og sléttur sjór.⁴²⁶

Ekki kemur fram í heimildum, hve lengi Patreksfirðingar viðhéldu þessu lagi, en vélbátum á Patreksfirði fjölgaði hægt framan af 20. öldinni. Árið 1920 gerði fyrirtækið P. A. Ólafsson út liðlega 30 smálesta vélbát, *Flatey*, í einn mánuð, og það ár gengu þrír litlir vélbátar til veiða úr Patrekshreppi. Fimm árum síðar höfðu tveir stórir bátar bæst í flotann, báðir í eigu Péturs A. Ólafssonar, og bátum undir 12 smalestum hafði þá fjölgað um einn. Árið 1930 var aðeins einn stór vélbátur gerður út frá Patreksfirði, en ellefu litlir, og 1925 voru einungis sex vélbátar undir 12 smalestum skráðir í Patrekshreppi, en enginn stærri. Við lok tímaþilsins, sem hér er um fjallað, var vélbátaloti Patreksfirðinga tveir bátar yfir 12 smalestum að stærð og 28 minni.⁴²⁷

Trilluútgerð átti þannig lengst af auðveldara uppdráttar á Patreksfirði en útgerð stærri báta. Ástæður þess má vafalítið rekja til þess, að skammt var að sækja á fengsæl

mið innfjarðar, og þá hentuðu litlu bátarnir að mörgu leyti betur en hinir stærri og voru að auki mun ódýrari og auðveldari í rekstri. Þá hefur það vafalaust einnig skipt máli, að stærsta útgerðarfyrirtækið á Patreksfirði, Ólafur Jóhannesson & Co., lagði áherslu á togaraútgerð en fékkst lítt sem ekki við útgerð vélbáta. Má því segja, að Patreksfirðingar hafi varðveitt arfleifðina frá IHF, og líkt og í Reykjavík og Hafnarfirði leystu togarar þilskipin af hólmi á Patreksfirði, en ekki vélbátar. Þeir komu smám saman í stað árabátanna, sem þó voru gerðir út frá Patreksfirði í nokkrum mæli allt fram yfir 1930.

Á Bíldudal, Þingeyri og Flateyri varð þróunin með öðrum hætti en á Patreksfirði. Þilskipaútgerð var rótgróin á öllum þessum stöðum og skútur gengu þaðan til veiða fram um og yfir 1920. Árið 1915 voru vélbátar yfir 12 smalestum að stærð þó komnir á alla þessa staði, og voru flestir á Þingeyri, alls fimm. Minni bátar voru hins vegar tiltölulega fáir, og engir í Arnarfirði.⁴²⁸

Árið 1920 var enginn stór vélbátur gerður út frá Bíldudal, en á Þingeyri voru þeir fjórir, auk þilskipa og eins línuveiðara, sem *Kakali* nefndist. Þá höfðu vélbátarnir hins vegar að fullu leyst skúturnar af hólmi á Flateyri, og gengu sex stórir bátar til veiða þaðan þetta ár.⁴²⁹ Fimm árum síðar var fjöldi báta yfir 12 smalestum svipaður á Þingeyri og Flateyri, en sex bátar í þessum stærðarflokki voru gerðir út frá Bíldudal. Á 4. áratugnum fækkaði stórum bátum á öllum þremur stöðunum lítillega, en minni bátum fjölgaði nokkuð.⁴³⁰

Í Súgandafirði varð þróun bátaflotans á allt annan veg en á syðri fjörðunum. Þil-

skipaútgerð var aldrei umtalsverð á Súg-
andafirði, og fyrir vélaöld stunduðu Súgfirð-
ingar nær eingöngu sjó á árabátum. Vélbát-
um kynntust þeir hins vegar snemma, og
upphafi vélbátaútgerðar í Suðureyrarhreppi
lýsti Þórður Þórðarson hreppstjóri með
þessum orðum:

[...] fyrsti vélbáturinn, sem keyptur var af Súgfirð-
ingi var Svanur, í apríl 1906, danskur bátur lítill
með fjögurra hesta Alphavél. Eigendur voru Krist-
ján Albertsson og Jón Einarsson, tengdasonur
hans, og var Jón formaður á bátnum. Sama ár, um
sumarið, lét Friðbert Guðmundsson smíða bát á
Ísafirði og fékk 4 hesta Alphavél í hann. Vonin hans
kom hingað þá um haustið. Einnig lét þá Kristján
Albertsson smíða upp nýjan sexæring, er hann átti
og setja í hann nýja 4 hesta Alphavél. Sá bátur var
að mestu yfirbyggður. Skýli var að framan og aftan
yfir vél, en dálítið niðurhleypt dekk um miðjuna.
Hann var einnig útbúinn með kjölfestu, kassa mið-
skips vatnsheldan og var hægt að hleypa sjónum
upp um bátinn með einu handtaki. En ef þurfti að
losna við kjölfestuna á sjó, varð að dæla sjóinn út.
Þessi bátur hét 19. öldin. Átti Kristján hann einn.

Fjórði báturinn var hingað keyptur 1906. Það
var danskur bátur með 4 hesta Alphavél. Eigendur
hans voru Guðmundur Sigurðsson í Bæ, Veturliði
H. Guðnason og Halldór Guðmundsson. Hann hét
Sigurvon. Ekki hafði báturinn verið pantaður fyrir
Súgfirðinga, heldur menn í Dýrafirði, sem voru á
þilskipi um vorið. En skipið fórst og mennirnir
voru dánir, þegar báturinn kom. Báturinn var því
boðinn öðrum og varð það til þess að Súgfirðingar
fengu hann. Guðmundur í Bæ keypti bátinn hálfan.
Og Ibsen, sonur hans, sem þá var 14 ára, varð sam-
eignarmaður föður síns. Veturliði og Halldór, sem
báðir voru til heimilis á Suðureyri keyptu sinn
fjórðapartinn hvor.⁴³¹

Eftir þetta óx vélbátafloti Súgfirðinga hratt.
Árið 1915 gengu 23 bátar undir 12 smálest-
um að stærð til veiða úr Suðureyrarhreppi

og einn stærri. Það var *Rask*, 38,66 lesta
bátur, sem Jón Grímsson, verslunarstjóri
Ásgeirsverslunar á Suðureyri, átti.⁴³² Fimm
árum síðar gerði Jón út vélbátinn *Skírni*,
sem einnig var stór bátur, og það ár voru níu
bátar undir 12 smálestum skráðir í hreppn-
um. Eftir það lagðist útgerð stórra báta
niður um skeið, og 1925 voru fimmtán bátar
undir 12 smálestum í flota Súgfirðinga.
Þeim fækkaði um tíu á síðari helmingi
3. áratugarins, en 1930 var nýr bátur í efri
stærðarflokknum kominn til Suðureyrar.
Hann hét *Hallvarður súgandi* og var
14 smálestir að stærð. Á næstu fimm árum
bættust tveir bátar yfir 12 smálestum í flot-
ann, og undir lok tímabilsins voru gerðir út
frá Suðureyri þrír bátar 12 smálestir og
stærri og tólf minni bátar.⁴³³

Við Ísafjarðardjúp gekk vélvæðing bátaflot-
ans hraðar fyrir sig en annars staðar á Vest-
fjörðum. Áður var sagt frá upphafi vélbáta-
útgerðar við Djúp – og Íslandi – haustið
1902, frá skjótum viðbrögðum Bolvíkinga á
árunum 1903 og 1904 og frá fyrstu vél-
knúna þilfarsbátum, *Ingólfi Arnarsyni*,
sem smíðaður var í Hnífsdal árið 1904. Allar
báru þessar athafnir vott um áræði og góðan
hag útvegsmanna á þessum slóðum, og á
fyrsta áratug 20. aldar breiddist notkun
bátavéla hratt út til nánast allra útróðrar-
staða við Ísafjarðardjúp og á Hornströndum.

Á Ísafirði brugðu útvegsmenn skjótt við,
er þeir sáu hve vel þeim Árna Gíslasyni og
Sophus J. Nielsen gekk útgerð *Stanleys*, og
næstu árin fjölgaði vélbátum ört á Ísafirði.
Þar var í flestum tilvikum um að ræða
sexæringa, sem var breytt og vélar settar í



Ísfriski vélbátaflotinn í Ís á Pollinum veturinn 1918.

þá, en nokkrir vélbátar voru þó fluttir inn til Ísafjarðar frá útlöndum á þessum árum.⁴³⁴ Í báðum tilvikum var hins vegar að mestu leyti um að ræða viðbót við þá útgerð, sem fyrir var í bænum. Á 19. öld var Ísafjörður fyrst og fremst skútubær, og árabátaútgerð var þar tiltölulega lítil. Úr Skutulsfirði var langt að róa á fengsæl mið, og því héldu flestir eigendur áráskipa í firðinum – og innar í Djúpinu – bátum sínum til veiða frá Bolungarvík á vetrarvertíð. Þetta tók að breytast með tilkomu vélanna. Þá varð útgerð úr Skutulsfirði og innanverðu Ísafjarðardjúpi mun hagkvæmari en áður, og

það hagnýttu útvegsbændur sér vitaskuld, þótt margir héldu fast við fyrri hætti og sendu báta sína til útróðra úr Bolungarvík á vertíðinni.

Allir voru þessir bátar litlir og opnir, en fyrsti vélknúni þilfarsbáturinn á Ísafirði kom þangað frá útlöndum árið 1905 og hóf róðra þá um sumarið. Hann nefndist *Harpa*, og voru eigendur þeir Carl Löwe, skipstjóri, sem var formaður, og Helgi Sveinsson, útibússtjóri Íslandsbanka á Ísafirði.⁴³⁵

Harpa var keypt vélarlaus hingað til lands af nokkrum „heimastjórnarmönnum“, sem hugðust setja í hana „dálitla gufuvél“. Af því

varð ekki, enda ólíklegt að svo lítill bátur hefði borið gufuvél. Því fór svo, að þeir Carl og Helgi keyptu bátinn og létu setja í hann Alphavél. Carl stýrði *Hörpu*, uns hann eignaðist stærri bát, *Huldu*, nokkrum árum síðar, og 1909 eignaðist hann *Freyju*, sem var enn stærri og smíðuð í Frederikshavn á Jótlandi.⁴³⁶

Vélbátum á Ísafirði fjölgaði fremur hægt framan af, og er svo að sjá, sem ísfirskir útvegsmenn hafi snemma lagt áherslu á útgerð tiltölulega stórra báta. Mátti það kallast eðlilegt, þegar þess er gætt, að hafnarskilyrði voru á þessum tíma óvída betri en á Ísafirði. Þar var góð höfn frá náttúrunnar hendi og hafnarmannvirkni meiri og betri en víðast annars staðar hér á landi. Í hópi útvegsmanna voru og margir tiltölulega fjársterkir formenn og útvegsbændur, kaupmenn og borgarar, sem fúsir voru til að leggja fé í vélbátaútgerð.⁴³⁷ Þegar svo síldveiðar hófust að marki í reknet í Ísafjarðardjúpi um og eftir 1910, og nánar verður sagt frá síðar, voru stórir bátar í raun forsenda fyrir þeim.

Árið 1913 voru þilfarsbátar á Ísafirði alls sex, allir minni en 12 smálestir.⁴³⁸ Þeim fjölgaði verulega næstu árin, en 1914 komu hinir fyrstu af svonefndum „stóru bátum“, sem svo voru kallaðir, en þeir voru allir smíðaðir erlendis. Árið 1915 voru alls níu bátar stærri en 12 smálestir gerðir út á Ísafirði. Flestir þeirra voru yfir 20 smálestum að stærð, og hinn stærsti, *Hekla*, sem Jóhann Þorsteinsson átti, var 31,25 smálestir. Minni bátum, undir 12 smálestum, fækkaði hins vegar nokkuð á þessum árum, er útvegsmenn festu fé í stærri skipum. Árið

1915 voru aðeins fjórir slíkir skráðir í Ísafjarðarkaupstað.⁴³⁹

Ár fyrri heimsstyrjaldarinnar voru uppgangstími vélbátaútgerðarinnar á Ísafirði. Stórum bátum fjölgaði mikið, og nýir útgerðarmenn komu til sögu. Árið 1920 voru sautján bátar yfir 12 smálestum að stærð skráðir í bænum, en minni bátar voru þá horfnir úr flotanum. Flestir voru bátarnir á bilinu 20-30 smálestir, og stærstur eiginlegra vélbáta var *Eggert Ólafsson*, sem Hálfðan Hálfðansson í Búd átti. Hann var 32,09 smálestir, en þar sem Hálfðan var búsettur í Hnífsdal, er spurning, hvort fremur eigi að telja bátinn þaðan, en á Ísafirði var hann skráður vegna erfiðra hafnarskilyrða í Hnífsdal. Enn stærri en *Eggert Ólafsson* var *Lovísa*, eign Hinna sameinuðu íslensku verslana, arftaka Ásgeirsverslunar. Hún var 52,08 smálestir en var ekki eiginlegur vélbátur, heldur gamalt þilskip sem vél hafði verið sett í.⁴⁴⁰

Fyrstu ísfirsku vélbátarnir stunduðu í upphafi einkum línuveiðar á gamalkunnum bátamiðum í mynni og úti fyrir Ísafjarðardjúpi. Framan af voru veiðarnar einkum stundaðar á hefðbundnum vertíðum, en er bátarnir stækkuðu, lengdist úthaldstíminn, og þá tóku þeir að fara á útilegu að vetrinum og síldveiðar á sumrum. Nánar verður sagt frá þeim veiðiskap síðar í þessu riti, en hvort tveggja, útileguna og síldveiðarnar, mátti hafa til marks um, hve mjög möguleikar útvegsmanna til að nýta atvinnutækin sem best jukust, er bátarnir urðu stærri og fullkomnari.

En þetta fyrsta blómaskeið vélbátaútgerðarinnar á Ísafirði stóð aðeins skamma hríð. Ár fyrri heimsstyrjaldarinnar voru á margan



*Auðbjörn ÍS 17 við síldveiðar fyrir Norðurlandi.
Ljós.: Steingrímur Kristinsson*

hátt veltiár í íslenskum sjávarútvegi. Markaðir fyrir sjávarafurðir voru tryggir, m.a. vegna afskipta breskra stjórnvalda af utanríksverslun Íslendinga, og hjá ísfirskum útvegsmönnum voru síldveiðar og síldarsöltun ný búgrein, sem gaf drjúgan skilding í aðra hönd.⁴⁴¹ Í henni var fölginn helsti vaxtarbroddur útgerðarinnar á þessum árum, og seint verður þáttur síldarinnar og síldveiðanna í uppbyggingu ísfirska vélbátalotans ofmetinn.

Í þessu efni urðu hins vegar breytingar til hins verra þegar á öndverðum 3. áratugnum. Margir ísfirskir útvegsmenn urðu illa

fyrir barðinu á „síldarkrakkinu“ svonefnda árið 1919, er íslensk síld reyndist skyndilega ill- eða óseljanleg í helstu markaðslöndunum á Norðurlöndum og við Eystrasalt. Í kjölfarið fylgdi erfiðleikatímabil, þar sem allir helstu markaðir fyrir jafnt saltfisk sem saltsíld voru óstöðugir. Árið 1925 kom svo gengishækkun íslensku krónunnar, sem lék sjávarútveginn grátt og gerði mörgum afar erfitt fyrir, er þeir voru að byrja að ná sér eftir áföllin í síldarsölunni 1919 og 1920. Um almenn áhrif þessara þátta á vélbátalútveginn verður nánar fjallað síðar í þessu riti, en á Ísafirði birtust þau fólki í því, að

mörg útgerðarfyrirtæki hættu starfsemi, bátar voru seldir á brott úr bænum, og í kjölfarið fylgdu margir dugmestu aflamennirnir. Til þess að afstýra algjöru hruni útgerðar og atvinnulífs í bænum beittu bæjaryfirvöld sér fyrir stofnun Samvinnufélags Ísfirðinga, sem lét smíða sjö nýja báta erlendis, og þegar kom fram á 4. áratuginn, hófu ný útgerðarfyrirtæki starfsemi á Ísafirði. Þá fór loks að birta verulega til aftur í atvinnulífinu, og útgerðin komst á svipað stig og hún var fyrir áföllin á 3. áratugnum.⁴⁴²

Sviptingarnar í útgerðinni endurspeglast í tölum um fjölda vélbáta á Ísafirði á þessum árum. Árið 1925 voru gerðir þaðan út 22 bátar yfir 12 smálestum að stærð, og tveir línuveiðarar að auki. Árið 1928 hafði bátunum fækkað um helming, og flestir nýjustu og stærstu bátarnir voru horfnir. Tveimur árum síðar, 1930, var aðeins tekið að lifna yfir útgerðinni á ný. Þá voru vélbátar í bænum orðnir sautján, jafn margir og 1920, og munaði þar mest um sjö nýja báta Samvinnufélagsins. Árið 1935 var fjöldi bátanna óbreyttur, en töluverð endurnýjun hafði þó átt sér stað, og 1939 voru bátarnir orðnir 19.⁴⁴³

Hnífsdalur var önnur gamalgróin verstöð við Skutulsfjörð, og þaðan var sjósókn mikil á árabátaöld. Vélvæðing bátaflotans í Hnífsdal hófst nánast jafn snemma og á Ísafirði, og flestir hinna fyrstu vélbáta Hnífsdælinga voru sexæringar, sem vélar voru settar í. Árið 1915 voru gerðir út í Hnífsdal tuttugu vélbátar undir 12 smálestum, en enginn stærri. Fimm árum síðar hafði bátum í þessum stærðarflokki fækkað í sautján, og þá

voru gerðir út í Hnífsdal þrír stærri bátar, 26-27 smálestir að stærð. Þeir voru allir í eigu Sigurðar Þorvarðarsonar. Árið 1925 hafði minni bátunum enn fækkað, voru nú fimmtán. Þá gerði Hálfðan Hálfðansson í Búð út tvo stóra báta í Hnífsdal, en Sigurður Þorvarðarson hafði flutt útveg sinn að Langeyri í Álftafirði, þar sem hann gerði út fjóra stóra vélbáta og einn línuveiðara. Þá var útgerð Ásgeirs I. Ásgeirssonar í Tröð í Álftafirði liðin undir lok, en hann gerði út tvo stóra báta árið 1920.⁴⁴⁴

Árið 1930 var útgerðin í Hnífsdal gjörbreytt frá því, sem verið hafði 1925. Þá gekk aðeins einn bátur yfir 12 smálestum til veiða úr Hnífsdal og 21 minni bátur, og lokið var þá útgerð Hnífsdælinga frá Langeyri. Fimm árum síðar voru stóru bátarnir orðnir fjórir, en hinir minni ellefu, og 1939 voru stóru bátarnir sex, en hinir minni aðeins fimm.⁴⁴⁵

Útgerðin í Hnífsdal fylgdi þannig sömu meginlínunum og á Ísafirði, þótt öll væri hún smærri í sniðum og aðstæður væru að ýmsu leyti aðrar. Erfiðleikarnir í kjölfar „síldar-krakksins“ og gengishækkunarinnar 1925 komu jafnilla við útvegsmenn í Hnífsdal og annars staðar, en þar við bættist, að hafnar- aðstæður voru slæmar í Hnífsdal, og gerði það útgerðarmönnum stærri vélbáta löngum erfitt fyrir. Útfiri er mikið á Hnífsdalsvík og bryggjugerð þar nánast útilokuð af þeim sökum. Þá er víkin opin fyrir norðanáttum og legan því ótrygg, ef eitthvað er að veðri. Af þeim sökum þorðu útgerðarmenn sjaldan að geyma báta sína í bólfærum á víkinni, þegar veðurútlit var ótryggt, og brugðu á það ráð að hafa þá á Ísafirði. Af því leiddi hins vegar, að sjómenn urðu að ganga langa

leið til og frá skipi, og lengdi það í raun hvern róður að mun.⁴⁴⁶

Bolungarvík er elsta verstöð við Ísafjarðardjúp, og þar var mestur útróðrarstaður á Vestfjörðum á árabátaöld. Vélvæðingin hóf þar innreið sína fyrr en í öðrum verstöðvum, en eins og áður var frá sagt, hélt Árni Gíslason *Stanley* til fiskjar úr Bolungarvík á vetrarvertíðinni 1903. Eftir það leystu vélbátar árabáta af hólmi í Víkinni á örskömmum tíma, og árið 1915 var vélbátaútgerð þar meiri en víðast hvar annars staðar á Íslandi. Þá gekk 31 vélbátur minni en 12 smálestir til veiða úr Bolungarvík, og tveir stærri bátar. Var annar í eigu Elíasar Magnússonar, en hinn átti Pétur Oddsson. Árið 1920 hafði minni bátum fækkað í 26, og það ár var enginn stór bátur gerður út í Bolungarvík. Þar hafa erfið hafnar- og landingarskilyrði vafalaust ráðið miklu, og á 3. áratugnum lentu útvegsbændur og útgerðarmenn í Bolungarvík í erfiðleikum, eins og svo margir starfsbræður þeirra annars staðar á Íslandi. Árið 1925 var einn stór bátur gerður út í Víkinni og nítján minni, og 1930 var fjöldi litlu bátanna óbreyttur, en stærri bátunum hafði fjölgað í tvo. Annar þeirra, *Svalan*, var eins og 1925 í eigu Péturs Oddssonar, en hinn, *Heklu*, átti Einar Guðfinnsson. Þá var línuveiðarinn *Ölvir* skráður á útveg Bjarna J. Fannberg þetta ár. Fjórhá áratugur 20. aldar var útgerðarmönnum í Bolungarvík erfiður, og 1935 var útgerð þar minni en lengst af áður. Aðeins sextán bátar minni en 12 smálestir voru þá gerðir út í Bolungarvík og enginn stærri. Fimm árum síðar hafði minni bátunum fjölgað í 21, en enginn bátur í stærri flokknum var þá skráður í Víkinni.⁴⁴⁷

Annars staðar við Ísafjarðardjúp var töluverð vélbátaútgerð á þessu tímabili í Álftafirði, Ögurnesi og Snæfjallaströnd, auk verstöðva í Jökulfjörðum og Aðalvík. Þar var þó undantekningarlaust um litla báta að ræða. Sama máli gegndi um útgerð í Strandasýslu. Þar voru allmargir minni bátar gerðir út, einkum í Kaldrananeshreppi, og á árunum um 1920 var einn stærri bátur gerður út frá Finnbogastöðum um skeið.⁴⁴⁸

IV,1,2,5. Norðlendingafjórðungur

Við Húnaflóa var útgerð fremur lítil á fyrri öldum, a.m.k. í samanburði við það sem gerðist á Vestfjörðum og við Breiðafjörð, og vélbátar komu þar tiltölulega seint til sögu. Engra vélbáta er getið í Húnaþingi árið 1915, og 1920 var einn bátur undir 12 smálestum gerður út í Vindhælishreppi á Skaga.⁴⁴⁹ Ekki er fullljóst, hvaðan þessi bátur gekk, en það hefur trúlega verið frá Skagaströnd eða úr Kálfshamarsvík.

Árið 1925 var báturinn í Vindhælishreppi enn eini vélbáturinn í eigu Húnvetninga, en 1930 hafði bátum í sýslunni fjölgað að mun. Þá voru vélbátar í Vindhælishreppi orðnir 26, og níu bátar voru þá gerðir út í Kirkjuhvammshreppi (Hvammstanga). Þeir voru þó allir litlir, undir 12 smálestum, og þessi snöggi kippur í útgerð Húnvetninga stóð stutt. Árið 1935 voru aðeins fjórir vélbátar, allir undir 12 smálestum, skráðir í sýslunni, og voru allir í Vindhælishreppi. Fimm árum síðar hafði bátum hins vegar fjölgað í sextán. Þeir dreifðust á fjóra hreppa, en voru flestir, eða alls tíu, í hinum nýja Höfðahreppi (Skagaströnd).⁴⁵⁰

Í Skagafirði hófst vélbátaútgerð löngu fyrr en við Húnaflóa, en ekki verður upphaf útvegsins þó árssett með fullri vissu. Í *Sögu Sauðárkróks* segir Kristmundur Bjarnason, að árið 1906, er vélbátaútgerð hófst á Króknum, hafi að minnsta kosti tveir vélbátar verið „austan fjarðar“, á Höfðaströnd, og í Fljótum. Annar þeirra, *Valurinn*, var í eigu Jóns Konráðssonar í Bæ á Höfðaströnd en hinn, *Farsæll*, var smíðaður úr eik á Ysta-Mói í Fljótum árið 1906.⁴⁵¹ *Valurinn* í Bæ virðist hafa verið fyrsti vélbátur í Skagafjarðarsýslu, en ekki er fullljóst, hvenær hann kom. Það hefur þó ekki verið síðar en 1906, og hugsanlega 1905.

Árið 1907 bættist nýr bátur í flota Fljótamanna. Hann hét *Önundur* og var í eigu nýstofnaðs Mótorfélags Fljótamanna.⁴⁵² Það fyrirtæki mun þó ekki hafa starfað lengi, því árið 1915 voru aðeins sex vélbátar skráðir í Skagafjarðarsýslu, og áttu allir heima í Hofshreppi. Þar var miðstöð vélbátaútgerðar í Skagafirði allt fram á síðari hluta 3. áratugarins, og það var ekki fyrr en árið 1930, að bátar á Sauðárkróki urðu fleiri en á Hofsósi. Þetta ár voru tólf bátar gerðir út á Króknum, en ellefu á Hofsósi. Fimm árum síðar, 1935, voru bátar aftir orðnir fleiri í Hofshreppi, en við lok áratugarins hafði Sauðárkrókur aftur vinninginn. Hér var þó einungis um litla báta að ræða, undir 12 smálestum að stærð, og munu þeir einkum hafa stundað handfæra- og línuveiðar.⁴⁵³

Á Sauðárkróki hófst vélaöld síðla sumars 1906, er Sigurgeir Sigurðsson kom þangað með vélbát, sem *Blíðfari* nefndist og smíðaður var í Esbjerg þetta sama ár. Koma bátsins þótti vitaskuld miklum tíðindum sæta,

og var fólki boðið í skemmtisiglingu, sem Theódór Friðriksson lýsti þannig:

Skömmu eftir að báturinn kom, efndi fyrirfólkið á Króknum til skemmtiferðar út í Drangey á bátnum, og þótti það á þeim tíma einna líkast því, sem nú þykir að ferðast með flugvél. Sigurgeir ... skipaði svo fyrir, að allir skyldu setjast niður, áður en báturinn færi frá bryggjunni. En um leið og landfestar voru leystar, hrópaði hann, svo að yfirgnæfði skellina í vélinni: „Í guðsbænum, haldið ykkur piltar, því nú fara 99 hjól af stað með skelfilegum hraða.“ Gripu þá allir dauðahaldi í það, er þeir náðu til, því að þeir héldu, að báturinn tæki sprettinn líkt og ólmur foli [...].⁴⁵⁴

Ekki hélst Sigurgeiri lengi á þessum bát, en árið eftir, 1907, komu tveir nýir bátar til Sauðárkróks og hétu *Fram* og *Fálki*.⁴⁵⁵ Þessir bátar voru ekki lengi við lýði á Króknum, og næstu áratugina gekk á ýmsu um vélbátaútgerð þar. Stundum gengu nokkrir litlir vélbátar til veiða frá Sauðárkróki, sum árin engir, og réðst það mest af efnahag fólks og fiskgengd á Skagafirði.⁴⁵⁶

Stærri skipa en 12 smálesta geta skýrslur fyrst í Skagafjarðarsýslu árið 1935. Þá var vélbáturinn *Mjöltnir* skráður á Sauðárkróki. Hann var 16 smálestir að stærð, bar ein-kennisstafina EA 437 og stundaði síldveiðar í samtals sjö vikur um sumarið. Útgerð þessa báts frá Sauðárkróki virðist aðeins hafa staðið í eitt ár, en 1936 var stofnað útgerðarfélagið Tindastóll, og var Franch Michelsen úrsmiður helsti hvatamaður þess. Félagið keypti í Belgíu 97 smálesta gufuskip, sem hlaut nafnið *Skagfirðingur*, og gerði það út til síldveiða á sumrum til 1940, er það var selt.⁴⁵⁷



*Óðinn TH 215 við bryggju
á Kljáströnd í Eyjafirði*

Við Eyjafjörð, í Siglufirði og Þingeyjarsýslum var vélbátaútgerð með nokkuð öðrum hætti á þessu tímabili en víðast annars staðar á landinu. Útgerð lítilla vélbáta hófst á þessu svæði nánast jafnsnemma og í öðrum landsfjórðungum, og allt tímabilið var umtalsverð útgerð báta undir 12 smálestum frá útgerðarstöðum við utanverðan Eyjafjörð, Árskógssandi, Dalvík, Grenivík, Hrísey og Ólafsfirði, sem og frá Grímsey. Sama máli gegndi um Siglufjörð, Húsavík, Flatey á Skjálfanda og ýmsar verstöðvar á Langanesi og víðar í Norður-Þingeyjarsýslu.⁴⁵⁸ Þessir bátar stunduðu mest handfæra- og línuveiðar og sóttu sjó á þeim árstímum, er helst var afla von. Útgerð þeirra skipti miklu fyrir viðkomandi byggðarlög, en í norðlenskri útgerðarsögu þessara ára var hún þó jafnan eins konar aukageta við hlið stórútgerðarinnar, ekki ósvipað og bátaútgerðin við hlið togaraútgerðarinnar í Reykjavík á þessum árum.

Á Norðurlandi, þ.e.a.s. á Siglufirði og í Eyjafirði, var síldarútvegurinn stórútgerð og það sem öllu skipti í sjávarútvegi á þessum árum. Með síldinni stóðu menn og féllu, af henni urðu þeir ríkir eða fátækir eftir atvikum, og ekkert setti jafn mikinn svip á mannlíf og alla hegðan fólks í kaupstöðum og sjávarþorpum á Norðurlandi á fyrria helmingi 20. aldar og þessi smávaxni, rennilegi og silfraði fiskur.

Þegar síldarsagan spurðist um byggðir Eyjafjarðar á sumrin, greip um sig spennigur, engu öðru líkur, menn gengu hnarreistari og léttari í spori en áður, og þegar síldarskipin lögðu úr höfn, varð spennan sumum mestu ákafamönnunum nánast óbærileg. Hver spurði annan tíðinda, og þegar fréttist af vaðandi síld á Grímseyjar-sundi eða í mynni Eyjafjarðar, eða fréttir bárust af skipum á leið til lands með afla, fór allt á fulla ferð á söltunarstöðvum og plön-um og í verksmiðjum innan frá Akureyri og

út með öllum firði, allt vestur á Siglufjörð. Aðkomufólk streymdi til starfa og heimamenn fóru sumir helst ekki af fötum allt sumarið. Þegar brældi eða hlé varð á störfum af öðrum orsökum, var dansað, drukkið og sungið, uns aftur var snúið til vinnu á sjó eða landi.

Þannig var síldarstemmningin engu lík og sumir staðir á Norðurlandi áttu vöxt sinn og tilveru á þessu tímabili öðru fremur síldinni að þakka. Um það efni og síldveiðarnar sjálfar verður nánar fjallað síðar, hér verður látið við það sitja að greina stuttlega frá þróun fiskveiðiflotans á stærstu útgerðarstöðum á Mið-Norðurlandi á þessu tímabili.

Í hugum flestra Íslendinga er Siglufjörður tákn síldarstaðanna öðrum kaupstöðum fremur. Staðreyndin er þó sú, að umtalsvert þéttbýli tók að myndast í Siglufirði allnokkru áður en síldveiðar hófust að marki á hafi úti. Það studdist öðru fremur við verslun og þilskipaútgerð Gránufélagsins, sem hóf rekstur í firðinum árið 1876 og stóð síðan fyrir ýmsum nýjungum í atvinnurekstri á staðnum næstu árin. Þar munaði þó mest um hákarlaveiðar og þilskipaútgerð, en hvort tveggja efldist mjög í verslunarstjóratið Snorra Pálssonar, 1876-1883.⁴⁵⁹

Við upphaf tímabilsins sem hér er til umræðu, árið 1915, var útgerð í Siglufirði enn í líku horfi og verið hafði undanfarna áratugi, og síldveiðar Íslendinga enn í bernsku. Fáeinir menn gerðu út litla vélbáta til þorskveiða, en þilskip í firðinum voru alls sjö. Þar af voru fimm gömul seglskip, öll í eigu Hinna sameinuðu íslensku verslana, sem keyptu eignir Gránufélagsins árið 1912.

Eitt þessara skipa var gert út á handfæraveiðar, en hin fjögur voru á hákarlaveiðum frá vori og fram undir sumarlok. Þeirra á meðal voru *Lati-Brúnn* og *Siglnesingur*, sem báðir voru í hópi elstu þilskipa á Norðurlandi, og herma heimildir, að hinn síðarnefndi hafi í upphafi verið opið skip, en verið breytt í þilskip.⁴⁶⁰ Tveir vélbátar stærri en 12 smálestir voru í Siglufirði þetta ár. Annar þeirra, *Njáll*, sem var í eigu Hinna sameinuðu íslensku verslana, var á hákarlaveiðum um vorið og framundir mitt sumar, en fór þá á síld. Hinn bátinn, *Snyg*, átti Helgi Hafliðason, og var hann á þorskveiðum, en fór á síld um sumarið.⁴⁶¹

Af þessu má sjá, að síldveiðar voru enn sem komið var hrein aukageta hjá siglfirsku flotanum og að útgerðarhættir 19. aldar voru enn ríkjandi í Siglufirði árið 1915. Síldarævintýrið var að sönnu hafið á Siglufirði, en náði ekki til íslenskra útvegsmanna í firðinum nema að nokkru leyti. Í þessu viðfangi ber einnig að hafa í huga, að á þessum árum hélt síldin sig vestar framan af sumri en síðar varð algengt, úti fyrir Ísafjarðardjúpi, í Djúpinu og við Strandir, og átti það mestan þátt í síldarævintýrinu á Ísafirði á árum fyrri heimsstyrjaldar.⁴⁶² Allmikið var um aðkomuskip á Siglufirði á þessum árum, ekki síst norsk og sænsk, auk íslenskra skipa sem lönduðu afla sínum á Siglufirði. Norðmenn og Svíar voru þegar orðnir áberandi og umsvifamiklir á Siglufirði, er hér var komið sögu, stunduðu herpinótaveiðar fyrir landi, ráku söltunarstöðvar og höfðu þegar reist fyrstu síldarbræðsluna. Höfðu athafnir þeirra mikil áhrif á vöxt Siglufjarðar og viðgang.⁴⁶³



*Bátar settir upp á Oddeyrartanga um 1925. Margir norðlenskir útgerðarmenn settu skip sín upp á haustin og aftur ofan að vori, enda voru þau einkum notuð til síldveiða á sumrum.
Ljós.: Óskar S. Sigurgeirsson/Minjasafnið á Akureyri*

Frá Akureyri var svipaða sögu að segja, en þessir tveir staðir voru hinir einu á Norðurlandi, þar sem þilskip og vélbátar, stærri en 12 smálestir, voru gerðir út á þessum tíma. Á Akureyri voru gerð út sextán skip þetta ár, þar af tólf seglskip. Þau stunduðu flest handfæra- og hákarlaveiðar, og aðeins eitt, *Henníng*, var á síldveiðum. Ásgeir Pétursson gerði út tvö skip þetta sumar, bornvörpunginn *Helga magra*, sem stundaði botnvörpuveiðar hluta ársins en síldveiðar yfir sumarið, og línuveiðarann *Leslie*, sem var eingöngu á síld. Þá var einn 13 smálesta vélbátur á síld- og þorskveiðum, og einn stór

vélbátur, *Hjalteyri*, 55 smálesta skip í eigu Ottós Tulinius, var eingöngu á síldveiðum.⁴⁶⁴

Á næstu fimm árum urðu miklar breytingar á útgerð Eyfirðinga og Siglfirðinga, og þá sneru þeir sér fyrst að síldveiðum á hafi úti fyrir alvöru. Árið 1920 var aðeins eitt seglskip eftir á Siglufirði, og var það á hákarlaveiðum. Auk þess voru gerðir út í bænum fimm stórir vélbátar. Þeir stunduðu allir síldveiðar að sumrinu, einn var einungis á síld, en hinir fjórir fóru á hákarl eða bolfiskveiðar á öðrum árstímum.⁴⁶⁵

Á Akureyri þróuðust mál með svipuðum hætti. Þar voru gerð út 25 skip árið 1920,

þar af tuttugu stórir vélbátar. Langflest skipanna voru á síldveiðum, ýmist eingöngu eða að mestu leyti, og aðeins eitt var eingöngu á hákarlaveiðum. Næstu árin hélt þessi þróun áfram, og eins og þegar hefur komið fram, fjölgaði stórum vélbátum og línuveiðurum mikið á Akureyri og Siglufirði fram yfir 1930, auk þess sem umtalsverð útgerð stórra báta hófst víðar við Eyjafjörð, ekki síst í Ólafsfirði. Af þeim skipum, sem skráð voru sem stórir vélbátar, voru allmörg gömul þilskip, sem vél hafði verið sett í. Síldveiðar voru meginviðfangsefni þessa flota, sum skipanna stunduðu bolfiskveiðar hluta úr árinu, m.a. við Suðvesturland og Vestfirði á vetrarvertíð, en hákarlaveiðar hurfu með öllu úr sögunni sem sjálfstæður atvinnuvegur um miðjan 3. áratuginn.⁴⁶⁶

Þegar lítið er yfir tímabilið í heild og hugað að útgerðarháttum á Eyjafjarðarsvæðinu, hlýtur að vekja athygli, hve lítið flotinn var nýttur, einkum eftir að kom fram yfir 1930. Smábátar sáu um að afla Eyfirðingum og Siglfirðingum soðmetis, og framan af þessu tímabili, fram um 1930, var algengt, að útgerðarmenn á Akureyri og Siglufirði sendu skip sín til bolfiskveiða við Vestfirði og Suðvesturland á tímabilinu frá því febrúar-mars og fram í maí. Þá var tekið að búa skipin á síld, og síldarvertíðin stóð að öðru jöfnu frá því um mánaðamótin júní-júlí og framundir ágústlok. Þá var skipunum lagt fram í febrúar-mars.

En þetta átti aðeins við um hluta flotans. Sum skipanna voru einungis á síld, voru ekki gerð út nema í besta falli 3–4 mánuði á ári, og þegar kom fram um og yfir 1930, varð þetta fyrirkomulag æ algengara.

Ástæðurnar virðast einkum hafa verið fjórar: Í fyrsta lagi þótti mörgum langt að sækja á miðin fyrir sunnan og vestan, og fiskgengd fór minnkandi fyrir Norðurlandi á þessum árum, svo ekki borgaði sig að gera út á miðin þar. Í annan stað lækkaði verð á saltfiski mikið eftir 1930, og æ erfiðara varð að selja hann. Í þriðja lagi voru sum skipanna svo léleg, að þau þóttu ekki duga til vetrarveiða og í fjórða og síðasta lagi kann það að hafa ráðið nokkru, að með lögum, sem sett voru árið 1922 og 1925, var athafna-frelsi útlendinga í síldarverkun og -vinnslu skert verulega, og þá gátu heimamenn aukið þátttöku sína í síldveiðunum.⁴⁶⁷

Allt lagðist þetta á eitt og varð til þess, að norðlenskir útvegsmenn sneru sér í æ ríkari mæli að síldveiðum og síldarverkun. Ber þá enn að hafa í huga, að þegar vel gekk, virðast menn hafa lifað bærilegu lífi af síldinni einni, sumir útvegsmenn höfðu annan atvinnurekstur, t.d. verslun, samhliða útgerðinni, og mörgum þótti tilkostnaðurinn við vetrarúthald til bolfiskveiða frá stöðum í fjarlægum landshlutum of mikill til að borga sig.

IV,1,2,6. Austfirðingafjórðungur

Þess var getið framar í þessu riti, að Seyðfirðingar urðu meðal hinna fyrstu hér á landi til að hefja útgerð vélbáta. Á fyrsta hálfu öðrum áratug 20. aldar hófst blómleg útgerð vélknúinna báta víða á Austfjörðum, og árið 1915 voru bátar í fjórðungnum alls áttatíu. Allir nema einn voru undir 12 smálestum að stærð, hinn eini sem stærri var, hét *Lively* og var gerður út frá Fáskrúðsfirði. Minni bátarnir voru flestir í Neshreppi í



Mb. Guide.

Norðfirði, á Eskifirði og í Búðahreppi. Í Norður-Múlasýslu voru þetta ár gerðir út átta bátar, þar af sex á Seyðisfirði, og tveir bátar voru í Austur-Skaftafellssýslu, báðir í Nesjahreppi.⁴⁶⁸

Árið 1920 hafði bátum undir 12 smálestum fækkað lítið eitt í Múlasýslum, en fjölgað verulega í Austur-Skaftafellssýslu. Stærri bátum hafði á hinn bóginn fjölgað mikið, voru nú níu, flestir á Neskaupsstað og Höfn í Hornafirði. Þessi fjölgun hélt áfram næstu árin, og 1925 var umtalsverð útgerð stórra báta hafin á Seyðisfirði. Jafnframt fjölgaði minni bátum, og 1925 voru þeir gerðir út í flestum hreppum í fjórðungnum, sem land áttu að sjó.⁴⁶⁹

Á síðari hluta 3. áratugarins hélt stórum bátum áfram að fjölga í Austfirðingafjórðungi, jafnframt því sem útgerðin þjappaðist meira saman á einstaka staði. Árið 1930 var hún sýnu mest í Neskaupsstað og á Fáskrúðsfirði. Þessi þróun hélt áfram allt til loka tímabilsins. Árið 1935 var Neskaupsstaður langstærsti útgerðarbær á Austfjörðum, en næstir komu Fáskrúðsfjörður og Seyðisfjörður, og Eskifjörður þar á eftir. Þá hélt minni bátum og áfram að fjölga í flestum hreppum.

Sjósókn austfirska bátaflotans var næsta hefðbundin allt þetta tímabil. Minni bátarnir stunduðu mest dagróðra með línu og handfæri, og hinir stærri voru á bolfiskveiðum. Mest var sótt á heimamið, einkum á haustvertíð, og á þessum árum var algengt, að Austfjarðabátar reru frá Hornafirði og Vestmannaeyjum á vetrarvertíð. Þá fóru jafnan nokkrir bátar á síld fyrir Norðurlandi á sumrin.⁴⁷⁰

IV,2. Vertíðir og veiðislóðir

Með tilkomu vélbátanna breyttust forsendur Íslendinga til sjósóknar mikið. Vélarnar léttu sjómönnum róðurinn, í bókstaflegri merkingu, og Páll Pálsson í Hnífsdal, sem gjörla kynntist hvorutveggja, sjósókn á áraskipum og vélbátum, lýsti breytingunum þannig:

Eg hafði verið bæði háseti og formaður á árabátum og get því vel borið um þá miklu breytingu, sem það var að komast á vélbátana. Það var eins við hefðum himinin hönðum tekið er við gátum lagt

upp árarnar og notið vélarorkunnar. Meiri og hagstæðari umskipti get eg vart hugsað mér. Það að sitja með átta metra langa ár í höndum svo að segja alla sjóferðina, oft í vonsku veðri og berja blóðuga baráttuna, er sá mesti þrældómur, sem eg hef lent í á minni löngu æfi. Oft og mörgum sinnum urðu menn að beita ýtrustu kröftum klukkutímum saman til að ná landi [...]»⁴⁷¹

Undir þessi orð útvegsbóndans í Hnífsdal gátu vafalaust margir tekið, en vélarinnar léttu ekki aðeins sjómönnum erfiðið. Þær juku einnig möguleika þeirra til sjósóknar að mun. Ólíkt því, sem var á áraskipunum, gátu menn nú farið víða um haf í leit að afla, flutt sig af einni veiðislóð á aðra, eftir því hvar afla var helst von. Er bátarnir stækkuðu sköpuðust einnig möguleikar til að nota fjölbreytilegri veiðarfæri en áður, ekki síst þorskanet og línu, en hvort tveggja er miklu hægara að draga á spili en í höndum. Með fjölbreytilegri veiðarfærum varð svo mögulegt að sækja í fleiri fisktegundir en áður, og á öðrum árstímum.

En þrátt fyrir augljósa yfirburði vélbátanna yfir áraskipin breyttist fyrirkomulag sjósóknarinnar lítið, fyrir en kom fram um og yfir fyrri heimsstyrjöld, og í sumum verstöðvum alls ekki allt tímabilið, sem hér er til umfjöllunar. Þar eru þó síldveiðarnar undanskildar, en þær voru nýjung og sérstakur kapítuli í sjávarútvegssögu þessa tíma.

Fyrstu íslensku vélbátarnir voru litlar, opnar fleytur. Fæstir þeirra voru mikið stærri en meðalstór áraskip, enda sumir sexæringar í upphafi. Fyrstu yfirbyggðu, eða þiljuðu bátarnir, voru af svipaðri stærð og aðeins lítið eitt stærri. Af þessu leiddi, að í

upphafi vélbátaaldar sóttu menn sem fyrr mest á grunnslóðina og heimamið, sömu bleyður og áraskipin höfðu stundað um aldir. Þar vissu formenn gjörlla, hvar helst var von um að fá fisk, og eins og þegar hefur komið fram, var flestum helstu verstöðvum á arabátaöld valinn staður með tilliti til þess, að skammt væri að sækja á fengsæl mið. Þetta breyttist ekki, þótt vélknúnir bátar kæmu til sögunnar og verstöðvar á afskekktum stöðum týndu tölunni. Hinar, sem betur voru í sveit settar, lágu vel við miðum og gátu boðið upp á þokkaleg lendingar- og hafnarskilyrði, héldu áfram gildi sínu. Sumar efldust með tilkomu vélbátanna, eins og þegar hefur komið fram.

Sókn bátaflotans hefur að öllum líkindum aukist nokkuð með tilkomu vélbátanna, þótt erfitt sé að fullyrða mikið í þeim efnum. Hraði vélbátanna og geta til að leita fisks á tiltölulega stóru svæði hefur þó trúlega komið útvegsmönnum þeirra til góða í þessu efni, og sögur hafa varðveist um vélbáta, sem tví- og þríhlóðu á sama tíma og áraskipin fóru aðeins einn róður. Jafnframt jókst aflinn, en vélbátarnir öfluðu að jafnaði betur en áraskipin. Það var að einhverju leyti að þakka aukinni sókn, en þó einnig því að a.m.k. sumir vélbátanna voru búnir stórtækari veiðarfærum en arabátarnir.⁴⁷² Þar munaði mest um, að um svipað leyti og vélvæðing bátaflotans hófst, urðu línuveiðar mun algengari en áður, og er stórir vélbátar komu til sögu, varð línan aðalveiðarfærið, auk þorskaneta. Netaveiðar voru þó jafnan algengari í verstöðvum sunnanlands og við Faxaflóa en á Vestfjörðum, Norðurlandi og Austfjörðum. Í 1. bindi þessa verks var skýrt

frá upphafi veiða í þorskanet hér við land á 18. öld, en notkun þeirra var þó næsta lítil framundir lok 19. aldar. Olli þar mestu sú trú manna, að ekki væri hægt að veiða í net við Suðvestur- og Suðurland sökum strauma og ókyrrðar.⁴⁷³ Þetta breyttist um aldamótin og í upphafi 20. aldar, og lýsti Matthías Ólafsson, erindreki Fiskifélags Íslands, tildrögum þess og hafði eftir Vilhjálm Hákonsarsyni:

Á einhverri vertíð, skömmu fyrir aldamótin síðustu, jeg man ekki hvaða ár það var, var rjett enginn affli á Miðnesinu, hvorki á lóð nje færi.

Árni Geir Þóroddsson, sem nú er útgerðarmaður í Keflavík, reri þá á útveg Hákonsar á Stafnesi, föður Vilhjálm. Árni hafði vanist netum og hafði þá trú, að veiðast myndi í net, ef til væru, þótt ekki veiddist neitt á lóð né færi.

Leitaði hann leyfis hjá Hákon að mega fá að láni einhverja netagarma, sem hann vissi að voru til inni í Keflavík eða Vatnsleysuströnd. Hákon var lengi tregur, en ljet þó Árna ráða. Fór þá Árni og fjekk fáein net, sem bæði voru gömul og rifin.

Með þessi net fór Árni einn á sjó, því allir voru hættir sjóferðum vegna aflaleysis.

Um kvöldið kom Árni að, með það sem skipið gat flotið með af úrvals þorski.

Var nú farið að leitast við að fá fleiri net og voru keypt bæði grásleppu- og rauðmaganet hvar sem fengust og alt fylltist af þorski. Gamla trúin var dauð í einni svipan, og síðan hafa net verið notuð á Miðnesi og hefir eigi rætst sá kvíðbogi, er menn báru fyrir því að þau eigi hjeldust þar vegna ókyrrðar. Þvert á móti hefir reyndin orðið sú, að netin hafa haldist þar betur en í Garðsjó, og aflinn hefir stórum aukist.⁴⁷⁴

Eftir þetta breiddist netanotkun hratt út í nálægum verstöðvum. Í Vestmannaeyjum hófst hún veturinn 1914-1915 og varð um svipað leyti allalgeng á Breiðafirði.⁴⁷⁵ Norðan

Látrabjargs voru lóðir og færi hins vegar áfram helsta veiðarfæri vertíðarbáta, og þar urðu þorskanet aldrei jafn algeng og í verstöðvum sunnanlands.

Vertíðaskipanin, sem tíðkast hafði frá miðöldum, og lýst var í 1. bindi þessa ritverks, breyttist lítið á því tímabili, sem hér er um fjallað. Var þess og vart að vænta, þar sem vertíðir miðuðust öðru fremur við fiskgengd á miðum. Eftir að stórir bátar komu til sögunnar, urðu hins vegar nokkrar breytingar á sóknarmynstrinu í einstökum verstöðvum, og menn voru ekki jafn háðir sókn á heima mið og áður hafði verið. Jafnframt hófust nú viðleguróðrar að nýju, þar sem aðkomubátar, oft úr fjarlægum landshlutum, höfðu viðlegu á vetrarvertíð og reru frá verstöðvum, sem lágu vel við fengsælum miðum. Allt var þetta þó nokkuð breytilegt eftir landshlutum.

Einna minnstar urðu breytingarnir í sókninni á hefðbundnum vetrarvertíðarsvæðum í Vestmannaeyjum, á Suðurnesjum, við Faxaflóa og Breiðafjörð. Heimabátar sóttu sem fyrr á miðin umhverfis Eyjar, við Reykjanes, í Faxaflóa og undir Jökli. Er bátarnir stækkuðu, varð sóknin öflugri, og menn tóku að fikra sig á dýpri mið og lengra frá heimahöfn. Að öðru leyti voru breytingar á fyrirkomulagi sóknarinnar og veiðisvæðum vart merkjanlegar. Með uppbyggingu hafnarmannvirkja og bættri þjónustu við flotann í Vestmannaeyjum, Sandgerði, Keflavík og Reykjavík fjölgaði aðkomubátum, sem reru frá þessum stöðum, en sókn þeirra var jafnan með svipuðum hætti og heimabáta.⁴⁷⁶

Á Vestfjörðum varð þróunin með nokkuð öðrum hætti. Fyrstu vestfirsku vélbátarnir sóttu mest á hefðbundin árabátamið við Vestfirði og í Ísafjarðardjúpi. Eins og árabátarnir stunduðu þeir dagróðra, reru að morgni og komu aftur að landi að kvöldi. Þegar stórir bátar komu á Ísafjörð og fleiri útgerðarstaði á Vestfjörðum, tóku þeir hins vegar að fara „á útilegu“, sem kallað var. Þá var róið á miðin úti fyrir Vestfjörðum og verið úti eins lengi og veður, olía, vistir og beita leyfðu, og helst ekki komið að landi nema með fullfermi. Jafnan var veitt á línu í útilegutúrum og gert að aflanum um borð og hann saltaður í lest. Á árunum 1920-1928 var algengt, að Vestfjarðabátar, einkum þó hinir ísfirsku, reru sunnanlands á vetrarvertíð. Flestir þeirra komu heim um páska, um það bil sem fiskur gekk á Vestfjarðamið, og voru síðan á útilegu fram á vor. Tók þá hver veiðiferð 3-5 daga. Á 4. áratugnum tóku Ísafjarðarbátar að fara á útilegu undir Jökli, en þar var veðráttu alla jafna betri en á Vestfjarðamiðum að vetrinum. Þessar ferðir voru mun lengri en útilegutúrar á heimamið.⁴⁷⁷

Á Norðurlandi stunduðu minni bátar handfæra- og línuveiðar á heimamiðum frá vori og fram á haust. Þegar stærri bátar komu til sögunnar á Akureyri og Siglufirði, voru þeir stundum sendir á veiðar við Suðvesturland og Vestfirði á vetrarvertíð, einkum á 3. áratugnum, en annars voru síldveiðar meginviðfangsefni þeirra.⁴⁷⁸

Á Austfjörðum var fyrirkomulag útgerðarinnar um sumt svipað því, sem gerðist á Vestfjörðum, en helsta veiðitímabilið var á öðrum árstíma, og réðst það af fiskigöngum.

Fiskur gengur norður með Austfjörðum á vorin, og með göngunni, sem almennt var nefnd *vorhlaup* eystra, hófst aðalvertíð Austfirðinga á heimamiðum. Vorhlaupsveiðum Norðfirðinga lýsti Smári Geirsson þannig:

Ýmislegt, m.a. sjávarhiti, réð því hvenær tók að fiskast á heimamiðum Austfirðinga á vorin og eins fór það talsvert eftir ríkjandi veðráttu hvernig vorhlaupið nýttist. Misjafnt var hversu djúpt fiskurinn gekk með landinu, og ef suðvestanátt var ríkjandi nýttust vorhlaupin verr en þegar norðaustan- og austanátt ríkti. Þegar aðstæður voru hagstæðar kom fyrir að vel aflaðist á vorin á slóð sem var í um klukkustundar siglingar fjarlægð frá Barðsneshorni, en yfirleitt þurfti að fara enn dýpra til að leggja línuna. Fyrst á vorin, þegar Norðfirðingar voru að hefja veiðar úr vorhlaupunum, sóttu þeir jafnvel allt suður á Hvalbak, en síðan var göngunni fylgt og gjarnan lagt í kantinum sunnan Reyðarfjarðaráls, síðan á Gerpisflaki og við Hundsvíkurlál og endað á Tangaflaki. Oftast stóðu veiðar úr vorhlaupi yfir í tvær til þrjár vikur og voru vorhlaupsveiðarnar annað mesta aflatímabil ársins á heimamiðum Norðfjarðarbáta.⁴⁷⁹

Á Norðfirði, og reyndar víðar á Austfjörðum, var algengt á árunum fyrir síðari heimsstyrjöld, að bátum væri lagt yfir hásumarið, frá því í júlí og fram í september, og var sá tími notaður til að verka vorhlaupsfiskinn og fisk frá haustinu og vetrinum áður. Þegar bátarnir stækkuðu á 4. áratugnum, var hins vegar tekið að senda þá á útilegu við Langanes, þar sem oft fékkst góður millifiskur á sumrin. Til þeirra veiða dugðu þó ekki minni bátar en um 20 smálestir.⁴⁸⁰

Annað mesta veiðitímabil ársins á Austfjörðum hófst, er kom fram á haust, og stóð fram í síðari hluta nóvember. Þá var tekið að

róa í *Gullkistuna*, eða „Kistuna“, en það mið er í landgrunnskantinum, 30-40 sjómílur frá landi, og er í suðurjaðri Glettinganesgrunns. Veiðar á þessu miði hófust árið 1912, og var fiskurinn, sem þar fékkst, mjög vel fallinn til saltfiskverkunar „stór og góður, algerlega ormalaus og úttroðinn af lifur.“⁴⁸¹

Þegar „Kistufiskirínu“ lauk, var bátum yfirleitt lagt, og notuðu útvegsmenn minni bátanna tímann til að dytta að fleyjum sínum, en eftir að stærri bátar komu til sögu, var tekið að senda þá á vetrarvertíð á Hornafirði. Einnig tíðkaðist þó, a.m.k. á Norðfirði, að bátar færu til veiða langt suður með Austfjörðum og sigldu heim með aflann.⁴⁸²

Eskfirðingar urðu fyrstir til að senda báta á vetrarvertíð á Hornafirði, árið 1908.

Norðfirðingar fetuðu í fótspor þeirra og gerðu út báta frá Hornafirði allt frá 1917 og fram yfir 1950. Frá 1911 og fram á 4. áratuginn gerðu sumir útgerðarmenn á Norðfirði einnig báta sína út frá Djúpavogi, a.m.k. „annað veifið“. Stunduðu bátarnir róðra frá þessum stöðum frá því í febrúar og fram á vor og veiddu einkum á línu og handfæri.⁴⁸³

IV,3. Aflabrögð

Þess var að vænta, að sjávarafli Íslendinga ykist með aukinni sóknar- og veiðigetu bátaflotans í kjölfar vélvæðingarinnar. Tafla IX sýnir botnfiskafli íslenskra fiskiskipa, annarra en togara, á völdum árum á tímabilinu 1905-1940.

Tafla IX

Botnfiskafli íslenska bátaflotans 1905-1940 ('000 smálestir)

Ár	Vélbáatar <12 brl.	Önnur skip	Samtals
1905	38,5	24,0	62,5
1910	55,7	24,7	80,4
1915	48,3	20,9	69,2
1920	61,4	24,3	85,7
1925	41,2	42,5	83,7
1930	85,6	131,1	216,7
1935	43,6	100,2	143,8
1939	39,6	74,2	113,8

Heimildir: *Fiskiskýrslur og hlunninda 1912-1939*, Hagskinna (1997), 326 (tafla 5.10.).

*Vélbátar við verbúðina
Miklagarð á Höfn í Hornafirði.
Ljós.: Ljósmyndasafn
Austurlands*



Til skýringar ber að taka fram, að í fyrri dálknum er afli árabáta talinn með afla vélbáta undir 12 lestum að stærð; afli þessara tveggja skipagerða var ekki aðgreindur í skýrslum fyrir 1913. Það ár var tekið að greina á milli, og þá var afli árabátanna liðlega þriðjungur af afla vélbátanna, 19,8 þúsund smálestir á móti 28,2 þúsund. Fram til 1920 héldu árabátarnir fyllilega sínum hlut, en á 3. áratugnum fór hlutdeild þeirra minnkandi og var orðin sáralítill árið 1929, síðasta árið sem árabátaaflinn var skráður sérstaklega.⁴⁸⁴

Í síðari dálknum er talinn afli allra skipa, sem stærri voru en 12 lestir, annarra en togara. Þar er átt við þilskip, vélbáta og línuveiðara, en á þessum skipum voru handfæri og lína helsta veiðarfærið á bolfiskveiðum allt tímabilið. Fyrstu árin, þ.e. fram í fyrri heimsstyrjöld, gegndu þilskipin veigamiklu hlutverki, en eftir það viku þau smám saman fyrir stórum vélbátum, sem voru orðnir nær allsráðandi í þessum flokki skipa, er kom fram á 3. áratuginn. Línuveið-

urunum fjölgaði einnig á þessum tíma, en veiðar þeirra höfðu tiltölulega lítil áhrif á heildaraflann. Nokkrir þeirra voru að sönnu gerðir út til bolfiskveiða, a.m.k. flest árin, en annars voru síldveiðar meginviðfangsefni þeirra. Ef litið er á tölurnar í fyrri dálknum í töflu IX, kemur í ljós, að afli minni vélbátanna var afar misjafn frá einu tímabili til annars, og hið sama er uppi á teningnum, þegar aflinn er skoðaður ár frá ári. Árið 1905 voru vélbátar enn fremur fáir og því var aflinn þetta ár fyrst og fremst fenginn á árabáta. Fimm árum síðar voru vélbátar hins vegar orðnir margir og gerðir út í flestum helstu verstöðvum landsins. Þá var aflinn miklu meiri en 1905. Það endurspeglar öðru fremur aukna sókn, auk þess sem aflabrögð voru almennt góð á Íslandsmiðum þetta ár.

Sóknin var afar hörð á þessum árum, og virðist svo sem a.m.k. sumir útvegsmenn og sjómenn hafi ofmetið sjóhæfni og styrk vélbátanna og lagt þá í meiri hættu en þeir þoldu. Afleiðingin var sú, að slys voru tíð, og á árunum 1910-1914 fórust alls tuttugu vél-

bátar og með þeim 86 menn. Um þetta sagði í *Ægi* árið 1916:

Orsakir slyssanna af þeim [þ.e. vélbátunum] eru margar, og má fyrst telja að til þessa tíma hafa allir bátarnir verið litlir, þetta 6-9 smálestir og margir eða flestir mjög veikbygðir og illa útbúnir seglum, en hæðin fjarska mikil. Sjósókn oft á þeim 30-40 sjómílur til hafs þegar ekki fæst fiskur nær landi og þetta oft um hávetur, sjerstaklega í Vestmannaeyjum og við Ísafjarðardjúp. Þetta verða að teljast hættuferðir á litlum og veikbygðum bátum með ljelegum seglaútbúnaði. Og þó allur dugnaður sje virðingarverður, þá er ætíð kapp best með forsjá. Og það er óhætt að fullyrða, að það hefur margur vjelabáturinn farist, bæði fyrir hvað veikbygður hann var, og eins fyrir ljelegan seglaútbúnað og ljelega vjel.⁴⁸⁵

Á þessum sömu árum drukknuðu 105 menn af þilskipum hér við land, og fjórir fórust að auki af togara vegna styrjaldarinnar.⁴⁸⁶ Ekki er ljóst, hvort þessir atburðir höfðu einhver áhrif á sóknina næstu árin, en fátt bendir þó til þess, að svo hafi verið.

Árið 1915 var afli vélbáta og þilskipa nokkru minni en 1910. Að því er minni bátana varðaði, munu ástæður þess einkum hafa verið tregfiski í sumum helstu verstöðvum á Suðurlandi, einkum seinni hluta vertíðar. Þegar leið á árið, varð og erfiðara um útvegum ýmislegrar útgerðarvöru frá útlöndum, ekki síst steinolú. Átti það ástand eftir að versna næstu árin.⁴⁸⁷ Fram til 1915 byggðist afli skipa í flokknum „önnur skip“ einkum á veiðum gömlu þilskipanna. Þar var aflinn nánast hinn sami 1905 og 1910, en minni afli skipa í þessum flokki árið 1915 stafaði að nokkru af því, að þilskipunum fækkaði og stórir bátar voru enn tiltölulega fáir.

Árið 1920 var afli skipa í báðum flokkum umtalsvert meiri en 1915, og 1925 veiddu skipin í síðarnefnda flokknum í fyrsta skipti meira en minni vélbátarnir. Munurinn jókst svo, er á leið og stórum vélbátum fjölgaði.

Árið 1930 var metaflaár, og hafa almennar ástæður þess þegar verið raktar (III,3,4). Sjómenn og útvegsmenn voru almennt bjartsýnir í upphafi ársins, og í flestum verstöðvum „[...] aflaðist yfirleitt ágætlega og mátti heita að svo væri allt árið [...]“⁴⁸⁸ Gæftir voru hins vegar misjafnar, og sölu-tregða og birgðasöfnun ollu því, að árið varð útveginum ekki jafn gott og aflabrögðin gáfu tilefni til að ætla. Verður nánar fjallað um þau mál síðar.

Árið 1935 var afli skipa í báðum flokkunum góður. Var þá svipað ástatt og 1930; vel aflaðist þegar gaf á sjó, en ótíð spillti gæftum, einkum í janúar og mars.⁴⁸⁹ Árið 1939 var afli hins vegar mun minni.

IV, 4. Síldveiðar

Í 1. bindi þessa verks var sagt frá tilviljana-kenndum síldveiðum Íslendinga á fyrri öldum. Enginn vafi getur leikið á því, að landnámsmenn kunnu til síldveiða og síldarverkunar, og má til stuðnings þeirri skoðun nefna, að við fornleifarannsóknir á Skriðuklaustri sumarið 2002 fundust síldarbein, sem rannsóknir benda til, að séu frá því um 1500.⁴⁹⁰ Bendir það til þess, að a.m.k. einhverjir Íslendingar hafi um allar aldir þekkt þennan fisk. Fyrir því er þó engin óyggjandi víska, og má í því viðfangi benda á, að þegar

síld veiddist í fyrsta skipti, svo vitað sé, á Pollinum á Ísafirði á síðari öldum, var það fyrir slysi, og maðurinn, sem síldina veiddi, þekkti hana ekki. Danskur faktor í Neðstakaupstað bar á hinn bóginn kennsl á fiskinn og ráðlagði veiðimanninum að beita honum.⁴⁹¹

Ekkert verður nú fullyrt um, hvort vanþekking þessa Vestfirðings var einsdæmi, en sagan bendir eindregið til þess, að síld hafi a.m.k. ekki verið ýkja þekkt á Vestfjörðum á þessum tíma (um 1850), og líklega hefur hið sama átt við um flesta landsfjórðunga. Höfundar rita, sem lýsa sjávargagni Íslendinga á öldum áður, nefna sjaldan síld, og í annálum er hennar sjaldan getið, nema þá helst sem reka. Þar getur þá allt eins verið um loðnu að ræða og jafnvel hvorutveggja fiskinn.

Hugmyndir um, að Íslendingar hafi ekki kunnað að veiða og verka síld, eða skort áhöld til þess, eiga því aðeins rétt á sér, að þeir hafi lítt eða ekki þekkt til hennar. Það hefur þá að líkindum stafað af því, að síld hafi ekki verið við landið á öldum áður, a.m.k. ekki í sama mæli og á 19. og 20. öld. Hlýnandi sjór og breytt skilyrði í hafinu á 19. öldinni gætu, að því er norsk-íslensku síldina snertir, hæglega hafa leitt til þess, að síldin tók að ganga vestur í haf frá Noregi, og ólíklegt verður að telja, að hennar væri ekki getið í fyrri alda heimildum íslenskum, ef hún hefði þá gengið upp að Íslandsströndum í sama mæli og á 19. og 20. öld. Ber þá að hafa í huga, að á Norðurlöndum og í Norðursjó stóðu síldveiðar á gömlum merg og síld var eftirsótt verslunarvara, ekki síst í Danmörku. Verður því að telja líklegt, að

danskir einokunarkaupmenn hefðu fremur hvatt en latt Íslendinga til síldveiða, ef allir firðir hefðu verið fullir af síld.

Í þessum kafla segir frá síldveiðum við Ísland frá því laust eftir miðja 19. öld og fram til 1939. Sagan verður að mestu rakin í tímaröð, og greinir fyrst frá landnótaveiðum Norðmanna á 19. öldinni.

IV,4,1. Upphaf síldveiða við Ísland á 19. öld

Afnám einokunarverslunarinnar árið 1787 hafði margvísleg áhrif fyrir allan atvinnurekstur á Íslandi. Þar skipti að líkindum mestu í upphafi, að nú höfðu allir þegnar Danakonungs heimild til verslunar hér á landi. Í þeim hópi voru Norðmenn, og bendir sitthvað til þess, að þeir hafi, sumir hverjir a.m.k., hugsað gott til glóðarinnar að hefja verslun og fiskveiðar hér við land, um leið og tækifæri gæfist. Þannig hófu kaupmenn frá Björgvin verslun og útgerð á Eskifirði þegar árið 1788, og á síðasta áratug 18. aldar, og í upphafi hinnar 19. sendi kaupmaður í Farsund skip til Hafnarfjarðar nokkur ár í röð. Skipverjar höfðu síldarnætur meðferðis og söltuðu í Hafnarfirði „en anseelig Mængde Sild“, sem að öllu leyti þótti jafnast á við norska eða „flamske“ síld.⁴⁹²

Þessar athafnir Norðmannanna í Hafnarfirði munu vera fyrsta skipulagða tilraun, sem gerð var til síldveiða og síldarsöltunar hér á landi á síðari öldum. Framhald varð hins vegar ekki á þessari útgerð. Napóleonsstyrjaldirnar komu í veg fyrir siglingar, og árið 1814 rofnuðu aldagömul tengsl Norðmanna við danska konungsríkið. Eftir það

nutu þeir ekki atvinnuréttinda hér á landi sem danskir þegnar.

Í Vestur-Noregi jukust síldveiðar mikið á fyrria helmingi 19. aldar. Fjöldi fólks hafði fasta atvinnu við síldarútveg, veiðar, söltun, verslun og flutninga, og útflutningur salt-síldar til Svíþjóðar og Eystrasaltslanda gat numið allt að 600 þúsund tunnum á ári. Mestu síldarbæirnir voru Stafangur, Björgvin og Haugasund, og átti hinn síðastnefndi vöxt sinn og viðgang öðru fremur síldinni að þakka.⁴⁹³

Verslun á Íslandi var gefin frjáls öllum þjóðum 1. apríl 1855, og urðu Norðmenn einna fyrstir til að hagnýta sér það. Þeir sendu hingað skip til verslunar – ekki síst timburskip – og a.m.k. sumir þeirra höfðu hug á að stunda hér útgerð og fiskveiðar. Jón Sigurðsson forseti var í sambandi við ýmsa norska kaupmenn og útvegsmenn á þessum tíma og hvatti þá til viðskipta við Íslendinga, sem kunnugt er. Norðmennirnir hugðu margir á að færa út atvinnurekstur sinn og töldu, að rétt eins og þeir sjálfir ættu Íslendingar að geta hagnast vel á síldveiðum. Árið 1856 birti Jón Sigurðsson í *Nýjum Fjelagsritum* kafla úr bréfi frá norskum kaupmanni og sagði þar:

Næst þorsktegundum, ætti síldin að geta orðið Íslendingum hin mesta auðsuppspretta. Bróðir minn, sem var á Íslandi nýlega, sá ekkert merki til þess í landi, að síld væri veidd eða verkuð, en úti fyrir landinu rak hann sig á fjarska stórar síldartorfur, af þesskonar síldartegund, sem honum virtist lík hinni norsku sumarsíld. Og sje það svo, þá ættu sannarlega landar yðar að gjöra sjer far um að veiða hana, því hún er dýr vara og útgengileg. Það er kallað hjer lítið, þegar fást 2 spesúr (8 kr.) fyrir tunnuna af nýrri síld. Bróðir minn sagði Íslending-

um frá þessu, þeim í Reykjavík og þar í kring, en þeir svöruðu honum oftast nær, að þeir hefðu nóg af þorski og þyrftu ekki síldina. Þetta svar mundi fágætt annarstaðar.⁴⁹⁴

Þessi orð lýsa í senn viðhorfum Íslendinga og Norðmanna, og næstu árin hófu norskir útvegsmenn tilraunir til síldveiða hér við land. Þær tilraunir gengu heldur brösuglega í fyrstu, en árið 1867 sendi Albert Jacobsen, kaupmaður í Mandal, skip til Íslands, og hafði það meðferðis síldarnót, tunnur og salt. Skipið tók höfn á Seyðisfirði, og þar festi Jacobsen kaup á landspildu. Menn hans voru við síldveiðar allt sumarið og sneru heim með 300 tonn af saltaðri síld. Það þótti bærilegur árangur, og árið eftir sneri Jacobsen aftur með fleiri skip, keypti meira land í Seyðisfirði og sendi skip sín til veiða fyrir Norðurlandi. Sú för bar lítinn árangur, en undir veturnætur gekk síld inn á Seyðisfjörð í stórum torfum. Jacobsen og menn hans náðu að salta í 2.400 tonn, en síðan skall á fárviðri, sem eyðilagði fyrir þeim skip og veiðarfæri, og misstu þeir þar allt að 4.000 tonn síldar. Þá sneru þeir aftur heim, en skildu þó eftir þrjá beykja, sem sýnir að þeir hugðust koma aftur. Síldin frá Íslandi þótti og góð og seldist við góðu verði í Stokkhólmi um haustið. Annar Norðmaður var einnig á Seyðisfirði og keypti þar land þetta sumar. Hann hét Otto Wathne og átti eftir að koma mikið við sögu á Austfjörðum næstu áratugina.⁴⁹⁵

Árangurinn af síldarútgerð Jacobsens og félaga á Seyðisfirði vakti óhjákvæmilega nokkra athygli í síldarbæjunum í Vestur-Noregi, og næstu árin juku Norðmenn útveg sinn hér á landi til muna. Árin 1870

og 1871 var aflinn að sönnu lítill, en úr því fór að ganga betur, og 1875 aflaðist vel. Eftir þetta jókst útgerð Norðmanna á Seyðisfirði að mun, auk þess sem þeir hösluðu sér völl á Eskifirði, Mjóafirði, Reyðarfirði, Norðfirði, norður í Eyjafirði og sumarið 1880 vestur í Skutulsfirði, þar sem þeir voru við veiðar til 1882.⁴⁹⁶ Árið 1880 stunduðu þeir síldveiðar víða á Austfjörðum og í Eyjafirði, og tóku þá alls sex félög, eða fyrirtæki, þátt í útveginum. Árið eftir var sóknin enn meiri, og þá stunduðu alls 187 norsk skip síldveiðar hér við land. Þau komu frá sjö bæjum í Noregi, og nam aflinn samtals 167.705 tunnum síldar.⁴⁹⁷

Næstu tvö árin var útvegurinn í líku horfi, en 1884 ollu hafísar, sem hindruðu veiðar, norsku síldveiðimönnum miklum erfiðleikum, auk þess sem þeir misstu fjölda skipa og urðu að þola stórfellt tjón á veiðarfærum og öðrum búnaði í fárviðri, sem skall á í Eyjafirði 11. september um haustið. Eftir þetta fór að draga úr veiðum Norðmanna hér við land um sinn. Síðari helming 9. áratugar 19. aldar var síldarafl til muna minni en verið hafði, auk þess sem Norðmenn sættu nú vaxandi samkeppni af hálfu Íslendinga og stjórnvöld tóku að þrengja kosti þeirra á ýmsa lund. Um 1890 var lokið fyrsta þættinum í athafnasögu norskra síldveiðimanna hér við land, og jafnframt fyrsta þætti í íslenskri síldveiðisögu á síðari öldum. Íslendingar héldu þó ótrauðir áfram veiðum, og síldarafl þeirra fór vaxandi á síðasta áratug 19. aldar.

Norðmennirnir, sem hér stunduðu veiðar á 19. öld, fluttu hingað til lands og kynntu

Íslendingum veiðitækni, sem þeir þekktu lítt eða ekki til áður, en voru þó tiltölulega fljótir að tileinka sér. Veiðarfærin, eða öllu heldur útvegurinn, nefndist *nótalög*, en gekk í daglegu tali hér á landi undir nafninu „nótabruk“, sem var afbökun á norska heitinu *notbruk*. Nótalögunum var af kunnugum manni lýst svo:

Við nótalagið var höfð skúta frá 50-70 smálestir að stærð, og 3 nótabátar, sem tóku 70-90 tunnur hver, 1 vindubátur, sem tók 15 tunnur, og 2 litlir róðrabátar. 4 nætur voru venjulega hafðar með hverju nótalagi, 1 stór nót, 160-170 faðma löng og 20 faðma djúp, 1 millinót 120 faðma löng og 15 faðma djúp, 1 „lásanót“ 70-80 faðma löng og 10-12 faðma djúp og 1 úrkastnót 25 faðma löng og 5 faðma djúp. Þar að auki tilheyrðu ýms verkfæri og línur, þar á meðal sterk lína, á að giska 300 faðma löng, til þess að draga að landi nótarendana, netriðnar ausur með hæfilegu skafti voru notaðar til þess að ausa síldinni upp úr nótinni með, svo og mjóar línur, festartæki og flotáhöld, „skemill“ til þess að styggja síldina út frá nótinni, vatnssjónauki til þess að sjá með til botns ef nótin festist o.fl.

Eigendur nótalaganna voru margir, útgerðarmenn, kaupmenn, iðnaðarmenn, bændur, menn af öllum stjettum.

Skipshöfnin, sem vann að veiðinni við fullkomið nótalag, var 16-18 menn, og ef það var stórt, eða ef tvö nótalög unnu í fjelagi, var alt að því 36 manna, sem störfuðu við það. Sá sem stjórnaði veiðinni, var kallaður „nótabassi“ og ef tvö nótalög unnu í fjelagi, var annar formaðurinn kallaður „yfirbassi“.⁴⁹⁸

Við þetta er því að bæta, að nótalögin voru flutt úr einum stað í annan og oft þurfti að leita langtímum saman að síldinni. Við það byggðu menn á ýmiss konar reynsluvísindum. Verkun síldar, sem veiddist í nótalögin, lýsti Matthías Þórðarson þannig:

Þegar nótaveiði fór fram á sumrin, voru menn alment vanir að láta síldina vera í nótinni 3-4 daga, áður en hún var tekin og söltuð, því hún var venjulega full af átu, sem rotnaði innan í henni og skemdi síldina, ef hún náði ekki að meltast áður en síldin var söltuð. Jafnskjótt og síldin var komin í land, var hún skorin á háls, flokkuð nákvæmlega eftir stærð, og svo söltuð jafnóðum. Tunnurnar voru gerðar úr góðri furu, vel staðnar með vatni, svo þær væru vel þjettar. Síldin var lögð í lög og var saltað á milli laganna og við báða botna. Daginn eftir að síldin var söltuð, voru tunnurnar slegnar aftur, og fyltar með saltlegi, sem var svo sterkur, að söltuð síld flaut í honum. St. Uebes- og Liverpoolsalt, sinn helmingur af hverju og fjórðungur úr tunnu, var notað í hverja síldartunnu.⁴⁹⁹

Þessar voru veiði- og verkunaraðferðir Norðmanna, og þær tóku Íslendingar upp eftir þeim.

V,4,2. Íslendingar hefja síldveiðar

Athafnir norsku síldveiðimannanna höfðu, sem vænta mátti, mikil áhrif á Íslendinga og opnuðu augu þeirra fyrir þeim möguleikum, sem fólust í veiðum og verkun á þessum fiski. Heimildir greina að vísu ekki frá því, að íslenskir menn hafi átt beinan þátt í síldarútvegi Norðmanna á Austfjörðum, en margir unnu hjá þeim við veiðar og verkun og kynntust þannig útveginum frá fyrstu hendi. Ber þá að hafa í huga, að á þessum tíma var verslun á Austfjörðum enn að langmestu leyti í höndum danskra kaupmanna. Þeir virðast af einhverjum ástæðum ekki hafa haft hug á því að keppa við Norðmenn um síldina, og sama máli gegndi um Gránufélagið eyfirska, sem haslaði sér völl í verslun á Austfjörðum, einkum á Vestdaldseyri við Seyðisfjörð og á Papósi á 8. áratug

19. aldar. Á Austfjörðum lögðu forráðamenn þess alla áherslu á viðskipti með hefðbundna verslunarvöru.

Norður við Eyjafjörð var málum öðru vísi farið. Hákarlaveiðar og þilskipaútgerð, sem frá var sagt í 1. bindi þessa verks, bættu efnahag bænda við utanverðan Eyjafjörð og í vestustu sveitum Suður-Þingeyjarsýslu á 6. og 7. áratug 19. aldar. Það efldi þeim kjark og bjartsýni, sem m.a. birtist í stofnun Gránufélagsins árið 1870. Árangurinn af starfsemi félagsins þótti lofa góðu á 8. áratugnum, og þegar kom fram um 1880, var kominn fram í Eyjafirði lítill hópur manna, sem hafði til að bera áræði og fjárhagslegt bolmagn til að ráðast í nýjungar í atvinnumálum. Þar fór Tryggvi Gunnarsson, kaupstjóri Gránufélagsins, fremstur í flokki, en naut atfylgis traustra stuðningsmanna.

Þessir menn voru fljótir að átta sig á þeim möguleikum, sem í síldveiðunum fólust. Sumir þeirra voru einnig kunnugir í Noregi og voru fljótir að koma sér í samband við norska síldarútvegsmenn. Þá spillti það ekki heldur fyrir, að a.m.k. sumir þessara manna höfðu handbært fé, eða voru í aðstöðu til að hefja síldveiðar fyrir eigin reikning.

Norðmenn munu fyrst hafa reynt síldveiðar að nokkru marki í Eyjafirði sumarið 1879. Veturinn áður dvaldist Einar B. Guðmundsson, bóndi og alþingismaður á Hraunum í Fljótum, í Álasundi og kynntist þar ýmsum Norðmönnum. Þegar heim kom, skrifaði hann fróðlega grein um síldveiðar Norðmanna, sem birtist í 3.-4., 5.-6. og 23.-24. tbl. *Norðlings* árið 1880. Þar hvatti hann landa sína til að hefja síldveiðar og leita samstarfs við Norðmenn. Sjálfur

gekk hann á undan með góðu fordæmi og stofnaði ásamt nokkrum kaupmönnum í Álasundi félag sem nefndist „Íslandske Fiskerikompani“ og átti að stunda þorsk- og síldveiðar við Norðurland. Félagið sendi tvö skip með nótalagnir og byggingarefni til Eyjafjarðar sumarið 1880.⁵⁰⁰ Þetta hefur að líkindum verið sama félagið og sagt var frá í 17.-18. tbl. *Norðlings*, 17. ágúst um sumarið. Auk Einars á Hraunum var Tryggvi Gunnarsson á meðal forystumanna félagsins, og af hálfu Norðmanna mun Lars



Tryggvi Gunnarsson.

Brekke, útvegsmaður í Álasundi, hafa verið þar einna fremstur. Meirihluti íslensku hluthafanna var búsettur á Akureyri, en auk Tryggva voru í hópnum þeir Þorgrímur Johnsen, héraðslæknir, Stefán Thor-

arensen, bæjarfógeti, og Jakob V. Havsteen, verslunarstjóri Gránufélagsins á Oddeyri, en félagið átti einnig hlutabréf í síldveiðifélaginu.⁵⁰¹ Skipin tvö, sem félagið sendi til Íslands vorið 1880, komu til Akureyrar nær miðju sumri, og reistu félagsmenn hús á Oddeyri.⁵⁰² Veiðarnar gengu vel, og góður hagnaður varð af fyrirtækinu. Einn hluthafanna var Snorri Pálsson í Siglufirði, og herma heimildir, að hagnaður hans af hlutfé í félaginu hafi numið eitt þúsund krónum þetta ár.⁵⁰³ Voru það miklir peningar á þessum tíma.

En Tryggvi Gunnarsson lét ekki þar við sitja að ganga til félags við Norðmennina frá Álasundi og góðborgara á Akureyri. Hann átti nána samvinnu við Snorra Pálsson, verslunarstjóra Gránufélagsins í Siglufirði, sem var í hópi framfarasinnuðustu manna á Norðurlandi á þessum árum og nákominn Einari á Hraunum. Þeir Tryggvi og Snorri virðast hafa af ráðið að ganga saman til síldarútgerðar sumarið 1880 og að líkindum stofnað félag í því skyni. Þetta má m.a. sjá af bréfi, sem Snorri skrifaði Tryggva 4. nóvember 1880, en þar sagði:



Snorri Pálsson.

Það fyrsta sem eg þá vil minnst á við þig er síldarveiði okkar. – Í haust komu hér 6 síldarveiddiskip sem lögðu hér nót og innilokuðu víst 1000 Tn. enn daginn eptir kom fjarska rok sem stóð í 3 daga, svo þeir misstu allt. – Eg leitaði mér ýmsra upplýsinga hjá þeim og er því kominn að þeirri niðurstöðu að ef við viljum láta okkar Compagnieskab nokkurn vöxt og viðgang hafa getum við ekki komist af með minna enn eg hef skrifað á innlagðan seðil. – Ef síld kæmi hér að sumri einsog í sumar gæti maður með þeim útbúnaði aflað hér svo þúsundum tunna skipti. – Tunnur ættum við ekki að hafa færri en 1000 stk. og salt sem hér er, er of fínt; til síldarsöltunar þarf St. Ybes salt 1 Tn. í 4 síldartunnur. – Það verður örðugast að koma þessu hingað; er ekki hugsandi að síldarveiðafélagið frá Álasundi gæti flutt þetta hingað fyrir okkur? alténd saltið, það yrði líklegast það besta, því að leigja skip yrði of

dýrt. – Formaður fyrir því síldarveiðafél. sem hér var heitir „Capt. T.W. Thorsen. Haugesund. Norge“. – Eg skrifa þér Adressu hans ef þú vildir skrifa honum; hann sagðist geta útvegað billegar síldartunnur; ekki er heldur ómögulegt að hann geti látið flytja þetta hingað, því hann ráðgjörði að hafa hér við land gufuskip næsta ár. – Við verðum að fá einn mann vanan síldarveiðum til að vera hér yfir sumarið. – Síldartunnurnar meiga gjarnan vera í Skovum, en verði það hljótum við að fá heilmikið af gjarðajárni.⁵⁰⁴

Tryggvi svaraði Snorra með bréfi, dagsettu 14. janúar 1881, og kvaðst hafa spurst fyrir um það hjá Lars Brekke, hvort hann vildi annast innkaup fyrir þá félagi ytra og sjá um flutning til Íslands. Svar hafði greinilega ekki borist, er Tryggvi skrifaði bréfið, en í öðru bréfi, dagsettu 5. maí 1881, sagðist hann hafa keypt allt það, sem Snorri bað um, og hefði Brekke lofað að flytja það til Íslands.⁵⁰⁵

Síldaráhöldin og annað, sem til útvegsins þurfti, kom til Siglufjarðar um sumarið, og 10. september skrifaði Snorri Tryggva:

Þegar Arcturus kastaði hér attkerum, vorum við að lása inni síld; Reinhardt segir mér að í þeim lás séu 400 tn. öðrum 500 tn. enn eg held að það sé meira. – Í gærkvöldi lásuðum við liðugar 100 tn. og er nú verið að salta þær. – Mig vantar reistar tunnur því beykir okkar datt úr sögunni, vil eg nú því biðja þig að láta jagtina sem félag okkar sendi (til Niels Korn) koma hingað og hafa Notbrug með sér og veiða hér, enn taka jafnframt *handu okkur* 300 tn. reistar og einn duglegan beykir (sic) sem við gætum haft í okkar þjónustu, seinna gætum við líklega borgað þessar tunnur „in natura“ þegar búið væri að reisa þær sem við höfum í „Skovum“. – Hér er heilmikið af síld svo ólíklegt er að jagtin þurfi að fara fyluferð hingað. – Þetta þyrfti að verða *sem allrafyrst*. – Schoustrup fær víst 500 tn. hér og

kannske meira ef við fáum reistar tunnur áður enn hann kemur. – Eg vona að við stöndum okkur í ár með okkar úthald. – Blessaður drífðu í með jagtina að hún komi.⁵⁰⁶

Af þessum orðum verður ekki annað ráðið en að veiðarnar hafi gengið vel, og í bréfi, er Snorri skrifaði Tryggva sex dögum síðar, 16. september, sagði hann, að þá væri búið að salta í 350 tonn, síld í u.þ.b. eitt þúsund tonn til viðbótar lægi í nótt, og með skipinu *Arcturusi* myndi hann senda utan 650 tonn.⁵⁰⁷

Síldveiðifélag Tryggva og Snorra, sem Snorri var sýnilega driffjöðurin í, verðskuldar heiðursress í íslenskri atvinnusögu. Það var, að því best verður séð, fyrsta alíslenska fyrirtækið, sem stofnað var til að stunda síldveiðar og síldarsöltun. Síldin, sem Snorri sendi utan með *Arcturusi*, var fyrsti íslenski síldarfarmurinn, sem fluttur var til útlanda, og veiðarnar sumarið og haustið 1881 mörkuðu upphaf síldveiða og síldarsöltunar Íslendinga í Siglufirði.

En ekki er allt gull sem glóir, og þótt Snorri Pálsson hefði ærna ástæðu til bjartsýni í september 1881, varð gleði hans blandin er leið á haustið. Síldin, sem hann sendi utan með *Arcturusi*, seldist að vísu vel, og í bréfi til Tryggva, rituðu 8. nóvember, kvaðst hann hafa stofnað „annað innlendt síldarveiðafélag“.⁵⁰⁸ Hitt olli honum hins vegar áhyggjum, að Havsteen, verslunarstjóri Gránufélagsins á Oddeyri, lét flutningaskip á vegum félagsins sigla framhjá Siglufirði á útleið, og fyrir vikið sat Snorri uppi með 450 tonn af saltsíld, sem reyndist vart söluhæf, þegar hún komst loks á markað árið eftir. Það olli miklu um, að

ágóðinn af veiðinni 1881 eyddist að mestu, en til þess að koma í veg fyrir að slíkt endurtæki sig stakk Snorri upp á því, að þeir Tryggvi keyptu flutningaskip í samlögum og flyttu síld beint á markað erlendis, jafnvel allt austur til St. Pétursborgar. Af því varð ekki, en hugmyndin sýnir vel stórhug Snorra og bjartsýni haustið 1881.⁵⁰⁹

En saga fyrsta íslenska síldveiðifélagsins varð harla endaslepp. Sumarið 1882 var harðindasamt á Norðurlandi, hafís var við landið langt fram eftir sumri, og síldveiðar urðu engar. Snorri Pálsson hugðist engu að síður halda ótrauður áfram, en stundaglas hans var útrunnið. Hann lést úr taugaveiki 13. febrúar 1883, og það kom í hlut annarra að taka upp þráðinn, þegar aftur batnaði í ári. Á líka lund fór um annað íslenskt síldveiðifélag, sem stofnað var á Akureyri árið 1881. Það hlaut nafnið Eyfirðingur, og var Eggert Laxdal, kaupmaður, höfuðpaurinn í því. Hlutfé þess var 40 þúsund krónur, og höfðu Laxdal og félagar mikil áform á þrjónunum, er þeir bjuggust til síldveiða árið 1882. Þau áform urðu hins vegar að litlu, og ollu harðindi þar mestu eins og annars staðar.⁵¹⁰

Athafnaskeiðið, sem hófst með komu Alberts Jacobsen og félaga hans til Seyðisfjarðar sumarið 1867, markaði upphaf síldveiða við Íslandsstrendur á síðari öldum. Norður við Eyjafjörð kenndu gamlir síldveiðimenn þetta skeið gjarnan við veiðitæknina, sem mest var beitt, og töluðu um „nótabrúkstímann“. Þessu skeiði lauk í raun með harðindunum, sem hófust ísásumarið 1882. Þá dró mjög úr síldveiðum Norð-

manna, jafnt í Eyjafirði sem á Austfjörðum, og næstu árin var afli þeirra fremur lítill. Flestir þeirra hættu síldveiðum við Ísland, og aðeins örfáir norskir útvegsmenn héldu áfram starfsemi á Austfjörðum. Þar var Otto Wathne á Seyðisfirði fremstur í flokki og reyndi m.a. fyrir sér um útflutning á ísaðri síld til Englands á árunum 1892-1894, en þá var verð á saltsíld lágt. Þessi nýbreytni gafst í sjálfu sér vel, en kom þó ekki í veg fyrir, að síldarútgerð hnignaði á Austfjörðum á tímabilinu frá því um 1882 og fram að aldamótum. Þar olli mestu að veiðin þvarr, þótt einstaka góð aflaár kæmu inn á milli, og að veiðiaðferðin, sem flestir höfðu stuðst við, nótalagnirnar, dugði ekki lengur.⁵¹¹

Norður í Eyjafirði varð gangur mála nokkuð annar. Áföllin á 9. áratugnum drógu að sönnu úr kjarki manna og bjartsýni, og Norðmenn hurfu þaðan flestir á braut, eftir að kom fram yfir miðjan áratuginn. Einar bóndi Ásmundsson í Nesi í Höfðahverfi fylgdist gjörla með gangi mála, þessum vettvangi sem öðrum. Hann skrifaðist lengi á við Árna Thorsteinsson, landfógeta, og lýsti í bréfi, dagsettu 5. nóvember 1885, vantrú sinni á nótalögnunum, þessum stóru kastnótum, sem „líklega verða sjaldan arðsamar, af því að oft missist úr þeim mikið af síld, sem búið er að svelta og kvelja, en mun hafa vit á að forðast kvalastaði, eins og brennt barn forðast eldinn.“⁵¹² Í bréfi til Árna 5. janúar 1886 sagði Einar:

Norðmenn fóru héðan flestir í byrjun nóvember, og er hætt við, að þeir hafi fengið illt leiði. Kalla mátti, að þeir færu tómhentir. Það lítið þeir höfðu fengið, var einkum veitt í lagnetjum, og eftir að þeir fóru og fram undir jól, var hér í firðinum allmikil lag-

netjaveiði af síld, sem bæði landsmenn og fáeinir eftirlegu Norðmenn hafa stundað. En þess konar útgerð er fremur lítil, því að allt vit og fé er lagt í þessar stóru nætur, sem líklega gefast hvergi vel til langframa. Hér um 10 faðma djúpt hafa menn nú sökkt netjunum, því um þær slóðir hefur síldin helzt haldið sig.⁵¹³

Einar í Nesi var löngum skarpskyggn, og kannski hefur hann hitt naglann á höfuðið með ummælum sínum um veiðiaðferðirnar. Svo mikið er víst, að frá því um 1885 og allt fram yfir aldamót gafst lagnetaveiði betur á Eyjafirði en nótaveiði.

Lagnetin voru bæði ódýrari og meðfærligri en stóru nótalögin, og þurfti minni mannafla við veiðar með þeim. Þau voru lögð við fast, náðu til botns, en stóðu grunnt, og ekki aflaðist í þau, nema síldin gengi á grunnsævi. Þegar hún var föst í netinu, var það dregið í land og síldin hrist úr því. Þegar fyrsta þætti síldarævintýrisins lauk um miðbik 9. áratugar 19. aldar og nótaveiðar hættu að mestu leyti, héldu sjávarbændur í Eyjafirði áfram lagnetaveiðum á haustin og veturna, en oft var þar aðeins um beituöflun að ræða.⁵¹⁴

Haustið 1894 hófst nýtt síldarævintýri við Eyjafjörð, og átti það eftir að reynast bæði langærra og ábatasamara en hið fyrra. Upphafi þess var lýst þannig í samtímafrásögn:

En í fyrra haust [1894] byrjaði nýtt líf í þessum atvinnuveg hjer við fjörðinn. Í októbermánuði kom hingað gufuskip frá Haugasundi og veiddi hjer og keypti um 3000 tunnur á stuttum tíma. Síldin var og í háu verði erlendis, svo þeir kaupmenn hjer, sem eitthvað höfðu keypt af henni seldu hana með hagnaði, og mun þetta hafa vakið nýjan áhuga á veiðinni bæði hjer á landi og í Noregi.

Wathne byggði hjer í vor mikið og rammgjört

síldartökuhús með bryggju á Oddeyrartanga, og hafa menn hans verið hjer við veiðar í allt sumar. Þess utan byrjuðu í sumar og haust 8 önnur nótalög veiðiskap á firðinum.⁵¹⁵

Síldartökuhús Wathnes á Oddeyri vakti athygli, og var því og starfi fólks þar lýst þannig:

Ysinn og þysinn var oft mikill í síldartökuhúsi Wathnes. Á efri hæðinni bjuggu nótabrúksmennirnir en neðri hæðin var óinnréttuð með trégólfi. Eftir því skreið kvenfólkið og kverkaði og slóðdróg síldina upp í bala en sterklegir karlmenn steypu síldinni án afláts úr hjólbörum beint á gólfið og voru jafnskjótt þotnir út eftir meiru. Allir sáu þó óhagræði þessa og annað eða þriðja sumaríð sem Wathne var með síldarsöltunina á Oddeyri var byrjað að hella síldinni í langa kassa eða þrær þannig að konurnar þurftu ekki lengur að skrifa á hnjónum við að slóðdraga. Upp við veggina var staflað tómunum síldartunnum og fyrir utan biðu fullar saltsíldartunnur þess á bryggjunni að vera skipað út í gufuskip og fluttar til Noregs.⁵¹⁶

Er nú skemmst frá því að segja, að nýtt síldaræði rann á Eyfirðinga. Norðmenn fjölmenntu til þátttöku á ný, og á næstu árum komu fram á sjónarsviðið ýmsir þeir útvegsmenn, sem hvað mest létu að sér kveða í síldveiðum við Norðurland á öndverðri 20. öld. Má þar nefna bræðurna Friðrik og Magnús Kristjánssyni, Otto Tulinius, Jón Norðmann og Ásgeir Pétursson. Þeir voru allir á besta aldri, er síldarævintýrið hófst að nýju, og komu undir sig fótunum með nót- og lagnetaveiði. Nokkru eldri, en þó fullgildir þátttakendur í upphafi 20. aldar, voru þeir Jakob V. Havsteen, Eggert Laxdal og Snorri Jónsson.

Síldveiðarnar voru nýjung í íslenskum sjávarútvegi og höfðu mikil áhrif á atvinnulíf og efnahag fólks við Eyjafjörð og á Austfjörðum. Margfeldisáhrif veiðanna voru mikil, eins og fram kemur í áðurtilvitnaðri grein í *Stefni*, en henni lauk þeð þessum orðum:

Er þetta [gott gengi veiðanna sumarið og haustið 1895] gleðiefni fyrir alla Eyfirðinga, því fyrst og fremst hefir fjöldi manna hjer við fjörðinn einhverja atvinnu við veiðina, nokkrir búendur landshlut, sumir þilskipaeigendur góða leigu eptir skip sín, stöku menn sem fyrir veiði hafa staðið, og búsettir eru hjer við fjörðinn góðan hag, Akureyrarbær ríflegt hafnargjald, kaupmenn aukna verzlun, sveitafjelögin tekjubót af útsvörum af síldarveiðafyrirtækjum, landssjóður aukið útflutningsgjald, gamli Eyjafjörður að geta viðhaldið og staðfest hinn þjóðkunna orðróm, að vera einhver veiðisælasti og happasælasti fjörður landsins, og allir Eyfirðingar beinan og óbeinan hag af hinni miklu samgöngubót, sem ferðir síldarskipanna hafa í för með sér, því þegar þessi veiði heppnast vel yfirgnæfir hún alla aðra veiði á firðinum, og hinn stórfeldi útvegur eykur skipaferðir að miklum mun.⁵¹⁷

Við þetta er svo því að bæta, að síld er kjörbeita fyrir þorsk og varð af þeim sökum undirstöðuþáttur í nýrri grein, sem einmitt hófst í sjávarútvegi Íslendinga undir lok 19. aldar – íshúsunum.

IV,4,3. Íshús og beita

Beita er undirstöðuþáttur í handfæra- og línuveiðum; því betur sem fiskinum hugnast beita, þeim mun meiri líkur eru á góðum afla. Í 1. bindi þessa verks var sagt frá beituöflun og -notkun Íslendinga á árabátaöld. Þá beittu menn nánast öllu, sem til féll, en best

þótti ljósabeita, smokkur og kræklingur og lögðu útvegsmenn og sjómenn tíðum á sig mikla vinnu og fyrirhöfn til að ná í síðarnefndu tvær tegundirnar. Það stafaði ekki síst af því, að menn vissu af langri reynslu, að þorskurinn er flestum fiskum beituvandari og ekki tjóar að reyna að egna hann með hverju sem er.

Í Noregi og meðal útvegsþjóðanna við Norðursjó höfðu sjómenn lengi vitað, að síld er kjörbeita fyrir þorsk, en furðu lítið virðist hafa verið um, að Íslendingar beittu síld á öldum áður. Það styður þá skoðun, að lítið hafi verið af síld við landið, og víst er, að Ísfirðingnum, sem veiddi síld af slysni í silunganet árið 1852, hugkvæmdist ekki að beita fiskinum, fyrr en honum var bent á það. Mun og mála sannast, að síld hafi lítið sem ekkert verið notuð í beitu vestra fyrir þennan tíma.

Ein ástæða þess, hve lítið Íslendingar beittu síld, jafnvel þótt hún kunni að hafa verið fáanleg, var sú, að hún skemmdist fljótt, og ekki þýddi að beita þrjárri eða saltaðri síld. Þorskurinn vill ekki nema nýja eða ferska síld, og þar sem hana var ekki að hafa, varð að notast við aðra beitu. Þá stóðu þeir best að vígi, sem gátu náð í smokk, maðk eða krækling, en víða hrjáði beituskortur sjómenn, og ekki leikur á tvennu, að fiskafli Íslendinga hefði löngum getað orðið mun meiri en raunbar vitni, hefðu þeir átt vól meiri og betri beitu. Þetta varð mönnum æ ljósara, er leið á 19. öldina, fiskverð fór hækkandi og útvegur efl-dist. Ísak Jónsson var formaður á bát, sem reri frá Vestdalseyri í Seyðisfirði á árunum 1875-1878, og lýsti hann ástandinu í beitu-málum Austfirðinga þannig:

Allir stunduðu línufiski, og optast reru 2 menn á bát. Bátar voru heldur smáir, enda stutt róíð. Fiskur yfir einn róðrardag af tveggja manna fari lagði sig til jafnaðar á 50 kr. (verkaður fiskur). En þá kom gamla og nýja sagan. Beituna vantaði. Norðmenn voru þá fyrir nokkrum árum byrjaðir á síldarveiðum í Seyðisfirði. Síldin kom á þeim árum vanalega um miðjan júlímánuð. Var þá allt gert, sem hægt var, til að ná í síldina í beitu, ýmist að kaupa hana hjá Norðmönnum eða veiða hana í net. Þetta hjálpaði mjög mikið, en þá var með engu móti hægt að verja síldina skemmdum, svo að þegar ekki veiddist síld, var ekkert að gera annað, en að sitja í landi. Og það er óhætt að fullyrða, að frá því fyrst á vorin, að fiskvart varð, og þar til á haustin, að hætt var vegna veðra og algjörs beituleysis, að allur helmingurinn af tímanum varð ónýtur einungis fyrir beituleysi.⁵¹⁸

Næsta áratuginn barðist Ísak við beituleysið, en 1888 gafst hann upp og hélt til Ameríku, eins og svo margir aðrir á þessum árum. Frá tildrögum þess sagði hann þannig:

Á þessum árum var mest aðsókn af Norðmönnum til Austurlandsins. Þá var opt allhægt um beitu þar. En fljótt fór að ganga til baka fyrir Norðmönnum. Síldin hætti að veiðast, og þeir flýðu. Að sama skapi gengu fiskveiðar til baka, því þá var orðið erviðara að ná í síldina. Jón Sveinsson sá fram á, að úthald hans gat ekki staðist. Seldi hann því eign sína síra Þorst[eini] Halldórssyni, presti í Mjóafirði, er býr að Þinghóli enn. Jeg get sagt sama um sjálfan mig. Jeg gat ekki fengið viðunanlega jörð, og varð því að leggja meira eptir sjónum, en fyrir beituleysið gat ekki úthaldið staðist. Af þessari ástæðu fórum við Jón Sveinsson báðir til Ameríku, og það væri hægt að nefna marga fleiri. Af þessu framan sagða er hægt að sjá, hve stórkostlega beituleysið hefur staðið fiskveiðunum fyrir þrífum.⁵¹⁹

Eftir á að hyggja verður ekki annað sagt en að Ameríkuför Ísaks hafi verið heillaspor

fyrir íslenskan sjávarútveg. Hann fluttist til Kanada og settist að á Nýja Íslandi. Þar var hann meðal manna, sem margir „[...] hugsuðu og töluðu um hag gamla landsins og hvað því mætti að gagni verða af því, er þeir sáu og kynntust þar vestra.“⁵²⁰ Eitt af því voru íshúsin, sem voru orðin algeng í Kanada á þessum tíma og byggðust á einföldu verklagi og aldagamalli þekkingu íbúa á



Ísak Jónsson.

Norðurslóðum á því, að geyma mætti matvæli óskemmd í frosti og snjó um lengri tíma. Grundvallarþáttur þessarar geymslu-aðferðar var að viðhalda frostinu og kuldanum. Það gekk lengi vel illa á hlýrri svæðum, en um eða skömmu eftir aldamótin 1800 tóku Bandaríkjamenn að nota ís af fljótum og vötnum til að kæla matvæli. Aðferðin breiddist hratt út í norðurríkjum Bandaríkja-anna og í Kanada og var í raun sáraeinföld.

Ísinn var tekinn í stórum stykkjum, fluttur í vel einangruð hús, sem tíðast voru reist í nágrenni vatna og fljóta. Þar var hann geymdur yfir sumarið og salt notað til að viðhalda frostinu. Þetta var svipuð aðferð og beitt var í kælivögnum, sem notaðir voru til að flytja matvæli með járnbrautarlestum frá landbúnaðarhéruðum til hafnarborganna á austurströnd Bandaríkja-anna. Í þeim lék kaldur loftstraumur frá ísnum um matvælin, og ekki leið á löngu, uns menn

komust að því, að geyma mátti matvæli, fisk og kjöt, frosin í íshúsum um lengri eða skemmri tíma.

Íslendingar, sem fluttust vestur um haf á ofanverðri 19. öld, kynntust vitaskuld þessum aðferðum, og talið er, að bræðurnir Hannes og Jóhannes Hannessynir hafi orðið fyrstir landa til að reisa íshús í Vesturheimi, á Gimli um 1890.⁵²¹

Engum sögum fer af því, að þeir bræður, eða aðrir Íslendingar á Nýja Íslandi, hafi reynt að kynna löndum hér heima þessa „nýju“ aðferð með markvissum hætti. Þess hefur verið getið til, að Ísak Jónsson kunni að hafa séð íshús þeirra bræðra, en um það er þó ekki vitað með vissu.⁵²² Hitt fer ekki á milli mála, að Ísak kynntist íshúsum nánast jafnskjótt og hann kom vestur og var fljótur að átta sig á notagildi þess háttar bygginga á Íslandi. Í bók sinni um íshús og beitugeymslu, sem er öðrum þræði endurminningar, en jafnframt frumheimild um upphaf íshúsa á Íslandi og þátt Ísaks í þeim, skrifaði hann:

Þegar jeg sá fyrsta íshúsið í West Selkirk og gaddfrosinn hvítfisk, er við þá keyptum út af því í sterkasta júlíhitanum í Canada, þá datt mjer strax í hug: Þarna er ráðið til að geyma beituna heima á Íslandi. Margt var það fleira, er jeg sá þar, sem mjer gat ekki dulist, að gæti orðið að stóru liði heima, væri það þekkt og notað. En af því að jeg hafði lengst verið sjómaður, og vissi, hvert stórtjón beituleysið er fyrir landið, þá voru það íshúsin, er jeg hugsaði mest um. Það var strax fyrsta haustið (1888), er jeg var í Nýja Íslandi, að jeg skrifaði Hjálmarí föðurbróður mínum á Brekku um þessa uppgötvun mína, og lýsti eptir því, er jeg hafði vit á, hvaða þýðingu þetta gæti haft fyrir fiskiveiðar heima á Íslandi. En jeg fjekk aldrei neitt svar upp á þetta brjef mitt. Jeg gafst samt ekki upp. Jeg skrif-

aði fleirum atkvæðamönnum á Austurlandi, en allt fór á sömu leið. Þarna kom fram gamla tortryggnin hjá Íslendingum, ótrúin á öllum nýbreytingum. Sje það eitthvað, sem kostar peninga, en sem þeir ekki skilja, þá er vaninn, að sinna því ekki. Jeg hef nokkrum sinnum heyrt menn tala hér um „amerískt humbug“, þegar einhver hefur talað um, að svona hafi þetta eða hitt verið haft þar, og sama gæti einnig orðið að liði hér. – Þegar jeg var orðinn úrkula vonar um, að nokkur vildi sinna íshúshugmyndinni á Austurlandi, fór jeg að skrifa Tryggva Gunnarssyni um nauðsynina á því, að íshús kæmust í gang heima.⁵²³

Hér er komið að þáttaskilum í þessu efni. Síðar kom reyndar í ljós, að Hjálmar á Brekku og fleiri Austfirðingar höfðu fengið bréf Ísaks frá Kanada, en ekki hirt um að svara þeim.⁵²⁴ Tryggva Gunnarssyni var öðru vísi farið. Hann var þekktur framkvæmdamaður, skjótur til ákvarðana og hafði áhuga á gengi sjávarútvegs, ekki síst þilskipaútgerð. Á þeim vettvangi átti hann hlut að mörgum góðum fyrirtækjum, og eftir að hann varð bankastjóri Landsbankans árið 1893, komst hann í enn betri aðstöðu en fyrr til að ýta úr vör ýmsum þeim málum, sem honum virtust vænleg til framfara.

Bréf Ísaks til Tryggva var dagsett 30. júní 1889. Þar skýrði hann frá fiskveiðum á stöðuvötnum, en ræddi þó ýtarlegast um „Íshús og Frísir“, sem hann taldi geta fært Íslendingum milljónir og leyst beituvandræði þeirra. Sjálfur kvaðst hann aldrei hefðu farið frá Íslandi, ef íshús hefðu verið komin þar.⁵²⁵

Tryggvi tók sér góðan tíma til að hugleiða erindi Ísaks og svaraði hvorki þessu né öðrum bréfum hans fyrr en 6. ágúst 1894.⁵²⁶ Um svipað leyti sendi hann honum boð með Sigurði Jóhannessyni, Vestur-Íslendingi



*Nordalsíshús stóð við Hafnarstræti 23 í Reykjavík. Íshúsið er vinstra megin við miðja mynd, en á henni miðri eru verkamannaskýlið og Varðarhúsið (til hægri). Horft er af nýslegnum Arnarhóli.
Ljós.: Ljósmyndasafn Reykjavíkur*

sem dvalist hafði hér heima um sumarið, og bað hann að koma heim og aðstoða við að koma upp íshúsi.⁵²⁷ Er nú ekki að orðlengja það, að Ísak bjóst þegar til heimferðar og sömuleiðis Jóhannes Guðmundsson Nordal, sem dvalist hafði í Vesturheimi um nokkurra ára skeið, og var kunnugur íshús-um og frændi Sigurðar Jóhannessonar. Þeir komu með skipi til Seyðisfjarðar 25. september um haustið, en héldu síðan til Reykjavíkur hvor í sínu lagi og komu þangað nokkrum dögum síðar. Í Reykjavík gengu þeir á fund Tryggva Gunnarssonar, og varð niðurstaðan af þeim samræðum sú,

að Jóhannes settist að í Reykjavík, en Ísak hélt austur á firði.⁵²⁸

Jóhannes réðst til starfa hjá nýstofnuðu Ísfélagi við Faxaflóa, sem Tryggvi Gunnarsson var helsti frumkvöðull að, tók þátt í að reisa íshús þess í Reykjavík og stýrði rekstri þess næstu árin. Var húsið löngum kennt við Jóhannes og nefnt Nordalsíshús.⁵²⁹ Ísak Jónsson hélt á hinn bóginn á fund frænda sinna austur á Mjóafirði og byggði þar ísgeymslu og frysti fyrir þá bræður Konráð og Vilhjálm Hjálmarssyni. Íshúsið var fullbúið vorið 1895, og lýsti Konráð framkvæmdunum í grein í blaðinu *Austra*. Þar sagði m.a.:

Næstliðið haust byggði eg í félagi við Vilhjálmm Hjalmarsson bróður minn tópt fyrir íshús 6x6x5 álnir að innanmáli og var hún að öllu leyti gjör af mýrartorfi og veggir þykkir (3 ál[nir] neðst, 2 ál[nir] efst). Í þessa tópt söfnuðum við síðan ís næstliðinn vetur, sumpart með því að hleypa inn vatni og láta frjósa, sumpart var ís höggvinn upp og fluttur inn. Var síðan þakið yfir tóptina með vori og búið um sem venja er til (ísinn sjálfur þakinn heyr). Hefir hann geymt þar vel til þessa og runnið mjög lítið. Þess utan höfðum við nokkurn ísforða í öðru húsi, sem ekki var til ísgeymslu byggt, og hefir hann verið notaður að þessu, en er nú þrotinn.

6. maí næstliðinn var síðan byrjað á að byggja frosthús til beitugeymslu, og var því lokið 16. maí s.m. – Húsið er að stærð 6x7 ál[nir] ummál, en hæð undir lopt 5 ál[nir] og það allt gjört af tré, kuldakistur hafðar á 3 vegu, nl. á báðum hliðveggjum og öðrum stafni. Síðan var húsið reynt og lagt í allar kuldakistur ís og saltblanda, þar af ca. $\frac{1}{5}$ salt. Að nokkrum stundum liðnum var frostið orðið 9° R. í húsinu. Nokkru síðar var svo farið að leggja síld inni húsið og gegnfraus hún þar á nokkrum klukkustundum, en frostið minkaði nokkuð við það og hefir aldrei orðið jafnmikið síðan, enda aldrei síðan verið lagt jafnrækilega í kuldakisturnar og fyrst og ekki borizt svo mikil síld, að þess hafi þurft. Lagt hefir verið í annan og þriðja hvern dag og aldrei mikið, en salt einkum takmarkað. Mun hafa eyðst um 35 tonn af ís og $2\frac{1}{2}$ tunna af salti á viku hverri, sem frostinu hefir verið haldið þar við.

Alls munu hafa verið lagðar inni húsið ca. 15 tonn af síld, sem frosið hefir þar og geymt vel.

Hefir sú síld nú verið notuð til beitu fullan hálfan mánuð, þar eð síld hefir svo sem ekkert veiðst, og hefir hún yfirleitt gefist mæta vel, verður eigi séð að hún sé nokkru lakari en ný síld.⁵³⁰

Um svipað leyti var lokið byggingu íshúss á Brimnesi við Seyðisfjörð, og var reynslan af því viðlíka góð og af húsinu í Mjóafirði. Og nú má gera langa sögu stutta. Á næstu árum risu íshús í flestum helstu verstöðvum í öllum landsfjórðungum og gjörbreyttu á

skömmum tíma allri aðstöðu til útgerðar og sjósóknar. Ísfélög og íshúsfélög voru stofnuð um allt land, og hvarvetna kappkostuðu útvegsmenn að eiga ávallt næga frosna síld til beitu. Beituvandræðin, sem um aldaraðir höfðu gert sjómönnum og útvegsmönnum lífið leitt, heyrðu brátt sögunni til, og ekki leið á löngu, uns tekið var að gera út í þeim tilgangi einum að veiða síld til beitu.

Vestfirðingar voru fljótir að átta sig á gildi íshúsa fyrir sjávarútveginn og nutu þar að nokkru leyti leiðsagnar Tryggva Gunnarssonar, sem gerðist um skeið einn helsti páfi íshúsamanna. Haustið 1895 var Ásgeir G. Ásgeirsson, kaupmaður á Ísafirði, á ferð í Reykjavík. Þar hitti hann Tryggva að máli og skoðaði hið nýreista íshús Ísfélagsins við Faxaflóa. Honum leist vel á framkvæmdina og var fljótur að átta sig á notagildi hennar. Er hann var kominn heim til Danmerkur seint um haustið, skrifaði hann Tryggva og spurðist fyrir um eitt og annað, er að íshúsbyggingum laut. Tryggvi brást vel við, veitti þeim Ásgeiri og Árna Jónssyni, verslunarstjóra á Ísafirði, margvíslegar leiðbeiningar og tók Jón Helgason, sem átti að veita íshúsi Ásgeirsverslunar forstöðu, til náms í Reykjavík. Íshúsið, sem var hið fyrsta á Vestfjörðum, reis af grunni í Neðstakaupstað sumarið 1896 og hóf starfsemi þá um haustið.⁵³¹ Hermir ein heimild, að það hafi „[...] orðið til mikilla hagsbóta fyrir bátaútgerðina [...]“⁵³² Þetta sama ár reisti Pétur J. Thorsteinsson íshús á Bíldudal og annað á Vatneyri við Patreksfjörð árið eftir.

Árið 1903 voru íshús í landinu orðin alls um 40, en fjölgaði mikið á næstu árum og munu hafa verið orðin 80-90 á 4. áratugn-

um.⁵³³ Þau voru fyrst og fremst reist til að frysta og geyma beitu, en ekki leið á löngu, uns einnig var farið að geyma í þeim fisk, kjöt og önnur matvæli.

Fyrstu íshúsin voru flest lítill, og með vélvæðingu bátaflotans og vaxandi beitupörf, sem í kjölfarið fylgdi, leið brátt að því, að þau fullnægðu ekki þörfum útvegsins. Þá réðust menn víðast hvar í að stækka húsin eða reisa ný. Fyrst í stað notuðu allir „gömlu“ aðferðina og viðhéldu kulda með ís og saltblöndu, en 1908 var fyrsta vélfrystihúsið tekið í notkun. Það var byggt í Vestmannaeyjum, sem kallast mátti eðlilegt, þegar þess er gætt, að vegna aðstæðna í Eyjum áttu útvegsmenn þar þess lítinn kost að taka ís með sama hætti og aðrir landsmenn.

Eyjamenn höfðu reyndar byggt íshús þegar eftir stofnun Ísfélags Vestmannaeyja árið 1902, en erfitt reyndist að afla íss í það. Á mildum vetrum kom ís stundum ekki á tjarnir í Eyjum fyrr en langt var liðið á vertíðina, og þar að auki voru flestar tjarnir harla langt frá höfninni. Af þessum sökum bar Gísli J. Johnsen, formaður Ísfélagsins, fram tillögu um það á stjórnarfund í félaginu 18. desember 1906, að reist yrði nýtt íshús, þar sem kælivélar yrðu notaðar til frystingar. Þetta var samþykkt á aðalfundi félagsins undir árslok 1907, og hélt Gísli þá utan til kaupa á vélum. Byggingu nýja íshússins var lokið í október 1908, og var það tekið í notkun skömmu síðar.⁵³⁴ Á næstu árum fjölgaði vélfrystihúsum hratt víða um land.⁵³⁵

Gömlu íshúsin, sem reist voru á síðasta áratug 19. aldar og í upphafi 20. aldar, voru fæst hátimbraðar byggingar, og sum þeirra

voru gerð af vanefnum í upphafi. Áhrif þeirra á íslenskan sjávarútveg voru hins vegar mikil, og vafasamt verður að telja, að vélvæðing bátaflotans hefði orðið jafn skjót og árangursrík og raun bar vitni, ef íshúsanna og frosnu beitunnar hefði ekki notið við.

Bygging íshúsanna var nátengd upphafi síldveiða; sums staðar voru íshús reist og síldveiðar hafnar í þeim tilgangi einum að afla beitu, og fáir hugleiddu í nokkurri alvöru að byggja íshús, nema þeir ættu jafnframt kost á beitu til frystingar. Þannig héldust þessir tveir mikilsverðu þættir í hendur, og víst er athyglisvert, að Ísak Jónsson, sem hiklaust má telja frumkvöðul íshúsa á Íslandi, var upprunninn á Austfjörðum, þar sem síldveiðar hófust að marki við Ísland. Það skýtur hins vegar nokkuð skökku við, að af meiriháttar útgerðarstöðum á landinu varð síldarbærinn Siglufjörður einna síðastur til að fá eigið íshús. Það gerðist ekki fyrr en árið 1923, og fram að því áttu útgerðarmenn á Siglufirði tíðum í miklum erfiðleikum sökum beituskorts og urðu að hætta handfæra- og línuveiðum nánast jafnskjótt og síldarvertíðin var úti.⁵³⁶

IV,4,4. Upphaf síldveiða á hafi úti

Nótaveiðarnar, sem Norðmenn hófu hér við land á 19. öld og Íslendingar tóku upp eftir þeim, gátu aldrei orðið nema takmarkaðar, og úr þeim hlaut að draga eftir tiltölulega skamman tíma. Veiðarfærin voru þannig úr garði gerð, að þeim varð ekki viðkomið annars staðar en inni á fjörðum og víkum. Af þeim sökum hlutu veiðarnar ávallt að tak-

markast við þá síld, sem gekk inn á firði, og var aldrei nema hluti þeirrar síldar, sem gekk upp að landinu á hverjum tíma. Gengi síldin ekki inn á firði og voga, hlaut veiðin hins vegar að verða stopul, og oft brást hún að mestu eða öllu leyti.

Það er vel þekkt fyrirbæri í atvinnusögu þjóða, að nýting auðlinda hefst með næsta frumstæðum aðferðum, sem einungis gera mönnum kleift að nýta þann auð, sem auðveldast er að ná í, fleyta rjómann, ef svo má að orði kveða. Þess háttar auðlindanýtingu eru ávallt tæknilegar skorður settar, og víðast hvar tekur henni að hnigna eða henni lýkur eftir tiltölulega skamman tíma. Oft verður hún hins vegar hvati annarra athafna, sem aftur gera mönnum kleift að ráðast í frekari framkvæmdir og byggja þar á kunnáttu, reynslu og jafnvel arði, sem skapaðist við fyrstu tilraunir.

Þessi varð og reynslan af nótaveiðunum. Þær vöktu Íslendinga til athafna; þeir kynntust síldveiðum, síldarverkun og síldarmörkuðum og höfðu umtalsverðan arð af starfsemiinni. Þá skipti ekki minna máli, að vísir að þéttbýli tók að myndast í námunda við helstu síldarslóðirnar í Eyjafirði og á Austfjörðum og byggðist að mestu leyti á síldveiðunum. Þar voru menn þess albúnir að leita síldarinnar víðar, er veiðin inni á fjörðum þvarr og fullnægði ekki lengur þörfum þeirra. Þessir menn, sem gjarnan má nefna fyrstu kynslóð íslenskra síldveiðimanna, tóku því fagnandi, er fregnir bárust af veiðarfærum, sem gerðu þeim kleift að sækja síldina á haf út.

Þegar Norðmenn hófu síldveiðar á fjörðum hér við land, beittu þeir sömu aðferðum og

þeir höfðu notað við Noreg og voru í grundvallaratriðum hinar sömu og viðhafðar voru við Skán á miðöldum og lýst var í 1. bindi þessa verks. Síldveiðipjóðir í Norðursjó, einkum Skotar og Hollendingar, höfðu hins vegar öldum saman veitt síld í reknet á hafi úti og aflað miklum mun meira en Norðmenn gerðu með nótaveiðum á fjörðum inni. Ekki er ljóst, hvers vegna Norðmenn tileinkuðu sér ekki þessa aðferð löngu fyrr en raun bar vitni, en víst er, að þeir kynntust henni ekki að neinu ráði, fyrr en langt var liðið á 19. öld. Þá lærðu þeir hana af Skotum og Hollendingum og sendu menn suður í Norðursjó gagngert í þeim tilgangi að kynna sér reknetaveiðar.⁵³⁷

Íslendingar tóku að huga að síldveiðum í reknet um svipað leyti og Norðmenn, en engar heimildir benda til þess, að útvegsmenn í löndunum tveimur hafi haft neins konar samráð í þessu efni. Árni Thorsteinsson landfógeti mun hafa orðið einna fyrstur Íslendinga til að hefja umræðuna um notkun rekneta við síldveiðar hér við land. Árið 1883 birti hann í *Tímariti Hins íslenska bókmenntafélags* langa ritgerð, sem bar yfirskriftina „Síld og síldveiðar“.⁵³⁸ Í greininni rakti Árni sögu síldveiða í norðurhöfum í stuttu máli, gerði stuttlega grein fyrir göngum og lífsháttum síldarinnar, eftir því sem þeir voru mönnum kunnir á þessum tíma, sagði frá síldveiðum Norðmanna hér við land á 19. öld og samskiptum Íslendinga við þá, og sagði síðan:

Sé nú farið eptir því, hvað hver veiðiaðferð gefur af sér, þá mun það ofan á, eins og búið er að sýna fram á, að ef rétt er um Norðurhluta heimsálfu vorrar, þá gefi reknetaveiðin mest af sér, þar næst byrgi-

nóta-⁵³⁹ og ádráttarveiði, og lagnet allra minst. Reknetaveiði Skota og Englendinga, Frakka og Holendinga, verðskuldar því að henni sé gefinn gaumur, engu síður en ádráttar- og byrginótaveiði Norðmanna, og þegar fráskildir eru hinir ágætu síldarfirðir vorir, þar sem veiðiaðferð Norðmanna á vel við, tel eg alllíklegt, að reknetaveiðin hljóti að gefast hér engu síður en annarstaðar.⁵⁴⁰

Þessu næst lýsti Árni ýmsum kostum reknetaveiðanna, ekki síst við öflun beitusíldar. Hann birti kostnaðaráætlun um úthald og afla og taldi vafalaust, að nóg síld væri við Ísland, jafnvel við Suður- og Vesturland, kvað miklar síldargöngur koma á útmánuðum ár hvert fyrir Reykjanes og inn á Faxaflóa, og vitnaði í frásögn manns í Vestmannaeyjum, sem hefði tjáð honum, að vart yrði við síld við eyjarnar meira og minna allt árið, en aðalgangan væri í námunda við Eyjar í febrúar, virtist koma að austan og halda vestur með landi.

Að sögn kunnugra manna vakti ritgerð Árna mikla athygli og varð til þess, að menn tóku að velta því fyrir sér, hvort mögulegt væri að veiða síld hér við land með öðrum aðferðum en beitt hafði verið inni á fjörðum til þessa.⁵⁴¹ Lítið varð þó úr framkvæmdum að sinni, enda skorti landsmenn flest það er til þurfti, þ. á m. veiðarfæri og skip, og þeir, sem höfðu yfir þilskipum að ráða, kusu fremur að gera þau út á handfæraveiðar en síldveiðar.

Næsta hljótt virðist hafa verið um þessi mál hér á landi næstu árin, og ekki er vítað til þess, að íslenskir síldveiði- og útvegsmenn hafi gert tilraunir til þess að verða sér úti um reknet, nema hvað Þorsteinn Jónsson, kaupmaður á Borgarfirði eystra, reyndi

veiðar í reknet úti fyrir Austfjörðum um 1890.⁵⁴² Má það kallast næsta furðulegt sinnuleysi, þegar þess er gætt, hve þungum búsigfum beituskorturinn olli mönnum á nánast hverri einustu vertíð. Árið 1895 skrifaði Bjarni Sæmundsson, sem þá var nýkominn heim frá námi í Danmörku, grein í *Andvara*, þar sem hann ræddi síldveiðar stuttlega og hvatti m.a. alla til að lesa áður nefnda grein Árna Thorsteinsson. Í greininni sagði Bjarni frá því, að veturinn áður hefði söltuð kópsíld (brisling) verið flutt inn frá Noregi til beitu, og þótt tilraunin hefði gefist vel, taldi hann slíkan innflutning harla hlálegan. Öllu betra þótti honum, að net voru send með síldinni og væri því von til þess, að reynt yrði að veiða slíka síld hér við land á næstunni.⁵⁴³

Á þessi skrif þeirra Árna Thorsteinsson og Bjarna Sæmundssonar má líta sem eins konar inngang að reknetaveiðum Íslendinga. Þær hófust sumarið 1899, er Ísfélagið við Faxaflóa tók á leigu lítinn þiljubát, sem reyndar var gamall enskur hafnsögubátur, og gerði hann út til reknetaveiða í Flóanum. Skipstjóri var ungur maður, Benedikt Guðbrandsson, sem hafði árið áður kynnt sér slíkar veiðar í Skotlandi, og þaðan var allur búnaður fenginn. Tilraunin tókst vel, og aflaðist síld í 150 tonn á rúmum mánuði. Hún var öll notuð í beitu.⁵⁴⁴

Góður árangur af útgerð Ísfélagsins varð til þess, að í júlímánuði 1899 stofnaði Tryggvi Gunnarsson Reknetafélagið við Faxaflóa og fékk til liðs við sig ýmsa málsmetandi menn í Reykjavík. Félagið festi kaup á nýlegu þilskipi vestan af fjörðum, sem *Kristján* hét, og var Geir Sigurðsson

ráðinn skipstjóri. Útgerð skipsins hófst í júlímánuði 1900. Matthías Þórðarson, sem fylgdist gjörla með þessum athöfnum, lýsti búnaði bátsins og veiðunum fyrsta sumarið þannig:

Lestin í bátnum tók 100 tonn af síld, og var hún þannig útbúin, að hún var öll þiljuð í smárúm, sem tóku 5 tonn hvert, en laust skilrúm var sett yfir alla lestina í miðju, til þess að fyrirbyggja of mikil þyngsli eða þrýsting á síldinni. Ætíð voru teknir nokkrir pokar af ís með í hverja ferð, til þess að verja síldina fyrir skemdum á leiðinni í land.

Þar sem hjer var um nýja veiðiaðferð að ræða, varð alt erfitt í fyrstu, því menn voru gjörsamlega ókunnir netaútbúnaði og öðru viðvirkjandi veiðinni, og eins vissu menn ekkert um bestu síldarmiðin.

Útbúnaður. Til hverrar ferðar voru tekin 20 net. Netin voru skotsk, 15 faðma löng, 250 möskva djúp með 18-20 umför á hverja alin. Síldartrossan var úr garni, 3-4 þml. að gildleika.

— — —

Geir Sigurðsson fór í fyrstu ferðina í byrjun júlí – því báturinn var ekki tilbúinn fyr það sumar – og fór fyrst vestur í Jökuldjúp, en það er um 40 sjómílur frá Reykjavík. Þar fjekk hann strax 20 tonn af síld. Það kom sjer nú vel að „Kristján“ var góður siglari, því nauðsynlegt var að vera fljótur inn með síldina. Þetta sumar var hann 2 mánuði við veiðarnar og fjekk 200 tonn, sem alt var fryst til beitu.⁵⁴⁵

Árið eftir var allt til reiðu þegar í maímánuði, og það sumar var *Kristján* að veiðum í Faxaflóa og á svæðinu frá Eldey og vestur í Breiðafjörð. Veiðarnar gengu vel, og leið nú ekki á löngu, uns fleiri hófu reknetaveiðar á þessum slóðum og víðar við sunnan- og vestanvert landið.⁵⁴⁶ Reknetafélagið hélt hins vegar áfram starfsemi, og á aðalfundi þess árið 1906 var samþykkt að greiða félagsmönnum 10 prósent arð af hlutafé og jafn-

framt að setja 12 hestafla Alphavél í *Kristján*. Í frétt af fundinum sagði svo um starfsemi félagsins:

Gagnið er ómetanlegt sem félag þetta hefir gert, því óhætt er að fullyrða, að mörg 100 þúsund fiskar eru komnir á land fyrir það, að skipin hafa oftast getað fengið síld til beitu hjá félaginu.⁵⁴⁷

Hér er býsna fast að orði kveðið, en þó ekkert ofsagt, og mun flestum útvegsmönnum í Reykjavík og víðar við Faxaflóa hafa borið saman um það, að bylting hafi orðið í handfæra- og línuveiðum á þessum slóðum með tilkomu Reknetafélagsins.

Reknetaveiðarnar í Faxaflóa voru nýjung í íslenskum sjávarútvegi. Þær miðuðu nánast eingöngu að því að veiða síld til beitu og takmörkuðust að nokkru við það, við hve mikilli síld íshús í Reykjavík og næsta nágrenni gátu tekið. Má með nokkrum rétti halda því fram, að þessar veiðar hafi skipt meira máli fyrir handfæra- og línuveiðar en síldveiðar.

Fyrir Norðurlandi og Austfjörðum hófust síldveiðar á hafi úti nánast jafn snemma og reknetaveiðarnar í Faxaflóa, en áhrifin urðu miklum mun meiri og víðtækari. Norðmenn höfðu, er hér var komið sögu, gert tilraunir til línuveiða á gufuskipum hér við land, og voru þau jafnframt notuð til að flytja tonn og saltsíld á milli landanna, en sumir útvegsmannanna áttu einnig nótalög hér á landi.⁵⁴⁸ Síldveiðar í reknet reyndu þeir hins vegar ekki fyrr árið 1899, en þá sendi Hans L. Falck, útgerðarmaður í Stafangri, gufuskipið *Brimnæs* hingað til lands. Megintilgangur veiðiferðarinnar var að

Þegar leið að hausti og síldveiðar voru úti, rann oft upp ögurstund síldarútvegsmanna, eða spekúlanta eins og þeir voru stundum kallaðir. Ásgeir Pétursson var einn af umsvifamestu síldarútvegsmönnum landsins á fyrri hluta 20. aldar og jafnframt einn af frumherjum í síldveiðum á hafi úti. Hér situr hann á tunnustæðum á Siglufirði og ef marka má svip hans er útlitið tvísýnt. Ljósm.: Síldarminjasafnið á Siglufirði



stunda línuveiðar, en skipverjar höfðu nokkur síldarnet meðferðis. Með þeim áttu þeir að veiða síld í beitu, en ef meira veiddist en þurfti til beitu, áttu þeir að salta afganginn og flytja með sér heim. Tilraunir Brimnæsmanna til síldveiða úti fyrir Austfjörðum báru lítinn sem engan árangur, en um haustið fengu þeir 130 tonn af síld í reknet úti fyrir Norðurlandi. Árið eftir reyndi Falck reknetaveiðar á tveimur gufu-

skipum hér við land, og 1901 bætti hann hinu þriðja við. Þá fengust samtals 916 tonn af saltaðri síld og í skýrslu, sem Falk samdi um haustið, lýsti hann þeirri skoðun sinni, að góða síld væri að fá fyrir öllu Norðurlandi. Íslendingar nýttu sér hana hins vegar ekki, þar eð þeir stunduðu ekki reknetaveiðar.⁵⁴⁹

Árangurinn af reknetaveiðum skipa Falcks hér við land vakti athygli í Noregi, og

næstu árin jókst sókn Norðmanna á Íslands-
mið á nýjan leik. Útvegsmenn frá ýmsum
bæjum í Noregi sendu skip sín, gufuskip
jafnt sem seglskip, til veiða hér við land, og
voru þau útbúin til línuveiða og reknet-
veiða. Flestir útvegsmenn höfðu þann hátt-
inn á, að skipin stunduðu línuveiðar við
Vestfirði og Austfirði fyrri hluta sumars, en
héldu svo norður fyrir land undir lok júlí,
þegar síldar var von á miðin þar. Síðan voru
skipin á reknetaveiðum úti fyrir Norður-
landi fram á haust, er þau héldu heim-
leiðis.⁵⁵⁰

Sumarið 1903 stunduðu 80-90 norsk skip
reknetaveiðar hér við land, flest seglskip, og
komu þau flest frá Karmøy, Haugasundi og
af Hörðalandi.⁵⁵¹ Þetta ár varð sá atburður,
sem kalla má að marki nokkur tímamót í
íslenskri síldveiði- og sjávarútvegssögu, þótt
fáir muni hafa gert sér grein fyrir þýðingu
hans á þeim tíma: Norðmenn söltuðu í
fyrsta skipti síld á Siglufirði. Það gerðist að
kvöldi 8. júlí. Þá um daginn gerði brælu á
síldarmiðunum úti fyrir Norðurlandi, og
leituðu flest norsk skipin, sem voru að
veiðum, vars í nálægum vikum og fjörðum.
Ole Myrset, skipstjóri á kúttar *Marsley* frá
Kristjánssundi, afréð að sigla inn á Siglu-
fjörð. Um borð voru 80-90 tonn af síld, og
meðferðis höfðu skipverjar tonn, salt og
annað, sem til söltunar þurfti. Er til Siglu-
fjarðar kom, réð Myrset heimamenn til að
salta síldina, og var verkinu lokið um mið-
nætti.⁵⁵²

En síldin, sem söltuð var á Siglufirði
þessa sumarnótt árið 1903, var ekki fyrsta
reknetasíldin, sem söltuð var hér á landi.
Austur á Raufarhöfn bjuggu bræður tveir,

Jón og Sveinn að nafni, og voru synir Einars
Guðmundssonar á Hraunum. Þeir voru í
vinfengi við Benedikt Mannes, skipstjóra á
Brimnæs og síðar á *Albatross*. Vorið 1901
keyptu þeir í Noregi skútu, sem *Vega* hét, og
gerðu hana út á reknet, en skipstjóri var
Kornelius Mannes. Afli skipsins var saltaður
á Raufarhöfn, og mun það vera fyrsta rek-
neta- og Norðurlandssíldin, sem söltuð var
hér á landi.⁵⁵³

Reknetaveiðarnar gáfust vel, en voru þó
aðeins eins konar millistig í þróun síldveið-
anna við Norðurland. Á síðari hluta 19. aldar
tókst mönnum vestur í Ameríku að þróa
nýtt veiðarfæri til veiða á uppsjávarfiski. Það
var kallað *purse seine*, en hringnót eða
herpinót á íslensku, og gat Árni Thorsteins-
son þess í áðurnefndri ritgerð sinni í *Tíma-
riti hins íslenska bókmenntafélags* árið
1883.⁵⁵⁴ Nokkur tími leið þó, áður en þekk-
ing á þessu veiðarfæri barst austur yfir Atl-
antsála, og ekki ber heimildum saman um,
hver hafi orðið fyrstur til að nota það á
Íslandsmiðum eða hvenær það hafi gerst.

Í *Síldarsögu Íslands* segir Matthías
Þórðarson frá því, að Hans L. Falck hafi árið
1903 sent einn skipstjóra sinna vestur um
haf til að kynna sér notkun herpinóta. Norð-
menn hafi síðan gert lítilsháttar breytingar
á veiðarfærinu til að laga það að norskum
aðstæðum, og sumarið 1904 hafi tvö skipa
Falcks, *Albatross* og *Atlas*, fyrst notað herpi-
nót við síldveiðar hér við land. Öfluðu þau
bæði vel.⁵⁵⁵

Engin ástæða er til þess að rengja, að
Falck hafi sent manninn vestur um haf eða
að skipin *Atlas* og *Albatross* hafi veitt með
herpinót hér við land sumarið 1904. Hitt

fær hins vegar varla staðist, að þetta hafi verið fyrstu tilraunir til veiða með þessu veiðarfæri á Íslandsmiðum, nema ef til vill á gufuskipum. Í bók sinni um veiðar Norðmanna við Ísland, *Norske Islandsfiskere på havet*, segir Kari Shetelig Hovland, að sumarið 1903 hafi skipverjar á kúttur *Harald* frá Åkrehamn veitt síld í litla herpinót (pose-not) á Skagagrunni, en skipstjórinn og bróðir hans, sem var nótabassi, höfðu báðir stundað fiskveiðar við Ameríkustrendur og kynnst þessu veiðarfæri þar. Fullyrðir Hovland, að þeir hafi orðið fyrstir allra til að reyna slíkar veiðar hér við land.⁵⁵⁶ Allt bendir til þess, að hér hafi verið um tilraunaveiðar að ræða, en *Harald* var á reknetaveiðum, og höfðu skipverjar herpinótina með í því skyni að reyna hana. Árið 1904 stunduðu hins vegar *Atlas* og *Albatross* herpinótaveiðar hér við land og sömuleiðis *Imbs* frá Hauga-sundi. Í fyrstu var nótin höfð í einum bát, eins og tíðkast hafði á landnótatímabilinu, og þannig hefur það trúlega verið á *Harald*. Skömmu síðar var tekið að skipta nótinni á tvo nótabáta, sem létti mjög vinnuna við að draga hana. Benda líkur til þess, að Benedikt Mannes hafi verið upphafsmaður þess fyrirkomulags.⁵⁵⁷

Þessum heimildum ber þó báðum illa saman við frásögn Falcks sjálfs, en í skýrslu um síldveiðar við Ísland, dagsettri 7. nóvember 1906, segir hann, að það ár hafi um 70 herpinætur verið notaðar á Íslandsmiðum. Síðan segir: „Síðan jeg byrjaði þessa veiði í smáum stíl árið 1900 [...]“⁵⁵⁸ Ekki er að vísu fullljóst, hvort Falck á þarna við herpinótaveiðar eða síldveiðar á hafi úti almennt, en þær byrjaði hann með reknetum

sumarið 1899, eins og þegar hefur komið fram. Af þeim sökum verður að telja, að hann eigi fremur við herpinótaveiðar, og ef svo er, ber honum heiðurinn af því að hafa fyrstur manna látið reyna slíkar veiðar hér við land.

Síðar í skýrslu sinni lýsir Falck þróun síldveiða við Ísland á árunum 1900-1906 og segir aflann hafa aukist úr 536 tunnum fyrsta árið í 175 þúsund tonnur það síðasta, og var sú tala þó lágt áætluð að hans sögn. Síðan segir:

Til Noregs hafa verið fluttar inn 141,000 tn. og mismunurinn hefur farið til Danmerkur, Svíþjóðar, Englands og Þýskalands, beina leið frá Íslandi.

Ekki er hægt að fastákveða með neinni vissu hvað mikla peningaupphæð hjer er að ræða um fyrir fiskaða síld, verðið hefur verið dálítið mismunandi frá 8-12½ aur. pd. En jeg er viss um að maður getur tekið sem meðalverð 10 aura pd. Ef svo er gert ráð fyrir að meðalþyngd síldartunnu sje 150 pd., þá er verðmæti aflans, sem Norðmenn hafa fengið c. 2,600,000 kr.

Á Íslandi hafa verið borgaðar ekki alllitlar upphæðir í vinnulaun og útflutningsgjald og verzlunin sem þessir mörgu fiskimenn gera við landsmenn er líka einhvers virði.

Nokkrir íslenskir kaupmenn hafa tekið þátt í veiðinni í sumar, svo áhuginn sýnist vera vaknaður þar líka, og jeg heyri nú sagt, að næsta ár sje gert ráð fyrir, að tvö íslensk fjelög ætli sjer að hafa gufuskip og snyrpinót til veiðanna.⁵⁵⁹

Að margfeldisáhrifum síldveiðanna verður vikið síðar, en ekki er fyllilega ljóst, hverjir þeir voru, íslensku kaupmennirnir, sem Falck sagði hyggja á herpinótaveiðar sumarið 1907. Annar þeirra hefur þó trúlega verið August Flygenring í Hafnarfirði, sem um þetta leyti festi kaup á gufuskipinu *Leslie* og gerði það út til síldveiða með herpinót



*Súlan frá Akureyri var eitt frægasta aflaskip flotans á millistríðsárunum. Hún var fyrst í eigu Konráðs Hjálmarssonar í Mjóafirði og var þá skráð þar (SU 41). Hér er landað úr Súlnni við Tuliniusarbryggju á Akureyri, og er myndin tekin ekki síðar en sumarið 1906.
Ljósrm.: Minjasafnið á Akureyri*

„fyrstur innlendra manna“.⁵⁶⁰ Hinn gæti hafa verið Konráð Hjálmarsson í Mjóafirði, sem keypti *Súluna* til landsins í ársbyrjun 1903 og gerði fyrst út á línuveiðar við Austfirði.⁵⁶¹

„Nýju“ veiðarfærin, reknet og herpinót, sem tekin voru í notkun hér við land um aldamótin og á öndverðri 20. öld, ollu byltingu í síldveiðum á Íslandsmiðum. Hvorttveggja veiðarfærið var miklum mun stórvirkara og aflasælla en gömlu landnætturnar, en mestu skipti þó, að þessi veiðarfæri voru notuð á hafi úti, en ekki inni á fjörðum og víkum eins

og hin eldri. Í landnætur veiddist ekki önnur síld en sú, sem gekk inn á firði. Það gerði ekki nema hluti – lítill hluti – þeirrar síldar, sem talið er, að hafi verið við landið á ári hverju, og mjög var misjafnt hve mikið gekk inn á firðina. Aflaleysisárin voru því mörg, og margir litu á síldveiðarnar nánast sem happdrætti. Þær voru góð búbót, ef síldin kom. Þegar hún gerði það ekki, urðu sumir fyrir tjóni, aðrir urðu að láta sér lynda að hafa misst af feng, sem kannski hefði orðið góður.

En þrátt fyrir óvissan afla, og stundum engan, voru nótaveiðarnar Íslendingum

hallkvæmar og féllu vel að fyrirkomulagi íslensks sjávarútvegs á ofanverðri 19. öld, ekki síst eins og það var á Norðurlandi og Austfjörðum. Þær voru hrein viðbót við aðrar veiðar, gáfu mikið í aðra hönd, þegar sæmilega aflaðist, og miklu skipti, að stofn- og tilkostnaður við úthaldið var lítill. Íslendingar lærðu veiðarnar af Norðmönnum, höfðu reyndar umtalsverðar tekjur af athöfnum þeirra og seldu afurðirnar á sömu markaði, jafnvel með atfylgi Norðmanna. Flest fyrstu íslensku síldveiðifélögin voru stofnuð í samvinnu við Norðmenn, sem útveguðu tunnur og sitthvað fleira, er til veiða og verkunar þurfti, og önnuðust í sumum tilvikum flutninga á milli landa. Jafnvel fyrsta „alíslenska“ síldarúthaldið, þeirra Snorra Pálssonar og Tryggva Gunnarssonar, var um margt háð samvinnu við Norðmenn.

Landnótaveiðin byggðist í grundvallaratriðum á sömu tækni og nótaveiðar Íslendinga og Norðmanna, sem áður var lýst. Einnig var algengt, að notuð væru fyrirdráttarnet, þar sem aðstæður hentuðu. Sú veiðiaðferð var að mörgu leyti áþekkt landnótaveiðinni, en allt var miklu smærra í sniðum. Netin voru lögð frá landi, og til þess að stunda þessar veiðar þurftu menn ekki að hafa yfir að ráða öðru en landspildu við sjó, sæmilegu neti, tréstubbum til að festa það, skektu til að róa það út og mannskap til að draga netin og hirða úr þeim aflann. Við það réðu flestir sæmilega stæðir sjávarbændur við Eyjafjörð og á Austfjörðum, og fyrir kom, að menn slógu sér saman um úthald, ef svo bar undir. Þeir, sem tók höfðu á, söltuðu síldina sjálfir og seldu þannig, aðrir

seldu hans ferska kaupmönnum eða öðrum, sem ráku söltunarstöðvar.

Fjárhags- og tæknilegar forsendur reknet- og herpinótaveiðanna voru allt aðrar. Eins og fram kom í áðurtilvitnaðri grein Árna Thorsteinsson, höfðu sjómenn löngum veitt athygli síldargöngum, sem komu í Faxaflóa síðla vetrar eða snemma vors og héldu vestur og norður með landi. Hvort þar var um að ræða hafsíld, hina eiginlegu Norðurlandssíld, sem kom á miðin fyrir norðanverðum Vestfjörðum og Norðurlandi nær miðju sumri og hélt síðan austur á bóginn, skal ósagt látið. Norðmenn veittu þeirri síld hins vegar athygli, er þeir hófu hér hvalveiðar og línuveiðar á gufuskipum undir lok 19. aldar, og voru fljótir að gera sér grein fyrir því, að þar synti mikill og verðmætur fiskur, sem enginn hafði hagnýtt fram að þeim tíma.

En til þess að veiða hafsíldina þurfti önnur og dýrari tæki en við landnætur. Hvert reket var í sjálfu sér ekki mikið dýra eða veigameira en ein landnót. Reknetum varð hins vegar ekki við komið nema með skipi, þilskipi, og veiðivonin var þeim mun meiri og vinna skipverja léttari sem skipið var betra og aflmeira. Þilskip, eins og þau sem Íslendingar áttu á síðari hluta 19. aldar, gátu vel dugað til reketaveiða, en enn betra var að stunda þær á gufu- eða vélskipum. Þau voru liprari, fljóttari í förum og búin vindum (spilum) til að draga netin. Var að því mikill vinnuléttir. Og ekki hefði þótt björgulegt að leggja upp í veiðiferð með eitt eða tvö reket. Síldin stóð misdjúpt, margar göngur og misstórar gátu verið á veiðisvæðinu, og oft var síldin misjöfn að stærð. Af



*Snurpubátarnir komnir að skipshlið, og skipverjar háfa síldina.
Ljós.: Sjómannafélag Reykjavíkur*

Þessum sökum höfðu norsku skipin hér við land flest 40-60 net meðferðis í hverja veiðiferð, og voru 20-40 net höfð í sjó í einu, eftir því sem veður leyfði. Þau voru lögð mis-djúpt eftir aðstæðum, þó sjaldan dýpra en 10 faðma, en flest netin voru 6-9 faðma djúp og 12-14 faðma löng.⁵⁶² Íslendingar munu í upphafi hafa notað svipuð net, og má öllum ljóst vera, að slíkt úthald kostaði umtalsvert fé. Það var þess vegna ekki á færi nema tiltölulega fjársterkra aðila, sem höfðu ráð á skipum og netum. Af þeim sökum færðist síldarútvegurinn á hendur færri manna en áður með tilkomu reknetaveið-

anna, og enn frekar er herpinótaveiðar færðust í vöxt.

Tilkostnaðurinn við herpinótaveiðar var enn meiri en við reknetaveiðar, og þær urðu ekki stundaðar með góðu móti nema á vélknúnum skipum. Nótin sjálf var tiltölulega stærri og fyrirferðarmeiri en reknetin, og veiðiaðferðin þannig að þörf var tiltölulega stórra og aflmikilla skipa. Benjamín H. J. Eiríksson, hagfræðingur, sem var á síldveiðum um 1930, lýsti veiðarfærinu og veiðiaðferðinni löngu síðar, og er lýsing hans ein hin gleggsta á herpinótaveiðum, sem höfundur þessara lína hefur séð. Hún var þannig:

Á sumrin var síldin veidd með snurpinót. Þá er síldarskipið útbúið með tveimur bátum og stórri nót, snurpinót eða herpinót, eins og hún var líka stundum kölluð. Hún var 80-120 faðma löng og 18-24 faðma djúp. Þegar skipstjórinn hafði ákveðið sig og komið í færi við torfunu, var kallað: „Í bátana!“ Þá þufti mjög snögg viðbrögð. Síldin gat stungið sér skyndilega. Bátarnir tveir voru tengdir saman með nótinni. Hafði hvor bátur sinn helming nótarinnar. Ýtt var í sundur, þegar komið var að torfunni. Bátunum var róið hvorum sín megin torfunnar, og köstuðu tveir menn nótinni út með höndunum, þangað til hún var komin utanum torfunu. (Seinna komu rúllur á borðstökk beggja nótabátanna og nótin hjóluð út með sveif, sem sneri rúllunni.) Bátarnir voru síðan festir saman á stefninu. Þótt nótin væri nú komin utan um torfunu, var hún opin að neðan. Í neðra teini eða kanti nótarinnar, steinateininum, rann lína í stórum koparhringjum, sem mátti opna, og var sinn endi línunnar í hvorum bát. Út frá koparhringjunum voru armar, svo að nótin dróst saman að neðanverðu, þegar línan var dregin upp, og lokaðist loks. Það var kallað að snurpa, þegar línan var dregin inn í bátana. Með þessu var nótinni lokað í botninum. Hringirnir og armarnir, sem gengu út frá þeim í nótina, voru kallaðir hanafætur.

Í stefni á öðrum bátum stóð nótabassinn, oftast sjálfur skipstjórinn. Hann stjórnaði veiðunum. Hann var með fiskлага fjöl, hvítmálaða og með blýi í annan endann. Hann sökkti henni hvað eftir annað til þess að loka opinu milli bátanna, svo að síldin færi ekki út. Þetta hræddi hana til að vera inni í nótinni. Stundum tókst það ekki og síldar-torfan slapp út. Efst og neðst á netinu heita teinar, steinateinn neðst, korkteinninn efst. Línan, sem notuð var til að snurpa með, var samsíða steinateininum. Korkteinninn var oftast kallaður korkurinn, en efnið í flotholtunum heitir kork og er hvorugkyns. Þessum tveimur orðum er oft ruglað saman nú. Nótin var síðan dregin inn í bátana. Þetta var kallað að þurrka nótina, þrír menn voru í miðjunni, einn maður á hvorum teini. Þannig þornaði nótin smám saman, eins og það hét, þangað til síldin var króuð af á miðju netinu, þar

sem þykkast var og hét brjóstið. Langar taugar voru úr endunum, svo að renna mátti þeim út, ef kasta átti mjög miklu, meira en svaraði nótinni. Nú tók sjálft skipið við. Síldin var innbyrt með spili og svokölluðum háf, járnhring með neti. Háfnun var sökkt í síldina og híft. Þetta var kallað að háfa síldina.⁵⁶³

Til slíkra veiða þurfti vélskip og helst stærri en gömlu þilskipin, enda veiddist oft mikið í einu kasti. Af þeim sökum urðu herpinóta-veiðar ekki algengar með Íslendingum, fyrr en þeir eignuðust hentug skip.

IV,4,5. Uppgangssár og heimsstyrjöld

Tímabilið frá því um 1905 og fram til loka fyrri heimsstyrjaldar var samfelld uppgangsskeið í síldveiðum Íslendinga. Síldarskipum fjölgaði ár frá ári, þau urðu stærri og betur búin, og þá jókst aflinn og verðmæti útflutningsins. Auk Íslendinga komu útlendingar fjölmennir til veiða hér við land á ári hverju. Þar voru Norðmenn jafnan fyrirferðarmestir, og allt fram til 1915 veiddu þeir meiri síld hér við land en aðrar þjóðir, lengst af meira en allar aðrar þjóðir samanlagt, og voru Íslendingar þó meðtaldir. Það var ekki fyrr en 1916, að Íslendingar veiddu í fyrsta skipti meira en Norðmenn, og reyndar meira en aðrar þjóðir samanlagt. Auk Íslendinga og Norðmanna stunduðu Svíar, Danir og Þjóðverjar umtalsverðar veiðar hér við land, en hinir síðastnefndu heltust úr lestinni við upphaf fyrri heimsstyrjaldar og árið 1914 var afli þeirra óverulegur.

Herpinóta- og reknetaveiðarnar ollu þáttaskilum í síldveiðum hér við land. Á

fyrstu tveim áratugum 20. aldar náði síldar-útvegurinn að festast í sessi, varð fastur og veigamikill þáttur íslensks sjávarútvegs. Áhrifin á atvinnulífið, þjóðarbúskapinn og byggð í landinu urðu mikil. Í sögulegu samhengi má kannski helst líkja byggðaþróuninni á norðanverðu landinu á þessum árum við það, sem gerðist er sæbýlahverfin mynduðust á vetrarvertíðarsvæðunum á Suðvesturlandi og við Breiðafjörð á miðöldum og frá var sagt í 1. bindi þessa verks. Víða á norðurströnd landsins spruttu upp síldarbæir og -þorp, sem byggðu afkomu sína öðru fremur á síldveiðum og síldarvinnslu, og í rótgrónum útgerðarstöðum á Vestfjörðum virkuðu síldveiðarnar eins og vítamín-sprauta. Síldarævintýrið var hafið.

Í þessum kafla verður fyrst rætt um veiðar og aflabrögð, en síðan um áhrif síldveiðanna á byggðaþróun og mannlíf. Um afkomu útgerðarinnar og kjör sjómanna verður rætt í sérstökum kafla (IV,4,8), og um síldveiðar og landhelgismál verður fjallað, þar sem greint verður frá þróun hafréttar- og landhelgismála. Um síldarútflutning verður hins vegar aðeins rætt stuttlega, á sama hátt og um annan útflutning sjávarafurða.

IV,4,5,1. Veiðar, verkun og útflutningur

Í fyrri köflum var lýst þróun fiskiskipastóls Íslendinga á fyrra helmingi 20. aldar, uppbyggingu norðlenska síldveiðiflotans, flota stórra vélbáta í öðrum landsfjórðungum og síldveiðum togara fram til loka fyrri heimsstyrjaldar. Hér verður ekkert endurtekið af því, sem þar var sagt, en áhersla þó lögð á, að ef síldveiðar togara frá Reykjavík og Hafnarfirði eru undanskildar, voru langflest íslensku síldveiðiskipanna, er veiðar stunduðu fyrir 1920, gerð út frá höfnum á Norðurlandi og Vestfjörðum, einkum Akureyri, Siglufirði og Ísafirði. Síldarskipum úr öðrum landshlutum, einkum frá höfnum á Suðvesturlandi, fór að vísu nokkuð fjölgandi, er leið á tímabilið, en þau voru þó ávallt fá og aðeins lítill hluti flotans.

Aflabrögð og gæftir voru að sönnu misjöfn á þessum árum, sem endranær, en hitt mun þó sanni næst, að allt þetta tímabil, frá 1905 er Íslendingar hófu herpinótaveiðar, og fram yfir lok fyrri heimsstyrjaldar, hafi aldrei orðið aflabrestur. Síld gekk á Norðurlandsmið á hverju ári, og sum árin veiddist jafnvel meira en menn áttu hægt með að verka og selja. Tafla X sýnir síldarafla Íslendinga, Norðmanna og Svía við Íslandsstrendur á fimm ára fresti á árunum 1905-1920.

Tafla X

Síldaraflí við Ísland 1905-1920 (smálestir)

Ár	Íslendingar	Norðmenn	Svía	Samtals
1905	1.922	11.000	0	12.922
1910	3.039	11.000	1.000	15.039
1915	11.678	12.000	2.000	25.678
1920	13.846	4.000	0	17.846

Heimild: *Hagskinna* (1997), töflur 5.9, 5.19.

Eins og áður sagði, stunduðu Þjóðverjar og Danir einnig nokkrar síldveiðar hér við land á þessum tíma, einkum á árunum 1911-1914. Veiðar þeirra voru þó jafnan litlar í samanburði við veiðar Íslendinga og Norðmanna, oftast mun minni en veiðar Svía. Í töflunni er miðað við afla upp úr sjó, og var hann nær allur saltaður og fluttur út; innanlandsneysla var sáralítill, og bræðsla á öðru en úrgangi varð ekki veruleg á þessu tímabili.

Eins og fram kemur í töflunni, jókst afli Íslendinga stöðugt, einkum þó á árunum 1910-1915. Þar olli mestu, að á þessum árum var herpinótaveiði fyrst orðin algeng í íslenska flotanum, stærri vélbátum og línuveiðurum fór fjölgandi og þátttaka togara í síldveiðunum jókst að mun (sbr. töflu II). Afli Norðmanna stóð á hinn bóginn að mestu í stað, þrátt fyrir að þeir ykju sókn sína á Íslandsmið, uns hún náði hámarki árið 1915. Það ár voru 250 norsk skip að síldveiðum hér við land, þar af 100 gufuskip.⁵⁶⁴ Aflinn varð hins vegar aðeins litlu meiri en afli norska flotans á Íslandsmiðum árin 1905 og 1910.

Um veiðar annarra þjóða þarf ekki að hafa mörg orð. Þær voru jafnan litlar í samanburði við veiðar Íslendinga og Norðmanna. Þjóðverjar virtust vera að ná nokkurri fótfestu í síldveiðum hér á árunum 1911-1913, en hurfu á braut, er styrjöldin braust út sumarið 1914, sem áður sagði. Svíar voru miklum mun þrautseigari, efldu útgerð sína og stunduðu söltun á eigin vegum. Veiði Dana var á hinn bóginn ávallt fremur lítill, og sama máli gegndi um veiði Englendinga

og Skota, sem reyndu lítið eitt fyrir sér við síldveiðar hér við land á þessum árum.⁵⁶⁵

Framan af tímabilinu var nánast öll síld, sem veiddist hér við land, söltuð og flutt út sem saltsíld. Útlendingar, sem hér stunduðu veiðar að einhverju ráði, reistu söltunarstöðvar í landi, og voru Norðmenn þar athafnasamastir, sem vænta mátti. Hvergi voru þeir þó jafn umsvifamiklir og á Siglufirði, þar sem þeir tóku lóðir á leigu og reistu fjölmargar söltunarstöðvar á fyrstu tveimur áratugum 20. aldar. Fyrstu lóðaleigusamningarnir á milli Norðmanna og landeigenda í Siglufirði munu hafa verið gerðir árið 1903 og margir fleiri á næstu árum þar á eftir. Töluðu Siglufirðingar tíðum um, að „nýtt landnám“ Norðmanna í Siglufirði hefði hafist á þessum árum.⁵⁶⁶

Svíar fetuðu í fórspor Norðmanna, þótt aldrei yrðu þeir jafn stórtækir, og reistu síldarsöltunarstöðvar á Siglufirði og við Eyjafjörð, og Þjóðverjar höfðu um hríð bækistöð á Hjalteyri. Auk þessa söltuðu útlendingar nokkuð um borð í skipum sínum úti á hafi, og um skeið lögðu Norðmenn skipum, eða skipskrokkum, í Siglufirði og söltuðu um borð, er land þraut undir söltunarstöðvar. Voru þessi skip, sem ýmist voru kölluð „barkar“ eða „geymslubarkar“, einnig notuð sem fljótandi birgðastöðvar fyrir tunnur, salt og fleira, sem til úthaldsins þurfti.⁵⁶⁷

Íslendingar reistu sömuleiðis síldarsöltunarstöðvar á Siglufirði og inn með öllum Eyjafirði, og má með miklum rétti segja, að saltað hafi verið meira og minna við hverja vík og hvern vog innan frá Akureyri og vestur á Siglufjörð. Þá voru og söltunar-



*Síldarskip millistríðsáranna voru mörg harla óásjálæg, en þau flutu vel og gátu borið mikið.
Eyfirskt síldarskip kemur til löndunar á Siglufirði.
Ljós.: Steingrímur Kristinsson*

stöðvar, flestar í eigu Íslendinga, á Ströndum, á Hesteyri í Jökulfjörðum og Ísafirði, í Álftafirði við Djúp og í Önundarfirði.⁵⁶⁸

Útlendingar, sem hér söltuðu, fluttu flestir síldina til síns heima, en mikið af norsku Íslandssíldinni fór þó endanlega á markað í Svíþjóð, Þýskalandi og löndum við sunnan- og austanvert Eystrasalt. Var þá algengast, að síldin væri flutt héðan til Norðs og umskipað þar, en einnig voru síldarfarmar fluttir beint frá Íslandi til markaðslandanna.

Íslendingar fluttu langmest af sinni síld til Kaupmannahafnar, sem á þessum tíma

var enn miðstöð íslenskrar útflutningsverslunar. Er til Hafnar kom, tóku umboðsmenn eða danskir síldar kaupmenn við síldinni og seldu megnið af henni áfram til annarra landa. Mest var selt til Svíþjóðar, en einnig til Rússlands, Bandaríkjana og víðar.⁵⁶⁹

Venjulegri síldarsöltun hefur áður verið lýst, og breyttist hún lítt sem ekki allt tímabilið, sem hér er til umfjöllunar. Við hana var notað ómengað hvítt salt, en skömmu fyrir fyrri heimsstyrjöld var fyrst tekið að gera tilraunir með að kryddsalta síld. Ekki ber heimildum fyllilega saman um, hvenær það hafi gerst né hverjum beri að eigna

heiðurinn af framtakinu. Í *Síldarsögu Íslands* segir Matthías Þórðarson, að Svíar hafi orðið fyrstir til að „krydda síld í tunnur, aðeins fáar „prufutunnur“ fyrstu árin [...]“, en framleiðslan hafi vaxið ár frá ári og árið 1910 hafi eitt þúsund tunnur af kryddsíld verið fluttar frá Siglufirði til Stafangurs.⁵⁷⁰ Ole A. O. Tynes heldur því hins vegar fram, að fyrsta tilraun til kryddsöltunar á Siglufirði hafi átt sér stað árið 1908, er Thorvald Björnesen frá Stafangri hafi látið kryddsalta í 72 tunnur. Síldin hafi líkað afbragðsvel og fjórum árum síðar hafi verið kryddsaltað í allt að 40 þúsund tunnur á Siglufirði.⁵⁷¹

Vant er að sjá, hvor heimildin hefur á réttu að standa, og ber reyndar lítið í milli. Frásögn Tynes virðist nákvæmari, en vera má, að Matthías hafi haft vitneskju um tilraunir Svía með kryddsöltun annars staðar en á Siglufirði. Í útflutningsskýrslum var kryddsíld talin með venjulegri saltsíld fram um 1920, og verður því ekki gripið til þeirra til úrskurðar. Við verðum því að láta okkur nægja vitneskjuna um, að þessi verkunar- aðferð hafi fyrst verið reynd um eða lítið eitt fyrir 1910, og má í sjálfu sér einu gilda, hvorir urðu fyrri til, Svíar eða Norðmenn.

Verðmæti síldarútflutningsins jókst verulega á þessu tímabili. Árið 1905 var flutt út saltsíld frá Íslandi fyrir samtals líðlega 1,6 milljónir króna, og næstu tvö árin eftir það nam útflutningsverðmætið líðlega þremur milljónum króna hvort árið. Eftir það minnkaði það nokkuð vegna minni afla, og var nánast hið sama árið 1910 og verið hafði 1905. Frá og með árinu 1912 jókst útflutningsverðmætið á ný, og á árum fyrri heimsstyrjaldarinnar varð gríðarleg hækkun. Árið

1915 nam heildarútflutningsverðmæti saltsíldar frá Íslandi tæplega 12,7 milljónum, og líðlega 13,4 milljónum árið eftir. Ástæðurnar voru mikill afli, mikil eftirspurn og hækkandi verð vegna stríðsins, en jafnframt ber að hafa í huga, að mikil og vaxandi verðbólga var hér á landi á stríðsárunum. Á árunum 1917 og 1918 snarminnkaði aflinn og útflutningurinn um leið, auk þess sem tunnu- og saltskortur gerði mönnum erfitt fyrir. Þar mun þó saltskorturinn hafa vegið þyngra, og þess voru dæmi, að tunnur, sem fluttar voru hingað til lands árið 1916, væru ekki notaðar fyrr en 1919. Er styrjöldinni lauk, féll verðið mikið, og verður nánar sagt frá erfiðleikum útvegsmanna vegna þess í næsta kafla.⁵⁷²

Önnur síldarafurð, sem nokkuð kemur við sögu á þessu tímabili, er lýsi. Fyrstu síldarverksmiðjurnar á Íslandi voru reistar á Siglufirði árið 1911, og voru eigendur beggja norskir, Tormod Bakkevig átti aðra og hina bræðurnir Gustav og Olav Evanger. Tvær verksmiðjur voru og starfræktar á skipsfjöl þetta sumar, önnur í eigu Norðmanna, hin í eigu Dana. Árið 1912 setti Anton Jónsson á Hjalteyri upp litla bræðslu þar, og 1913 reistu Norðmenn síldarverksmiðju í Krossanesi við Eyjafjörð, og þýskt fyrirtæki reisti verksmiðju í Önundarfirði árið 1911, sem síðar verður frá sagt.⁵⁷³

Í öllum þessum verksmiðjum var einkum framleitt mjöl og lýsi úr úrgangi og síld, sem ekki þótti tæk til söltunar. Megináhersla var lögð á lýsisframleiðslu, og síldarmjöls er ekki getið í útflutningsskýrslum fyrir 1920. Eitthvað lítilsháttar mun þó hafa verið framleitt og flutt út af mjöli á þessum árum, þótt ekki sé þess getið sérstaklega í



*Sildarverksmiðja Søren Goos á Siglufirði. Verksmiðjan var upphaflega í eigu Hinna sameinuðu íslensku verslana og gekk löngum undir nafninu Grána.
Ljós.: Steingrímur Kristinsson*

skýrslum. Lýsis er fyrst getið í útflutnings-skýrslum árið 1911, en þá fluttust út 580,9 smálestir, að verðmæti tæplega 164 þúsund krónur. Á næstu árum jókst bæði magn og verðmæti og náði hámarki á árunum 1914 og 1915, en minnkaði síðan verulega og var mjög lítið árið 1918.⁵⁷⁴ Þessi útflutningur var allur í höndum Norðmanna og Dana, enda verksmiðjurnar í þeirra eigu.

IV,4,5,2. Sildveiðar og byggðapróun

Herpinóta- og reketaveiðarnar gjörbreyttu á skömmum tíma öllu atvinnulífi og

afkomumöguleikum fólks á Norðurlandi, bættu nýrri vídd í íslenskan sjávarútveg og höfðu afgerandi áhrif á byggðapróun. Í 1. bindi þessa verks kom fram, að á fyrri öldum sóttu bændur í útsveitum norðanlands einkum sjó sumar og haust, þegar helst var afla von á Norðurlandsmiðum, en á vetrum fóru Norðlendingar fjölmennir á vertíðir í öðrum landsfjórðungum. Hákarlaveiðarnar og upphaf saltfiskverkunar á 19. öldinni voru hvorttveggja mikilsverð viðbót við bjargræði Norðlendinga, juku verslunarmegin og bættu efnahag bænda svo um munaði, styrktu byggðirnar í sessi og efldu

fólki kjark og þor. Ólíkt því sem gerðist á Vestfjörðum, stuðlaði þessi útgerð hins vegar ekki að þéttbýlismyndun á Norðurlandi, nema í takmörkuðum mæli, og dró ekki að sér fólk úr öðrum landshlutum, svo orð væri á gerandi. Meginástæðan var sú, að þótt hákarlaveiðarnar skiluðu útvegsmönnum, og þjóðarþúinu í heild, drjúgum tekjum, var lýsisframleiðslan einföld og krafðist lítils mannafla. Eins og saltfiskverkun, sem stunduð var utan Akureyrar, var lýsisframleiðslan að mestu leyti í höndum bænda og vinnufólks. Sama máli gegndi um síldveiðar á 19. öldinni, nóta- og landnótaveiðarnar. Þær voru stundaðar inni á fjörðum, stóðu stutt á ári hverju, voru óvissar og kröfðust lítils vinnuafls. Þegar vel aflaðist, voru þær góð búbót, styrktu undirstöður búskaparins, juku verslunarmegin og tekjur sjávarbænda og annarra útvegsmanna, en ollu engum grundvallarbreytingum í atvinnuháttum og mannlífi.

Allt öðru máli gegndi um herpinóta- og reketaveiðarnar. Þær voru stundaðar á hafi úti, og þá hlaut miðstöð veiðanna í landi, löndunar- og vinnslustaðirnir, að flytjast utar, nær miðunum, en á miklu reið að stytta sem mest siglingartíma skipanna, gufuskipa jafnt sem seglskipa (afli þeirra var þó að miklu leyti saltaður um borð), frá veiðistað að löndunarstað. Hér réðu sömu lögmál og þegar verstöðvum árabátanna var valinn staður á útskögum og annesjum á fyrri öldum.

Fyrir byggðapróunina skipti einnig miklu máli, að afli í nýju veiðarfærin var margfalt meiri en í hin eldri. Síld er viðkvæm vara, þránar fljótt, og af þeim sökum ríður á að

hún sé verkuð, söltuð, sem allra fyrst. Þess vegna var mikilvægt, að sem skemmstur tími liði frá veiði til verkunar, og til síldar-söltunar þurfti margt fólk, löndunarmenn, beykja, sem á Siglufirði voru löngum kallaðir díxilmenn og síðan þrexlar, en þeir munu ekki hafa lært beykisið, söltunarstúlkur og starfsmenn, sem sáu að flytja tunnur, salt og síld til stúlkanna og færa frá þeim fullar tunnur, sem þeir síðan hlóðu í staður. Síldarútvegurinn gaf mikið í aðra hönd. Norðmenn guldu öll vinnulaun í reiðufé, og leið ekki á löngu, uns fólk tók að streyma til síldarstöðvannam um leið og síldar var von. Allir komu í leit að vinnu, og flestir fengu eitthvað að gera. Sumir voru aðeins á höttunum eftir vel borgaðri sumarvinnu, aðrir sáu hag sínum svo vel borgið á söltunarhöfnunum að þeir settust þar að.

Siglufjörður er í senn skýrasta og stórbrotnasta dæmið um áhrif síldveiða á byggðapróun á Íslandi. Á fyrri öldum var byggð í Siglufirði lítil og fámenn og byggðist, eins og í öðrum útsveitum norðanlands, jöfnum höndum á landbúskap og sjósókn. Á einokunaröld áttu Siglfirðingar verslunar-sókn til Akureyrar, en sóttu þó gjarnan verslun sína á Hofsós, þótt það væri þeim óheimilt á dögum kaupsvæðaverslunnar. Við upphaf fríhöndlunar árið 1788 setti Hofsóskaupmaður á stofn útibú í Siglufirði, og árið 1818 var staðurinn löggiltur sem verslunarstaður. Þá voru átta manns taldir til heimilis í „kaupstaðnum“ á Þormóðseyri, en 160 í öllum Hvanneyrarhreppi.⁵⁷⁵

Framan af 19. öldinni fjölgaði fólki hægt í Siglufirði, og er Snorri Pálsson gerðist þar

verslunarstjóri árið 1864, voru íbúar í Hvanneyrarhreppi 260 og býli eða heimili 22. Þar af voru tvö heimili í verslunarstaðnum og heimilisfólk á þeim sextán manns.⁵⁷⁶ Snorri efldi útveg verslunarinnar, og eftir að Gránufélagið eignaðist hana árið 1876 og hákarlaveiðar á þilskipum færðust í aukana, tók fólkinu að fjölga nokkuð. Árið 1880 voru íbúar í Hvanneyrarhreppi 309, áratug síðar voru þeir 321 og voru orðnir samtals 420, er manntal var tekið árið 1901. Eftir það óx íbúatalan hröðum skrefum. Árið 1910 bjuggu 654 sálir í Hvanneyrarhreppi, langflestar á Þormóðseyri, og árið 1920 voru íbúar í Siglufjarðarkaupstað, sem náði yfir allan hinn forna Hvanneyrarhrepp, orðnir 1.159 talsins.⁵⁷⁷

Allur var þessi hraði vöxtur síldveiðunum að þakka, og með miklum rétti má segja, að síldveiðarnar fyrir Norðurlandi hefðu vart náð að vaxa með þeim hætti sem raun bar vitni, án Siglufjarðar. Lega fjarðarins, nánast fyrir miðju Norðurlandi, var ákjósanleg. Þangað var tiltölulega stutt sigling af öllum helstu síldarmiðum þessa tíma, vestan af Skagagrunni og austan af Grímseyjarsundi, og inni á firðinum voru hafnaraðstæður góðar frá náttúrunnar hendi. Á Þormóðseyri og inn með firði að vestanverðu var gott land undir söltunarstöðvar og önnur mannvirki, og í landlegum gat fjöldi skipa legið í tryggu lægi á Pollinum, þótt bræla væri úti fyrir.

Allt varð þetta til þess, að Siglufjörður varð nánast í einni svipan miðstöð síldveiðanna fyrir Norðurlandi – höfuðstaður síldarinnar – og þekktur meðal sjómanna, síldarútvegsmanna og landverkafólks langt út

fyrir landsteinana. Til Siglufjarðar streymdi fólk í atvinnuleit hvaðanæva að af landinu yfir sumartímenn. Fyrstu árin fluttu norskir síldarsaltendur stundum eigið verkafólk til Siglufjarðar, og yfir hásumarið dvöldust í bænum þúsundir aðkomumanna, til viðbótar heimaþólki. Í landlegum bættust við sjómenn af ýmsu þjóðerni, og þá var tíðum líflegt, og stundum ófriðlegt, á Siglufirði. Um það hefur margt verið skrifað, skrafað og sungið og verður ekki endurtekið hér.⁵⁷⁸

En Siglufjörður var ekki eini staðurinn á landinu, sem naut góðs af síldveiðunum, þótt hvergi yrðu áhrif þeirra jafn mikil og þar. Inn með öllum Eyjafirði risu söltunarstöðvar, og víða myndaðist vísir að þéttbýli, og eldri byggðir festust í sessi. Má þar einkum nefna Dagverðareyri, Hjalteyri, Hauganes, Hrísey, Dalvík og Ólafsfjörð, og á Ströndum Djúpuvík og Ingólfsfjörð. Mjög var þó misjafnt, hve langa ævi söltunarstöðvar á þessum stöðum áttu. Á Ólafsfirði tók fyrsta stöðin til starfa árið 1935 og hin fyrsta á Dalvík undir lok þess tímabils, sem hér er um fjallað. Á Raufarhöfn voru hins vegar nokkrar stöðvar í eigu Norðmanna starfandi mikinn hluta tímabilsins, og voru lóðasamningar fyrir þær flestar gerðir árið 1906. Á Vestfjörðum nutu rötgrónir útgerðarstaðir góðs af síldveiðum á þessum tíma, en engir síldarstaðir byggðust þar nánast frá grunni, eins og gerðist á Norðurlandi.

Síldveiðarnar á hafi úti höfðu mikil og góð áhrif á þjóðarbúskap Íslendinga og íslenskan sjávarútveg á fyrstu tveim áratugum 20. aldar. Íslendingar höfðu miklar tekjur af veiðunum, og fyrir sjávarútveginn sem



Síldarsöltun var að mestu leyti í höndum kvenna. Hér sjást þrjár yngismeyjar hausa og slóðruga síld. Ljósni.: Síldarminjasafnið á Siglufirði

slíkan skipti ekki minna máli, að honum bættist nýr og gjöfull þáttur. Síldin veiddist á þeim tíma ársins, er þorskveiðar voru jafnan einna minnstar, og því gafst útvegs-
mönnum stærri skipa nú kostur á að nýta þau betur en áður. Jafnframt jókst eftir-
spurn eftir vinnuafli, og segja má, að ný ver-
tíðaskipan hafi orðið til. Nú gafst íslensku
verkafélki og sjómönnum í fyrsta skipti í
sögu landsins kostur á að starfa við fisk-
verkun og sjósókn mikinn hluta ársins.
„Dauðu“ tímabilin urðu færri og styttri á ári
hverju, tekjurnar jukust og algengt var að
fólk færi á milli landshluta af einni vertíð á

aðra, á vetrarvertíð á Suður- og Vesturlandi
og í síldina fyrir norðan yfir sumartímann.
Þetta var að sínu leyti ekki ósvipað því sem
tíðkaðist á fyrri öldum, er fólk fór í verið á
vetrum og í kaupavinnu á sumrin. Munur-
inn var sá, að á öndverðri 20. öld var verka-
félkið frjálst ferða sinna, vann fyrir sjálft sig
og fékk a.m.k. síldarkaupið greitt í reiðufé.

IV,4,6. Síldarkrakk og heimskreppa

Mikil og snögg umskipti urðu í síldarútvegi
Íslendinga við lok fyrri heimsstyrjaldar.
Styrjaldarárin voru mikið uppgangsskeið í

Þessum atvinnuvegi, aflabrögð góð, einkum þó á árunum 1915 og 1916, og hátt verð var goldið fyrir íslenska síld á mörkuðum erlendis. Er styrjöldinni lauk, breyttust allar markaðsforsendur í einni svipan, og í hönd fór erfiðleikatímabil, sem stóð með litlum hléum allt fram í síðari heimsstyrjöld.

Með nokkrum rökum má halda því fram, að velgengnin á styrjaldarárunum hafi komið í Íslendingum í koll, svo mótsagnakennt sem það annars kann að hljóma. Árin 1917 og 1918 var síldaraflí miklum mun minni en næstu tvö ár á undan, og olli þar hvorttveggja, að erfitt var um útvegum á ýmsum rekstrarvörum til útgerðarinnar og að síldveiðar togara voru miklu minni árið 1918 en áður. Það stafaði að mestu leyti af togarasölunni árið 1917. Árið 1918 gekk sala síldarinnar einnig tregt, og það ár voru ekki fluttar út nema liðlega 13 þúsund tonn, á móti tæplega 90 þúsund tunnum árið áður, og í vertíðarlokin voru u.þ.b. 300 þúsund tómtonn til í landinu. Þær voru geymdar við misjafnar aðstæður, sem vafalítið átti sinn þátt í því, hvernig fór árið eftir. Loks voru síldarverksmiðjur ekki starfræktar nema í litlum mæli árið 1917, og alls ekki 1918. Því olli einkum kolaskortur af völdum styrjaldarinnar, en einnig hráefnis-skortur, þar sem nánast öll síld, sem að landi barst, var söltuð.⁵⁷⁹

Heimsstyrjöldinni lauk haustið 1918, og hugðu margir útvegsmenn og síldarsaltendur gott til glóðarinnar vorið 1919, er takmarkanir af völdum ófriðarins komu ekki lengur í veg fyrir eðlileg viðskipti á milli landa. En hér fór flest á annan veg. Vorið og sumarið 1919 eyðilögðust tvær

síldarverksmiðjur á Siglufirði, önnur í snjóflóði, hin í eldi, og var því aðeins ein verksmiðja starfrækt í síldarbænum þetta sumar. Síldveiðarnar hófust á venjulegum tíma, um miðjan júlí, og stóðu fram um miðjan september. Nú brá hins vegar svo við, að síldin hélt sig mest við Norðvesturland og Vestfirði, og var mest saltað á söltunarstöðvum á Ströndum og Vestfjörðum. Um það bil þriðjungur allrar síldar, sem söltuð var hér á landi þetta sumar, mun hafa verið söltuð á Ísafirði og öðrum stöðum í Ísafjarðarsýslu. Mikið var einnig saltað á Siglufirði og í Eyjafirði, en þetta ár voru hafnir á þeim slóðum langt frá helstu miðum og náðu ekki nema hraðskreiðustu skipin að koma síldinni óskemmdri þangað. Það kom sér einkum illa þetta sumar, sem var óvenju hlýviðrasamt á Norðurlandi. Þetta sumar var lítið eitt saltað í Reykjavík, og var það nýjung í íslenskri síldveiðisögu.

En þrátt fyrir næsta óvenjulega hegðun síldarinnar gengu veiðar vel sumarið 1919. Heildaraflí Íslendinga nam liðlega 12 þúsund smálestum, var u.þ.b. tvöfalt meiri en árið áður,⁵⁸⁰ og láta mun nærri, að saltað hafi verið í samtals um 200 þúsund tonn. Um það bil er vertíðinni lauk um haustið, benti þannig flest til þess, að Íslendingar myndu enn á ný hafa góðan hagnað af síldarútgerðinni eftir tiltölulega mögur ár 1917 og 1918. Þá varð það enn til að auka bjartsýni manna, að verð á saltsíld var hátt um haustið, 75-90 aurar hvert kíló, og dæmi voru um enn hærra verð.

En svo dundi ógæfan yfir. Hátt verð og góðar söluhorfur í lok vertíðar urðu til þess, að margir síldarsaltendur drógu að selja, í

von um að fá enn hærra verð er frá liði. Þær vonir urðu sér hins vegar til skammar. Í október hríðféll íslensk síld í verði og varð að lokum óseljanleg. Þúsundir tunna, sem fluttar höfðu verið utan og hlaðið í stæður á hafnarbökkum og geymsluhúsum, einkum í Kaupmannahöfn, urðu ónýtar, og álíka magn varð verðlitið eða verðlaust hér heima.

Eins og vænta mátti, biðu fjölmargir útvegsmenn og síldarsaltendur mikið fjárhagslegt tjón af þessum atburðum, og reið það sumum þeirra að fullu. Tjónið varð vita-skuld mest, þar sem mest var saltað og menn höfðu lagt mest undir. Á Ísafirði riðaði vélbátaútgerðin t.d. til falls, og þótt flestum útvegsmönnum tækist að vísu að bjarga sér að sinni, veikti „síldarkrakkið“, eins og þessar ófarir voru oftast kallaðar, fjárhagsstöðu þeirra svo mjög, að þeir biðu þess seint eða aldrei bætur.⁵⁸¹

Orsakir þessara atburða voru margar, og líkast til olli vankunnátta og reynsluleysi Íslendinga í viðskiptum af þessu tagi miklu. Íslendingar voru enn nýgræðingar í síldarviðskiptum, og reynsla þeirra var að vissu leyti fölsk. Þeir kynntust síldarmörkuðum fyrst að marki á fyrstu árum 20. aldar og á árunum 1915-1916. Þá voru uppgangstímar, og á fyrstu árum heimsstyrjaldarinnar steig verðið óeðlilega. Á árunum 1917 og 1918 urðu Íslendingar að selja Bretum mikinn hluta síldaraflans vegna viðskiptasamninga á milli landanna, og þegar aftur var losað um höftin, virðast þeir ekki hafa áttað sig á þeim breytingum, sem orðið höfðu. Þess vegna reyndu þeir að halda verðinu háu, og jafnvel að hækka það, þegar þeir

hefðu í raun átt að selja allt, sem þeir gátu, sem fyrst.

En fleira kom til. Ódýr síld frá Hollandi og Noregi keppti við hina íslensku, sem stóð illa að vígi í samkeppninni sökum galla. Mikil áta var í síldinni, sem veiddist hér við land sumarið 1919, svo mikil að það olli síldarstúlkum verulegum erfiðleikum við söltun. Þá var a.m.k. hluti síldarinnar, sem söltuð var norðanlands, tæplega nógu fersk eftir langa siglingu af miðunum, og loks var mikið saltað í gamlar og lélegar tunnur. Þær héldu illa pækli, þoldu ekki geymsluna, og þá skemmdist síldin. Enn eina skýringu ber að nefna, en hún er sú, að smekkur fólks í helstu markaðslöndunum hafi breyst á stríðsárunum, það hafi hreinlega neyðst til að borða svo mikið af síld, á meðan annað var vart að hafa, að það hafi ekki viljað hana fyrstu árin eftir að ófriðnum lauk. Í grein, sem Otto Tulinius, útgerðarmaður á Akureyri, ritaði seint á árinu 1920, ræddi hann ýmsar mögulegar orsakir „síldarkraksins“. Hann taldi meginástæðurnar vera tvær, offramleiðslu og litla vöruvöndun, auk þess sem markaður fyrir stóra síld eins og þá íslensku væri minni og viðkvæmari en markaðurinn fyrir millisíld, sem mest veiddist af í Norðursjó. Síðan sagði:

Styrjöldin mikla hefir breytt mörgu í heiminum, og þótt undarlegt megir virðast, einnig lifnaðarhætti (sic) fólks í ýmsum löndum, líka þeim löndum, sem ekki tóku þátt í ófriðinum. Nú munu Svíar ekki brúka meir en 120 þúsund tonn af íslenzkri síld árlega. Sænskir síldar kaupmenn segja ástæður fyrir þessu þær, að fólkið hafi þurft á stríðsárunum að borða svo mikið af síld, vegna skorts á öðru fæði, að nú sé því farið að leiðast hún. – Og svo hefir erfiðisfólk nú meira upp úr vinnu

sinni en áður, og kaupir því dýrari og tilbreytingarmeiri mat, sérstaklega meira kjöt en áður.⁵⁸²

Því er svo við þetta að bæta, að úrslit styrjalдарinnar og atburðir í sumum þeim löndum, sem aðild áttu að ófriðnum, réðu einnig nokkru um hrakfarir íslensku síldarinnar. Svíar höfðu að sönnu lengstum verið mestir kaupendur íslenskrar síldar, og reyndar norskrar líka. Því fór hins vegar fjarri, að öll sú síld, sem sænskir síldarkaupmenn keyptu af Íslendingum og Norðmönnum, færi á borð Svía. Mikið af henni var selt áfram til Þýskalands, Póllands, Rússlands og fleiri svæða við Eystrasalt. Í stríðslokin voru þessir markaðir hins vegar lokaðir. Þýska markið var verðlítið og Þjóðverjar lítt færir um að kaupa af þeim sökum. Líku máli gegndi um Pólland og önnur nýfrjáls ríki við Eystrasalt, og eftir byltinguna í Rússlandi lokaðist fyrir nánast öll viðskipti þangað.

En hver svo sem skýring ófara Íslendinga var, fer ekki á milli mála, að íslenskir útvegsmenn og síldarsaltendur höfðu af þessum atburðum mikinn skaða, og mörgum varð „síldarkrakkið“ minnisstætt. Löngu síðar varð hrunið á síldarmörkuðunum Halldóri Kiljan Laxness yrkisefni í skáldsögunni *Guðsgjafapulu*, þar sem segir frá Íslandsbersa og athöfnum hans.

„Síldarkrakkið“ haustið 1919 var fyrsta en ekki síðasta stóráfallið, sem íslenskur síldarútvegur varð að þola. Flestir útvegsmenn komu sárir frá átökunum, og sumir urðu að hætta rekstri, ýmist um stundarsakir eða að fullu. Þeir, sem eftir stóðu, áttu á hinn bóginn varla annarra kosta völ en að halda áfram og vona, að betur gengi næst. Þær

vonir náðu þó ekki að rætast nema að nokkru leyti, enda erfitt um vik. Vorið 1920 var u.þ.b. fjórðungur framleiðslu ársins á undan enn óseldur og markaðshorfur því engan veginn góðar.⁵⁸³

Eins og næstu ár á undan hélt síldin sig einkum út af Norðvesturlandi í upphafi vertíðar árið 1920, en færði sig síðan austur með landi, og í ágúst veiddist vel út af Siglufirði. Langmest var saltað þar og í Eyjafirði, eða samtals í rúmlega 140 þúsund tonn, en í Ísafjarðar- og Strandasýslu var aðeins saltað í tæplega 40 þúsund tonn. Færri norsk skip voru að veiðum hér við land þetta ár en löngum áður, og söltuðu Norðmenn mestan hluta afla síns, um 40 þúsund tonn, um borð í skipum sínum utan landhelgi.⁵⁸⁴

Heildaraflí Íslendinga þetta ár var mun meiri en árið á undan, 13.800 smálestir,⁵⁸⁵ en flest fór á sömu leið í sölumálum. Verð á saltsíld var gott fram eftir hausti, en svo yfirfylltist markaðurinn, og verðið féll. Verð á þeirri síld, sem þó seldist, mun hafa verið u.þ.b. þriðjungi lægra en árið áður, og ástæður verðhrunsins voru að verulegu leyti hinar sömu, offramleiðsla og léleg vara.

Við upphaf vertíðarinnar 1921 voru enn óseldar erlendis um 30 þúsund tonn, og af þeim sökum, og áföllum á tveim undanförunum árum, þótti mörgum útvegsmönnum og síldarsaltendum rétt að fara sér hægt þá um sumarið. Lítið sem ekkert var saltað í Ísafjarðarsýslu þetta ár, og aðeins tveir Ísafjarðarbátar stunduðu síldveiðar, en voru sjö sumarið 1920.⁵⁸⁶ Svipaða sögu var að segja frá Akureyri. Skipum, sem þaðan gengu til veiða, fækkaði að vísu aðeins lítillega frá árinu áður, en á hinn bóginn færðist í vöxt,

að Akureyrarskip legðu upp afla sinn á Siglufirði og söltunarstöðvum út með Eyjafirði. Mun það einkum hafa verið gert til þess að spara siglinguna inn Eyjafjörð, auk þess sem mönnum var í mun að koma síldinni sem ferskasti til söltunar.

Minni sókn leiddi eðlilega til minni afla. Sumarið 1921 veiddu Íslendingar aðeins 8.700 smálestir af síld, og alls voru fluttar út tæplega 129 þúsund tonn af saltaðri síld. Langmestur hluti þess magns, eða 93.820 tonn, var fluttur út frá Siglufirði, en 23.087 tonn fóru frá höfnum í Eyjafjarðarsýslu, að Akureyri meðtalinni.⁵⁸⁷

Minnkandi framboð og minni útflutn-

ingur olli því, að nú gekk vel að selja síldina, og fékkst bærilegt verð fyrir hana. Í grein, sem Otto Tulinius skrifaði í upphafi árs 1922, taldi hann, að þar sem engin íslensk síld væri þá óseld frá 1921, ættu Íslendingar að geta aukið framleiðsluna um allt að 30 þúsund tonn á árinu 1922, án þess að það bitnaði á sölnunni þá um haustið.⁵⁸⁸

Af aflatölum mætti draga þá ályktun, að síldarútvegsmenn hafi tekið Tulinius á orðinu. Á næsta ári jókst veiðin mikið, og ársaflinn varð meiri en nokkru sinni fyrr, eða liðlega 24 þúsund smálestir. Þessi hraði vöxtur hélt áfram næstu árin, eins og fram kemur í eftirfarandi töflu.

Tafla XI

Síldaraflí við Ísland 1925-1940 (smálestir)

Ár	Íslendingar	Norðmenn	Svíar	Aðrir	Samtals
1925	29.330	16.000	1.000	4.000	50.330
1930	61.813	14.000	0	0	75.813
1935	61.121	11.000	2.000	3.000	77.121
1939	126.019	14.000	0	9.000	149.019

Heimild: *Hagskinna* (1997), töflur 5.9 og 5.19.

Eins og þessar tölur bera með sér, jókst síldaraflí Íslendinga gífurlega á þessu skeiði og var árið 1940 nærfellt fimm sinnum meiri en 1925. Þegar litið er á aflatölur einstakra ára á tímabilinu, kemur í ljós, að aflaukningin varð í þremur stökkum, ef svo má að orði komast. Árið 1922 fór aflinn í fyrsta skipti yfir 24 þúsund smálestir og var á milli 20 og 30 þúsund lestir á ári næstu þrjú árin. Næsta stökk varð árið 1927. Þá veiddu

Íslendingar alls 51.371 smálest af síld, og 1930 fór aflinn í fyrsta skipti yfir 60 þúsund smálestir. Árið eftir, 1931, var nýtt aflamet slegið, en þá veiddust 69.848 smálestir. Næstu fjögur árin var ársaflinn á bilinu 60-70 þúsund smálestir, en 1936 veiddust 118.132 lestir og þótti fáheyrt. Enn meiri varð aflinn þó árið eftir, 1937, 196.994 smálestir, en minnkaði svo nokkuð. Árið 1939 voru Norðmenn enn stórtækastir útlend-

inga í veiðunum, en aðrar þjóðir, er hér stunduðu síldveiðar þetta ár, voru Finnar og Færeyingar.⁵⁸⁹

Aflaaukninguna mátti fyrst og fremst rekja til stóraukinnar sóknar, sem aftur átti sér margvíslegar rætur. Í fyrsta lagi fjölgaði stórum vélbátum og línuveiðurum, sem hentuðu vel til síldveiða, verulega á 3. og 4. áratugnum (sbr. töflu VI). Á síðari hluta 3. áratugarins var fjölgunin mest í Norðlendingafjórðungi, og var þar að verulegu leyti um að ræða síldarskip, sem gerð voru út frá Siglufirði og Akureyri (sbr. kafla VI.1.1). Til fjölgunar stærri skipa á þessu svæði má að líkindum fyrst og fremst rekja aflaaukninguna á 3. áratugnum, en er stórum bátum fór að fjölga að mun í Sunnlendingafjórðungi, einkum eftir 1930, varð æ algengara, að útvegsmenn þar sendu skip sín til síldveiða fyrir Norðurlandi á sumrin. Þetta átti ekki síst við um aflaárin miklu, 1936 og 1937, en þá var afli lélegur á vetrarvertíð, og reyndu útvegsmenn að bæta sér það upp með síldveiðum.⁵⁹⁰ Líku máli gegndi um Vestfirðinga, en mjög dró úr síldarsöltun á Ísafirði og í Ísafjarðarsýslum á þessu skeiði. Vestfjarðabátar, sem gengu til síldveiða, lögðu flestir upp afla sinn á Siglufirði og öðrum höfnum norðanlands og sum vestfirsku fyrirtækjanna, t.d. Samvinnufélag Ísfirðinga, sem hóf rekstur 1928, komu sér upp aðstöðu og ráku umfangsmikla síldarsöltun á Siglufirði.⁵⁹¹

Eins og í upphafi 3. áratugarins veiddist síldin mest fyrir Norðurlandi á þessu tímabili og hegðaði sér líkt og áður. Hún kom upp að norðvestanverðu landinu nær miðju sumri, en hélt síðan austur á bóginn og

veiddist þá mest úti fyrir Siglufirði og á Grímseyjarsundi. Sum árin veiddist einnig allnokkuð úti fyrir Austfjörðum, og fyrir kom, að hafsíld veiddist annars staðar við landið. Millisíld, sem svo var kölluð á þessum árum, veiddist víða, einkum í reknet, og var mest notuð í beitu.

Allt þetta tímabil var meirihluti síldaraflans saltaður, og gekk flest árin bærilega að losna við síldina, en verðið var yfirleitt lágt. Það átti einkum við um kreppuárin eftir 1930, en þá má segja, að það hafi orðið íslenskum útvegsmönnum og síldarsaltendum til bjargar, að þeir gátu selt mikið magn og þoldu því lágt verð betur en ella.⁵⁹² Í þessu viðfangi ber einnig að hafa í huga, að árið 1928 tók Síldareinkasala ríkisins til starfa og annaðist sölu á síld til útlanda eftir það.

Annað atriði, sem miklu máli skipti fyrir síldveiðarnar á þessum tíma, var, að síldarverksmiðjum fjölgaði mjög. Áður var sagt frá verksmiðjum, sem reistar voru fyrir 1920, en 1921 reistu Hinar sameinuðu íslensku verslanir síldarverksmiðju á Siglufirði og ráku hana til 1926, er fyrirtækið hætti starfsemi. Þá komst verksmiðjan í eigu S. Goos, og rak hann hana til loka þess tímabils, sem hér er um fjallað. Þessi verksmiðja gekk jafnan undir nafninu Grána, þar eð Sameinuðu verslanirnar höfðu keypt Gránufélagið, og önnur verksmiðja, sem Goos átti einnig, var nefnd Rauðka. Siglufjarðarbær keypti báðar þessar verksmiðjur árið 1934 og átti þær fram yfir tímabilið, sem þetta rit tekur til.

Á Vestfjörðum tók fyrsta síldarverksmiðjan til starfa árið 1923, er hvalstöðinni á Hesteyri í Jökulfjörðum var breytt í síldar-

verksmiðju, og það ár var síld einnig brædd í Álfafirði við Djúp og á Sólbakka við Öfundarfjörð.

Verksmiðjurekstur á Sólbakka átti sér nokkra sögu, er hér var komið. Norðmaðurinn Hans Ellefsen reisti þar hvalveiðistöð árið 1889, og starfaði hún til 1901, er flest hús stöðvarinnar brunnu. Árið 1911 reisti þýskt togarafélag beinamjölsverksmiðju á rústunum og rak hana, uns heimsstyrjöldin braust út árið 1914. Næsta fyrirtæki, sem reyndi verksmiðjurekstur á Sólbakka, var Sólbakki hf. Aðaleigandi þess var Kristján Torfason, og einnig átti Pétur A. Ólafsson hlut í því. Um þetta fyrirtæki er lítið vitað. Það virðist einkum hafa fengist við vinnslu beinamjöls, en þó gert einhverjar tilraunir til síldarbræðslu. Árið 1924 var stofnað hlutafélagið Andvari, og voru aðaleigendur þess togarafélögin Alliance og Sleipnir og Kristján Torfason, en ýmsir fleiri áttu smærri hluti. Andvari breytti verksmiðjunni í síldarverksmiðju, og var hún hin fyrsta sinnar tegundar í alíslenskri eigu. Reksturinn gekk hins vegar illa, og frá 1926 var reksturinn í höndum Íslandsbanka og síðar Útvegsbanka Íslands, sem leigðu hana ýmsum fyrirtækjum. Árið 1935 keypti ríkissjóður verksmiðjuna og hóf þar karfavinnslu, sem stóð fram á 5. áratuginn.

Helsta vandamálið við rekstur síldarverksmiðjunnar á Sólbakka var, hve langt var á miðin. Til að bæta úr því reyndu eigendur Andvara hf. að láta síldarskipin landa í stóra barka, sem lágu á Siglufirði og gufuskip drógu vestur í Öfundarfjörð. Þeir flutningar gengu hins vegar illa, og sama máli gegndi um hliðstæða flutninga, sem norskir

eigendur verksmiðju á Hesteyri í Jökulfjörðum reyndu á þessum tíma. Þeir urðu að gefast upp í lok vertíðarinnar árið 1925, og árið eftir keypti Kveldúlfur hf. verksmiðjuna og rak hana fram yfir lok þess tímabils, sem hér er til umfjöllunar.⁵⁹³

Á 3. áratugnum fjölgaði síldarverksmiðjum hratt. Árið 1924 tók Gustav Evanger í notkun síldarverksmiðjur á Dagverðareyri við Eyjafjörð og á Raufarhöfn, en fyrsta verksmiðjan, sem reist var á Dagverðareyri árið 1912, brann ári síðar. Evanger rak verksmiðjuna á Dagverðareyri til 1926, en 1934 endurbyggði fyrirtæki, sem nefndist Dagverðareyri hf., hana og rak fram yfir lok tímabilsins, sem hér er til umræðu.

Nokkuð fyrir innan Dagverðareyri heitir Syðra-Krossanes. Þar var allmikið saltað á dögum landnótaveiðanna, og árið 1912 tók norskur maður, Ongstad að nafni, þar stóra lóð á leigu. Hann fékk hlutafélaginu Ægi í Melbo í Noregi lóðina, og þetta sama sumar var félagið með bræðsluskipið *Eureka* við Krossanes. Árið eftir reisti félagið stóra síldarverksmiðju í Nesinu. Hún var afkastamesta síldarverksmiðja hér á landi á þeim tíma og hin fyrsta, sem búin var snigilpressu. Krossanesverksmiðjan brann árið 1927, en var endurbyggð þegar í stað og starfaði í eigu Ægis fram yfir lok tímabilsins, sem hér fjallað um.⁵⁹⁴

Árið 1925 reistu togarafélögin Alliance og Sleipnir ásamt Kristjáni Torfasyni á Flateyri nýja verksmiðju á Djúpuvík á Ströndum. Hún komst síðar í eigu Kveldúlfs hf., en það fyrirtæki hafði Sólbakkaverksmiðjuna á leigu á árunum 1932-1933. Síldarverksmiðjur ríkisins tóku hins vegar við



*Krossanes brennur.
Ljós.: Síldarminjasafnið á Siglufirði*

rekstrinum árið 1935, og þá hófst þar karfa-bræðslan, sem áður var frá sagt. Árið 1926 bættist við ný verksmiðja á Siglufirði, og var hún í eigu Þjóðverja nokkurs, dr. Paul. Sú verksmiðja komst árið 1928 í eigu ríkisins og varð einn stofninn í Síldarverksmiðjum ríkisins, sem skömmu síðar eignuðust fleiri verksmiðjur á Siglufirði, auk verksmiðjanna á Sólbakka og Raufarhöfn. Árið 1935 reistu Alliance og Einar Þorgilsson hf. nýja síldarverksmiðju í Djúpuvík á Ströndum. Loks tóku nokkrar minni verksmiðjur til starfa á öðrum stöðum á landinu á þessum árum, þ. á m. var að minnsta kosti ein

beinamjölsverksmiðja, sem vann úr fiskúrgangi.

Síldarverksmiðjurnar voru tvímælalaust helsti vaxtarbroddurinn í síldarútvegi Íslendinga á millistríðsárunum. Rekstur þeirra gekk að sönnu misjafnlega, sumar skiptu um eigendur, og ekki voru þær alltaf allar í rekstri samtímis. Á 4. áratugnum voru oftast 6-8 verksmiðjur starfandi á ári hverju, og voru flestar staðsettar í námunnda við hefðbundin síldarmið. Búnaður verksmiðjanna var misjafn, en fór batnandi, er á leið, og þá jókst afkastageta þeirra. Árið 1935 voru alls tíu síldarverk-

smiðjur starfræktar hér á landi. Þær voru flestar í eigu Íslendinga, og þetta ár ráku Síldarverksmiðjur ríksins alls fimm verk-smiðjur, þrjár á Siglufirði, eina á Sólbakka í Öfundarfirði og eina á Raufarhöfn. Sam-anlögð afkastageta þessara tíu verksmiðja var 15.900 mál á sólarhring, og við það mátti bæta því sem Gránuverksmiðjan á Siglufirði gat brætt, en rekstur hennar gekk skrykkjótt um þessar mundir. Árið 1937 jókst afkastageta síldarverksmiðjanna enn, en þá voru teknar í notkun nýjar verk-smiðjur á Akranesi, Hjalteyri, Húsavík og Seyðisfirði. Af þeim var Hjalteyarverk-

smiðjan, sem Kveldúlfur hf. átti og rak, stærst og fullkomnust.⁵⁹⁵

Fjölgun síldarverksmiðjanna og aukin afkastageta þeirra var forsenda hinnar miklu aflaaugningar á 3. og 4. áratugnum. Síldar-söltun mátti að vísu auka nokkuð, ef svo bar undir, en markaður fyrir saltsíld erlendis var takmarkaður og verðið óstöðugt, eins og menn höfðu lært af biturri reynslu. Markaðir fyrir síldarlýsi og -mjöl voru stöðugri, en þó vildi einnig bregða til beggja vona um verð og sölu á þeim afurðum. Í eftirfarandi töflu er sýnt magn, verðmæti og meðalverð lýsis-framleiðslu hér á landi á árunum 1921-1939.

Tafla XII

Lýsisframleiðsla og verðmæti 1921-1939

Ár	Magn (smál.)	Útfl.verðmæti ('000 gkr.)	Meðalverð (smál.)
1921	299,5	75,1	250
1925	2.700,8	1.731,4	640
1930	5.796,3	1.983,7	342
1935	7.760	1.782	229
1939	17.369	6.310	275

Heimild: *Hagskinna* (1997), tafla 10.17.

Samanburður á töflum XI og XII sýnir, að mestur hluti aflaaugningarinnar á 3. og 4. áratugnum fór í bræðslu, en auk lýsis unnu verksmiðjurnar síldarmjöl, og jókst fram-leiðsla þess mikið á tímabilinu. Árið 1921 voru aðeins framleiddar 18,4 smálestir af síldarmjöli hér á landi, en liðlega 1.265 smá-lestir árið eftir. Sú tala hafði u.þ.b. tvöfaldast árið 1925, og 1929 voru framleiddar 7.327

smálestir af síldarmjöli. Á aflaárinu 1937 náði mjölframleiðslan hámarki á tímabilinu, var 25.448 smálestir.⁵⁹⁶

Útflutningur og framleiðsla saltsíldar var breytileg á þessu skeiði, og þótt mun meira hafi verið flutt út síðustu ár tímabilsins en í upphafi þess, er vart hægt að tala um sam-fellda aukningu, þegar litið er á tímabilið í heild. Útflutningurinn var mjög mismun-

andi frá einu ári til annars og réðst öðru fremur af aflabrögðum og markaðsaðstæðum hverju sinni.⁵⁹⁷

Eins og sjá má af töflu XII, var verð á síldarlýsi hæst í upphafi tímabilsins, en lækkaði síðan verulega. Sama máli gegndi um síldarmjölið, og stafaði verðlækkunin á hvorutveggja af aukinni framleiðslu á þessum vörum í heiminum og söluerfiðleikum af völdum heimskreppunnar á 4. áratugnum. Verðhækkunina, sem orðin var árið 1939, má hins vegar rekja til aukinnar eftirspurnar af völdum heimsstyrjaldarinnar, sem hófst haustið 1939.

Ekki verður skilist við síldveiðisögu Íslendinga á þessu tíma, án þess getið sé athyglisverðrar nýjungar, sem var að líkindum einsdæmi í heiminum á þessum árum. Hafsvæðið, sem síldin hélt sig á, var stórt, náði vestan frá Horni og austur að Tjörnesi, og stundum enn lengra austur. Sjómenn áttu oft erfitt með að fylgjast með ferðum síldarinnar, ekki síst ef þeir höfðu verið frá veiðum í nokkra daga vegna brælu. Eftir að Flugfélag Íslands númer tvö tók til starfa undir lok 3. áratugarins, datt mönnum hins vegar það snjallræði í hug að nýta flugvélar til síldarleitar, og tókust samningar um það á milli flugfélagsins og Síldareinkasölu ríkisins. Síldarleit úr lofti hófst svo sumarið 1930 og var haldið áfram næstu árin, á meðan félagið starfaði.⁵⁹⁸ Þótti þessi tilraun bera góðan árangur, og er flugið festist í sessi og flugvélum fjölgaði hér á landi, varð síldarleitarflug fastur þáttur síldarúthaldsins. Stóð svo allt fram á 6. áratug 20. aldar.

Eins og sjá má af töflu XI, stunduðu

Norðmenn og Svíar nokkrar veiðar hér við land á þessum árum. Veiðar Svía voru þó engan veginn stöðugar, og umsvif Norðmanna minnkuðu jafnt og þétt. Stafaði það ekki síst af því, að þeim var gert erfitt fyrir með ýmsum hætti, og verður nánar sagt frá því, þar sem rætt verður um landhelgismál síðar í þessu riti. Af öðrum síldveiðipjóðum, sem hér stunduðu veiðar, voru Finnar einna mest áberandi um hríð, en einnig sendu Eistur skip til veiða hér við land á þessum árum. Allar urðu þessar þjóðir að veiða og salta utan þriggja mílna landhelginnar, en Færeyingar, sem nokkuð sóttu hingað til síldveiða, máttu veiða innan landhelgi samkvæmt Sambandslögunum frá 1918.

IV,4,7. Aðrar nýjungar í veiðiskap

Síldveiðarnar voru tvímælalaust mesta og merkasta nýjungin í sjávarútvegi Íslendinga á því tímabili, sem hér er um fjallað, en ekki hin eina. Í 1. bindi þessa verks var sagt frá beitunotkun Íslendinga á fyrri öldum. Þar gegndi skelfiskur ýmiss konar miklu hlutverki, og sumar tegundir hans voru einnig hafðar til matar. Víða um land eru góðar skelfiskfjörur, sem tíðum voru bændum og búaliði björg í harðindum, einkum á hallandi vetri og í vorbyrjun, þegar annan mat þraut. Heimildir um skelfiskneyslu Íslendinga fyrir 1700 eru fáar, en á 18. og 19. öld var skelfiskur víða hafður til matar, einkum ef hart var í ári, og þó hvergi sem við Faxaflóa, Breiðafjörð og á Ströndum. Mest var jafnan etið af kræklingi, en einnig var hörpuskel og aða höfð til matar, en miklu minna var borðað af öðrum skelfiski. Danir,

sem hér voru búsettir, kunnu almennt betur að meta skelfisk en Íslendingar, en aldrei mun hann hafa orðið útflutnings- eða verslunarvara, svo orð væri á gerandi á þessu tímabili.⁵⁹⁹

Engar heimildir eru fyrir því, að Íslendingar hafi hagnýtt rækju á öldum áður. Fyrstu tilraunir til rækjuveiða hérlandis voru gerðar á Ísafjardardjúpi árið 1923 eða 1924, og voru þar að verki tveir Norðmenn búsettir á Ísafirði, O. G. Syre og Simon Olsen.⁶⁰⁰ Tilraunirnar munu hafa tekist bærilega, en illa gekk að finna markað fyrir rækjuna. Lágu rækjuveiðar niðri eftir þetta til ársins 1935, ef undan er skilin ein tilraun, sem gerð var árið 1928 og bar lítinn árangur.⁶⁰¹

Heimskreppan olli miklum erfiðleikum í hefðbundnum sjávarútvegi, bolfisk- og síldveiðum. Þegar leið á 4. áratuginn, þótti mörgum örvænt um, að úr myndi rætast í bráð, og tóku þá ýmsir að huga að nýjum leiðum, sem skotið gætu fleiri stöðum undir atvinnugreinina. Í þeim hópi voru þeir félagar O. G. Syre og Simon Olsen. Þeir höfðu aldrei misst trúna á möguleika rækjuveiða hér við land, þekktu vel til slíkra veiða í Noregi og töldu sig hafa vissu fyrir því, að góð rækjumið væri að finna í Ísafjardardjúpi. Sumarið 1935 urðu þeir sér úti um nýjan búnað til rækjuveiða og reyndu fyrst fyrir sér norður í Jökulfjörðum. Þar varð árangurinn heldur lítill, en tilraunir til veiða inni í Ísafjardardjúpi gengu á hinn bóginn vel.⁶⁰²

Að loknu úthaldinu árið 1935 hugðust þeir Syre og Olsen hefja veiðar og vinnslu á rækju til útflutnings. Fyrirtæki í Noregi

bauðst til að lána þeim tæki til niðursuðu, en íslenskum stjórnvöldum leist ekki á áformið, hafa kannski talið ótryggt, að þessir tveir norsku sjómenn hefðu fjárhagslegt bolmagn til framkvæmdanna, og neituðu þeim um innflutningsleyfi og heimild til að stofnsetja verksmiðjuna.⁶⁰³ Ekki vildu þeir félagar láta við svo búið standa og brugðu nú á það ráð að stofna hlutafélag ásamt Gunnari Juul apótekara og Magnúsi Sch. Thorsteinsson, bankastjóra á Ísafirði. Fyrirtækið, sem nefndist h.f. Kampalampi, óskaði eftir meðmælum og aðstoð bæjarstjórnar Ísafjarðar við stofnun rækjuverksmiðju í bænum. Jafnaðarmenn, sem voru í meirihluta í bæjarstjórn Ísafjarðar á þessum tíma, afreðu að vísa málinu til fjárhagsnefndar bæjarins. Nefndin mælti með því, að erindinu yrði hafnað, og var það gert.⁶⁰⁴

Þessi synjun stafaði þó engan veginn af áhugaleysi bæjarfulltrúa eða vantrú á framtíð rækjuveiða og -vinnslu. Þvert á móti. Ísfirstir jafnaðarmenn þessa tíma voru sannfærðir um, að bæjarfélaginu bæri skylda til þess að hafa forystu í atvinnumálum og stuðla að uppbyggingu nýrra atvinnugreina. Áður en bæjarstjórninni barst erindi h.f. Kampalampa, hafði áhugi vaknað meðal forráðamanna bæjarins á því að bærinn hefði forgöngu um stofnun rækjuverksmiðju. Þeim hugmyndum var vísað til fjárhagsnefndar, og er hún hafði fjallað um málið, bar Finnur Jónsson fram tillögu um, að fjárhagsnefnd yrði falið að undirbúa stofnun og „starfrækslu kampilampa iðnaðar [...] til útflutnings, og að leita til þess um lán og styrk hjá Fiskimálanefnd, samtals alt að 25 þús. krónur.“⁶⁰⁵

Tillagan var samþykkt, og var Hannibal Valdimarsson sendur á fund Fiskimálanefndar í Reykjavík. Niðurstaða þeirrar ferðar varð sú, að Fiskimálanefnd lofaði að ábyrgjast greiðslu til sjómanna á Ísafirði, 50 aura fyrir hvert kíló af pilluðum rækjum í tilraunasendingar, sem nefndin ætlaði að annast sölu á erlendis. Bæru þær tilraunir árangur, lofaði nefndin að styðja bæjarstjórn við uppbyggingu rækjuvinnslu í bænum og útflutning afurðanna. Þar sem hér var um hreina nýjung að ræða, hétu nefndarmenn Hannibal því, að nefndin myndi ekki styðja aðra aðila til framkvæmda í þessu efni að svo komnu máli.

Eftir þetta létu Ísfirðingar hendur standa fram úr ermum. Bæjarstjórnin samdi við þá O. G. Syre og Simon Olsen um að veiða rækju, og með dyggum stuðningi Fiskimálanefndar var rækjuverksmiðja sett á stofn í Neðstakaupstað. Hún tók til starfa 24. júní 1936. Stjórnendur hennar voru þeir Tryggvi Jónsson, sem lært hafði niðursuðu í Danmörku og Svíþjóð, og Þorvaldur Guðmundsson, ráðunautur Fiskimálanefndar. Hann lýsti starfseminn fyrstu mánuðina þannig:

Ýmsir voru vantrúaðir á þessa starfsemi. Menn voru ákaflega ófróðir um rækjuna á þessum árum og margir höfðu ímugust á henni. Fólk hélt að þetta væri marflær og þetta íslenska heiti, kampa-lampi, sem festist þó ekki í málinu, var fráhrindandi. Allt frá upphafi gekk vinnslan vel. Bátarnir komu að landi að kvöldlagi og þá var skipað upp í verksmiðjuna og rækja unnin jafnóðum. Aðalatriðið er að fá rækjuna sem ferskasta til að fá hinn rétta rauða blæ á hana. Eftir því sem hún geymist lengur fölnar þessi rauði blær og þá verður hún lakari söluvara.

Við kenndum fólkinu handtökin. Ég lagði ríkasta áherzlu á niðursuðuna, en Tryggvi á niðurlagningu. Varan líkaði mjög vel enda fengum við einum eyri meira fyrir dósina en Norðmenn og einn eyrir þótti mikill peningur í þá daga. Vinnuadstaða var bærileg. Þarna var hjartur og rúmgóður salur þar sem stúlkurnar sátu við að pilla rækjuna og pakka henni í dósirnar, síðan fóru þær í suðuherbergið þar sem varan var soðin. Við Tryggvi lögðum mikla áherzlu á hreinlæti og hollustuhætti í versmiðjunni. Starfsfólkið gætti ýtrasta hreinlætis og fór eftir öllum þeim reglum og fyrirskipunum sem við gáfum.⁶⁰⁶

Næstu árin gekk starfsemi niðursuðuverksmiðjunnar bærilega, en öllu lakar gekk að selja afurðirnar og birgðir hlóðust upp. Á stríðsárunum var nánast útilokað að selja rækju, og var verksmiðjan þá nýtt til niðursuðu á öðrum matvælum, svo sem fiski og kjöti. Rækjuveiðar í Ísafjarðardjúpi jukust mjög með tilkomu verksmiðjunnar og störfuðu allt að 130 manns hjá henni, þegar mest var.⁶⁰⁷

Góður árangur Ísfirðinga varð til þess, að fleiri tóku að sýna rækjuveiðum áhuga, og er ísfirskir sjómenn fundu góð rækjumið í Arnarfirði, ákvað Gísli Jónsson á Bíldudal að hefja þar rækjuvinnslu. Reisti hann verksmiðju á Bíldudal, sem tók til starfa síðla árs 1938.⁶⁰⁸

IV,4,8. Afkoma vélbátaútgerðarinnar fram til 1939

Í III. kafla þessa rits var þess freistað að gera nokkra grein fyrir fjárhagslegri afkomu íslenskrar togaraútgerðar fram til síðari heimsstyrjaldar. Eins og vænta mátti, fóru hagsmunir báta- og togaraútgerðarinnar oft saman, t.d. í sölu afurða á erlendum mörk-



*Vélbátur á siglingu.
Ljósm.: Steingrímur Kristinsson*

uðum, en í öðrum eignum voru aðstæður útgerðarmanna báta og togara gjörólíkar, svo við liggur, að tala megi um tvær atvinnugreinar. Útgerð vélbáts var í eðli sínu smærri í sniðum en útgerð togara, og þótt það færdist að sönnu í vöxt, er leið á tímabilið, sem hér er til umfjöllunar, að vélbátar færu á vetrar- og síldarvertíð fjarri heimahöfn, var sókn þeirra jafnan staðbundnari en sókn togaranna. Á sama hátt má greina á milli sóknar lítilla og stórra vélbáta. Minni bátarnir sóttu nær eingöngu á heimamið, og útgerð þeirra var að flestu leyti einfaldari í sniðum en hinna stærri.

Eignarhald á bátum var og frábrugðið því, sem algengast var um togara. Lengst af því tímabili, sem hér er greint frá, voru langflestir togarar á Íslandi í eigu hlutafélaga, en aðrir í eigu einstaklinga, sem mynduðu oftast einhverskonar félög um útgerðina. Rekstrarformið var því tíðum svipað, þótt einstaklingarnir kölluðu fyrirtæki sín ekki hlutafélög, og sum hlutafélaganna voru í raun fjölskyldufyrirtæki, t.d. hf. Kveldúlfur. Aðeins örfáir togarar komust undir lok tímabilsins í eigu fyrirtækja, sem voru að einhverju leyti í eigu bæjarfélaga eða nutu stuðnings þeirra.

Eignarhald á vélbátum var mun fjölbreytilegra og réðst í flestum tilvikum af stærð þeirra. Minni bátar, undir 12 lestum að stærð, voru tíðast í eigu einstaklinga, og var þá ýmist, að einn maður, oft formaður, átti bátinn, eða að tveir eða fleiri lögðu saman. Oft var um fjölskyldufyrirtæki að ræða, en fremur sjaldgæft var, að hlutafélög væru stofnuð um útgerð lítilla báta. Stærri bátarnir voru á hinn bóginn oftast í eigu fyrirtækja, hlutafélaga, verslana, samvinnufélaga eða sameignarfyrirtækja, sem voru mynduð af tveimur eða fleiri fjölskyldum. Í þeim tilvikum áttu fjölskyldur sjómanna, sem atvinnu höfðu af útgerðinni, oftast hlut að máli, og einnig var vel þekkt, að stórir bátar og línuveiðarar væru í eigu einstaklinga eða einnar fjölskyldu. Þar var þá tíðum um að ræða aflaskipstjóra, sem stýrðu skipum sínum sjálfir og önnuðust útgerð þeirra að mestu eða öllu leyti. Á síðasta fjórðungi tímabilsins tók svo að bera nokkuð á þátttöku bæjar- og sveitarfélaga í vélbátaútgerð. Þar var þó sjaldnast um það að ræða, að útgerðin væri beinlínis rekin fyrir reikning sveitarfélagsins. Algengara var, að þau beittu sér fyrir eða styddu við bakið á sameignar- og samvinnufélögum sjómanna og landverkafólks.

Aðferðir og aðstæður við fjármögnun skipa- og bátakaupa juku enn á fjölbreytnina. Eins og þegar hefur komið fram (kafla II,6), lánuðu bankarnir, einkum Íslandsbanki, mest fé til togaraútgerðarinnar í upphafi, en Fiskveiðasjóði var ætlað að vera helsti bakhjarl vélbátaútgerðarinnar. Fiskveiðasjóður lánaði ekki til togaraútgerðar á því tímabili, sem hér um ræðir, og hann var

lengi vel vanburða og gat með engu móti sinnt öllum þörfum vélbátaútgerðarinnar. Af þeim sökum urðu margir útvegsmenn að leita á önnur mið við útvegum fjár. Var þá algengt, að menn leituðu á náðir verslana, sem lögðu fram fé gegn veði í skipi eða afla, eða gegn lofordum um viðskipti. Oft tókst góð samvinna í kjölfar slíkra viðskipta, en þess voru einnig mörg dæmi, að verslanir sætu uppi með báta og fiskbirgðir, ef illa gekk útvegurinn.

Af því, sem hér hefur verið sagt, má ljóst vera, að þótt grundvallarhagsmunir togara- og vélbátaútgerðarinnar væru oft hinir sömu, voru forsendur útgerðar þessara skipagerða oft ólíkar og stundum gat komið til hagsmunaárekstra. Af þeim sökum þótti rétt að fjalla um afkomu vélbátaútgerðarinnar í sérstökum kafla, og verður það gert hér á eftir.

Vélbátaútgerðin hvíldi allt tímabilið, sem hér er til umræðu, á tveim meginstöðum, bolfiskveiðum og síldveiðum. Eins og þegar hefur komið fram, var það nokkuð breytilegt eftir landshlutum, hve mikla áherslu útvegsmenn lögðu á hvorn veiðiskapinn. Bátar í Sunnlendingafjórðungi stunduðu nær eingöngu bolfiskveiðar fram yfir 1920, en eftir það færðist í vöxt, að stærri bátar úr fjórðungnum, einkum þó af Suðurnesjum og frá Faxaflóahöfnum, færu til síldveiða fyrir Norðurlandi á sumrin. Í öðrum landsfjórðungum voru minni bátar mest á handfæra- og línuveiðum, en stærri bátar, einkum á Vestfjörðum og Norðurlandi, stunduðu mest síldveiðar á sumrin, og fóru sumir suður á vetrarvertíð. Líku máli gegndi um

Austfjarðabáta, eins og þegar hefur komið fram.

Þegar litið er til afkomu útgerðarinnar, má í grófum dráttum skipta þessu tæplega fjögurra áratuga tímabili í þrjú styttri skeið. Hið fyrsta, sem nær frá upphafi vélvæðingar og fram yfir lok fyrri heimsstyrjaldar, var tími uppbyggingar og vaxtar. Á þessu skeiði, einkum þó á árunum 1904-1917, var bátaflotinn vélvæddur. Þá leystu vélbátar áraskipin af hólmi í flestum helstu verstöðvum landsins, og utan Faxaflóa komu þeir að verulegu leyti einnig í stað þilskipanna. Framan af voru flestir vélbátanna opnir og litlir, trillur, en þilfarsbátum fjölgaði smám saman, og eftir 1914 fjölgaði „stórum“ þilfarsbátum hratt, ekki síst á Ísafirði og við Eyjafjörð, þar sem síldveiðar með herpinót voru veigamikill þáttur veiðanna.

Allt þetta tímabil virðist útgerð vélbátanna, smárra sem stórra, almennt hafa gengið vel. Ytri aðstæður sjávarútvegsins voru um margt líkar því, sem gerðist á ofanverðri 19. öld. Markaður fyrir íslenskan saltfisk í Suðurlöndum var traustur og stöðugur og verðlag hagstætt. Vélbátaútgerð var að sönnu dýrari í rekstri en áraskipaútgerðin, einkum vegna þess að bátarnir voru dýrari, og þar við bættist olíukostnaður og kostnaður vegna viðhalds véla. Á móti kom, að skipverjar voru færri, vélbátarnir sóttu sjó miklu lengri tíma á ári hverju en áraskip og þilskip höfðu gert og notuðu stórvirkari veiðarfæri; línu- og netaveiðar komu nú að verulegu leyti í stað handfæraveiðanna. Síldveiðar á hafi úti voru nýr þáttur í útveginum, en með tilkomu þeirra urðu Íslendingar loks *fiskveiðihjóð* í nútímamerkingu þess orðs.

Þá fyrst tóku þeir að stunda arðbærar fiskveiðar allan ársins hring og nýta allar helstu fisktegundir við landið. Afleiðingin varð sú, að fólk fluttist í enn ríkari mæli en áður að sjávarsíðunni, íbúum í kaupstöðum og sjávarplássum fjölgaði, og „nýir“ útgerðarstaðir risu upp.

Aukin sókn, meiri afli og hagkvæmar ytri aðstæður skópu þannig grundvöll þess, sem ef til vill væri réttast að nefna *fyrstu vélvæðingu* íslenska fiskiskipaflotans. Eftir að kom fram á 3. áratug 20. aldarinnar, mun mörgum hafa hætt til að líta á uppgangsskeiðið á fyrstu tveim áratugum aldarinnar sem eins konar gullöld. Þá kom hins vegar í ljós, að velgengnin var ekki að öllu leyti byggð á traustum grunni, og nú mun varla nokkur maður neita því, að um 1920 urðu tímamót í íslenskri sjávarútvegssögu. Þá breyttist afkoma útgerðarinnar mjög til hins verra í skjótri svipan og hófst nýtt tímabil, sem stóð fram um 1930. Ef til vill væri of djúpt í árinni tekið að kalla þetta tímabil hnignunarskeið, a.m.k. ef litið er til landsins í heild og það haft í huga, að umtalsverð endurnýjun og uppbygging fiskiskipaflotans átti sér stað á þessu skeiði. Það reyndist þó mörgum útvegsmönnum erfitt og einkenndist öðru fremur af baráttu við að halda í horfinu eftir áföllin á árunum 1919-1921.

„Síldarkrakkid“ árið 1919 olli íslenskum útvegsmönnum miklum erfiðleikum og dró langa drögu. Á árunum fyrir og í fyrri heimsstyrjöld reyndust síldveiðarnar mörgum mikil auðsuppspretta og áttu umtalsverðan þátt í uppbyggingu vélbátaflotans á Vestfjörðum og Norðurlandi. Verð á saltsíld til útflutnings var hátt á þessum árum, eins

og þegar hefur komið fram, og þess munu dæmi, að sumarið 1919 hafi sænskir síldar-kaupmenn goldið yfir 90 krónur fyrir full-pakkaða tunnu af saltsíld.⁶⁰⁹ Meðalverð var hins vegar kr. 62,50 fyrir hver 100 kg, sem samsvaraði nokkurn veginn einni síldar-tunnu.⁶¹⁰ Árið eftir var meðalverð útfluttrar saltsíldar kr. 41,32 á 100 kg., en lækkaði í 33,34 kr. 1922 og hélst svipað árið eftir. Árið 1924 hækkaði meðalverðið í 54 krónur, en lækkaði í 44 krónur 1925 og 1926 og niður í 29 krónur 1927.⁶¹¹

Þessar tölur segja þó aðeins hálfa söguna um afkomu útgerðarinnar, enda voru síld-veiðarnar aðeins annar meginþáttur vél-bátaútgerðarinnar. Í hinum hlutanum, bol-fiskveiðunum og saltfiskútflutningnum, var ástandið svipað, jafnvel verra. Útflutnings-verð á saltfiski, sem seldur var til Spánar, sveiflaðist mikið allan 3. áratuginn og féll mikið á síðari hluta hans. Árið 1920 var meðalverð á hverja smálest af Spánarfiski 1.177 krónur, 1.111 krónur árið 1921, 1.052 krónur 1922 og féll svo niður í 822 krónur árið 1923. Næsta ár, 1924, hækkaði verðið í 1.100 krónur og í 1.118 krónur 1925, en féll svo niður í 756 krónur 1926 og í 637 krónur 1927. Árið 1928 steig meðalverðið í 802 krónur, en lækkaði svo aftur og var 734 krónur á smálestina árið 1929.⁶¹² Á Ítalíu-markaði var ástandið svipað, en verðlækk-unin stafaði einkum af tvennu, erfiðu og ótryggu efnahagsástandi í markaðslöndun-um og offramboði, en á þessum árum háðu Íslendingar harða samkeppni við Norðmenn og Nýfundnalandsmenn á saltfiskmörkuð-um í Suðurlöndum.⁶¹³

Við þetta bættist, að útflutnings- og sölu-

mál Íslendinga voru í miklum ólestri á þess-um árum. Útflytjendur voru alltof margir og smáir, háðu skefjalausa innbyrðis sam-keppni, skelltu tíðum alltof stórum sending-um inn á markaðinn á óheppilegum tíma og hikuðu ekki við að undirbjóða hver annan, ef svo bar undir. Til að bæta gráu ofan á svart, afréð svo ríkisstjórn Jóns Þorlaks-sonar að hækka gengi íslensku krónunnar um næfellt þriðjung árið 1925. Sú ráðstöfun kom afar illa við sjávarútveginn og olli því, að útgerðinni nýttust ekki sem skyldi verð-hækkanirnar á síldinni 1924 og saltfiskinum 1925. Gengishækkunin leiddi að sönnu til þess, að ýmsar rekstrarvörur útgerðarinnar, t.d. olía og salt, lækkuðu umtalsvert í verði, en það dugði engan veginn til þess að vega á móti verðlækkun útflutningsafurðanna og því tekjutapi í íslenskum krónum, sem af gengisbreytingunni leiddi.

Verðlagspróunin á 3. áratugnum kom illa við útvegsmenn, svo ekki sé fastar að orði kveðið. „Síldarkrakkið“ reið sumum þeirra að fullu fjárhagslega, eins og þegar hefur verið greint frá, og aðrir bundu sér skulda-bagga, sem erfitt reyndist að rísa undir, er verð á afurðum tók að falla svo um munaði á árunum 1926 og 1927. Ástandið í útgerð-inni var vitaskuld misjafnt eftir stöðum, eins og þegar hefur komið fram. Hún efldist í Sunnlendingafjórðungi, en stóð í stað eða dróst saman á Vestfjörðum og Norðurlandi.

Enginn einn útgerðarstaður mun hafa beðið viðlíka afhroð af völdum verðfallsins og gengishækkunarinnar og Ísafjörður. Þar stóð vagga íslenskrar vélbátaútgerðar, og allan fyrsta fjórðung 20. aldar voru Ísfirð-ingar í forystu í útgerð vélbáta hér á landi.

Bátaflotinn stækkaði ár frá ári, og gildir þá einu hvort litið er til skipafjölda eða lestatölu. Árið 1920 gengu 17 vélbátar og 8 þilskip til veiða frá Ísafirði, samtals 580 smálestir, og árið 1925 voru 24 vélbátar í flota Ísfirðinga og tveir togarar að auki.⁶¹⁴

En svo dundi ógæfan yfir. Hinn 20. janúar 1927 birtist í blaðinu *Vesturlandi*, sem gefið var út á Ísafirði, auglýsing frá útibúi Íslandsbanka í bænum, þar sem auglýstir voru til sölu alls 11 vélbátar, sjö frá Ísafirði og fjórir úr Hnífsdal. Flestir voru þessir bátar tiltölulega nýir, margir þekkt aflaskip og allir stórir, eftir því sem þá gerðist. Í kjölfarið voru bátarnir seldir úr bænum, og með þeim fóru margir þekktustu og aflasælustu skipstjórar ísfirska flotans. Afleiðingin varð sú, að vélbátaútgerð á Ísafirði beið afhroð. Árið 1928 voru aðeins 14 vélbátar gerðir út í bænum, og voru einungis átta þeirra stærri en 20 smálestir.⁶¹⁵ Á næstu árum tókst að vísu að fylla nokkuð í skörðin, m.a. með stofnun Samvinnufélags Ísfirðinga og fleiri útgerðarfélagana, en krafturinn í ísfirskri vélbátaútgerð varð aldrei aftur samur.⁶¹⁶

Ísafjörður var að sönnu næsta öfgakennt dæmi í þessu efni, en þó má með miklum rétti halda því fram, að ýmsir minni útgerðarstaðir, t.d. nágrannabyggðin í Hnífsdal, hafi farið enn verr út úr erfiðleikum þessara ára.⁶¹⁷ Atburðarásin við Djúp var hins vegar gott dæmi um, hvernig komið var fyrir íslenskri vélbátaútgerð undir lok 3. áratugarins, og afskipti Íslandsbanka af málinu segja mikla sögu. Eftir „síldarkrakkið“ 1919 urðu margir útvegsmenn að leita á náðir bankanna. Þeir héldu útgerðinni gangandi næstu árin, uns svo var komið, að þeir gátu ekki meira. Fáa

mun hins vegar hafa grunað við lok 3. áratugarins, að enn meiri og alvarlegri erfiðleikar væru í vændum.

Árin 1928 og 1929 voru að sumu leyti veltiár í íslenskum sjávarútvegi. Aflabrögð voru góð, til muna betri en næstu ár á undan, og útflutningur var meiri að bæði magni og heildarverðmæti. Meðalverð á hverja smálest af útfluttum saltfiski var að vísu nokkru lægra árið 1929 en árið á undan, en engu að síður hærra en 1927.⁶¹⁸ Af þessum sökum munu margir hafa gert sér vonir um, að aftur færi að rofa til eftir erfiðleika undanfarinna ára, og vart munu þær vonir hafa dvínað í upphafi ársins 1930. Þá fór vertíðin vel af stað, og þegar upp var staðið, kom í ljós, að sjávaraflinn á árinu hafði orðið meiri en nokkru sinni fyrr, liðlega 407 þúsund smálestir, nærfellt þriðjungi meiri en árið áður og meira en tvöfalt meiri an almennt gerðist í upphafi 3. áratugarins. Það skyggði að vísu nokkuð á gleði manna, þegar gert var upp, að heildarútflutningsverðmætið var til muna minna en næstu ár á undan, en sumir töldu það ekki skipta höfuðmáli, svo lengi sem nægur fiskur bærisk á land. Á slíka bjartsýnismenn tóku hins vegar að renna tvær grímur næstu árin, er heildarútflutningur og verðmæti sjávarafurða hélt áfram að minnka.⁶¹⁹

Kreppa var skollin á í alþjóðlegu efnahagslífi. Hún hófst með verðhruni í kauphöllinni á Wall Street í New York haustið 1929, og þótt Íslendingar fyndu ekki verulega fyrir henni fyrr en árið eftir, urðu áhrif hennar mikil hér á landi, og nú má segja, að nýtt skeið hafi byrjað, að því er snertir afkomu íslensks sjávarútvegs. Á skammri

stundu urðu íslenskar sjávarafurðir ill-seljanlegar á erlendum mörkuðum. Það sem þó tókst að selja, seldist við mun lægra verði en áður, og í ýmsum helstu viðskiptalöndum okkar reistu stjórnvöld tollmúra eða kröfðust jafnvirðiskaupa. Þar guldu Íslendingar að nokkru smæðar sinnar, og nú kom í ljós, að íslenskur sjávarútvegur stóð illa að vígi til að mæta erfiðleikum. Skuldirnar, sem safnast höfðu á 3. áratugnum, voru harla óheppilegt veganesti inn í táradal kreppuáranna, og þá stoðaði lítt, þótt flotinn væri stór og góður. Til einskis var að veiða og vinna fisk, sem ekki seldist.

Þegar kom fram á árið 1933, var ástandið í sjávarútveginum orðið svo alvarlegt, að ákveðið var að skipa millipinganefnd til að kanna hag útgerðarinnar og koma með tillögur um úrbætur. Áður var sagt frá skipan nefndarinnar og gagnasöfnun, en niðurstaða hennar var sú, að skuldir útvegsmanna á móti eignum hefðu í árslok 1932 verið 81,8%, og mun það hlutfall fremur hafa versnað en hitt á árunum 1933 og 1934.⁶²⁰

Nefndin safnaði og vann úr gríðarmiklu efni um afkomu sjávarútvegsins, og var niðurstaða hennar, að á árunum 1929-1932 hefði tekjuhalli útvegsins numið alls kr. 8.648.950,10, sem var ófamikið fé á þessum tíma. Öll þessi ár var tap á sjávarútveginum, mest árið 1931.⁶²¹ Sú mynd, sem birtist í niðurstöðum nefndarinnar, var harla dökk, og er þá vægt til orða tekið. Þegar nefndin skilaði álit, hafði útgerðin hins vegar verið rekin með miklu tapi í tvö ár til viðbótar, 1933-1934, og töldu nefndarmenn víst, að ástandið hefði enn versnað á þeim tíma.⁶²²

Millipinganefndinni var ekki aðeins ætlað að gera úttekt á stöðu sjávarútvegsins, heldur einnig að koma með tillögur um, hvernig mætti koma rekstrinum á traustari grundvöll. Það gerði hún með því að semja ýtarlegt frumvarp í 19 greinum um Skuldaskilasjóð útgerðarmanna, sem stofna skyldi við Fiskveiðasjóð Íslands. Stofnfé sjóðsins átti að vera 5 milljónir króna, og skyldi þess aflað með því, að Fiskveiðasjóður legði fram 250 þúsund krónur, ríkissjóður skyldi útvega og ábyrgjast 3 milljóna króna lán, og þess, sem á vantaði, skyldi aflað með útflutningsgjaldi á sjávarafurðir næstu sex árin. Tilgangur sjóðsins var að aðstoða útvegsmenn í kröggum, eins og segir í 3. og 4. grein frumvarpsins:

3. gr.

Lán úr Skuldaskilasjóði eru veitt eigendum fiskiskipa, til þess að ná samningum um eftirgjafir skulda og hagkvæmar breytingar á lánskjörum.

Lán má og veita þeim mönnum, sem rekstur hefir verið stöðvaður hjá, og þá til þess að þeir haldi eignum sínum og geti hafið rekstur á ný.

Ennfremur má veita lán til þess að eignast aftur útgerðartæki og aðrar eignir í sambandi við útgerð, ef lánbeiðendur hafa þegar verið sviptir þeim vegna fjárhagsörðugleika.

4. gr.

Lán úr Skuldaskilasjóði eru afborgunarlaus fyrsta árið, en skulu síðan endurgreiðast á 20 árum með jöfnum afborgunum.⁶²³

Í greinargerð með frumvarpinu sýndu nefndarmenn fram á, að á árunum 1928-1932 hefðu útflutningsgjöld af sjávarafurðum, sem runnu beint í ríkissjóð, numið að meðaltali rúmlega einni milljón króna á ári. Það töldu

þeir einsdæmi í norðurálfa, að ein atvinnugrein væri skattlögð með þessum hætti, og lögðu í raun til, að með því að láta útflutningsgjaldið renna í Skuldaskilasjóðinn fengi sjávarútvegurinn að njóta þessa fjár með óbeinum hætti. Tillögur sínar rökstuddu nefndarmenn m.a. með þessum orðum:

Varla munu skiptar skoðanir um það nú orðið, að það sé einhver mesta þjóðarnauðsyn, að sjávarútvegur landsmanna fái staðizt. Á honum hvílir mestur þungi ríkisbúsins, auk þess sem verulegur hluti þjóðarinnar hefir lífsframbæri sitt af þessum atvinnurekstri. Af þessu er alveg ljóst, að hvorki almenningur né ríkissjóður fær staðizt það, að útvegurinn færist að nokkrum mun saman.

Ef athuguð eru viðskipti ríkissjóðs og sjávarútvegsins, þá sést, að þar hefir verið háður ójafn leikur undanfarin ár. Flestir þeir, sem greiða veruleg gjöld í ríkissjóð, fá tekjur til þess frá sjávarútveginum, eftir ýmsum leiðum. Innflutningsgjöld af vörum til útgerðarinnar eru geysihá. En auk þess eru tekin stórmikil bein gjöld af fiskiflotanum í ríkissjóð.

Á móti þessu kemur ekki það, sem teljandi sé frá ríkinu í þarfir fiskiflotans, annað en það, sem varið er til vita og landhelgisgæslu, og svo smástyrkir til lendingarbóta.

— — —

Að öllu þessu athuguðu: Hversu mikið fé ríkið og landsfólkið á undir afkomu útgerðarinnar, hversu miklar fórnir hún hefir fært ríkissjóði, og hversu illa hún nú er stödd, mun flestum sýnast, að útgerðin eigi kröfu á því, að ríkið rétti hag hennar.

Þessi krafa væri óefað réttmæt, þótt ríkissjóður ætti að leggja fram féð beinlínis. En nú standa svo sakir, að telja má að minnsta kosti líklegt, að útgerðin þurfi engin *bein* framlög úr ríkissjóði til þess að komast á heilbrigðan fjárhagsgrundvöll.

Eftir þeim áætlunum, sem millipínganefndin hefir gert um skuldaskil fiskiskipaeigenda, eiga útflutningsgjöldin af sjávarafurðum næstu 6 ár að

nægja til þessa, með þeim skuldareftirgjöfum, sem líklegt er að fást myndu.⁶²⁴

Tillögur nefndarinnar gengu þannig út á, að ríkissjóður veitti útgerðinni óbeinan og tímabundinn stuðning, og auk frumvarpsins um Skuldaskilasjóð lagði nefndin fram frumvarp til laga um Fiskveiðasjóð Íslands, um váttryggingar á fiskiskipum og um stofnun rekstrarlánafélaga útgerðarmanna í einstökum verstöðvum.⁶²⁵

Frumvarp millipínganefndarinnar um stofnun skuldaskilasjóðs var samþykkt á Alþingi árið 1935, og nefndist hann þá Skuldaskilasjóður vélbátaeigenda, en ekki var ætlast til þess, að hann aðstoðaði togaraeigendur. Stjórnvöldum og þingmönnum munu hafa þótt tillögur millipínganefndarinnar um sjóðinn full stórtækar, og í lögunum, sem samþykkt voru, var kveðið á um, að stofnfé hans skyldi vera ein og hálf milljón króna í stað fimm. Sú fjárhæð skyldi öll tekin að láni, en með ábyrgð ríkissjóðs.⁶²⁶ Megintilgangur sjóðsins var að lána útvegs-
mönnum fé til skuldbreytinga, eins og nú myndi kallað. Það gerði hann, og leikur enginn vafi á því, að sjóðurinn náði tilgangi sínum að verulegu leyti. Honum tókst vita-skuld ekki að vinna að fullu bug á áhrifum kreppunnar, en lán hans urðu til þess að auðvelda mjög rekstur fjölmargra útgerðarfélaga. Allt um það reyndist mörgum útvegs-
mönnum þungt fyrir fæti næstu árin, og útgerðin komst ekki almennt upp úr öldudalnum fyrr en á árum síðari heimsstyrjaldarinnar.

V. LANDHELGIS- OG HAFRÉTTARMÁL – VEIÐAR ÚTLENDINGA Á ÍSLANDSMIÐUM

Landhelgis- og hafréttarmál hafa löngum sett svip á samskipti Íslendinga við aðrar þjóðir á sviði sjávarútvegs. Yfirráðin yfir fiskimiðunum umhverfis landið hafa jafnan skipt þjóðina miklu, og þeim mun meiru sem lengra hefur liðið, sóknin þyngst og minna orðið til skiptanna. Í þessum kafla verður saga landhelgis- og hafréttarmála Íslendinga rakin frá upphafi og fram til síðari heimsstyrjaldar. Áður en hugað verður að þeirri sögu og fyrri rannsóknnum á henni, er hins vegar rétt að hyggja um stund að merkingu hugtaksins landhelgi og annarra lögfræðilegra heita, sem oft ber á góma í umræðum um þessi mál.

Hugtakið *landhelgi* hefur oft borið á góma í opinberri og fræðilegri umræðu á undanförnum árum og áratugum. Það er tiltölulega ungt í málinu, mun fyrst hafa verið notað í sömu merkingu og nú um miðbik 19. aldar, og elsta dæmi þess í safni Orðabókar Háskóla Íslands er úr *Alþingistíðindum* ársins 1863. Áður voru notuð ýmis önnur orð og hugtök, sem nú eru löngu horfin úr daglegri notkun. Eitt þeirra var

fiskhelgi, sem kemur m.a. fyrir í skjali frá árinu 1542.⁶²⁷ Merking þess er þó óljós og hæpið, að það hafi falið í sér sömu eða hliðstæð réttindi og felast í landhelgishugtakinu. Líku máli gegnir um ýmis ákvæði, sem finna má um fiskveiðar og strandnytjar í *Grágás* og getið var í 1. bindi þessa verks. Þau taka til nýtingarréttar einstakra manna á tilteknum gæðum og svæðum, en fela ekki beinlínis í sér yfirráðarétt og alls ekki yfirráð ríkis eða ríkisvalds.

Íslenska orðið landhelgi er notað í sömu lagalegu merkingu og enska hugtakið *territorial sea* (eða *territorial waters*). Uppruni þess lagahugtaks má rekja aftur til 16. aldar, en allt frá þeim tíma hafa lögspækingar verið sammála um rétt strandríkja til yfirráða yfir hafsvæðum við strendur sínar. Fræðimenn hafa ekki alltaf verið á einu máli um, hversu víðtækur réttur strandríkisins skyldi vera, og fyrst í stað var litið svo á, að aðeins væri um yfirráð að ræða, en ekki réttinn til að ráða nýtingu á auðlindum á borð við fiskstofna og sjávarspendýr. Smám saman varð hins vegar sá skilningur ofan á, að hér væri um svonefndan *fullveldisrétt* að

ræða, og undir lok 19. aldar var sú skoðun orðin ráðandi á Vesturlöndum. Þá litu flestir lögspekingar í Evrópu og Norður-Ameríku svo á, að eðlileg mörk landhelgi væru 3 sjómíllur frá lægsta fjöruborði, en sú skilgreining breyttist mikið á 20. öldinni.⁶²⁸

Eins og nánar verður vikið að síðar, hefur víðátta íslensku landhelginnar breyst mikið frá upphafi og fram til okkar daga. Núgildandi lög um landhelgi við Ísland eru frá árinu 1979 (lög nr. 41/1979). Þar segir, að landhelgi Íslands skuli afmörkuð með línu, sem alls staðar sé 12 sjómíllur frá grunnlínu, sem dregin er milli 38 staða á strönd landsins og að auki af línu, sem hvarvetna er 12 sjómíllur frá stórstraumsfjöruborði Kolbeinseyjar, Hvalbaks og ystu annesja og skerja Grímseyjar. Hver sjómíla er í lögnum reiknuð 1.852 metrar, og samkvæmt 2. grein laganna nær fullveldisréttur Íslands til landhelginnar, hafsbotnsins innan hennar og loftrýmisins yfir henni, en um framkvæmd hans fer eftir íslenskum lögum og ákvæðum alþjóðalaga.⁶²⁹ Í fullveldisréttinum felst, að íslenska ríkið hefur fullan og óskoraðan ríkisyfirráðarétt yfir landhelginni, að flestu leyti sambærilegan við þann rétt er það hefur yfir íslensku landi. Mikilvægasti þáttur fullveldisréttarins er réttur ríkisins til að setja íslensk lög og framfylgja þeim.

Allt fram til ársins 1972 var yfirráðasvæði Íslendinga yfir fiskimiðunum við landið jafnstórt landhelginni. Af því hefur leitt, að oft er í daglegu tali rætt um „landhelgi“ þegar í raun er átt við *fiskveiðilögsögu* (nú *efnahagslögsögu*), sem þó er miklum mun víðáttumeiri en sjálf landhelgin. Á sama hátt

hafa orðið til ýmis heiti, sem miða við eldri skilgreiningu, t.d. Landhelgisgæslan, „landhelgismálið“ o.s.frv. Notkun þeirra veldur þó sjaldan misskilningi.

Hinn 1. september 1972 varð sú breyting á í þessum efnum, að Íslendingar færðu fiskveiðilögsögu sína úr 12 í 50 sjómíllur, en mörk landhelginnar breyttust ekki. Munurinn á þessum tveimur hugtökum er sá, að óskoraður fullveldisréttur gildir ekki innan fiskveiðilögsögu utan landhelgi, heldur áskildi íslenska ríkið sér rétt til að setja þar lög um fiskveiðar og nýtingu fiskstofna og framfylgja þeim.⁶³⁰ Sama máli gegndi er fiskveiðilögsagan var færð út í 200 sjómíllur árið 1975.⁶³¹

Með áðurnefndum lögum nr. 41/1979 var tekið að nota hugtakið efnahagslögsaga í stað fiskveiðilögsögu. Það er víðtækara, og innan efnahagslögsögu tekur fullveldisréttur til fleiri þátta en fiskveiðilögsagan, m.a. rannsókna, hagnýtingar, verndunar og stjórnunar auðlinda á hafsbotninum og yfir honum.

V.1. Fyrri rannsóknir

Flestir þeir fræðimenn, sem fjallað hafa um landhelgi Íslands og sögu hennar á því tímabili, sem þetta rit tekur til, hafa verið lög-lærðir. Það þarf í sjálfu sér engum að koma á óvart. Landhelgismál og ákvörðun landhelgismarkanna eru öðru fremur viðfangsefni lögvísi og falla undir það svið hennar, er nefnist þjóðaréttur. Á innlendum vettvangi voru þessi mál lengst af á verksviði stjórn-málamanna og lagasmiða, og tiltölulega

stutt er, síðan sagnfræðingar tóku að fást við rannsóknir á sögu landhelgis- og hafréttarmála. Hér á eftir verður getið nokkurra helstu rita og ritsmíða um sögu íslensku landhelginnar frá upphafi og fram til loka síðari heimsstyrjaldarinnar. Því næst vikur sögunni að ritum um veiðar útlendinga á Íslandsmiðum á ofanverðri 19. öld og fyrri hluta 20. aldar, en þær höfðu á margan hátt mikil áhrif á þróun landhelginnar og landhelgismálsins, sem svo var nefnt.

Í þessu efni er fyrst að geta rits norska þjóðréttarfræðingsins Arnolds Ræstad, *Kongens strømme*.⁶³² Sú bók er að sönnu komin nokkuð til ára sinna, en hún var lengi grundvallarrit um sögu hafréttarmála á Norður-Atlantshafi frá miðöldum til loka 19. aldar og hefur að auki að geyma kafla um ákvæði Rómarréttar um þessi efni og þróun þeirra frá fornöld til miðalda. Meginmarkmið Ræstads var að lýsa þróun norskra réttarreglna í hafréttarmálum frá miðöldum og fram um 1900. Hann fjallar ekki sérstaklega um landhelgi Íslands, en vikur allvíða að þeim reglum, sem giltu hér við land og annars staðar í norska og síðar dansk-norska ríkinu. Af þeim sökum hefur bókin allnokkurt gildi fyrir þá, sem vilja kynna sér sögu íslensku landhelginnar á fyrri öldum.

Elsta íslenska ritsmíðin, sem rekur sögu íslensku landhelginnar frá miðöldum og fram yfir aldamótin 1900, er ritgerð eftir Einar Arnórsson prófessor, sem út kom árið 1925.⁶³³ Einar styðst að verulegu leyti við rit Ræstads í umfjöllun um almenna þróun hafréttarreglna á Norður-Atlantshafi, en fjallar, sem vænta mátti, rækilega um þróun mála hér við land og rekur ákvæði íslenskra

laga um þessi efni allt frá grágásarlögum og fram á öndverða 20. öld.

Þriðja ritsmíðin, sem kalla má yfirlit yfir þróun hafréttarmála, er frá árinu 1948. Tildrög hennar voru þau, að árið 1946 réð ríkisstjórn Íslands Hans G. Andersen, þjóðréttarfræðing, til ráðuneytis í landhelgismálinu, en flestum var þá ljóst, að miklar breytingar væru í vændum í þeim efnunum. Hans samdi rækilega greinargerð, sem gefin var út á prenti árið 1948.⁶³⁴ Í greinargerðinni rakti hann þróun hafréttarmála og viðhorf þjóðréttarins í þeim efnunum frá elstu tímum og fram yfir síðustu heimsstyrjöld. Hann rekur og sögu íslensku landhelginnar frá þjóðveldisöld, en bætir í raun engu við umfjöllun Einars Arnórssonar, sem áður var frá sagt. Mikill fengur er hins vegar að umfjöllun hans um ráðstefnu Þjóðabandalagsins um hafréttarmál árið 1930, kafla um viðhorf þjóðréttarfræðinga til landhelgi á flóum og fjörðum, og fylgiskjöllum, sem prentuð voru með greinargerðinni.

Loks er að geta rits Gunnlaugs Þórðarsonar frá árinu 1952.⁶³⁵ Þar er að finna ýmsa gagnlega kafla, en í heild bætir ritið litlu við þær ritsmíðar, sem þegar er getið.

Íslenskir sagnfræðingar hafa furðu lítið fjallað um sögu landhelginnar í ritum sínum. Í bók sinni, *Tíu þorskastríð 1415-1976*, ræddi Björn Þorsteinsson þetta efni í stuttum kafla, og snýst sú umfjöllun eingöngu um gæslu landhelginnar og upphaf landhelgisgæslu, en bókinni var öðru fremur ætlað að vera yfirlitsrit yfir fiskveiðideilur við Ísland.⁶³⁶

Árið 1991 kom út í Ritsafni Sagnfræðistofnunar Háskóla Íslands rit eftir höfund

þessarar bókar og fjallaði um sögu íslensku landhelginnar á tímabilinu 1901-1952.⁶³⁷ Þar var saga þriggja mílna landhelginnar rakin frá gerð dansk-breska samningsins árið 1901 og til útfærslunnar í fjórar sjómílur árið 1952.

Loks er þess að geta, að í 1. bindi ritverks Péturs J. Thorsteinsson sendiherra um sögu utanríkisþjónustu Íslands er að finna yfirlit um sögu landhelginnar á tímabilinu 1901-1955.⁶³⁸

Veiðar útlendinga á Íslandsmiðum, einkum Breti, höfðu umtalsverð áhrif á þróun landhelgismála hér við land um aldamótin 1900 og eftir það. Um þau efni ber einkum að nefna tvö rit, bæði eftir höfund þessarar bókar. Hið fyrri kom út árið 1982 og fjallaði um veiðar breskra togara við Ísland frá upphafi og fram í fyrri heimsstyrjöld,⁶³⁹ og í hinu síðara, sem út kom þrettán árum síðar, var viðfangsefnið veiðar Breti hér við land frá 1919 og þar til þeir hættu veiðum á Íslandsmiðum árið 1976.⁶⁴⁰ Nokkrar tímaritsgreinar hafa birst á við og dreif um veiðar útlendinga hér við land og landhelgismál á 19. og 20. öld. Þeirra verður ekki getið sérstaklega hér, en vitnað til þeirra þar sem við þær er stuðst.

Af erlendum ritum, sem fjalla að nokkru leyti um þessi efni, ber einkum að nefna tvö. Hið fyrri er áðurnefnt rit enska sagnfræðingsins R. Robinson, *Trawling. The Rise and Fall of the British Trawl Fishery*, og hið síðara, sem einnig var stuttlega getið í innangangskafli þessarar bókar, nefnist *England's Sea Fisheries. The Commercial Sea Fisheries of England and Wales since 1300*. Í hvorugu

þessara rita eru Íslandsveiðar Breti á nokkurn hátt meginviðfangsefni. Víða er hins vegar að þeim vikið, og ýmsan gagnlegan fróðleik má finna á síðum þessara tveggja bóka um athafnir enskra sjómanna hér við land á 19. og 20. öld og samskipti þeirra við landsmenn.

Færeyingar stunduðu umtalsverðar veiðar hér við land á ofanverðri 19. öld og fram eftir þeirri 20. Áður var getið helstu rita færeyskra fræðimanna um þau efni og ástæðulaust að endurtaka það hér. Mestar voru veiðar Færeyinga við sunnanverða Austfirði, þar sem þeir höfðu aðstöðu í landi og sóttu sjó á áraskipum og litlum vélbátum frá því snemma á vorin og fram á haust. Veiðar þeirra á þessum slóðum hljóta að teljast til veiða útlendinga á Íslandsmiðum, en fram til 1918 nutu þeir sama réttar og Íslendingar til fiskveiða í landhelgi, enda þegnar sama ríkis.

V, 2. *Landhelgi Íslands fram til 1901*

Ákvæði í grágásarlögum og Jónsbók um fiskveiðar og nýtingu strand- og fjörunytja, sem getið var í 1. bindi þessa ritverks, eru elstu reglur um þessi efni hér á landi. Engin rök eru hins vegar fyrir því að telja þær kveða á um stærð landhelgi, enda var það hugtak ekki þekkt á miðöldum, a.m.k. ekki í þeirri merkingu sem nú er í það lögð. Líku máli gegnir um ályktanir, alþingisdóma og konungsboð, er snerta fiskveiðar útlendinga hér við land á 15. og 16. öld og sagt var frá í 1. bindi. Þau fyrirmæli voru flest í svipuðum

anda og Þíningsdómur, sem dæmdur var á Alþingi árið 1490, og í mörgum yngri boðum var annað hvort vísað til dómsins eða byggt á honum.

Þíningsdómur gekk efnislega í sömu átt og ýmsar eldri samþykktir og fyrirmæli, er snertu fiskveiðar útlendinga, einkum Englendinga og Þjóðverja, á Íslandsmiðum. Markmiðið með þeim var ekki beinlínis að banna eða hindra veiðar útlendinga á hafinu umhverfis landið, eins og gert er í síðari tíma löggjöf um landhelgi og fiskveiðilögsögu. Tilgangurinn var öðru fremur sá að koma í veg fyrir, að útlendingar gætu haft aðstöðu, og einkum vetursetu, hér á landi, róði til fiskjar og verkað afla sinn í landi. Með því voru möguleikar þeirra til fiskveiða við Ísland vissulega takmarkaðir verulega, en þó bendir fátt til þess, að Íslendingar eða dönsk stjórnvöld hafi séð ofsjónum yfir því, að útlendir menn drægju fisk úr sjó við Íslandsstrendur, jafnvel upp í fjörusteinum. Það sem fyrir þeim vakti var öðru fremur að koma í veg fyrir, að þeir næðu að keppa við bændur um vinnuafll, drægju fólkið frá útvegi og búskap landsmanna. Kemur þetta viðhorf glöggt fram í bréfi, sem gert var á Alþingi 4. júlí 1481, en þar segir að

[...] almúginn af öllu landinu klagði sig um þann mikla ósið, er hér væri í landið um þá vetursetu, er útlenzkir menn hefði hér, hvað oss leizt og öllum almúganum úti frá vera stór skaði fyrir landið sakir þess, að þeir halda hér hús og garða við sjóinn og lokka svo til sín þjónustufólkið að bændurnir fá ekki sína garða upp unnið eða neina útvegu haft þá, er þeim eða landinu mega til nytja verða.⁶⁴¹

Í þessum orðum birtist kjarninn í stefnu Íslendinga í þessum efnum á miðöldum.

Þeir reyna með öllum ráðum að koma í veg fyrir athafnir útlendinga hér á landi og hindra samkeppni þeirra við íslenska bændu- og valdastétt. Hversu mikið „almúginn“ hefur haft um þetta bréf og ákvarðanir í þessum efnum að segja, skal ósagt látið, en við hljótum að velta því fyrir okkur, hvers vegna alþýða manna sótti frekar í störf hjá útlendum kaupmönnum og fiskimönnum en íslenskum bændum. Voru þeir kannski betri húsbændur, guldu þeir hærri laun, eða sá alþýðufólk einfaldlega hag sínum betur borgið við sjóinn en til sveita? Þeim spurningum er erfitt að svara, en hitt er víst, að „almúginn“ hafði slík boð löngum að engu, og útlendingar héldu áfram að veiða á Íslandsmiðum, eins og fram kom í 1. bindi þessa verks.

V,2,1. Verslunareinokun og fiskveiðitakmörk 1602-1787

Með einokun verslunarinnar við Ísland árið 1602 var enn hert á banninu við athöfnum útlendinga og vetursetu, þótt verslunin væri að mestu leyti í höndum Hamborgarmanna fram um 1620. Engin ný fyrirmæli voru hins vegar gefin út á þessu tímabili um landhelgi í þeirri merkingu, sem nú er lögð í það orð, og engar heimildir eru fyrir því, að konungur hafi nokkru sinni fyrir 1630 helgað sér eða ríki sínu afmarkað hafsvæði með ströndum landsins, þar sem útlendingum voru meinaðar fiskveiðar. Mátti það og kallast eðlilegt, þegar þess er gætt, að Danakonungur, og Noregskonungur áður, taldi sig eiga forræði á norðanverðu Norður-Atlantshafi, „[...] frá Björgvin vestur um

Hjaltland fyrir sunnan Ísland til suðurodda Grænlands og norður milli Grænlands og Noregs norður í hafsbotn, sem kallað var.⁶⁴² Þessi yfirráð virðast bæði Íslendingar og Norðmenn hafa viðurkennt, og reyndar fleiri þjóðir, og var þá ástæðulaust fyrir konung að helga sér sérstaklega tiltekin svæði á hafi sínu.

Á þessu varð mikil breyting á öðrum fjórðungi 17. aldar, og þá voru fiskveiðitakmörk fyrst sett á hafinu umhverfis Ísland. Tildrög þess má öðru fremur rekja til þeirrar þróunar, sem varð í veiðum á sjávarspendýrum í norðurhöfum á öndverðri 20. öld.

Eins og frá var sagt í 1. bindi þessa verks, fundu hollenskir sæfarar Svalbarða árið 1596, og skömmu síðar tóku Hollendingar, Englendingar og Baskar að gera út hvalveiðileiðangra norður í höf. Danir gerðu tilkall til Svalbarða, sem menn trúðu almennt, að væri áfastur Grænlandi og lægi norður í hafsbotni. Á öndverðri 17. öld hófu baskneskir og hollenskir hvalfangarar veiðar við Ísland, og kann það að hafa stafað að nokkru af því, að deilur stóðu um rétt til veiða og aðstöðu á Svalbarða. Veiðarnar hér við land munu hafa verið a.m.k. sæmilega arðbærar, og Dani munaði vitaskuld í þann hagnað, er hafa mætti af hvalveiðum í hafinu umhverfis þessa eylandi þeirra í norðurhafi. Þá lá beinast við að fela félaginu, sem hafði einkarétt á Íslandsversluninni, framkvæmdina, og með konungsbréfi, útgefnu 16. desember 1631, var félaginu veitt einkaleyfi til hvalveiða við Ísland og jafnframt heimild til þess að taka föst skip annarra þjóða, hvalveiðiskip og fiskiduggur. Ensk skip máttu einokunar kaupmenn taka, ef þau voru nær landi en

fjórar mílur og annarra þjóða skip innan sex mílna frá ströndinni. Hertekin skip skyldi færa til Kaupmannahafnar, og bar kaupmönnum að greiða krúnunni venjulegan toll og önnur gjöld af herfanginu. Einkaleyfið var endurnýjað 18. júní 1634 og aftur 16. apríl 1638 og náði þá einnig til Færeyja, en í leyfinu 1634 var ekki tekið fram um heimild til þess að taka skip.⁶⁴³

Með veitingu einkaleyfisins varð grundvallarbreyting á hvorutveggja, landhelgis málum við Ísland og afstöðu Danakonungs til hafsins umhverfis landið. Kóngur gerði ekki lengur kröfu til forræðis yfir norðurhöfum, sem þar með urðu að skilningi Dana opið haf – *mare liberum*. Eina undantekningin var hafsvæðið allt að sex mílum frá Íslandsströndum. Hitt skiptir þó ekki minna máli, að með konungsbréfunum voru í fyrsta skipti ákveðin fiskveiðitakmörk við strendur landsins. Innan þeirra máttu engir veiða nema skip einokunarkaupmanna, og svo vitaskuld Íslendingar sjálfir. Hvort hér var um eiginlega *landhelgi* að ræða í nútímaskilningi, er erfitt að fullyrða, en hæpið er að telja, að svo hafi verið. Landhelgishugtakið var ekki til á þessum tíma, og í konungsbréfunum frá 1631, 1634 og 1638 og síðari einkaleyfum frá 17. öld⁶⁴⁴ er hvergi minnst á neins konar fullveldisrétt á þessum hafsvæðum. Af þeim sökum virðist eðlilegra að líta á sjávarbeltið, sem einokunarkaupmenn og Íslendingar höfðu einkarétt á, sem fiskveiði- og viðskiptalögsögu, en markmiðið var ekki síður að koma í veg fyrir verslun útlendra duggara við landsmenn en að meina þeim fiskveiðar. Lögsagan var á hinn bóginn gíska víðáttumikil, en ein

dönsk míla jafngilti fjórum sjómílum, og náði einkaleyfi dönsku kaupmannanna þannig yfir hafsvæðið 16-24 sjómílur frá ströndum landsins.

Einkaleyfi einokunarkaupmanna til athafna innan „fiskveiði- og viðskiptalögsögunnar“ voru í gildi fram á síðari hluta 18. aldar, en illa gekk að framfylgja banninu við, að útlendingar ættu kaupskap við landsmenn. Þar skorti nauðsynlega gæslu, auk þess sem Íslendingar hlutu tíðum að eiga margvísleg samskipti við útlenda fiskimenn, hvort sem Dönum líkaði betur eða verr. Eru af þeim samskiptum margar sögur og ljóst, að duggarar, hvort sem þeir voru hollenskir eða franskir, virtu lítt boð og bönn danskra stjórnvalda. Tilraunir Dana til að halda uppi einhverskonar gæslu á fiskimiðunum við landið báru og næsta lítinn árangur, og þá sjaldan þeir reyndu að sýna klærnar gat brugðið til beggja vona um niðurstöðu. Þannig hertóku Danir sex hollenskar duggur fyrir fiskveiðibrot hér við land árið 1740, færðu til Danmerkur og seldu þar þrátt fyrir áköf mótmæli Hollendinga, sem töldu Dani ekki hafa heimild til að banna útlendingum veiðar svo langt frá landi, sem þeir gerðu.⁶⁴⁵ Árið eftir sendu hollensk stjórnvöld tvö herskip á Íslandsmið duggurum til halds og trausts, og bar sú aðgerð góðan árangur að mati Hollendinga.⁶⁴⁶

Aldarfjórðungi síðar varð annað uppi á teningnum. Þá sendi félagið, sem hafði einokunarverslunina á hendi, vopnað skip til gæslu hér við land, og tóku skipverjar tvö frönsk skip fyrir brot á reglum um fiskveiðar. Konungur ákvað hins vegar að sýna frönsku hirðinni vináttuvott og afreð að

sleppa skipunum. Virðist svo sem dönsk stjórnvöld hafi þá verið tekin að efast um réttmæti fjögurra mílna markanna, og sitt hvað bendir til þess, að þau hafi þá verið tekin að íhuga að banna veiðar nær landi en þrjár mílur danskar.⁶⁴⁷

Á 8. áratug 18. aldar virðist sem óljóst hafi verið um mörk fiskveiðilögsögunnar hér við land. Í tilskipun, sem út var gefin 1. apríl 1776, var bann við óheimilum fiskveiðum og verslun við landsmenn ítrekað, en engin ákveðin takmörk á hafinu nefnd.⁶⁴⁸ Um það segir Einar Arnórsson:

Það er eins og gert sé ráð fyrir tvennskonar landhelgi: 1. Einhver ótiltekinn kragi meðfram ströndinni, þar sem engir megi fiska, nema landsmenn og einokunarkaupmenn, og 2. Sjórinn fjær landinu, þar sem konungur hafi að vísu forræði, en muni þó leyfa öðrum en landsmönnum og einokunarmönnum fiski. Ekki er þetta svæði heldur afmarkað. Má vera, að það hafi átt að ná 4 danskar mílur í haf út, eins og á var kveðið í einkaleyfunum. Eru 4 mílna takmörkin ekki heldur af numin í tilsk[ipuninni] 1776. Enda var svo talið lengi síðan, að landhelgin væri að lögum 4 mílna breið, þó að ekki þætti fært að beita þeirri reglu til hlítar ...⁶⁴⁹

Það er vafalaust rétt hjá Einari, að gömlu fjögurra mílna takmörkin hafi gilt áfram, þótt þau væru ekki ítrekuð beinlínis í tilskipuninni frá 1776. Hið sama átti við um konungsúrskurð frá 18. ágúst 1786 og tilskipun um verslun og siglingar 13. júní 1787, sem gefin voru út í tengslum við afnám einokunar og upphaf fríhöndlunar. Þar var öllum þegnum Danakonungs leyft að stunda fiskveiðar á því hafsvæði, sem áður var einungis heimilt Íslendingum og einokunarkaupmönnum, en utanríkis-

mönnum bönnuð sigling inn á firði, flóa og víkur við landið nema í neyðartilvikum. Á fiskveiðimörk er hins vegar hvergi minnst í þessum fyrirmælum, og verður því að líta svo á, sem þau hafi staðið óbreytt þótt losað væri um verslunarhöftin.⁶⁵⁰

V,2,2. Fiskveiðitakmörk á 19. öld – landhelgi Íslands verður til

Liðlega öld leið frá afnámi verslunareinokunar, þar til fiskveiðitakmörkunum, sem sett voru með einkaleyfunum á 17. öld, var formlega breytt. Engin dæmi hafa á hinn bóginn fundist um, að hinum gömlu reglum um bann við veiðum útlendinga innan tólf eða sextán sjómílna markanna hafi verið framfylgt á 19. öld, og svo virðist sem dönsk stjórnvöld hafi a.m.k. frá 1812, ef ekki fyrr, litið svo á, sem mörkin væru ein dönsk míla frá ströndum landsins. Þar var miðað við svonefnd „hlutleysismörk“, en innan þeirra var skipum hernaðarríkis óheimilt að her-taka skip óvinarríkis. Þetta var í anda þeirra laga og reglna, sem almennt giltu í Evrópu á þessum tíma og byggðust á þeirri kenningu hollenska lögspekingsins Cornelius van Bynkershoek, að ríki gæti helgað sér yfirráð sjávar svo langt frá ströndu, sem halda mætti uppi valdi úr landi, þ.e. svo langt sem fallbyssa á ströndu drægi, ef skotið væri til hafs. Á ofanverðri 18. öld og langt fram eftir 19. öld var algengast, að öflugustu fallbyssur drægju a.m.k. þrjár sjómíllur ($\frac{3}{4}$ hluta danskrar mílu), og því tóku ríki á borð við Bretland, Frakkland og Þýskaland sér þriggja sjómílna landhelgi á þessum tíma.⁶⁵¹ Ítalinn Galliani mun hins

vegar hafa orðið fyrstur manna til að miða kenningar Bynkerhoecks við ákveðinn mífjölda, þ.e. þrjár sjómíllur.⁶⁵² Danir lýstu ekki formlega yfir þriggja sjómílna landhelgi á ofanverðri 18. öld, en í konungsúrskurði frá 22. febrúar 1812 segir, að það hafi verið

[...] fastsat som Regel i alle de Tilfælde, hvor Spørgsmaal er om Bestemmelsen af vor Territorial-højheds Grænse ud i Søen, at denne skal regnes indtil den Sædvanlige Sömils Afstand fra den yderste Ø eller Holm fra Landet, som ikke over-skylles af søen.⁶⁵³

Þessi úrskurður hneig í upphafi að reglum um skipatöku, en fékk brátt mun víðtækara gildi og náði einnig til fiskveiða. Í því sambandi, sem hér um ræðir, skiptir ekki minnstu, að skýrt er talað um „vor Territorialhøjheds Grænse ud i Søen“, þ.e. *landhelgi* í nútímaskilningi. Má því líta svo á, að með þessum konungsúrskurði hafi Danir tekið sér fjögurra sjómílna landhelgi, á sama hátt og Norðmenn og Svíar gerðu á þessum tíma, og aðrir úrskurðir frá 19. öld styrkja þá skoðun.

Í konungsúrskurðinum frá 1812 er ekki minnst sérstaklega á landhelgi Íslands, en orðalagið bendir eindregið til þess, að hann eigi við allt danska konungsríkið, og þá ekki síður Ísland en aðra hluta þess. Þetta kemur svo enn skýrar fram í bréfi danska dómsmálaráðuneytisins til flotamálaráðuneytisins 18. apríl 1859. Þar er m.a. vitnað í konungsúrskurðinn frá 1812 og skýrt frá því, að dómsmálaráðuneytið hafi með bréfi þann sama dag óskað eftir því við utanríkisráðuneytið, að það sæi til þess að erlendar ríkisstjórnir tilkynntu þegnum sínum, að þeim

væri óheimilt að stunda veiðar nær landi við Ísland en fjórar sjómílur (eina danska mílu) og alls ekki inni á fjörðum og víkum.⁶⁵⁴ Af þessu má ljóst vera, að á 19. öld litu dönsk stjórnvöld svo á að fjögurra sjómílna *landhelgi og fiskveiðilögsaga* gildi við Ísland eins og aðra hluta konungsríkisins. Verður því ekki annað séð en að landhelgi í nútímaskilningi þess orðs hafi fyrst orðið til við Ísland með konungsúrskurðinum 22. febrúar 1812.

Misjafnlega gekk að koma í veg fyrir veiðar útlendinga í landhelgi á þessum tíma, eins og löngum fyrr. Sókn þeirra, einkum Frakka, á Íslandsmið jókst mikið, en gæsla landhelginnar var í molum. Herskip voru að vísu send hingað til lands til gæslu sum árin, en árangurinn af veru þeirra á miðunum var misjafn, svo ekki sé fastar að orði kveðið. Landsmenn kvörtuðu tíðum undan yfirgangi útlendinga á miðunum og á tímabilinu 1859-1867 sendi Alþingi fjórum sinnum bænarskrár, þar sem danska stjórnin var beðin um aukna gæslu og að samið yrði við önnur ríki um rétt sjómanna þeirra til veiða hér við land.⁶⁵⁵ Allt kom þó fyrir ekki, og ósk alþingismanna 1867 og 1869, um að Faxaflóa yrði lokað fyrir veiðum útlendinga, bar engan árangur. Það var hins vegar í bænarskrá þingmanna árið 1863 að orðið landhelgi kemur fyrst fyrir á prenti, svo vitað sé.

V,2,3. „Þjóðréttarlandhelgi“ 1872-1901

En bænarskrár alþingismanna og umræður um landhelgismál hér á landi urðu ekki alls endis árangurslausar. Dönskum stjórnvöldum var orðið ljóst, að ýmislegt í eldri regl-

um var óskýrt og refsíákvæðin í tilskipuninni frá 13. janúar 1787, sem gerðu ráð fyrir því að skip, sem tekin væru fyrir ólöglegar veiðar, yrðu gerð upptæk, samræmdust engan veginn þeirri þróun, er orðið hafði í þjóðarétti. Af þeim sökum afréð danska stjórnin að setja ný lög um landhelgi Íslands og var það gert með konunglegri tilskipun 12. febrúar 1872. Í 1. grein hennar sagði:

Ef útlendir menn hafa við nokkra fiskveiði fyrir ströndum Íslands innan þeirra takmarka á sjó, þar sem landhelgi er, eins og þau eru ákveðin í hinum almenna þjóðarétti, eða kunna að verða sett fyrir Ísland með sjerstaklegum samningum við aðrar þjóðir, skulu þeir sæta 10-200 rd. sektum.⁶⁵⁶

Með þessari grein freistuðu dönsk stjórnvöld þess að samræma reglur um landhelgi Íslands þeim, sem giltu annars staðar í danska ríkinu og hjá flestum fiskveiðiþjóðum við norðanvert Norður-Atlantshaf. Tilvísunin í almennan þjóðarétt átti í raun við þær reglur, sem tíðkuðust í Norðursjó á þessum tíma, og fól í sér, að gæsla landhelginnar yrði miðuð við þrjár sjómílur frá annesjum og ystu skerjum. Með því móti féllust Danir í raun á sjónarmið stórveldanna, Bretlands, Frakklands og Þýskalands, sem kölluðu þriggja sjómílna landhelgi alþjóðalög, þótt því færi fjarri, að öll ríki heims hefðu fallist á hana. Það var Dönum vitaskuld ljóst, enda vissu þeir manna best, að nágrannar þeirra í sænsk-norska tvíríkinu héldu fast við fjögurra mílna landhelgi og að þau landhelgis-mörk vildu Íslendingar fá. Á orðalagið „í hinum almenna þjóðarétti“ má því einnig líta sem lögræðilegt kænskubragð. Með því var öllum dyrum haldið opnum, látið að vilja



*Færeyskir fiskimenn við báta sína á Bakkafirði.
Ljós.: Ljósmyndasafn Austurlands*

stórveldanna og annarra fiskveiðipjóða við Norðursjó í orði kveðnu, en engan veginn útilokað að miða gæsluna við fjórar sjómílur, ef aðstæður sköpuðust til þess.

Réttum áratug eftir útgáfu tilskipunarinnar um „þjóðréttarlandhelgina“ færðist þriggja mílna landhelgin hótinu nær því að geta kallast alþjóðalög. Árið 1882 komu fulltrúar allra ríkja, sem land áttu að Norðursjó, auk Spánar, saman til fundar í den Haag í Hollandi. Þar sammæltust allir, nema fulltrúar Noregs-Svíþjóðar og Spánar, um að viðurkenna og framfylgja þriggja sjómílna landhelgi, og var landhelgislínan miðuð við

lægsta fjöruborð á annesjum, eyjum, hólum og skerjum og firðir, og flóar töldust landhelgi, þar sem tíu sjómílur eða skemmra var á milli stranda.

Aðild Dana að þessu samkomulagi hlaut að veikja kröfur Íslendinga um fjögurra mílna landhelgi, enda munu flestir hafa litið svo á, að það gildi ekki aðeins fyrir Danmörku sjálfa, heldur allt danska konungsríkið. Íslendingar munu hins vegar margir hafa talið, að Haagsamkomulagið gildi ekki hér við land, enda var tekið fram í því, að það næði aðeins norður að 61. breiddargráðu.

Danir miðuðu á hinn bóginn gæslu landhelginnar við þrjár sjómílur, og fyrstu tvo áratugina eftir útgáfu tilskipunarinnar um „þjóðréttarlandhelgi“ urðu litlar breytingar á stöðu málsins. Útlendingar stunduðu veiðar hér við land á seglskipum, aðallega að sumarlagi, og gæsla landhelginnar var lítil. Skipti því í raun litlu, hvort hún var miðuð við þrjár eða fjórar sjómílur.

En þetta breyttist í næsta skjótri svipan á síðasta áratug 19. aldar. Eins og frá var sagt frammar í þessu riti, hófst útgerð gufuknúinna botnvörpuskipa að marki í Bretlandi á öndverðum 9. áratugnum, og aðeins skömmu síðar í Þýskalandi og Frakklandi. Botnvörpuskipin – togararnir – gengu fyrst í stað eingöngu til veiða í Norðursjó, en flestum var ljóst, að ekki myndi líða á löngu, uns þau tækju að leita á fjarlægari mið. Botnvarpan var frá upphafi býsna umdeilt veiðarfæri, og dönskum stjórnvöldum virðist ekki hafa hugnast tilhugsunin um, að erlendir togarar tækju að skafa botninn uppundir fjörusteina við Íslandsstrendur; vissu sem var, að togaramenn yrðu varla löghlýðnari eða meðfærilegri en skútkarlar. Ráðamönnum við Eyrarsund þótti því rétt að reyna að byrgja brunninn í tíma, og veturinn 1888-1889 var undirbúið í Kaupmannahöfn frumvarp til laga um bann við botnvörpuveiðum í landhelgi við Ísland. Það var sent hingað til lands með vorskipum og lagt fyrir Alþingi, er það kom saman sumarið 1889. Þingmenn tóku frumvarpinu vel, samþykktu það andstöðulítið, en virðast lítt hafa áttað sig á alvöru málsins. Í athugasemdum dönsku stjórnarinnar með frumvarpinu sagði:

Hingað til hafa menn eigi notað botnvörpur (trawl) við fiskveiðar í landhelgi við Ísland, en stjórnarráðið hefur, eptir skýrslum, sem það hefur fengið, ástæðu til að óttast, að menn muni, nema lög taki fyrir það, fara að gjöra tilraunir með þessari veiðiaðferð, sem mjög eyðir fiskinum og spillir viðkomunni ...⁶⁵⁷

Það kom brátt á daginn, að Danir höfðu síður en svo verið of fljótir á sér við samningu frumvarpsins. Á sama tíma og alþingismenn deildu að íslenskum hætti um smávægilegar orðalagsbreytingar á texta þess (annað höfðu þeir ekki við það að athuga), reyndu bresk gufskip í fyrsta skipti botnvörpuveiðar við Austfirði, og þýskur togarar, *Präsident Herwig*, gerði fyrstu tilraun til veiða í hið nýja veiðarfæri í Faxaflóa.⁶⁵⁸

Er nú skemmst frá því að segja, að á næstu árum fjölgaði breskum togurum hér við land ört. Fyrsti eiginlegi togarinn, *Aquarius* frá Grimsby, var að veiðum undan Ingólfshöfða sumarið 1891, árið eftir komu mun fleiri skip hingað frá Bretlandseyjum og leituðu miða norður með Austfjörðum og vestur með suðurströndinni. Árið 1895 komu þeir fyrst á Faxaflóa og færðu sig síðan vestur og norður fyrir land, og leið ekki á löngu, uns Bretar stunduðu veiðar allt umhverfis landið. Veiðitími þeirra var fyrst í stað aðeins að sumrinu, en lengdist nánast ár frá ári, og þegar kom fram um aldamót voru breskir togarar að veiðum hér við land allan ársins hring. Þá höfðu fleiri þjóðir einnig bæst í hópinn, þar á meðal Þjóðverjar og Hollendingar.⁶⁵⁹

Útlendu togaramennirnir voru Íslendingum litlir aufúsugestir og kvörtunum yfir framferði þeirra á hefðbundnum mið-

um árabátanna rigndi yfir stjórnvöld og embættismenn. Lögin frá 1889 um bann við botnvörpuveiðum í landhelgi reyndust haldlítil. Bresku togaraskipstjórnir virtu þau að vettugi; landhelgisgæsla Dana var alltof veikburða, og sektarákvæðin, sem reynt var að beita gegn þeim fáu skipstjórum sem teknir voru fyrir ólöglegar veiðar, voru alltof lág. Hámarkssekt var aðeins brot af verðmæti aflans í velheppnaðri veiðiferð, og engin lagaheimild var fyrir því að gera skip eða afla upptæk.

Alþingismenn sáu, að við svo búið mátti ekki standa, og er þing kom saman sumarið 1894, bar Guðlaugur Guðmundsson, þingmaður Vestur-Skaftfellina, fram frumvarp til laga þar sem gert var ráð fyrir því, að sektarákvæði yrðu þyngd að mun og heimilað að gera afla og veiðarfæri upptæk. Frumvarpinu var vísað til nefndar, sem bætti inn nýrri grein (3. grein), og síðan var frumvarpið samþykkt sem lög frá Alþingi og staðfest af konungi 10. nóvember. Í endalegri gerð hljóðaði frumvarpið þannig:

1. gr.

Í landhelgi við Ísland skulu bannaðar vera fiskveiðar með botnvörpum (trawl).

2. gr.

Brot gegn 1. gr. varða sektum, 1,000-10,000 kr., er renna í landssjóð, og skulu hin ólöglegu veiðarfæri og afli upptæk og andvirði þeirra renna í landssjóð. Leggja má löghald á skip og afla og selja, að undangengnu fjárnámi, til lúkningar sektum og kostnaði.

3. gr.

Nú hittist fiskiveiðaskip í landhelgi með botnvörpu innanborðs, og er þó eigi að veiðum, þá varðar það

200-2,000 kr. sekt til landssjóðs, nema skipið sje að leita hafnar í neyð; hittist hið sama skip í annað sinn í landhelgi með þessi veiðarfæri innanborðs, varðar það eptir 2. gr.

4. gr.

Mál þau, er rísa af brotum gegn lögum þessum, skal fara með sem opinber lögreglumál.

5. gr.

Lög nr. 13, 9. ágúst 1889 eru úr gildi numin. Eptir þessu eiga allir hlutaðeigendur sjer að hegða.⁶⁶⁰

Þessi lagasetning vakti hörð viðbrögð erlendis, ekki síst 3. greinin, en hún hlýtur að teljast til merkra viðburða í íslenskri réttarsögu. Í fyrsta skipti í aldaraðir tóku Íslendingar frumkvæði í utanríkismálum og settu, án samráðs við dönsk stjórnvöld, lög til varnar lífshagsmunum sínum. Dönum verður hins vegar að segja það til hróss, að þótt a.m.k. sumir þeirra efuðust um réttmæti lagasetningarinnar, reyndu þeir ekki að koma í veg fyrir, að lögin hlytu staðfestingu og gerðu ekkert til að draga úr áhrifum þeirra. Þvert á móti sendu þeir beitiskipið *Hejmdal*, eitt öflugasta og best búna skip danska flotans, til gæslu hér við land.

Hejmdal kom fyrst hingað til lands á öndverðu sumri 1896 og hélt þegar í stað til gæslustarfa. Í byrjun maí handsömuðu skipverjar þrjá breska togara á siglingu um sunðið á milli Vestmannaeyja og lands, og voru þær handtökur allar á grundvelli 3. greinar laganna frá 1894, en skipin voru ekki að veiðum, þótt þau hefðu botnvörpur innanborðs. Skipstjórnir voru allir sektaðir.⁶⁶¹

Bretar urðu, sem vænta mátti, ókvæða við

og sendu flotadeild til Reykjavíkur síðar um sumarið. Foringi hennar var G.L. Atkinson og lauk heimsókninni svo, að samkomulag tókst með honum og Magnúsi Stephensen landshöfðingja um, að breskir togarar mættu ekki veiða innan línu, sem hugsaðist dregin yfir þveran Faxaflóa, úr Ílunýpu við Keflavík í Þormóðssker á Mýrum. Gildi samkomulagsins reyndist fremur táknrænt en hagnýtt og sýndi, að Bretar vildu gjarnan reka fleyg í samstöðu Íslendinga og Dana í þessu máli með því að semja við þá fyrrnefndu. Árið eftir, 1897, kom flotadeildin aftur til Íslands, og þá reyndi Atkinson aftur að fá landshöfðingja til samninga. Sú tilraun mistókst, en á meðan flotadeildin var í Reykjavík, samþykkti Alþingi ný lög um bann við botnvörpuveiðum í landhelgi. Þau voru um margt svipuð lögunum frá 1894, en þó voru sektarákvæðin línuð og ákvæði 3. greinar milduð, svo að hún varð í raun bitlaus. Var það gert að kröfu Breta, sem neituðu að semja um landhelgina, á meðan 3. greinin frá 1894 héldi gildi sínu óbreytt.⁶⁶²

Með lagasetningunni á Alþingi sumarið 1897 var 3. greininni umdeildu rutt úr vegi, og þar með hafði, að mati Breta, skapast grundvöllur fyrir viðræðum við Dani. Í kjölfarið settust fulltrúar ríkjanna á rökstóla, og lauk þeim viðræðum svo, að samningar tókust sumarið 1901 um landhelgi við Færeyjar og Ísland.⁶⁶³

V,2,4. Landhelgissamningurinn 1901

Samningaviðræðum Dana og Breta lauk með því, að fulltrúar ríkjanna undirrituðu hinn 24. júní 1901 í Lundúnum samning

um veiðar breskra og danskra skipa „utan landhelgi í hafinu umhverfis Færeyjar og Ísland“. Samningurinn var alls 39 greinar, og að auki ein viðaukagrein, þar sem kveðið var á um rétt annarra ríkja til að gerast aðilar að samningnum. Það gerði engin þjóð, en samningurinn var látinn gilda gagnvart öllum útlendum fiskimönnum, er hér stunduðu veiðar, nema Færeyingum, og kom aldrei til vandræða af þeim sökum.

Fjórar greinar samningsins skipta mestu máli hvað varðar stærð landhelginnar og réttindi útlendra fiskiskipa til veiða á Íslandsmiðum. Hinar mæla fyrir um merkingar fiskiskipa, siglingareglur, lagningu veiðarfæra í sjó, valdsvið og fyrirkomulag landhelgisgæslu o.fl.⁶⁶⁴

Hér á Íslandi var samningurinn birtur með konunglegri auglýsingu 28. mars 1903, og skyldi hann koma til framkvæmda þremur dögum síðar, 31. mars. Önnur grein samningsins skiptir höfuðmáli um landhelgi Íslands, og var hún svohljóðandi:

Þegnar Hans hátignar Danmerkur konungs hafa einir rjett til fiskveiða fram með allri strönd eyjanna með hólum þeim, skerjum og grynningum, er þeim til heyra, 3 fjórðunga úr mílu út frá yztu takmörkum þar er sjór gengur eigi yfir um fjöru.

Í flóum telst 3 mílufjórðunga fjarlægðin frá beinni línu, sem dregin er þvert yfir flóann á þeim stað næst mynni hans, er breiddin fer eigi fram úr 10 mílufjórðungum.

Grein þessi skerðir í engu hinn viðurkennda rjett fiskiskipa, er sigla eða kasta akkerum í landhelgi, til óheppt að fara ferða sinna þar gegn því að hegða sjer eptir þar að lútandi dönskum lögreglu-tilskipunum, þar á meðal þeirri, að botnvörpuskip skuli meðan þau eru í landhelgi hafa botnvörpur sínar í búlka innanborðs.⁶⁶⁵

Í 39. grein var kveðið á um gildistíma samningsins:

Samningur þessi öðlast gildi þann dag, er hinir tignu samningsaðilar ákveða, eptir að danska stjórnin hefur tilkynnt, að sú skipun sje komin á fyrir Færeyjar og Ísland, er heimili brezkum fiskimönnum að fara óhepptir ferða sinna, sigla og leggjast um akkeri í landhelgi við eyjar þessar (sbr. II. gr., síðasta hlutann).

Samningurinn er í gildi þangað til 2 ár eru liðin frá því, að annarhvor hinna tignu samningsaðila hefur sagt honum upp.

Hinir tignu samningsaðilar geyma sjer þó rjett til að gjöra með samningi sín á milli hverja þá breyting á samningi þessum, er æskileg verður talin samkvæmt fenginni reynslu, svo framarlega sem hún kemur eigi í bága við meginreglur þær, sem þessi samningur byggist á.⁶⁶⁶

Drátturinn, sem varð á því, að samningurinn yrði birtur Íslendingum, vakti athygli sumra þeirra, er síðar fjölluðu um þessi mál, og létu þeir í veðri vaka, að hann hafi stafað af því, að danska stjórnin hafi viljað friða eigin samvisku. Hún hafi samið í trássi við vilja Íslendinga og því viljað láta samningsgerðina fara hljótt fyrst í stað.⁶⁶⁷

Þessi skoðun lét vel í eyrum margra, er Íslendingar hófu undirbúning að stækkun landhelginnar eftir síðari heimsstyrjöld. Hún á hins vegar við engin rök að styðjast, og ekki heldur sú saga, að Danir hafi verið neyddir til samninga („svínakjötssamningurinn“) og samið til 50 ára. Danir reyndu aldrei að „pukrast“ með samninginn; þeir gerðu hann af frjálsum vilja, án allra þvingana af hálfu Breta, og Íslendingum var fullkunnugt um samningsgerðina frá upphafi. Það sést best af því, að sumarið 1901 var lagt fyrir Alþingi stjórnarfrumvarp „Um tilhögun

á löggæzlu við fiskveiðar fyrir utan landhelgi í hafinu umhverfis Færeyjar og Ísland.“⁶⁶⁸ Frumvarpið var samþykkt eftir fremur litlar umræður, og þeir þingmenn, er til máls tóku, fögnuðu því flestir, að endi væri bundinn á óvissuástandið, sem ríkt hafði í landhelgismálinu.

Með gerð landhelgissamningsins 1901 var lokið sögu „þjóðréttarlandhelgi“ við Ísland, og í stað hennar kom „Norðursjávarlandhelgi“ eins og sú, sem samið var um í Haag 1882. Víðátta hennar var að sönnu nokkru minni en flestir Íslendingar hefðu kosið, en hún var í fullu samræmi við þróun hafréttarmála í norðanverðri Evrópu á þessu skeiði. Fljótt kom hins vegar í ljós, að þriggja mílna landhelgin þrengdi kosti Íslendinga um of, og næstu áratugi mótuðust umræður um þessi mál af viðleitni til að rýmka landhelgismörkin og ná nýjum samningum um einstaka þætti landhelgismálsins.

V,2,5. Landhelgi Íslands 1901-1939

Með gerð landhelgissamningsins árið 1901 hlaut danska ríkið viðurkenndan fullveldisrétt yfir landhelgi Íslands. Sá réttur færðist til konungsríkisins Íslands með gildistöku Sambandslagasáttmálans 1. desember 1918, og þar með fengu Íslendingar fullan yfirráðarétt yfir eigin landhelgi. Danir önnuðust gæslu landhelginnar fyrst í stað, en það skerti á engan hátt fullveldisrétt íslenska ríkisins.

Í fullveldis- og yfirráðaréttinum fólst, að íslenska ríkisstjórnin (og sú danska fram til 1918) hafði fulla lagaheimild til að setja

reglur um hvers kyns athafnir innan landhelginnar, þar með taldar fiskveiðar og aðra nýtingu auðlinda hafsins. Íslenska ríkið fékk þannig *nýtingar- og eignarrétt* (e. property right) á auðlindinni og gat ráðstafað honum að eigin vild. Á því tímabili, sem hér er til umfjöllunar, fólst ráðstöfun nýtingarréttarins í því, að veiðar innan landhelgi voru einungis heimilaðar Íslendingum sjálfum, með öðrum veiðarfærum en botnvörpu, auk þess sem Færeyingar nýttu sér heimild til veiða samkvæmt Sambandslagasáttmálanum. Sjómönnum beggja þjóða var heimilt að stunda veiðar án nokkurra umtalsverðra takmarkana af hálfu ríkisvaldsins, og uppbygging íslensku landhelgisgæslunnar á tímabilinu miðaði öðru fremur að því að verja fiskimiðin innan landhelgi fyrir ásókn útlendinga og íslenskra togara.

Tilraunir Íslendinga til að breyta landhelgismörkunum á tímabilinu frá 1901 og fram að síðari heimsstyrjöld miðuðu allar að því að stækka landhelgina og það hafsvæði, sem þeir hefðu einir rétt til veiða á, og að friða einstök svæði, t.d. Faxaflóa, fyrir veiðum útlendinga. Einnig var notkun einstakra veiðarfæra bönnuð á tilteknum svæðum um lengri eða skemmri tíma, og botnvörpuveiðar voru með öllu bannaðar innan landhelgi.

Allar áttu þessar tilraunir sér efnahagslegar forsendur, og markmið þeirra var fyrst og fremst að efla og styrkja strandveiðar, þ.e. bátaútgerð, landsmanna. Í aðeins einstaka tilvikum voru eiginleg friðunarsjónarmið höfð að leiðarljósi, en friðun eða vernd fiskstofna við landið var lítið rædd á þessum tíma. Ástand þeirra var almennt gott, og átti

það ekki síst við um þorskstofninn, eins og þegar hefur komið fram.

Af þessum sökum liggur beinast við að skoða sögu íslensku landhelginnar á 20. öld út frá hagsögulegum sjónarmiðum, og þá ekki síst kenningum, er lúta að eignarhaldi og yfirráðarétti á náttúruauðlindum, *eignarréttarkenninguna* svonefndu (e. property-rights theories). Þessar kenningar má að hluta rekja til bandaríska hagfræðingsins J. R. Commons, sem uppi var á fyrri hluta 20. aldar og hafði með ritum sínum mikil áhrif meðal bandarískra hagfræðinga.⁶⁶⁹ J. R. Commons var brautryðjandi í þessum fræðum og það var ekki fyrr en kom fram um 1960, að hagfræðingar, einkum bandarískir, tóku að gefa fyrir alvöru gaum að því, hvernig náttúruauðlindir hefðu verið nýttar og hver væri réttur og skyldur þeirra, er slægju eign sinni á þessar auðlindir og meinuðu öðrum aðgang að þeim.

Meginforsendan í kenningum þeirra, sem aðhyllast eignarréttarkenninguna, er sú, að náttúruauðlindir séu almenningur, þar til einhver aðili, einn eða fleiri, slái eign sinni á þær og nái yfirráðum yfir nýtingu þeirra. Skoðun þessara fræðimanna er sú, að þeir sem fyrstir koma að auðlindinni, nýti hana án tillits til þess, hvaða afleiðingar það hafi fyrir aðra. Það hljóti í langflestum tilvikum að leiða til rányrkju og síðan eyðileggingar auðlindarinnar, en það láti þessir „notendur“ sér í léttu rúmi liggja. „Réttur eigandi“, sem alltaf hlýtur að vera einhver, beri í raun skaðann, og til þess að koma í veg fyrir ofnýtingu verður hann að hafa nægilegan styrk, enda vilji enginn þeirra, sem nýta auðlindina sem almenning, gefa eftir

sinn hlut; þá muni keppinautarnir bera meira úr bítum.⁶⁷⁰

Samkvæmt þessum kenningum er eignarrétturinn nýtingarréttur og í því fólgin, að eigandinn nái yfirráðum yfir auðlindinni og geti stjórnað nýtingu hennar. Þetta er það, sem gerist með fiskimið, þegar landhelgi eða fiskveiðilögsaga er ákveðin. Með landhelgisamningnum 1901 náðu dönsk stjórnvöld yfirráðum yfir nýtingu fiskimiðanna innan íslensku landhelginnar, og sá réttur færðist á hendur Íslendinga árið 1918. Samkvæmt eignarréttarkenningunni voru Íslendingar í hlutverki „eigandans“ frá 1918 og fram til loka þess tímabils, sem hér um ræðir, og barátta þeirra fyrir breytingum á landhelgisörkunum miðaði að því að stækka „eignina“ og styrkja yfirráð sín yfir henni.

Ánægja Íslendinga með landhelgissamninginn við Breta varð skammvinn, og olli þar einkum tvennt. Í fyrsta lagi jókst sókn íslenskra sjómanna á miðin utan og innan landhelgi að mun með vélvæðingu bátáflotans og tilkomu íslenskra togara á öndverðri 20. öld. Þá þrengdi eðlilega að mönnum, ekki síst á fjölsóttustu bátamiðunum fyrir Suður-, Suðvestur- og Vesturlandi. Í öðru lagi var gæsla landhelginnar ekki eflað að neinu ráði, en sókn erlendra skipa, togara og síldarskipa, fór vaxandi, og hikuðu útlendir skipstjórar ekki við að veiða innan landhelgi, hvenær sem færi gafst. Líku máli gegndi um marga íslenska togaraskipstjóra, sem voru engir eftirbátar útlendra starfsbræða sinna í landhelgisbrotum. Bátasjómönnum þótti því skjótt gerast þröngt fyrir sínum dyrum, og leið ekki á löngu, uns

óánægju tók að gæta í verstöðvum víða um land. Engir virðast þó hafa talið stækkun landhelginnar raunhæfan möguleika á þessu stigi, og á árunum fram að fyrri heimsstyrjöld snerust umræður um landhelgismál hér á landi einkum um eflingu landhelgisgæslu. Þar voru ýmis úrræði rædd og bryddað upp á nýmælum, eins og nánar verður skýrt frá í næsta kafla.

Á stríðsárunum dró verulega úr sókn útlendinga á miðin, einkum eftir 1915, og varð þá tiltölulega hljótt um landhelgis-málin. Eftir lok ófriðarins jókst sókn útlendra skipa, einkum breskra togara, á Íslandsmið hins vegar skjótt, og urðu bátasjómenn þess áþreifanlega varir. Þegar Alþingi kom saman árið 1919, lagði „sjávarútvegssamvinnunefnd“ neðri deildar fram þingsályktunartillögu, þar sem skorað var á ríkisstjórnina „[...] að gera tilraunir til þess að fá samningum um landhelgislínuna breytt þannig, að hún verði yfirleitt færð út og landhelgissvæðið stækkað, en sjerstaklega þó að landhelgissvæðið taki yfir alla flóa og firði og helstu bátamið.“⁶⁷¹ Í greinargerð með tillögunni sagði, að á hverri vertíð bærust kvartanir hvaðanæva að af landinu yfir spjöllum á afla og veiðarfærum, er landsmenn teldu sig verða fyrir af völdum útlendinga, jafnt innan landhelgi sem utan. Útfærsla landhelginnar myndi stækka það svæði, sem landsmenn hefðu frið á með veiðarfæri sín, en brot á landhelgislögum væru tíðust rétt innan við þriggja mílna mörkin. Þá yrði einnig auðveldara að verja landhelgina „[...] er flóar og firðir hefðu eigi óhelgað belti miðlínis milli andnesja“. Síðan sagði:



*Varðskip, togarar og vélbátar í Reykjavíkurhöfn á millistríðsárunum.
Ljós.: Vigfús Sigurgeirsson*

Mesta áherslu verður að leggja á friðun fjarða og flóa, þar sem grunnmiðaveiði er stunduð og botngróðurinn með dýralífi því, sem honum fylgir, hænir fiskinn að á vertíðinni; þær stöðvar liggja víða rjett utan við núverandi landhelgislínu, eins og t.d. í innri hluta Faxaflóa. Slík fiskimið hafa frá ómunatíð verið eins og forðabúr landsbúa, sem veittu björg þegar annað brást. Uppræting þeirra af útlendum veiðimönnum er landinu ómetanlegt tjón, sem sjálfsagt er að varna, ef kostur er á.⁶⁷²

Þingsályktunartillagan var samþykkt í báðum deildum eftir stuttar umræður, en síðan bar hana ekki á góma á þinginu um skeið. Í svari við fyrirspurn þriggja þingmanna um afdrif tillögunnar á Alþingi árið 1923 skýrði

Sigurður Eggerz, sem þá var orðinn forsætisráðherra, hins vegar frá því, að í framhaldi af samþykkt tillögunnar árið 1919 hefði ríkisstjórnin skrifað danska utanríkisráðuneytinu hinn 27. nóvember um haustið og óskað liðsinnis þess í málinu. Ráðuneytið varð vel við liðsbóninni, og í bréfi, dagsettu 22. apríl 1920, skýrði það íslenskum stjórnvöldum frá því, að sendiráðum Danmerkur í Lundúnum og Washington hefði verið falið að kanna, hverjar líkur væru á því að ná fram alþjóðasamningi um stækkun íslensku landhelginnar. Í desember sama ár sendi utanríkisráðuneytið íslensku ríkisstjórninni

skýrslu sendiherranna í Lundúnum og Washington, og kom þar fram, að lítil von væri til þess, að alþjóðlegt samkomulag myndi nást um málið, en svo virðist sem Bandaríkjamenn hafi vakið máls á því, að hugsanlega mætti „[...] banna botnvörpuveiðar við Ísland nokkuð fyrir utan landhelgislínuna.“⁶⁷³ Máli sínu lauk Sigurður Eggerz með þessum orðum:

Jeg skal játa, að jeg hafði ekki sjeð, hvað þessu máli leið, fyr en jeg kom til Hafnar nú í desember [1922], og kom þá til tals að taka málið upp aftur, en vissa þurfti áður að vera um það, að við værum reiðubúnir að láta hið sama ganga yfir vora eigin botnvörpunga eins og annarra. Sem sagt, í sjálfu sjer er jeg fús til að taka málið upp, en í augnablikinu tel jeg mjög vonlítið um árangur.⁶⁷⁴

Þetta svar Sigurðar Eggerz er á ýmsan hátt athyglisvert og sýnir ólíka afstöðu ríkja til þriggja sjómílna landhelgi á þessum tíma. Í danska utanríkisráðuneytinu var mönnum vitaskuld ljóst árið 1919, að Bretar yrðu ófáanlegir til að ljá máls á samningum um stækkun íslensku landhelginnar. Þeir voru helstu málsvavarar þriggja sjómílna landhelgi og áttu meira undir því en flestar eða allar þjóðir aðrar, að ríkin á fiskauðgu svæðunum í norðurhöfum létu sér nægja þröng landhelgismörk. Bretar voru á þessum tíma ein fremsta fiskveiðipjóð í heimi og togarafloti þeirra hinn stærsti. Hann var hins vegar að verulegu leyti háður veiðum á fjarlægum miðum og engin mið voru Bretum jafn mikilvæg og Íslandsmið.⁶⁷⁵ Af þeim sökum voru engin líkindi til þess, að Bretar myndu fallast á neinar tilslakanir í þessum efnum, en þeir voru einir erlendra þjóða aðilar að

samningnum frá 1901, og þess vegna komust Danir ekki hjá því að tala við þá.

Um Bandaríkjamenn gegndi allt öðru máli, og því var það klókindalegt af Dönum að leita aðildar þeirra að málinu. Bandaríkjamenn voru mikil fiskveiðipjóð en stunduðu nær eingöngu veiðar á heimamíðum í Atlantshafi og Kyrrahafi. Um þetta leyti var tekið að bera á ofveiði úr ýmsum nytjastofnum við strendur Norður-Ameríku, og ýmsir forystumenn í bandarískum sjávarútvegi voru hlynttir stærri landhelgi en þriggja sjómílna, og vildu sumir takmarka botnvörpuveiðar sem mest. Hagsmunir þeirra og Íslendinga fóru því að sumu leyti saman, og hugmyndin um tvöfalda landhelgi, þ.e. þriggja sjómílna almenna landhelgi og belti utan hennar, þar sem botnvörpuveiðar yrðu bannaðar, átti eftir að hljóta umtalsverðan hljómgrunn.⁶⁷⁶

Um líkt leyti og Íslendingum bárust fréttir af tilraunum Dana til að afla þingsályktunartillögunni frá 1919 stuðnings, setti Alþingi lög um rétt til fiskveiða í landhelgi hér við land. Lögin, sem voru mikill bálkur, voru lögð fram í frumvarpsformi og samþykkt á þinginu árið 1922. Fyrsta grein þeirra hljóðaði þannig:

Fiskveiðar í landhelgi við Ísland mega íslenskir ríkisborgarar einir reka, og má að eins hafa íslenska báta eða skip til veiðanna. ... Það er í lögum þessum kallað íslenskir bátar og skip, er íslenskir ríkisborgarar einir eiga.⁶⁷⁷

Þessum lögum var öðru fremur stefnt gegn síldveiðum Norðmanna og Svía hér við land. Í 8. og 9. grein þeirra voru ákvæði, sem veittu atvinnumálaráðherra heimildir til að

veita tilteknar undanþágur skamma hríð, en megingilgangurinn var að ýta Norðmönnum út úr landhelginni og koma í veg fyrir leppmennsku, sem hafði verið mikið vandamál. Hvorttveggja tókst, og dró eftir þetta mjög úr síldveiðum útlendinga hér við land.

Þingsályktunartillagan frá 1919 markaði í raun stefnu Íslendinga í landhelgismálum á millistríðsárunum, og má nú fara hratt yfir sögu. Á Alþingi árið 1924 voru lögð fram þrjú þingmannafrumvörp um breytingar á gildandi lögum um landhelgisgæslu og ein þingsályktunartillaga um stækkun landhelginnar. Pétur Ottesen var flutningsmaður þingsályktunartillögunnar. Hún var efnislega samhljóða tillögunni frá 1919 og ekki var í henni, fremur en öðrum tillögum á 3. áratugnum, sem gengu í sömu átt, tekið fram, hve mikið landhelgin ætti að stækka. Að öllum líkindum höfðu menn þó í huga útfærslu í fjórar sjómíllur frá lægsta fjöruborði. Tillaga Péturs var samþykkt eftir stuttar umræður, þar sem flutningsmaður lýsti þeirri skoðun sinni, að hugsanlega væri nú lag til að fá aðrar þjóðir til samstarfs og samkomulags í landhelgismálum, þar eð ofveiði væri tekið að gæta á gjöfulem miðum, t.d. í Norðursjó. Þingmenn tóku þessum orðum vel, og Bjarni Jónsson frá Vogum mælti með því, að nýskipuðum sendiherra Íslands í Kaupmannahöfn yrði falið að flytja málið erlendis.⁶⁷⁸ Engar heimildir eru hins vegar fyrir því, að Sveinn Björnsson sendiherra hafi reynt að fylgja málinu eftir í útlöndum.

Pétur var einnig flutningsmaður að einu þingmannafrumvarpanna og mælti þar með harðari refsingum fyrir landhelgisbrot, m.a.

að fangelsa mætti skipstjóra fyrir ítrekuð brot og svipta íslenska togaraskipstjóra skipstjórnarréttindum. Það frumvarp var fellt í neðri deild, en hins vegar voru samþykkt frumvörp, sem þeir Ásgeir Ásgeirsson, Sigurjón Þ. Jónsson og Árni Jónsson frá Múla og Magnús Torfason fluttu og lutu að breytingum á lögum um landhelgisgjöld og innheimtu sektarfjár fyrir landhelgisbrot.⁶⁷⁹

Á næsta þingi, 1925, var samþykkt stjórnarfrumvarp, er miðaði að því að hindra, að Íslendingar gerðust leppar norskra og sænskra síldarútgerðarmanna, og 1926 var enn samþykkt þingsályktunartillaga frá Pétur Ottesen um stækkun landhelginnar. Á næstu tveimur þingum var landhelgin sjálf lítt til umræðu, en á þinginu 1929 bar Pétur Ottesen enn á ný fram þingsályktunartillögu um útfærslu landhelginnar. Hún var í meginatriðum samhljóða fyrri tillögum þingmannsins í þessu efni og var samþykkt eftir langar og fjörugar umræður. Enginn árangur varð þó af samþykkt tillögunnar fremur en hinna fyrri.⁶⁸⁰

Þegar hér var komið sögu, virðast þingmenn hafa verið teknir að þreytast á því að samþykkja æ ofan í æ sömu tillöguna, án nokkurs sýnilegs árangurs. Heimskreppan olli því einnig, að margir töldu rétt að fara sér hægt í bili og styggja ekki helstu viðskiptaþjóðir Íslendinga í Evrópu. Af þeim sökum bar málefni landhelginnar lítt á góma á Alþingi á árunum 1930-1935, og þegar það var tekið upp að nýju, voru aðrar áherslur ráðandi.

Þegar þing kom saman árið 1936, báru þeir Ólafur Thors og Pétur Ottesen fram þingsályktunartillögu um friðun Faxaflóa.

Þar var skorað á ríkisstjórnina að gera sitt ýrasta til að afla viðurkenningar erlendra þjóða á því, að flóinn teldist allur innan landhelgi, enda yrðu þá botnvörpuveiðar bannaðar í honum. Flutningsmenn færðu ýmis rök fyrir máli sínu og því, að ekki væri loku fyrir það skotið, að aðrar þjóðir gætu fallist á lokun afmarkaðra hafsvæða, allt árið eða hluta úr ári.⁶⁸¹

Þingsályktunartillagan var samþykkt, en saga hennar varð önnur en fyrri tillagna, er Alþingi hafði samþykkt um landhelgismál, enda var nú afráðið að fylgja málinu eftir á vísindalegum vettvangi fremur en pólitískum.

Dagana 17.-23. mars 1937 var haldin í Lundúnum alþjóðleg ráðstefna um möskvastærð veiðarfæra og leyfilega lágmarksstærð á lönduðum fiski. Íslendingar sendu fulltrúa á fundinn, og höfðu þeir þingsályktunartillögu Ólafs og Péturs frá árinu áður í veginni. Á fundinum flutti íslenska sendinefndin eftirfarandi tillögu:

Til þess að stuðla að betri vernd fiskstofna leggur Alþjóðaráðstefnan um möskvastærð og lágmarksstærð á fiski, sem landa má, til að Alþjóðahafsrannsóknaráðið taki fyrir á næsta fundi sínum friðun Faxaflóa á Íslandi um skemmri eða lengri tíma. Auk þess er ráðinu falið að skipuleggja þær rannsóknir, sem taldar séu nauðsynlegar til þess að meta, hvort slík friðun Faxaflóa geti haldið við eða aukið fiskstofna umhverfis Ísland eða jafnvel á öðrum hafsvæðum.⁶⁸²

Fundarmenn samþykktu tillögu Íslendinga óbreytta og sendu hana síðan Alþjóðahafsrannsóknaráðinu. Það kom næst saman til fundar í Kaupmannahöfn í mars 1938, og þar var tillagan rædd í svonefndri Norð-

vesturnefnd. Þar var afráðið að setja á fót nefnd, sem hlaut nafnið Faxaflóanefnd, og var danski fiskifræðingurinn Á. Vedel Tåning kjörinn formaður hennar. Jón Jónsson, fiskifræðingur, sem manna gerst hefur kannað störf nefndarinnar, lýsti starfi hennar svo:

Ákveðið var að nefndin skyldi hittast næsta vetur og ganga frá rannsóknáætlun. Senda skyldi fyrirspurn til þeirra þjóða, er fiskuðu í Faxaflóa, um aflasamsetningu og lengdardreifingu einstakra fisktegunda, sem þar öfluðust. Halda skyldi áfram þeim rannsóknum Dana og Íslendinga, sem í gangi væru. Dönsk og íslensk varðskip skyldu safna upplýsingum um staðsetningu fiskiskipa á Íslandsmiðum. Tekið skyldi saman bráðabirgðayfirlit um rannsóknir þær, sem staðið höfðu yfir í Faxaflóa 1924-1937 og samið yfirlit um veiðar í Flóanum og líffræði þeirra tegunda, sem þær byggðust á; jafnframt skyldi reynt að meta hlutfallslegt gildi Flóans sem uppeldissvæðis hinna ýmsu nytjafiska við Ísland.

Á næsta fundi nefndarinnar í maí 1938 í Kaupmannahöfn var Árni Friðriksson kosinn ritari hennar. Hélt hún nokkra fundi 1938 og 1939 og var sá síðasti fyrir strið haldinn í Reykjavík í lok júlí 1939. Á þeim fundi var gengið frá tillögum um þær rannsóknir, sem gera skyldi á meðan á lokun Flóans stæði. M.a. átti að toga ársfjórðungslega á 5 stöðum í Flóanum innan og utan 3 mílna lögsögunnar og á einni stöð utan Flóans. Þá skyldi einu sinni á ári tekin sýni af botninum á togstöðvunum og auk þess á 30 öðrum stöðum í Flóanum. Sjó-mælingar átti að gera á togstöðvunum og hinum föstu mælingastöðvum út af Garðskaga og Akranesi. Að lokum átti að athuga fisk þann er fengist á línu og handfæri og halda nákvæma skýrslu um þær veiðar.⁶⁸³

Áætlað var, að Faxaflóanefndin lyki störfum vorið 1940, en þær áætlanir urðu að engu vegna heimsstyrjaldarinnar, sem braust út haustið 1939. Nefndin kom ekki saman

aftur fyrr en árið 1945, og skýrsla hennar var lögð fyrir fund Alþjóðahafrannsóknaráðsins í Stokkhólmi árið 1946. Þá voru viðhorf í landhelgis- og hafréttarmálum hins vegar gjörbreytt.⁶⁸⁴

Ekki verður með sanni sagt, að mikið hafi áunnist í landhelgismálum Íslendinga á tímabilinu 1901-1939. Alþingismenn héldu málinu vakandi eftir 1919, en landhelgismörkin voru óbreytt allt tímabilið, og engin þeirra tillagna, sem samþykktar voru á Alþingi um útfærslu landhelginnar, náði fram að ganga eða skilaði árangri. Sama máli gegndi um landhelgi annarra ríkja við norðanvert Norður-Atlantshaf. Hún var hvarvetna hin sama árið 1939 og verið hafði 1901, eina undantekningin var við Norður-Noreg, en útfærslan þar var umdeild og hafði verið skotið til Alþjóðadómstólsins í Haag, er síðari heimsstyrjöldin hófst.

En þrátt fyrir þetta verður ekki sagt, að Íslendingar hafi orðið að una að öllu leyti við óbreytt ástand í landhelgismálum allt tímabilið. Þingsályktunartillaga Ólafs Thors og Péturs Ottesen á Alþingi 1936 og málflutningur Íslendinga á Lundúnafundinum 1937 kom nokkurri hreyfingu á málið og virtist ætla að skila nokkrum árangri. Þá var niðurstaða ráðstefnu Þjóðabandalagsins um hafréttarmál, sem haldin var í Haag árið 1930, einnig hallkvæm strandríkjum að sumu leyti og gat gefið til kynna, að einhverra breytinga kynni að vera að vænta áður en langt um liði.⁶⁸⁵

En þótt tilraunir Íslendinga til að breyta mörkum landhelginnar hafi lítinn árangur borið á þessum árum, verður engan veginn

sagt, að ekkert hafi áunnist í landhelgismálum. Samkvæmt Sambandslögunum frá 1918 gátu Íslendingar tekið gæslu landhelginnar í eigin hendur, eftir því sem þeir sáu sér fært, og það gerðu þeir.

V,2,6. Landhelgisgæsla

V,2,6,1. Gæsla Dana á Íslandsmiðum

Í kafla V,3,3 var stuttlega vikið að gæslu landhelginnar við Ísland fyrir 1901. Framan af öldum var landhelgisgæsla Dana hér við land næsta tilviljanakennd, enda skorti konungvaldið afl til að framfylgja kröfum um yfirráð yfir miðunum við landið. Einstaka ferðir vopnaðra danskra skipa, sem send voru hingað til lands öðru hverju á 15. og 16. öld, breyttu engu í þessu efni, og sama máli gegndi um eftirlit, sem einokunarkaupmenn reyndu að halda uppi hér við land. Það var of tilviljanakennt og kraftlítið til að skila umtalsverðum árangri.

Á 16. og 17. öld var Danmörk í hópi öflugustu flotavelda í norðanverðri Evrópu. Yfirráðin yfir Eyrarsundi skópu Dönum ákveðna lykilaðstöðu í siglingum og sjóverslun á Norður-Atlantshafi og Eystrasalti og, eins og áður sagði, litu Danakonungar á hafsvæðið frá Noregsströndum vestur til Grænlands og frá Færeyjum og Hjaltlandi norður að Svalbarða sem yfirráðasvæði sitt. Mikinn flotastyrk þurfti hins vegar til að halda uppi eftirliti á öllu þessu stóra hafi og gæta aukinheldur hagsmuna Dana á Eystrasalti og í dönsku sundunum og verja strendur Danmerkur. Þann flotastyrk áttu Danir aldrei, og eftir að kom fram yfir miðja 17. öld, tók



*Fylla gamla, eitt af fyrstu varðskipunum sem voru hér reglubundið við gæslustörf.
Ljósm.: Þjóðminjasafn Íslands*

smám saman að draga úr mætti þeirra á Atlantshafi. Sú þróun hélt áfram á 18. öld og þá beindu dönsk flotayfirvöld sjónum sínum í enn ríkari mæli en áður suður á bóginn. Herskip voru send inn á Miðjarðarhaf, til Karíbahafs og látin fylgja kaupskipum til Afríku, Indlands, Kína og Vestur-Indía.⁶⁸⁶

Napóleonsstyrjaldirnir urðu Dönum dýrkeyptar, og danski flotinn beið afhroð. Stærsta áfallið varð árið 1807, er Bretar réðust á Kaupmannahöfn og höfðu á fimmta tug danskra herskipa á brott með sér. Við friðarsamninga í Kíl árið 1814 minnkaði flotinn enn, en hluta af þeim herskipum,

sem Danir áttu þá, urðu þeir að afhenda Norðmönnum, og stór hluti allra sjómanna í þjónustu flotans, yfirmenn jafnt sem undirmenn, voru norskir og gengu til liðs við norska flotann.⁶⁸⁷

Enduruppbygging danska herflotans hófst þegar eftir Kílarfriðinn og var að mestu lokið árið 1833. Um miðja 19. öld töldust alls 118 skip í flotanum, en þar af voru 87 smáskip og sex gufuknúin hjólaskip, sem hentuðu illa til eftirlitsstarfa og landhelgisgæslu á Norður-Atlantshafi. Kröfur um gæslu hér við land urðu á hinn bóginn æ háværarari, og um miðbik 19. aldar skiptust herskipin *St. Thomas*,

St. Croix, *Ørnen* og *Saga* á um að halda uppi gæslu á Íslandsmiðum á sumrin. Þau voru öll seglskip, og gæslan var ekki árleg fyrst í stað. Í kjölfar bænaskrár um aukna gæslu, sem samþykkt var á Alþingi árið 1859, var korvettan *Hejmdal* send til Íslands vorið 1860, en hún var búin hjálparvél og seglum. Hlutverk skipverja var öðru fremur að kanna ástandið á miðunum. Sumarið 1865 var gufuskonnortan *Fylla* send til landhelgisgæslu við Ísland, og eftir það voru dönsk herskip við gæslu hér við land allt fram til 1939. Lengi framan af stóð gæslan aðeins yfir sumartímann, og á árunum 1865-1895 skiptust skonnorturnar *Fylla*, *Dania* og *Ingolf* á við gæslustörfin.⁶⁸⁸ Þær voru allar búnar hjálparvél auk segla, en þóttu fremur hægfara, og stóð erlendum sjómönnum lítill stuggur af þeim. Þegar gufuknúnir togarar tóku að venja komur sínar hingað til lands, jókst þörfin á öflugri gæslu að mun, og 1896 var beitiskipið *Hejmdal* sent á Íslandsmið. Næsta áratuginn voru *Hejmdal* og beiti-skipið *Hekla* hér við gæslu á hverju ári, þó aldrei nema annað í einu, og auk þeirra ýmis sjómælinga- og skólaskip um lengri eða skemmri tíma. Árið 1906 tók varðskipið *Islands Falk* við gæslunni og hafði hana með höndum fram yfir 1920, að árinu 1915 einu undanskildu, en þá var engin landhelgisgæsla við Ísland. Á millistríðsárunum voru ýmis skip úr danska flotann hér við land, en vægi dönsku gæslunnar minnkaði eðlilega smám saman, er gæsla Íslendinga jókst.⁶⁸⁹

Fyrst í stað héldu Danir gæsluskipunum við Ísland aðeins úti yfir sumartímann. Fyrstu árin, sem *Hejmdal* og *Hekla* voru hér við gæslu, var úthaldið aðeins fimm mán-

uðir á ári, frá aprílbyrjun til septemberloka. Það lengdist svo smám saman, og eftir 1906 var *Islands Falk* hér nánast árið um kring.⁶⁹⁰

Íslendingar voru sjaldnast ánægðir með dönsku gæsluna og kvörtuðu oft sáran yfir því, sem þeir töldu áhuga- eða getuleysi Dana. Þær kvartanir áttu oft rétt á sér, en þar var þó fremur við dönsk stjórnvöld að sakast en skipverja á varðskipunum. Þeir gerðu hvað þeir gátu, en útilokað var, að eitt skip gæti haldið uppi gæslu umhverfis allt land. Sannleikurinn var hins vegar sá, að danski flotinn gat sjaldnast séð af fleiri skipum til gæslustarfa á Íslandsmiðum, og þess vegna var lítil von til þess, að gæslan yrði eflað að mun, nema Íslendingar legðu lóð sitt á vogarskálarnar.⁶⁹¹

V,2,6,2. Fyrstu tilraunir Íslendinga til landhelgisgæslu

Upphaf landhelgisgæslu á vegum íslenskra stjórnvalda er jafnan rakið til þess, er Björgunarfélag Vestmannaeyja og ríkissjóður keyptu í samlögum danska hafrannsóknaskipið *Thor* og hófu útgerð þess sem björgunar- og gæsluskips á vetrarvertíðinni árið 1920. Fyrstu tilraunir Íslendinga til gæslu á miðunum, hófust hins vegar allnokkru fyrr, þótt ekki væru þær nema að litlu leyti á vegum ríkisins eða landsstjórnarinnar.

Þess var getið hér að framan, að eftir að veiðar erlendra gufutogara hófust á Íslandsmiðum þótti mörgum íslenskum bátasjómönnum gerast þröngt fyrir sínum dyrum. Landhelgisgæsla Dana naut lítillar virðingar meðal landsmanna, sem lágu dönsku varðskipsmönnum tíðum á hálsi fyrir slæga

framgöngu. Sú gagnrýni var vissulega oft réttmæt, en þó mun fáum hafa verið ljósara en einmitt dönsku varðskipsforingjunum, hve erfið aðstaða þeirra var. Af þeim sökum komu snemma fram hugmyndir um, að Íslendingar gætu aðstoðað Dani við gæsluna, m.a. með því að safna úr landi upplýsingum um ferðir og helstu veiðislóðir útlendra togara. Í því skyni beitti foringi danska varðskipsins hér við land sér fyrir því árið 1895, að komið var á fót tuttugu eftirlitsstöðvum (udkigsstationer) á ströndinni allt í kringum landið. Áttu eftirlitsmennirnir að safna upplýsingum og senda varðskipsmönnum. Minna varð þó úr þessari starfsemi en vonast var til. Upplýsingarnar, sem bárust, komu yfirleitt of seint til að verða að gagni, og árangurinn mun hafa orðið lítill.⁶⁹² Sama máli gegndi um eftirlitsþjónustu, sem G. Holm, skipherra á *Hejmdal*, beitti sér fyrir sumarið 1897. Hún skilaði litlum sem engum árangri.⁶⁹³

En þótt þessar tilraunir bæru lítinn árangur, voru þess þó dæmi, að Íslendingar kæmu að liði við gæslu landhelginnar og hefðu jafnvel frumkvæði að henni. Sjómenn kærðu oft togara til yfirvalda, ekki síst fyrir spjöll á veiðarfærum, og fyrir kom, að skipstjórar væru handsamaðir og dæmdir á grundvelli slíkra kæra. Þá voru þess einnig dæmi, að íslenskir valdsmenn gerðu tilraunir til að taka togara óvopnaðir. Þekktasta og jafnframt sorglegasta dæmið úr þeirri sögu er ferð Hannesar Hafstein og félaga að breska togaranum *Royalist* á Dýrafirði árið 1899, en frægasta afrekið er Steingrímur Jónsson, sýslumaður Þingeyinga, tók togarann *Oregon* frá Hull í landhelgi á

Skjálfanda árið 1897. Þann leik endurtók Guðmundur Eggerz, sýslumaður Snæfellinga, skömmu eftir aldamótin 1900, er hann handsamaði togara á Breiðafirði og færði til Ólafsvíkur.⁶⁹⁴

En slíkar tilraunir voru fáar og báru sjaldan árangur. Áraskip Íslendinga voru lítil og hægfara og höfðu ekki roð við togurunum, ef skipstjórar þeirra kusu að neyta aflsmunar. Og jafnvel þótt sýslumenn kæmust um borð í togarana, var skipstjórunum nokkurn veginn í sjálfsvald sett, hvort þeir tóku minnsta mark á orðum þeirra og fyrir-mælum. Íslendingarnir voru jafnan of liðfáir til að geta beitt valdi, og helsta vonin um árangur var sú, að takast mætti að skjóta brotlegum togaraskipstjórum skelk í bringu og stökkva þeim á flóttu. Það tókst til að mynda Franz Siemsen, sýslumanni á Stakksfirði, árið 1897.⁶⁹⁵

Með tilkomu vélbáta á fyrsta áratug 20. aldar gjörbreyttust möguleikar Íslendinga til þátttöku í gæslustörfum. Vélbátarnir voru miklu hraðskreiðari og liprari í snúningum en áraskipin, og dekkbátarnir voru flestir stærri og meiri skip. Á þeim mátti skjótast út að togurum, sem voru að veiðum skammt undan landi, gera staðar-ákvörðun, skrá nafn og númer skipsins, ganga úr skugga um, að það væri að veiðum og koma síðan boðum um brotið áleiðis til rétttra yfirvalda. Eftir gerð landhelgissamningsins 1901 átti heldur enginn vafi að geta leikið á því, hvort skip væru að ólöglegum veiðum eða ekki, og með tilkomu símans varð auðveldara en áður að koma boðum á milli staða innanlands.

Íslenskir sjávarútvegsmenn voru fljótir að

átta sig á þeim möguleikum, sem sköpuðust með nýrri tækni, og á árunum 1908 og 1909 sóttu sjómenn í Keflavík tvívegis um styrk til stjórnarráðsins til að halda uppi eftirliti með botnvörpuveiðum á miðum sínum. Var ætlan þeirra að nota vélbátinn *Júlíus* til þessa starfa, jafnframt því sem hann gengi til veiða. Stjórnvöld sáu sér hins vegar ekki fært að veita styrk til verkefnisins, og lítið mun hafa orðið úr eftirlitinu.⁶⁹⁶ Hugmynd Keflvíkinganna var hins vegar endurvakin nokkrum árum síðar, og árið 1913 birtist í tímaritinu *Ægi* stutt fréttagrein, sem bar yfirskriftina „Betri landhelgisvörn“. Þar sagði m.a.:

Við sunnanverðan Faxaflóa hefir þegar komið til tals, að leita til hins opinbera og einstakra manna um peningaframlög til þess að halda úti mótorbát í sunnanverðum flóanum, að minnsta kosti þann tíma ársins sem mest er um botnvörpuskip þar syðra. Fiskifjelagsdeildirnar þar ættu að berjast fyrir þessu máli. Stjórn Fiskifjelagsins hefir og haft þetta mál til meðferðar, og mun það verða eitt þeirra mála er stjórn þess mun leggja fyrir Fiskipingið til athugunar.

Magnús Magnússon kennari, einn af eigendum botnvörpuskipafjelagsins „Alliance“, ljét þess getið á síðasta stjórnarnefndarfundum Fiskifjelagsins, að ef til samskota kæmi í þeim tilgangi að halda úti bát til strandgæslu, hvort heldur væri til að verja meira eða minna svæði við landið, mundi fjelagið „Alliance“ leggja af mörkum allt að 200 kr. í þeim tilgangi.⁶⁹⁷

Þarna var sama hugmyndin á ferð, og á aðalfundi Fiskifélags Íslands, 22. febrúar 1913, var kjörin fimm manna nefnd til að fjalla um þetta mál. Hún skilaði álitum, sem lagt var fyrir fyrsta Fiskiping sumarið 1913, og mæltu nefndarmenn með því, að vélbátar

yrðu gerðir út til landhelgisgæslu á tilteknum og skýrt afmörkuðum miðum, þar sem helst væri von til, að þeir kæmu að gagni, t.d. í Garðsjó og við Vestmannaeyjar.⁶⁹⁸

Áður en Fiskiping kom saman sumarið 1913, hafði stjórn Fiskifélagsins samþykkt að styrkja útgerð gæslubáts í Garðsjó með 300 króna framlagi, og eitthvert fé mun hafa fengist úr landssjóði í sama skyni.⁶⁹⁹ Áður en þessi ákvörðun var tekin, höfðu Garðmenn hins vegar afráðið að gera út bát til gæslu sumarið 1913, og sýnir það best þörfina á slíkri útgerð, en togarar ollu tíðum miklum spjöllum á miðum Garðverja.⁷⁰⁰

Báturinn, sem valinn var til verkefnisins, hét *Ágúst*, og má með nokkrum rétti kallast fyrsta íslenska varðskipið. Hann var smíðaður í Reykjavík árið 1911, en gerður út í Leiru, og var Stefán Sigurfinnsson í Bakka-koti ráðinn formaður við gæslustörfin. Hann lýsti árangrinum svo:

Við höldum úti til septemberloka. Ég held ég verði að segja, að þessi vörn okkar gerði talsvert gagn, 3 eða 4 togarar náðust og voru sektaðir, allir enskir. Ég býst við að þetta megi teljast góður árangur, þegar þess er gætt, að varðskipin sjálf tóku oft ekki nema 3 eða 4 togara allt árið.⁷⁰¹

Útvegsmenn á Suðurnesjum voru ekki síður ánægðir með árangurinn af starfi skipverja á *Ágústi*. Þorsteinn Gíslason á Meiðastöðum lýsti honum þannig:

[...] reynsla sú, er menn hafa þegar fengið af þessu [er] mjög gleðileg. Menn hafa getað haft veiðarfæri sín í besta næði á hinum fornu stöðvum sínum, og nú í síðari hluta júnímánaðar [1913] hafa menn lagt þar þorskanet með miklum árangri. Frá 15.-26. degi mánaðarins aflaðist í Gerðahreppi á

10 skip, 9.640 af netaþorski, auk þess er menn fengu þar samtímis á lóð og færi.

Mótorbátur sá er fenginn var, er vel útbúinn og hefir góða ferð. Hann hefir náð númeri á 5 botnvörpum, er hafa skotist inn fyrir landhelgislinuna og nást að líkindum til sekta fyrir brot sitt, og lítur út fyrir, að botnvörpungar hafi töluverðan beig af návist bátsins, þótt lítill sje.⁷⁰²

Að sögn Þorsteins ráðlögðu Garðmenn íbúum allra sjávarplássu, sem urðu að þola ágang botnvörpuskipa á grunnslóðinni, að nota vélbáta til gæslu, og sjálfir hugðust þeir halda áfram gæslunni á *Ágústi*. Af því varð þó ekki, þar eð bátinn sleit upp og braut í illvirði 20. október um haustið. Ekki tókst að fá annan bát í staðinn, og virðist útgerð gæslubáts í Garðsjó því aðeins hafa staðið þetta eina sumar. Árið 1915 veitti stjórn Fiskifélags Íslands hins vegar vélbátiformönnum á Eyrarbakka 200 króna styrk til eftirlits með landhelginni, og 600 krónur sendi félagið til Akureyrar „[...] fyrir strandvarnir við síldveiðar 1914“.⁷⁰³ Þegar fyrri heimsstyrjöldin hófst, dró brátt úr sókn erlendra fiskiskipa á Íslandsmið, og þá minnkaði þörfin á landhelgisgæslu um skeið.

Ekki leikur á tvennu, að útgerð gæslubáta gaf góða raun, en öllum var þó ljóst, að hygðust Íslendingar láta að sér kveða og efla gæslu landhelginnar til frambúðar, yrðu þeir að hefja útgerð vel búins varðsups. Til þess skorti hins vegar fé, og til að bæta úr í því efni flutti sr. Sigurður Stefánsson í Vigur frumvarp til laga um stofnun Landhelgis-sjóðs Íslands á Alþingi árið 1913. Frumvarpið var samþykkt, en samkvæmt því skyldu tveir þriðju hlutar sektarfjár fyrir

landhelgisbrot og tveir þriðju hlutar andvirðis veiðarfæra og afla, sem gerður var upptækur, renna í sjóðinn. Þá skyldi lands-sjóður leggja honum til fimm þúsund krónur á ári. Sjóðnum átti að verja til að efla landhelgisgæslu, og skyldi Alþingi ákveða, hvenær hann tæki til starfa.⁷⁰⁴

Árið 1913 höfðu Íslendingar þannig töluverðan viðbúnað í landhelgismálum. Heimsstyrjöldin dró úr þörf á athöfnum um skeið, en þegar ófriðnum lauk, stóðu landsmenn að ýmsu leyti betur að vígi en áður, og þá höfðu lagalegar forsendur fyrir þátttöku þeirra í gæslustörfum einnig breyst.

V,2,6,3. Upphaf Landhelgisgæslunnar

Samkvæmt 8. grein Sambandslagasáttmálans, sem tók gildi 1. desember 1918, skyldu Danir annast landhelgisgæslu hér við land, uns Íslendingar sæju sér fært að taka hana í eigin hendur. Í þessu ákvæði fólst þýðingarmikil viðurkenning á fullveldi konungsríkis Íslands. Með því að taka gæslu landhelginnar í eigin hendur, að hluta eða öllu leyti, gátu Íslendingar neytt nýfengins fullveldisréttar til að vernda lífshagsmuni sína og verja atvinnurétt eigin þegna gagnvart öðrum þjóðum. Í því fólst í senn ögrun og viðurkenning, og flestum hugsandi mönnum hlaut að vera ljóst, að á miklu reið, að þjóðin yrði sem fyrst fær um að nýta þetta tækifæri. Jafnframt skipti miklu, að íslenskir menn beittu fullveldisréttinum af skynsemi og festu, en kæmu ekki fram sem siðlausir villmenn og neyttu aflsmunar, hvenær sem færi gæfist.

Fyrsta skrefið til að taka landhelgisgæsl-



*Varðskipið Þór (elsti). Hann var upphaflega togari, smíðaður fyrir Geirseyrarverslun á Patreksfirði árið 1899. Síðan var skipið notað til hafrannsóknna, en Björgunarfélag Vestmannaeyja keypti það 1920, og var það síðan notað sem björgunar- og gæsluskip. Ríkissjóður keypti skipið 1926.
Ljós m.: Þjóðminjasafn Íslands*

una í eigin hendur hlaut að vera það að eignast og hefja útgerð eigin varðskipa, skipa sem sigldu undir íslenskum fána og væru mönnuð íslenskum áhöfnum. Það var hins vegar hægara sagt en gert. Fjárhagur landssjóðs (ríkissjóðs eftir 1. desember 1918) var fremur bágborinn eftir styrjöldina, og friðurinn, sem ríkt hafði á miðunum á stríðsárunum, olli því, að landhelgisjóði bættust litlar tekjur í sektarfé. Engu að síður samþykkti Alþingi árið 1919 lög, þar sem ríkisstjórninni var heimilað að kaupa eða leigja varðskip til landhelgisgæslu. Þau lög voru þó ekki annað en viljayfirlýsing,

ekkert fé var fyrir hendi til að útvega slíkt skip eða kosta útgerð þess, og árið 1919 var ekki annað að sjá en að Íslendingar yrðu enn um sinn að treysta á landhelgisgæslu Dana.

En biðin eftir fyrsta íslenska varðskipinu varð styttri en flesta óraði fyrir, er árið 1919 rann í aldanna skaut. Árið 1918 var stofnað í Vestmannaeyjum Björgunarfélag Vestmannaeyja, og átti það að annast útgerð björgunarskips við Eyjar. Eins og áður hefur komið fram, festi félagið árið 1920 kaup á danska hafrannsóknaskipinu *Thor*, sem IHF á Patreksfirði lét smíða í Englandi árið 1899 og frá var sagt frammar í þessu riti. Björg-

unarfélagið átti hins vegar í erfiðleikum með að standa straum af greiðslu kaupverðsins, og varð þá að ráði, að ríkissjóður lagði fram þriðjung þess og gerði skipið út sem björgunar- og varðskip í samvinnu við Björgunarfélagið. Var *Þór*, en svo var skipið nefnt, eftir að það kom hingað til lands öðru sinni, við gæslu og björgunarstörf við Eyjar á vetrarvertíðinni, en annars staðar á öðrum árstímum, eftir því hvar þörfin var mest hverju sinni. Var það t.d. tíðum við gæslu fyrir Norðurlandi á sumrin, á meðan síldarvertíð stóð.⁷⁰⁵

Heimildum ber saman um, að gæsla landhelginnar hafi batnað með tilkomu *Þórs*. Ríkissjóður keypti skipið að fullu árið 1926 og gerði það út til gæslustarfa, uns það strandaði og eyðilagðist árið 1929. Jafnframt voru á árunum eftir 1920 gerðir út vélbátar, er höfðu með höndum eftirlit á ákveðnum svæðum með ströndum landsins.

Útgerð *Þórs* markaði tímamót í sögu landhelgisgæslu við Ísland, og árangurinn hlaut að verða vatn á myllu þeirra, sem vildu frekari uppbyggingu íslenskrar landhelgisgæslu. Árið 1925 bar ríkisstjórnin fram frumvarp til laga um, að landhelgissjóður skyldi taka til starfa, og fólst í því, að stjórninni yrði heimilað að verja allt að 700 þúsund krónum í því skyni að láta smíða eða festa kaup á varðskipi.⁷⁰⁶ Jón Magnússon, forsætisráðherra, mælti fyrir frumvarpinu, og kom fram í máli hans, að u.þ.b. ein milljón króna væri í sjóðnum, en hentugt skip myndi kosta um 700 þúsund. Frumvarpið var samþykkt samhljóða í báðum deildum þingsins,⁷⁰⁷ og í framhaldi af því

samdi ríkisstjórnin um smíði nýs, hraðskreiðs skips í Danmörku. Það hlaut nafnið *Óðinn* og kom til landsins 23. júní 1926. Sex dögum síðar hóf það gæslustörf.⁷⁰⁸

Þar með var merktum áfanga náð. Varðskip Íslendinga voru orðin tvö, og annaðist ríkissjóður útgerð þeirra fyrstu árin. Er Skipaútgerð ríkisins tók til starfa árið 1929, tók hún við útgerð varðskipanna og hafði hana með höndum til ársins 1952, er gæslan varð sjálfstæð stofnun. Frá því segir í 3. bindi þessa ritverks.

Skipverjar á varðskipunum heyrðu frá upphafi undir dómsmálaráðuneytið, en engin sérstök lög giltu um störf þeirra fyrr en árið 1927. Þá var lagt fram á Alþingi frumvarp til laga „um varðskip ríkisins og sýslunarmenn á þeim“. Þar sagði, að skipverjar á varðskipunum skyldu teljast „sýslunarmenn ríkisins“, en skipherrar væru löggæslumenn á landhelgissvæðinu og stýrimenn aðstoðarmenn þeirra. Yfirmenn á skipunum skyldu skipaðir af dómsmálaráðuneytinu, en aðrir skipverjar af skipherra í umboði ráðuneytisins. Frumvarpið var samþykkt sem lög frá Alþingi.⁷⁰⁹

Með tilkomu *Óðins* varð landhelgisgæsla Íslendinga enn öflugri en áður, en ekki liðu nema tvö ár, þar til aftur var tekið að ræða um smíði eða kaup á nýju varðskipi. Ástæðan var öðru fremur sú, að sókn erlendra togara, ekki síst breskra, á Íslandsmið jókst nær stöðugt á þessum árum, og þeir urðu æ stærri og fullkomnari.⁷¹⁰ Þá kom brátt í ljós, að *Þór* hentaði ekki lengur sem skyldi, og á Alþingi árið 1928 flutti Halldór Steinsson frumvarp til laga um, að ríkisstjórnin skyldi láta smíða nýtt varðskip svo



*Varðskipið Óðinn (elsti).
Ljósmynd: Þjóðminjasafn Íslands*

fljótt sem auðið yrði. Í greinargerð með frumvarpinu sagði:

Þótt landhelgisgæslan hafi allmjög verið bætt á síðari árum, þá er þó langt frá því, að hún sje enn komin í viðunanlegt horf. Bátavégur er ennþá víða á landinu ofurseldur ágangi innlendra og útlendra botnvörpunga. Sjerstaklega hefir þetta verið tilfinnanlegt á Faxaflóa og Breiðafirði, og þeim mun tilfinnanlegra, sem einmitt á þessum slóðum eru einhver bestu fiskimið landsins og fiskveiðar aðalatvinnuvegur fjölda manna. Reynsla undanfarinna ára hefir nú sýnt, að úr þessu verður ekki bætt með öðru móti en því, að sjerstöku skipi sje ætluð gæsla að staðaldri á þessum stöðum.

Landhelgisgjóður hefir nú á síðari árum vaxið

svo hröðum fetum og er þegar orðinn svo stór, að áhættulaust virðist að leggja fje úr honum til byggingar á nýju varðskipi.

Nú er það svo, að varðskipið „Þór“ getur ekki talist fullkomið til gæslu vegna ónógs hraða skipsins, en hinsvegar má vel nota það þar, sem því er ætlað að hafa lítið afmarkað svæði til gæslu, svo sem við Vestmannaeyjar á vetrarvertíð og jafnvel á vissum tímum árs á nokkrum hluta Breiðafjarðar og Faxaflóa.⁷¹¹

Frumvarpið var samþykkt, og í kjölfarið samdi ríkisstjórnin um smíði á nýju varðskipi í Danmörku. Það hlaut nafnið *Ægir* og kom til landsins 1929. *Ægir* var mótorskip og mun hraðskreiðara en *Óðinn* og *Þór*, sem

báðir voru gufuskip. *Þór* strandaði á Sölva-
bakkaskerjum í Húnaafirði 21. desember
1929. Í stað hans var keyptur nýr togari frá
Þýskalandi, sem einnig hlaut nafnið *Þór*
(„Fjöru-Þór“), og kom hann til landsins árið
1930. Árið 1936 var *Óðinn* seldur til Sví-
þjóðar, en í hans stað fékk gæslan lítið tré-
skip, sem smíðað var á Akureyri og bar sama
nafn. Eftir það urðu engar breytingar á varð-
skipaflotanum á því tímabili, sem hér er til
umfjöllunar, en ýmis smærri skip voru flest
árin við gæslu á afmörkuðum svæðum hér
og þar við landið.⁷¹²

Störf varðskipsmanna voru næsta hefð-
bundin allt þetta tímabil. Þeir sinntu jöfn-
um höndum gæslu og björgunarstörfum og
auk þess ýmiss konar þjónustu við fólk í

afskekktum byggðum. Oft komust þeir í
hann krappan í viðureign við landhelgis-
brjóta og við björgun við erfiðar aðstæður.
Um þau mál verður ekki fjölyrt hér, en víst
er, að varðskipsmenn unnu mörg þrekvirki á
þessum árum og ófáir sjómenn, íslenskir og
erlendir, áttu þeim líf að launa. Sérkennileg-
asti kaflinn í sögu gæslunnar á þessum
árum er sennilega sagan af „Ömmuskeytun-
um“ svonefndu, sem fræg varð með þjóð-
inni. Þá reyndu íslenskir og erlendir togara-
menn að njósna um ferðir íslenskra og
danskra varðskipa og sendu sín á milli dul-
málsskeyti þar sem „amma“ lék stórt hlut-
verk. Af hlaust eitthvert mesta hita- og
hneykslismál hérlandis á millistríðsárun-
um.⁷¹³

VI. FISKVERKUN OG FISKVERSLUN

Allt tímabilið, sem fjallað er um í þessu riti, var saltfiskverkun undirstöðupáttur í bolfiskvinnslu Íslendinga og saltfiskur mikilvægasta útflutningsafurð þeirra. Útflutningur á öðrum bolfiskafurðum var engu að síður allnokkur allt þetta tímabil, og undir lok þess hófst hraðfrysting, sem átti eftir að verða ráðandi í fiskframleiðslu og útflutningi landsmanna á árunum eftir síðari heimsstyrjöld. Hér á eftir verður fjallað um fiskverkun og helstu útflutningsvörur Íslendinga á fyrstu fjórum áratugum 20. aldar, auk þess sem stuttlega verður rætt um helstu markaði.

VI.1. Saltfiskverkun og saltfiskmarkaðir

Í 1. bindi þessa ritverks var lýst saltfiskverkun Íslendinga á árabáta- og skútuöld, og er óþarft að endurtaka það hér.⁷¹⁴ Í grundvallaratriðum breyttist saltfiskverkunin lítið, eftir að kom fram á 20. öld, en aukinn afli og framleiðsla leiddi til þess, að sums staðar voru ný vinnubrögð tekin upp. Þau

miðuðu í flestum tilvikum öðru fremur að því að létta störf fiskverkafólks og gera því kleift að anna verkun alls þess afla, er á land barst. Hann jókst að mun með vélvæðingu fiskiskipaflotans, og fiskverkunin varð æ mannfrekari.

Í stórum dráttum má segja, að með þann fisk, er aflaðist á togara og verkaður var í salt, hafi verið farið á sama hátt og afla þilskipa. Sama máli gegndi um fisk, er veiddist á útilegubáta. Hann var hausaður, flattur og saltaður um borð og stakkaður er komið var að landi. Á togurum voru skipverjar yfirleitt fleiri, er veitt var í salt, en á öðrum veiðum, en þá voru með sérstakir flatningsmenn, er sáu um að gera að fiskinum um borð.⁷¹⁵ Dag-róðrabátar komu hins vegar með fiskinn óaðgerðan að landi, og þar var hann hausaður, flattur og saltaður og síðan stakkaður strax eftir löndun. Eins var með fisk er Reykjavíkurtogarar báru að landi að vor- og sumarlagi. Hann var oftast veiddur á nálægum miðum í Faxaflóa, og voru skipin yfirleitt að veiðum á nóttunni, en komu inn til löndunar að morgni.⁷¹⁶

Misjafnt var, hve lengi fiskurinn var lát-

inn liggja í staknum. Haustfiskur lá lengst, en fiskur, sem veiddist á vetrarvertíð, mun skemur, og gildi þá einu, hvort um var að ræða báta- eða togarafisk. Haustfiskurinn var jafnan saltaður, áður en hann var stakkaður, og síðan saltaður upp einu sinni um veturinn.⁷¹⁷

Þegar kom fram á útmánuði, var tekið að vaska fiskinn, en mikilvægt var, að því verki væri lokið sem næst í sama mund og þurrkun gat hafist vegna veðurs. Vöskunin var erfitt starf og kalsamt, og var löngum öðru fremur í höndum kvenna. Framan af var fiskurinn yfirleitt vaskaður upp úr stórum kerjum undir berum himni, en þegar kom fram um og yfir aldamótin 1900, varð æ algengara, að a.m.k. stórútgerðarmenn í þéttbýli reistu sérstök fiskverkunarhús, og smám saman færðist þessi þáttur fiskverkunarinnar að mestu í hús. Alltaf var þó eitt-hvað um vöskun utandyra, og margir reyndu að vaska fiskinn, þar sem gott vatn var að hafa; það sparaði burð. Sums staðar var fiskur vaskaður í fjöru, annars staðar á ár- og lækjarbökkum, og eftir að vöskunin var færð undir þak, varð að leiða vatn í húsin.⁷¹⁸

Við vöskunina voru notuð einföld amboð: burstar, þýrlar og strigatuskur. Þau gáfust í sjálfu sér vel, en vinnan var bæði seinleg og mannfrek, auk þess sem erfitt gat reynst að halda áhöldunum nægilega hreinum. Af þeim sökum mun það hafa verið, að Ásgeir G. Ásgeirsson, kaupmaður á Ísafirði, lét smíða erlendis fiskþvottavél, er knúin var gufuafl og búin burstavölsum, sem hreinn sjór lék stöðugt um. Fiskurinn fór nokkrum sinnum á milli burstanna, og að lokum skilaði vélin honum á færiband, sem flutti hann

á vagn, er aftur flutti hann á sporbraut út á fiskreitana.

Fiskþvottavélin var sett upp í vöskunarhúsinu í Neðstakaupstað á Ísafirði árið 1893. Hún var mikið notuð í u.þ.b. áratug, en notkun hennar var hætt, vegna þess að hún þótti ekki þvo nógu vel undan uggum. Vélin var merkileg tækninýjung og fyrsta tilraun til að vélvæða fiskvinnslu hér á landi.⁷¹⁹

Að vöskun lokinni tók þurrkunin við. Í fyrstu var nánast allur saltfiskur þurrkaður á reitum, eða fiskreitum sem kallaðir voru. Þeir voru margir í flestum helstu útgerðarstöðum landsins og settu mjög svip á byggðina, ekki síst á sólþjörtum vor- og sumar-dögum, er þeir voru þaktir drifhvítum saltfiski og ilminn lagði yfir bæinn. Á miklu reið að velja góð reitastæði, og þótti best að breiða fiskinn á jarðlausa mól eða grjót, þannig að vindur kæmist undir hann. Á gras mátti ekki breiða og illgresi, sem kunni að skjóta upp kollinum á reitunum, var jafnan eytt um leið og þess varð vart. Þá varð að gæta þess, að jarðvegur á reitum væri ekki myldinn, því þá gat raki komist í fiskinn og hann vatnast.⁷²⁰

Raki og skortur á góðum fiskreitum olli því, að sumir fiskverkendur tóku að breiða fisk á grindur. Þær voru yfirleitt í u.þ.b. eins metra hæð frá jörðu, og var að þeim mikill vinnuléttir fyrir verkafólk, sem þurfti nú ekki lengur að bogra við vinnuna. Þurrkgrindur höfðu lengi tíðkast við saltfiskverkun á Nýfundnalandi, en hér á landi munu þær fyrst hafa orðið algengar um 1900. Á öndverðri 20. öld voru einnig gerðar fyrstu tilraunir til að þurrka fisk í sérstökum þurrkhúsum, en þær gáfust heldur illa.⁷²¹



*Saltfiskverkun í Reykjavík.
Ljós.: Ljósmyndasafn Reykjavíkur*

Fiskþurrkunin var mikið vandaverk og gat reynt á þolinmæðina, ekki síst ef votviðrasamt var. Þegar vöskun lauk, var fiskurinn fluttur út á reitana. Þar var honum hlaðið í stakk og hann látinn liggja þannig eina nótt, eða lengur ef ekki viðraði til breiðslu. Með því móti seig vatn best úr honum. Að því búnu var fiskurinn breiddur og þurrkaður, eins og lýst var í 1. bindi. Sú lýsing á öll við fisk, sem var *fullþurrkaður*, en undir lok 19. aldar hófst svokölluð *linþurrkun*, en þá var fiskurinn þurrkaður minna. Upphafsmáður þeirrar aðferðar hér á landi var áðurnefndur Pike Ward, og var lin-

þurrkaður saltfiskur stundum nefndur eftir honum og kallaður *vordsfiskur*. Linþurrkun hófst við Ísafjarðardjúp, og síðan tók Ward hana upp í Hafnarfirði.⁷²² Á fyrri hluta 20. aldar var þessi verkunaraðferð hins vegar útbreiddust á Norður- og Austurlandi. Á Austfjörðum var *kassa-* eða *pækilsöltun* einnig allútbreidd á 4. áratugnum, mest fyrir tilverknað Sveins Árnasonar, yfirfiskmatsmanns.⁷²³

Allt tímabilið, sem hér er til umfjöllunar, voru saltfiskmarkaðir Íslendinga í útlöndum að mestu hinir sömu og á ofanverðri 19. öld,

og lýst var í 1. bindi þessa verks. Langstærsti markaðurinn var á Spáni, og þótt hlutdeild Ítalíumarkaðar færi vaxandi, einkum á 3. áratugnum, var hann aldrei nándar nærri jafn mikilvægur Íslendingum og sá spænski. Sama máli gegndi um markaðinn í Portúgal, en þangað seldu íslenskir fiskverkendur nokkuð af saltfiski, einkum eftir að kom fram um og yfir 1930. Um aðra markaði var vart að ræða, þótt stöku farmar og sendingar færu til landa í rómönsku Ameríku, einkum Brasilíu, og fleiri ríkja.⁷²⁴

Við upphaf 20. aldar fóru u.þ.b. 80 prósent af öllum saltfiski, sem verkaður var hér á landi, á Spánarmarkað, og mestur hluti þess, sem þá var eftir, til Ítalíu. Þetta hlutfall hélst lítt breytt allt til ársins 1916, en þá dró mjög úr viðskiptum Íslendinga við Miðjarðarhafsbjórðirnar, og olli heimsstyrjöldin og viðskiptasamningur Íslendinga við Bretla þar mestu. Á þessum árum var saltfiskverslunin að verulegu leyti í höndum erlendra milliliða, einkum danskra og breskra, og þótt það færðist að sönnu í vöxt, að íslenskir fiskútflýgjendur skiptu beint við spænska og ítalska kaupendur, hafði mikill hluti þess saltfisks, er héðan var fluttur, viðkomu í Kaupmannahöfn eða enskum hafnarborgum, ekki síst Liverpool.⁷²⁵

Ástæður þessa voru öðru fremur hin sterku viðskiptatengsl Íslands og Danmerkur, ítök danskra kaupmanna í utanríkisverslun Íslendinga og sú staðreynd, að íslenskir kaupmenn höfðu fæstir yfir að ráða eigin skipum til millilandasiglinga og fáir þeirra bjuggu yfir þekkingu og reynslu í viðskiptum við aðrar þjóðir. Mörgum var í nöp við hina erlendu milliliði og gróðann, sem

þeir höfðu af versluninni, en lítið var þó aðhafst í þeim málum fyrir fyrri heimsstyrjöld. Þá voru markaðir á Spáni og Ítalíu góðir, útflutningurinn jókst næsta stöðugt og verðið var gott. Á meðan svo var, sáu menn ekki ástæðu til stórfelldra breytinga.

Í þessum efnum urðu þáttaskil á árum fyrir heimsstyrjaldarinnar. Þá lenti Ísland á valdsvæði Bretla. Þeir tóku brátt að skipta sér af útflutningsverslun landsmanna, fyrst og fremst til að koma í veg fyrir að íslenskrar útflutningsvörur bærust til Þýskalands. Árið 1916 var, eins og áður var frá sagt, gerður viðskiptasamningur á milli Íslands og Bretlands, og samkvæmt honum skuldbundu bresk stjórnvöld sig til að kaupa þær útflutningsafurðir Íslendinga, sem ekki fékkst markaður fyrir. Við það tók fyrir útflutning til Danmerkur, og hélst svo fram yfir stríðslok.

Viðskiptatengslin við Danmörku urðu aldrei aftur jafn sterk og fyrir styrjöldina, og á 3. áratugnum tóku Íslendingar saltfiskútflutninginn að mestu í eigin hendur. Spánn var eftir sem áður mikilvægasta markaðslandið, og eftir gerð viðskiptasamnings árið 1922 („Spánarsamningsins“) jókst útflutningurinn þangað nánast ár frá ári allan 3. áratuginn. Sama máli gegndi um útflutninginn til Ítalíu, og frá og með 1928 jókst saltfisksala til Portúgal hröðum skrefum.

Þegar kom fram undir lok 3. áratugarins, varð ljóst, að markaðirnir voru ekki jafn traustir og áður. Offramleiðsla var á saltfiski í öllum helstu framleiðslulöndum við norðanvert Norður-Atlantshaf, og hér á landi voru fisksölumál í ólestri. Alltof margir aðilar fengust við útflutning, alltof margar

og stórar sendingar voru sendar utan á sama tíma, undirboð voru tíð, og margir neyddust til að selja fisk sinn í umboðssölu. Þetta leiddi til verðlækkunar, og þegar heimskreppan skall á um 1930, versnaði ástandið enn. Þegar borgarastyrjöldin braust út á Spáni árið 1936, lokaðist markaðurinn þar. Allt olli þetta útvegsmönnum og fiskverkendum hér á landi þungum búsisfjum og stuðlaði að erfiðleikum í sjávarútvegi, sem þegar hefur verið skýrt frá.

Á síðari hluta 3. áratugarins var mörgum orðið ljóst, að í öfni stefndi, en tilraunir til að koma á fót samtökum í fiskisölu runnu út í sandinn. Það var ekki fyrr en Sölusamband íslenskra fiskframleiðenda (S.Í.F.) var stofnað árið 1932, að nokkur skipan komst á þessi mál og nokkuð tók að rofa til á ný. Þá var þess hins vegar skammt að bíða, að ný styrjöld brytist út suður í álfu, og þá breyttust allar forsendur í fiskisölu málum Íslendinga nánast í einu veffangi.

VI,2. Ísfisksala og upphaf hraðfrystingar

Vélvæðing fiskiskipaflotans jók ekki einungis afla og létti vinnu sjómanna. Á Bretlandseyjum hafði lengi verið nokkur markaður fyrir ferskan og tiltölulega nýjan, óverkaðan fisk. Sá markaður jókst að mun, er hafnar- og útgerðarbærir við Norðursjó komust í járnbrautarsamband við Lundúnir og iðnaðarborgir á norðaustur Englandi, eins og frá var sagt framar í þessu riti, og leituðu menn ýmissa leiða til að koma aflanum sem ferskustum á markað. Ein var sú að

búa skip, er gengu til veiða í Norðursjó, svo nefndum fiskitjörnum („fish-ponds“) og freista þess að færa fiskinn lifandi að landi. Járnbrautarvagnar voru svo búnir sams konar tjörnum, og þannig átti að koma fiskinum lifandi á markað.

Á ýmsu gekk í þessum efnum, en sumar tilraunirnar báru sæmilegan árangur, og smám saman tóku menn að leita fyrir sér á fjarlægari miðum. Einna best virðist hafa gengið að flytja kola og annan flatfisk lifandi í fiskitjörnum, og undir lok 19. aldar stunduðu danskir sjómenn kolaveiðar á vélbátum utarlega í Önundarfirði, eins og fram kom í II. kafla þessa rits. Aflaum lönduðu þeir í flutningaskip, sem búnir voru fiskitjörnum og fluttu fiskinn lifandi til Englands.

Flutningum með þessum hætti var þó fljótlega hætt, enda stóðust þeir ekki samkeppni við nýja aðferð, sem var í senn ódýrari og þægilegri. Nálægt aldamótunum 1900 komust menn upp á lag með að framleiða ísmulning og geyma hann svo um borð í veiðiskipum, að hann bráðnaði ekki, jafnvel þótt veiðiferð stæði í tvær til þrjár vikur. Þegar þessi tækni var komin til sögunnar, varð mönnum fljótlega ljóst, að með því að ísa aflann ferskan um borð í veiðiskipinu mátti koma honum lítt eða ekki skemmdum á markað, og jafnframt losnuðu útvegsmenn við kostnaðinn og fyrirhöfnina, sem fylgdi því að koma fyrir fiskitjörnum um borð í skipum sínum. Leið þá ekki á löngu, uns tekið var að búa gufutogara sérstökum lestum, þar sem hægt var að geyma ís. Sá búnaður var þó harla frumstæður framan af, og í löngum veiðiferðum urðu skipin iðulega að leita hafnar og taka ís.

Flestir hinna fyrstu íslensku togara höfðu búnað til að geyma ís, og eins og þegar hefur komið fram, hófust siglingar með ísfisk frá Íslandi nánast jafn snemma og útgerð togara. Haustið 1907 fór *Snorri Sturluson* fyrstu söluferð íslensks togara til Englands, og þetta sama ár fóru *Jón forseti* og *Marz* einnig slíkar ferðir.⁷²⁶ Þessar ferðir héldu áfram allt til loka þess tímabils, sem hér er til umfjöllunar, ef undan er skilið stutt skeið á árum fyrri heimsstyrjaldar. Oftast var siglt með ísfisk til hafnarborganna við Humru, Hull og Grimsby, en á styrjaldarárunum þó mest til Fleetwood.⁷²⁷ Var það gert til þess, að skipin þyrftu ekki að sigla um tundurdufla-svæðin í Norðursjó.

Eins og þegar hefur komið fram, hófst íslensk togaraútgerð aðeins fáum árum, eftir að íshús komu til sögunnar hér á landi. Þau sáu togurunum fyrir ís, og fengu Reykjavíkurtogararnir flestir ís úr Nordalsíshúsi fyrstu árin, en sum togarafélögin reistu og ráku eigin íshús, t.d. hf. Kveldúlfur. Ísinn í þessum húsum var einkum ís, sem tekinn var af Reykjavíkurtjörn á vetrum og geymdur í húsunum yfir sumarið, en ísfiskveiðar stunduðu togararnir mest á haustin, frá því síldarvertíð lauk og þar til vetrarvertíð hófst. Ísinn af tjörninni þótti hins vegar varasamur vegna óhreininda og mengunar, og því komst sá siður fljótlega á, að skipin tóku ís í Bretlandi í söluferðum og notuðu í næstu veiðiför.⁷²⁸

Útflutningur ísfisks var mismikill frá ári til árs, og sama máli gegndi um verðmætið, sem réðst öðru fremur af framboði og eftirspurn í markaðslöndunum. Tafla XIII sýnir magn og verðmæti útflutts ísfisks á völdum árum á tímabilinu 1911-1939.

Tafla XIII

Útflutningur ísfisks 1911-1939

Ár	Magn (smál.)	Verðmæti (fob., þús. g.kr.)
1911	410,2	80,1
1915	8.995,2	3.147,5
1920	12.923,2	7.815,0
1925	5.634,9	2.371,6
1930	11.244,3	3.840,7
1935	18.738	6.295
1939	18.727	6.300

Heimild: *Hagskinna* (1997), tafla 10.17.

Fyrir 1911 var útflutningur ísfisks frá Íslandi sáralítill, en jókst síðan, er togaraflotinn stækkaði og skipin urðu betur búin til slíkra flutninga. Á tímabilinu frá 1911 til 1916 jókst útflutningurinn nánast ár frá ári, og sama máli gegndi um heildarverðmætið. Þar ber þó þess að gæta, að verðið hækkaði óeðlilega mikið á styrjaldarárunum og lækkaði nokkuð árið 1921. Árið 1925 var útflutningur með minnsta móti, en jókst síðan aftur og óx nánast ár frá ári til 1932. Verðið byrjaði hins vegar að lækka að mun af völdum kreppunnar og offramboðs þegar á árinu 1930 og náði lágmarki 1932. Eftir það dróst útflutningur ísfisks verulega saman frá því sem mest var, um 1930, en var þó mun meiri allan 4. áratuginn en verið hafði á 3. áratugnum. Meðalverð á selda smálest var hins vegar miklu lægra á 4. áratugnum en verið hafði áratuginn á undan.⁷²⁹ Átti það ekki minnstan

hlut í lélegri afkomu togaraútgerðarinnar, sem áður var frá sagt.

Að ísa fisk um borð í veiðiskipum og flytja hann þannig á markað var í sjálfu sér nýjung, en byggðist á ævagamalli þekkingu. Fólk á norðlægum slóðum veitti því snemma athygli, að matvæli, einkum kjöt og fiskur, geymdust vel í snjó og ís og gátu haldið tilförlulega fersk um langan tíma. Á 19. öld komust menn upp á lag með að framleiða ís og geyma matvæli frosin, og voru íshúsin, sem áður var frá sagt, þáttur í þeirri þróun. Um svipað leyti tóku hugvitsmenn að reyna fyrir sér um smíði kælivéla, er haldið gætu kulda í lokuðu rými, t.d. járnbrautarmögnum eða skipslestum, jafnvel þótt heitt væri fyrir utan. Fyrsta kælivélin var smíðuð árið 1834, og á síðasta þriðjungi 19. aldar var tekið að búa skip kælivélum og flytja kæld matvæli til Evrópu frá Eyjaálfu og Ameríku. Fyrsti farmurinn af kældu kjöti frá Ástralíu var fluttur til Bretlands 1879-1880, og 1882 var frosið kjöt fyrst flutt frá Nýja-Sjálandi til Bretlands. Olli hin nýja tækni á skömmum tíma byltingu í mataræði og neysluvenjum Evrópumanna og hafði mikil og góð áhrif á efnahag Nýsjálendinga.⁷³⁰

Ísfiskurinn flokkaðist undir það, sem almennt er kallað kæld matvæli. Geymsluþol hans var takmarkað, ísinn bráðnaði og rýrnaði alltaf eitthvað í hverri veiði- og söluferð, og er fiskinum hafði verið landað, reið á að verka hann eða neyta hans sem fyrst. Annars varð hann ónýtur, og því fór vitaskuld fjarri, að fiskur, sem legið hafði í ís í tvær til þrjár vikur, gæti talist ferskur.

Í upphafi aldarinnar létu ýmsir fisk-

framleiðendur sig dreyma um að frysta fisk ferskan og flytja hann frosinn á markað. Flestum var ljóst, að þetta myndi verða mögulegt fyrir eða síðar, en kostnaðurinn var mikill og erfitt að viðhalda gæðum fiskeins um lengri tíma. Hér á landi var vitaskuld hægt að frysta fisk á sama hátt og beitusíld í íshúsum, en sá fiskur mun sjaldan hafa þótt góður matur, og erfitt var að viðhalda frosti um borð í flutningaskipum, áður en sérbúin frystiskip komu til sögunnar.

Frystivélar, ætlaðar til frystingar matvæla, voru fyrst teknar í notkun hér á landi árið 1908, í íshúsinu sem útvegsmenn í Vestmannaeyjum reistu undir forystu Gísla J. Johnsen og áður var frá sagt. Það hús var öðru fremur notað til beitufrystingar og geymslu, en árið 1910 hófu Eyjamenn að frysta lúðu, sem flutt var frosin til Kaupmannahafnar.⁷³¹ Fáum sögum fer af árangrinum af þessari tilraun, og tæpir tveir áratugir liðu, uns aftur var reynt að frysta fisk til útflutnings hér á landi. Mun það og sönnu næst, að fryst matvæli nutu takmarkaðrar hylti neytenda á fyrstu tveimur áratugum 20. aldar. Frystingin tók tilförlulega langan tíma, vefir og frumur vildu skemmast og geymsluþol vörunnar var takmarkað.

Á þessu varð mikil breyting á árunum um og eftir 1920. Þá tókst Bandaríkjamanninum Clarence Birdseye að hraðfrysta matvæli í neytendaumbúðum, og árið 1923 stofnaði hann hlutafélag, sem einkum var ætlað að hraðfrysta fiskflök. Sú tilraun mistókst að vísu, en Birdseye endurbætti aðferð sína og tókst í samvinnu við aðra að vinna frystum matvælum brautargengi á bandarískum markaði. Er af því mikil saga.⁷³²



*Sænsk-íslenska frystihúsið (t.h. á myndinni) og togarar við bryggju í Reykjavíkurhöfn.
Ljós.: Ljósmyndasafn Reykjavíkur*

Um svipað leyti og Birdseye gerði tilraunir með frystingu fiskflaka vestur í Ameríku, tóku íslenskir frumkvöðlar að huga að hraðfrystingu fisks hér heima. Ekkert samband er sjáanlegt þarna á milli, og Íslendingarnir munu einkum hafa haft í huga að heilfrysta fisk með aðferð, sem kennd var við danskan verkfræðing, er Ottesen hét. Þá var fiskurinn þækilfrystur, sem kallað var, difið án umbúða niður í saltþækil blandaðan glycerini. Sú framleiðsla líkaði hins vegar illa.⁷³³

Esphólínbræður á Akureyri fóru framarlega í flokki þeirra, er hugðu á hraðfrystingu fisks. Árið 1925 sóttu þeir um lóð undir stórt frystihús í Reykjavík og nutu til þess atfylgis fjárfsterkra sænskra athafnamanna. Árangurinn af því samstarfi varð Sænska frystihúsið, sem tók til starfa árið 1930.⁷³⁴

Áður en til þess kom hafði hins vegar íslenskur fiskverkandi, Elínmundur Ólafsson frá Mýrarhúsum á Seltjarnarnesi, hafið frystingu og útflutning á frosnum fiski. Einar Sigurðsson, útgerðarmaður í Vestmannaeyjum, hafði eftirfarandi frásögn eftir honum í ævisögu sinni, sem Þórbergur Þórðarson skráði:

Það var vorið 1929, að ég fékk tvær amóníak frystivélar frá Sabroe í Árósum. Þær voru 25 þúsund hitaeiningar hvor, við mínus 10 stig á celsíus. Ég fékk með þeim kar til að frysta ís í. Í karinu gat ég fryst í einu 500 kíló af ýsu. Ég geymdi fiskinn í klefa, sem jafnframt var hafður fyrir beitu. Í honum var 10 gráða frost á celsíus. Ég bjó um ýsuna í 50 kílóa trékössum, og var hún send þannig til Leith í Skotlandi. Fiskurinn var sendur með Fossunum í lestinni ókældri, eins og hún kom fyrir, og vafið utan um hann preseningum. Fiskurinn kom þó vel fram og líkaði ágætlega. Ýsan seldist á 14 aura

kílóíð. Fyrsta sendingin fór í desember 1929 eða í byrjun janúar og var 32 lestir. Auk þess voru frystar 80 til 100 lestir, sem voru seldar í Reykjavík á 28 aura kílóíð, helmingurinn af því þó ekki fyrr en sumarið 1930.

Næstu tvær sendingar til Bretlands lentu á slæmum markaði. Fiskurinn var settur þar í ávaxtakæli og skemmdist. Eins fór með fiskinn, sem geymdur var hér heima. Tíu stiga frost var of lítill kuldi til að geyma hann í. Þegar fram á sumarið kom, varð að fleygja nokkru af fiskinum.⁷³⁵

Þannig fór um sjóferð þá, og tilraunir, sem Kveldúlfur hf. og fleiri aðilar gerðu til að flytja út frosinn fisk í upphafi 4. áratugarins, báru lítinn árangur.

En nú var þess skammt að bíða, að hraðfrystingunni yxi fiskur um hrygg. Eins og þráfaldlega hefur komið fram, olli viðskiptakreppan, sem hófst árið 1929, miklum erfiðleikum á hefðbundnum salt- og ísfisksmörkuðum Íslendinga í Suðurlöndum, á Bretlandseyjum og í Þýskalandi. Flestum útvegsmönnum og fiskverkendum varð smám saman ljóst, að leita yrði nýrra úrræða og markaða fyrir íslenskan fisk, og þá varð mörgum litið til hraðfrystingar. Á Alþingi árið 1934 flutti Ólafur Thors frumvarp til laga um stofnun Fiskiráðs, er hafa skyldi forgöngu um ýmiss konar rannsóknir og athuganir og gera tillögur til Alþingis um úrbætur í sjávarútvegsmálum. Meðal annars skyldi ráðið hafa forystu um öflun nýrra markaða fyrir sjávarafurðir og eflingu þeirra, er fyrir voru. Þá var og mælt með því, að hraðfrysting yrði eflað og að lítill frystihús yrðu reist í sem flestum verstöðvum.⁷³⁶

Fiskiráð það, sem Ólafur Thors og fylgismenn hans vildu koma á fót, átti aðeins að vera ráðgefandi, en síðar á þessu sama þingi

báru fulltrúar ríkisstjórnarflokkanna, Framsóknarflokks og Alþýðuflokks, fram frumvarp til laga um stofnun Fiskimálanefndar. Hún skyldi hafa umtalsverð völd, úthluta verkunar- og útflutningsleyfum og hafa forgöngu um markaðsleit og tilraunir með nýjar veiði- og verkunaraðferðir. Til þessa skyldi henni lagt fé úr sjóðum í eigu og umsjá ríkisins, og henni var heimilt að veita einstaklingum og félögum lán eða styrki til tækjakaupa, ef þeir hugðust hefja nýjar verkunaraðferðir.⁷³⁷ Mun þar einkum hafa verið átt við hraðfrystingu.

Lög um Fiskimálanefnd voru samþykkt á Alþingi skömmu fyrir jól 1934 og tók hún til starfa í ársbyrjun 1935. Snemma á því ári var lögum um nefndina hins vegar breytt, og komust þau þá í það horf, sem þau héldust í næstu árin. Mikilvægasta breytingin varð sú, að sölumál voru tekin úr höndum nefndarinnar og fengin S.Í.F., en í 2. grein laganna var hlutverki nefndarinnar lýst svo:

Fiskimálanefnd hefur með höndum úthlutun verkunarleyfa, ef þau verða fyrirskipuð. Hún skal gera ráðstafanir til þess, að gerðar séu tilraunir með nýjar veiðiaðferðir og útflutning á fiski með öðrum verkunaraðferðum en nú eru mest tíðkaðar. Hún skal hafa forgöngu um markaðsleit og tilraunir til að selja fisk á nýja markaði og annað það, er lýtur að viðgangi sjávarútvegsins. Getur ríkisstjórnin veitt nefndinni fé úr markaðs- og verðjöfnunarsjóði í þessu skyni með samþykki sjóðstjórnarinnar.⁷³⁸

Eitt merkasta nýmælið í hinum breyttu lögum frá 1935 var það, að þá var stofnaður sérstakur sjóður, Fiskimálasjóður, og skyldi veita fé úr honum til að styrkja ýmiss konar nýbreytni, þ. á m. tilraunir með nýjar veiði- og verkunaraðferðir, markaðsleit o.fl.⁷³⁹

Lögin um stofnun Fiskimálanefndar voru umdeild á sínum tíma, og ýmsum eindregnustu málsvörum einkaframtaksins þótti sem vopnin hefðu snúist illilega í höndum Ólafs Thors. Í stað þess að stofnað yrði ráð, sem veitt gæti stjórnvöldum og útvegsmönnum faglega ráðgjöf í þrengingum, hefði hann fengið yfir sig pólitíska ófreskju, hálf-sósíalíska í þokkabót, sem hefði í raun allt ráð sjávarútvegsins í hendi sér. Fyrir harðfylgi nokkurra manna, sem stóðu að stofnun S.Í.F., hefði tekist að koma í veg fyrir að ríkisvaldið sölsaði undir nefndina öll völd í sölu og útflutningi á saltfiski.

En hvað sem slíkum umræðum leið, fer hitt vart á milli mála, að starf Fiskimálanefndar skilaði umtalsverðum árangri. Hún hafði á sínum snærum erindreka, er leituðu markaða, m.a. í Mið-Evrópu og Bandaríkjunum, og þótt þær tilraunir tækjust mis-

jafnlega, lærðu menn smám saman af reynslunni, og á árunum 1936-1937 tókst að afla nokkurra markaða fyrir fryst fiskflök, einkum í Bretlandi. Árið 1935 kom nefndin sér upp „hraðfrystistöð“, er hún festi kaup á frystihúsi Ingólfs Esphólín í Reykjavík. Þar voru gerðar tilraunir með frystingu og þökkun, en jafnframt gaf nefndin öðrum fiskverkendum góð ráð og veitti lán til byggingar hraðfrystihúsa. Á árunum 1936-1939 voru reist alls þrettán hraðfrystihús með stuðningi nefndarinnar, og voru þau í öllum landsfjórðungum.⁷⁴⁰ Auk þess reistu nokkrir aðilar frystihús án atfylgis nefndarinnar, og í árslok 1939 voru liðlega tuttugu hraðfrystihús starfandi hér á landi. Enn hafði hin nýja verkunaraðferð þó vart slitið barnskónum, og árið 1939 var útflutningur freðfisks enn lítill, eða samtals 2.297 smálestir.⁷⁴¹ Þar var þó mjór mikils vísir.

VII. HAF- OG FISKIRANNSÓKNIR

Í íslenskum ritum fyrri alda er allvíða vikið að hafinu, náttúru þess og íbúum og auðsýnt, að a.m.k. sumir Íslendingar hafa frá örófi alda haft nokkra þekkingu á þessum efnum og reynt að afla sér vitneskju um þau. Þar var þó fráleitt um neins konar rannsóknir að ræða, en glöggir menn og konur veittu athygli ýmsu því, er fyrir augu bar í náttúrunni, og breytingum, sem þar urðu og drógu af því ályktanir. Þær voru að sönnu oft blandnar hindurvitnum og hjátrú, en engu að síður til vitnis um næma athyglisgáfu og þekkingarþrá.⁷⁴²

Um eiginlegar rannsóknir á náttúru landsins var vart að tala fyrr en á síðari hluta 18. aldar, og skipulagðar haf- og sjórannsóknir hófust ekki fyrr en á síðasta fjórðungi 19. aldar. Þar fóru danskir og norskir vísindamenn í fararbroddi, en íslenskir menn komu lítt við sögu. Fyrsti háskólamenntaði íslenski náttúrufræðingurinn, sem eitthvað ritaði að gagni um þessi mál, var Þorvaldur Thoroddsen. Á árunum 1892-1904 kom út rit hans *Landfræðisaga Íslands* og á árunum 1908-1922 *Lýsing Íslands* í fjórum bindum. Í síðarnefnda verkinu fjallar hann all-

mikið um hafið umhverfis landið og lífríki þess, en öll er frásögn hans byggð á rannsóknum annarra. Þorvaldur var jarðvísindamaður og stundaði aldrei sjálfstæðar hafrannsóknir, þaðan af síður rannsóknir á fiskifræði og fiskveiðum. Skrif hans bera vott um almennan áhuga á náttúruvísindum og vilja til að miðla þekkingu til almennings, og má með nokkrum rétti líta á þau sem eins konar lokastig almennrar umfjöllunar um hafvísindi í gömlum stíl.

Sumarið 1894 urðu þáttaskil í rannsóknum á sviði haf- og fiskifræði. Þá kom Bjarni Sæmundsson frá Járngerðarstöðum í Grindavík heim frá námi í náttúrufræði við Hafnarháskóla og tók við kennaraembætti, sem Þorvaldur Thoroddsen hafði áður gegnt við Lærða skólann í Reykjavík. Hann hafði við heimkomuna mikinn hug á því að vinna að rannsóknum á fiskifræði og sótti í því skyni til Alþingis um eitt þúsund króna styrk á ári til að vinna að hugðarefni sínu. Þingið veitti honum átta hundruð krónur á ári, og næstu árin og áratugina fór hann í rannsóknarleiðangra víða um land og með dönskum rann-

sóknarskipum. Skýrslur um rannsóknir sínar og athuganir birti hann jafnharðan í tímaritinu *Andvara*, og kom hin fyrsta, sem bar yfirskriftina „Fáein orð um fiskiveiðar vorar“, árið 1895.⁷⁴³ Í greinum Bjarna og skýrslum er mikinn fróðleik að finna um vinnubrögð hans og aðferðir, rannsóknir í haf- og fiskifræði hér við land á fyrstu fjórum áratugum 20. aldar, og þó ekki síður um ástand sjávarútvegsins og gang mála í fjölmörgum verstöðvum víða um land.

Hvað rannsóknir snerti, kom Bjarni Sæmundsson að ónumdu landi. Hér var flest ógert á þessu sviði, og í skýrslu sinni í *Andvara* árið 1921 lýsti hann því, hvernig hann hugðist nálgast viðfangsefni sitt í upphafi:

Styrkur þessi [þ.e. styrkurinn frá Alþingi] var ekki svo hár, að eg gæti gefið mig allan við fiskirannsóknnum, og því síður, að eg með honum gæti gert dýrar rannsóknir á sjó. Leit eg svo á, að mér mundi verða mest úr honum með því, 1) að fara um landið og hitta fiskimenn að máli, fá hjá þeim upplýsingar um lífshætti nytjafiska vorra og ýmislegt það, sem snerti veiðarnar, heyra af gömlum og minnugum mönnum um breytingar á ýmsu því viðvíkjandi og hins vegar fræða menn, þar sem eg þóttist fróðari en þeir, 2) gera þær rannsóknir á sjó og í vötnum, sem tók yrðu á, og 3) að safna í Reykjavík upplýsingum úr gömlum ritum, prentuðum og óprentuðum, um ýmislegt, sem snerti fiskiveiðar á liðnum tímum, og veiðiskýrslum úr ýmsum landshlutum og fylgjast þaðan með ganginum í veiðunum og öðru merkilegu á því sviði.⁷⁴⁴

Fyrstu árin notaði Bjarni til almennra athugana og heimsótti þá einkum verstöðvar sunnan- og vestanlands. Um þessar mundir höfðu Danir hins vegar á þrjónunum umfangsmiklar haf- og fiskirannsóknir á



Bjarni Sæmundsson, fiskifræðingur.

hafsvæðunum umhverfis Danmörku, Færeyjar og Ísland. Þær átti að vinna að nokkru leyti í samvinnu við Alþjóðahafrannsóknaráðið, sem stofnað var árið 1902 og hafði höfuðstöðvar í Charlottenlund við Kaupmannahöfn. Ungur danskur dýrafræðingur, Johannes Schmidt, var ráðinn til að stýra rannsóknunum við Færeyjar og Ísland, en yfirumsjón verkefnisins var í höndum Chr. F. Drechsels sjóliðsforingja, ráðgjafa dönsku ríkisstjórnarinnar í fiskveiðimálum.⁷⁴⁵

Dönsku vísindamennirnir voru, sem vænta mátti, næsta lítt kunnugir aðstæðum hér á landi, og sumarið 1902 óskaði Drechsel eftir tillögum Bjarna Sæmundssonar um rannsóknir, er komið gætu að mestu gagni

fyrir fiskveiðar Íslendinga. Bjarni svaraði með ýtarlegri greinargerð og nefndi þar alls sautján atriði, sem hann taldi nauðsynlegt að rannsaka. Jón Jónsson endursagði svar hans þannig:

Bjarni telur að straumar og hiti sjávar ráði miklu um fiskveiðar við Ísland og þrátt fyrir mikilsverðar sjórannsóknir dönsku herskipanna við Ísland á undanförunum árum þurfi enn margra skýringa, einkanlega varðandi áhrif Íshafsstraumsins á fiskgöngur við Norður- og Austurland. Þá telur hann nauðsynlegt að gerðar séu vísindalegar athuganir á þeirri hugmynd sjómanna að fiskur gangi yfirleitt réttsælis umhverfis landið og fylgi þannig megin straumstefnu. Vitað sé að þorskur, ýsa og ýmsar fleiri tegundir hrygni í febrúar-mars frá Suð-Austurlandi allt norður undir Ísafjarðardjúp og sé því nauðsynlegt að rannsaka hvernig egg og seiði berist með straumnum að norður- og austurströnd landsins. Þá verði kannað hvar ungfiskur heldur sig áður en hann kemur í veiðina. Segist Bjarni hafa fundið mikið af smáfiski í fjörðum bæði vestanlands og austan, en ekki í Faxaflóa. Hvað verður um þann fisk, sem heldur sig á grunnmiðum og inni á fjörðum á ákveðnum árstíma? Hvað veldur því að fiskur leggst frá landi árum saman, en kemur síðan aftur og nefnir Bjarni um það ýmis dæmi frá fiskveiðum fyrr á öldum. Ekkert er vitað um göngur og hrygningu síldar, loðnu né sandsílis og menn vita einnig sáralítið um dvalarstaði hrognkelsa utan hrygningartíma. Sama er að segja um göngur laxins í úthafinu og allt er enn á huldu um got hákarlsins. Bjarni er á öndverðri skoðun við marga sjómenn, sem fullyrtu að hvalveiðar réðu miklu um síldargöngur og eins taldi hann botnvörpuveiðar hafa lítil áhrif á göngur fiska, en nauðsynlegt væri að frekari rannsóknir skæru úr um þetta og eins hvort niðurburður frá fiskiskipum hefði áhrif á fiskgöngur, en um þetta síðast nefnda atriði hafði verið mikil umræða meðal fiskimanna í langan tíma og taldi Bjarni allt of mikið úr þessu gert. Að lokum telur hann nauðsynlegt að kannað verði rækilega hvort til séu óþekkt fiskimið við Ísland og

eins verði athuguð frekar útbreiðsla kúskeljar, beitusmokks og rækju.⁷⁴⁶

Danir fóru mjög að þessum tillögum Bjarna, og starfaði hann með þeim næstu árin. Til rannsókna keyptu dönsk stjórnvöld togarann *Thor*, sem áður var nefndur, af IHF á Patreksfirði, og var hann við rannsóknir hér við land sumurin 1903-1905 og 1908. Varð af þeim leiðöngrum góður árangur, enda komu leiðangursmenn víða við í rannsóknum sínum.⁷⁴⁷ Að loknum síðasta rannsóknarleiðangri á *Thor* 1908 vann Bjarni Sæmundsson að fiskirannsóknnum á eigin spýtur. Aðstaður hans voru þó allar hinar erfiðustu, fé af skornum skammti og ekkert hafði hann rannsóknaskipið, og enn síður hóp þjálfaðra vísindamanna til aðstoðar, eins og starfsbræður hans í öðrum löndum. Hann fór í verstöðvar víða um land, leigði þar vélbáta og aðstoðarmenn, og mörg ár fór hann í veiðiferðir með togurum og rannsakaði afla þeirra. Á 3. áratugnum hófu Danir aftur umfangsmiklar hafrannsóknir hér við land á rannsóknarskipinu *Dönu* og árið 1926 var gamli *Thor*, sem nú var orðinn varðskip og nefndist *Þór*, aftur tekinn til rannsókna. Fór skipið alls ellefu rannsóknarleiðangra á árunum 1927-1929, og var Bjarni leiðangursstjóri í þeim öllum. Þessar rannsóknir Bjarna beindust aðallega að ýmsum nytjafiskum, ekki síst í Faxaflóa og á vertíðarsvæðunum við Suður- og Vesturland.

Á árunum 1931-1937 stóð Fiskifélag Íslands fyrir fiskirannsóknnum hér við land, og stýrði Árni Friðriksson þeim. Þær beindust fyrst og fremst að þorski, síld og karfa, og er Fiskimálasjóður var stofnaður árið

1935, kom einkum í hans hlut að leggja fé í íslenskum hafrannsóknnum hafi lokið; nú til þessara rannsókna. Þar með má með var þess skammt að biðja að rannsóknastarfið kæmist á fastari fót.⁷⁴⁸ nokkrum rétti segja, að skeiði frumherjanna

NIÐURLAGSORÐ

Vísir menn og lífsreyndir hafa löngum haldið því fram, að fátt sé fólki gagnlegra en að ferðast um ókunnar slóðir, kynnast siðum og háttum annarra, tileinka sér nýja hugsun og þekkingu. Af því hljóti fólk að þroskast nokkuð, verða færara um að bregðast við og taka á nýjum viðfangsefnum. Sögunni, sem reynt er að segja á þessum blöðum, má líkja við slíka ferð, og er þá heil atvinnugrein, íslenskur sjávarútvegur, í hlutverki ferðamannsins.

Við upphaf sögu, á öndverðri 20. öld, var sjávarútvegur Íslendinga enn með líku sniði og verið hafði um aldir. Sjósókn og aflabrögð höfðu að sönnu aukist með tilkomu þilskipa á 19. öld, útflutningur hafði vaxið og nýir markaðir unnist, er skiluðu útvegs mönnum og þjóðarbúinu meiri tekjum en landsmönnum höfðu áður áskotnast af sjávarútvegi, a.m.k. síðan á 15. öld. veiðitæknin var á hinn bóginn lítt breytt frá því sem verið hafði á miðöldum, og þótt síldveiðar væru teknar að gefa íbúum einstakra landshluta og svæða nokkuð í aðra hönd um það bil er 20. öldin gekk í garð, mun fáa íslenska útvegsmenn og sjómenn hafa órað

fyrir því, að innan tíðar hæfist mesta bylt-ingarskeið í sögu sjávarútvegsins – og þjóðarinnar – frá því land byggðist.

Stóratburðir sögunnar láta tíðum lítið yfir sér, þegar þeir gerast, og gerendum þeirra mun sjaldan ljóst, að þeir séu þátttakendur í athöfnum, sem muni valda þáttaskilum í sögunni. Það hefur vafalaust átt við um mennina, sem bogruðu við að setja litlu Möllerupvélinu í sexæringinn *Stanley* vestur á Ísafirði í nóvember 1902, og fimm-menningana, sem eyddu jólunum árið 1904 á The Commercial Hotel í Leith í Skotlandi, og afreðu þar að kaupa togara. Samt voru athafnir og ákvarðanir allra þessara manna stóratburðir í sögu Íslendinga, mörkuðu þáttaskil í atvinnu- og þjóðarsögunni. Eftir að vélbáturinn *Stanley* fór sína fyrstu för frá Ísafirði til Hnífsdals árið 1902 og *Coot* kom heim frá Skotlandi í ársbyrjun 1905, varð ekki aftur snúið. Íslenskur sjávarútvegur hafði farið yfir sitt Rúbíkófljót, lagt upp í langa ferð tæknivæðingar og framfara. Eins og allar ferðir, sem einhverju máli skipta, reyndist þessi á tíðum erfið, siglingin vandasöm en heilladrjúg.

Sagan, sem sögð er á þessari bók, spannar tæpa fjóra áratugi. Hún einkennist af ótrúlegri framkvæmdagleði og bjartsýni, en jafnframt af miklum sveiflum og verður á köflum nánast öfgakennd. Á fyrri helming hennar, tímabilið fram um 1920, má líta sem nánast samfellt uppbyggingar- og framfaraskeið. Þá var fiskiskipafloti landsmanna vélvæddur, nýttisku togarar og vélbátar, smáir og stórir, leystu af hólmi arabáta og þilskip. Á aðeins tveimur áratugum eignuðust Íslendingar fiskiskipaflota, sem að öllum búnaði var sambærilegur við flota þeirra fiskveiðipjóða, er fremstar stóðu við Norður-Atlantshaf. Árangurinn lét ekki á sér standa; afli jókst nær stöðugt og ný atvinnugrein, síldveiðarnar, festist í sessi. Ekkert lát virtist á möguleikum til útflutnings og sölu sjávarafurða, og smám saman komst útflutningsverslunin nær algjörlega í hendur landsmanna sjálfra. Þetta var tímabil bjartsýni, þegar mörgum virtist smjör drjúpa af hverju stráí.

En þeim, sem þannig hugsuðu, mun mörgum hafa brugðið jafn illilega í brún og Hrafna-Flóka og fylgdarmönnum hans forðum daga, þegar skyndilega versnaði í ári. Á 3. áratugnum reyndist mörgum útvegsmanninum þungt fyrir fæti, og margir áttu erfitt með að fóta sig á klungrum alþjóðaviðskipta og viðsjárverðra markaða. Þá rann upp fyrir mörgum, að sjávarútvegurinn var áhættusöm og vandamikil atvinnugrein og að ekki var nóg að draga fisk úr sjó og verka hann. Afurðirnar þurfti líka að selja, og þegar kom fram á 4. áratuginn reyndist það æ erfiðara. Þá voru íslenskir útvegsmenn komnir í ógöngur: í fyrsta skipti í sögunni var fram-

leiðslugeta atvinnugreinarinnar orðin svo mikil, að væri henni beitt að fullu, var vonlítið að selja alla framleiðsluna við viðunandi verði við það, sem kalla mátti eðlilegar aðstæður á heimsmarkaði. Aðstæður á þeim bæ voru að sönnu fjarri því að geta kallast eðlilegar á 4. áratug 20. aldar, en íslenskur sjávarútvegur var kominn í öngstræti offramleiðslu, áður en heimskreppan skall á, og átti þá þegar í harðri samkeppni við sjávarútveg í nágrannalöndunum.

Með vélvæðingunni og aukinni sókn, sem henni fylgdi, lenti íslenskur sjávarútvegur óhjákvæmilega í hringiðu alþjóðalegrar samkeppni, en sitthvað bendir til þess, að menn hafi ekki áttað sig til fulls á þessari staðreynd á árunum fyrir fyrri heimsstyrjöld. Hér heima var gamli hugsunarhátturinn, að mikill afli væri guðs gjöf, enn allsráðandi. Blöðin kepptust við að segja frá aflametum; aflakóngar og skipverjar þeirra voru hetjur dagsins. Góður árangur þeirra við veiðar skilaði hins vegar litlu, ef ekki tókst að selja afurðirnar, og þar er komið að vanda útvegsmanna og útvegsins á 3. og 4. áratugnum. Íslendingar voru dugandi sjómenn, íslenskir útvegsmenn duglegir við uppbyggingu og endurnýjun skipastólsins, en í viðskiptum á erlendum mörkuðum voru þeir nýgræðingar og höguðu sér stundum eins og börn. Það tók þá langan tíma að átta sig á sveiflum og dyntum markaðarins, og þó kannski einkanlega á því, að nýtt skip og meiri afli leiddi ekki endilega til betri afkomu. Hin hraða uppbygging sjávarútvegsins, ekki síst gríðarleg endurnýjun togaraflotans á árunum eftir fyrri heimsstyrjöld, hafði hins í för með sér að enginn

mátti vera að því að bíða, staldra við og sníða sér stakk eftir vexti. Í því voru erfiðleikar útgerðarinnar á millistríðsárunum ekki síst fólgnir.

Með miklum rétti má líkja vegferð íslensks sjávarútvegs á árunum milli stríða við reynslu barns, sem vex of hratt úr grasi og heldur út í lífið, áður en það hefur tekið út nægan þroska. Það byggir á reynslunni úr foreldrahúsum, og líkt var forystumönnum í sjávarútvegi þessara ára farið. Þeir uxu flestir úr grasi á árunum fyrir fyrri heimsstyrjöld, hinir elstu á síðustu áratugum 19. aldar, og mótuðust af hugarheimi þess tíma. Þeir áttuðu sig hins vegar ekki á því, ekki fyrr of seint, að á þessum árum var uppgangsskeið í helstu viðskiptalöndum Íslendinga. Allur fiskur seldist við góðu verði, og þá reið á að veiða eins mikið og hægt var. Þá var hlutverk Íslendinga einnig einfaldara en

síðar varð. Þeir þurftu aðeins að veiða fiskinn, færa hann að landi og verka hann. Þá tóku Danir við, keyptu fiskinn og seldu á eigin ábyrgð, báru tap eða hirtu gróða eftir atvikum. Eftir 1920 voru dönsku kaupmennirnir að mestu horfnir úr sögu íslenskra fiskviðskipta og Íslendingar teknir við. Þá voru aðstæður á fiskmörkuðum breyttar og íslenskum fiskkaupmönnum að mörgu leyti öndverðar. Reynsluleysi og vanþekking á viðskiptunum gerði svo illt verra.

Þegar þráður þeirrar sögu, sem sögð er á þessari bók, er felldur, var íslenskur sjávarútvegur að niðurlotum kominn eftir margra ára taprekstur. Þá var þess hins vegar skammt að bíða, að atburðir úti í heimi breyttu í einu vetfangi öllum aðstæðum og flotinn mikli frá 3. áratugnum kæmi aftur að fullum notum. Frá því segir í næsta bindi.

TILVÍSANIR

- 1) Árni Gíslason (1944): *Gullkistan*.
- 2) Þorsteinn Jónsson (1950): *Formannsævi í Eyjum*.
- 3) Sigfús Jónsson (1984): *Sjávarútvegur Íslendinga á tuttugustu öld*.
- 4) Heimir Þorleifsson (1974). *Saga íslenzkrar togaraútgerðar fram til 1917*.
- 5) Bjarni Guðmarsson (1986): „Togaraútgerð í Reykjavík 1920-1931“. *Landshagir*.
- 6) Sigfús Jónsson (1986): „Alþjóðlegir saltfiskmarkaðir og saltfisk-útflutningur Íslendinga 1920-1932“. *Landshagir*.
- 7) Ólafur Hannibalsson, Hjalti Einarsson og Jón Hjaltason (1997): *Saga SH 1942-1996*.
- 8) Jón Þ. Þór (1982): *Breskir togarar og Íslandsmið 1889-1916*, (1995): *British Trawlers and Iceland, 1919-1976*.
- 9) Jón Þ. Þór (1991): *Landhelgi Íslands 1901-1952*.
- 10) Jón Jónsson (1988): *Hafrannsóknir við Ísland I*.
- 11) D.J. Starkey o. fl., ritstj. (2000): *England's Sea Fisheries. The Commercial Fisheries of England and Wales*.
- 12) R. Robinson (1996): *Trawling*.
- 13) J. R. Coull (1996): *The Sea Fisheries of Scotland*.
- 14) E. Patursson (1961): *Fiskiveiði-fiskimenn 1850-1939*.
- 15) J. P. Joensen (1982): *Fiskafólk*.
- 16) J. E. Candow og C. Corbin, ritstj. (1996): *How Deep is the Ocean?*
- 17) *Studia Atlantica* 1-4 (1996-1999).
- 18) A. Birnie (1966): *An Economic History of Europe 1760-1939*, 9 nm.
- 19) S.r., 269.
- 20) D. Dillard (1987): *Västeuropas och Förenta staternas ekonomiska historia*, 200.
- 21) E. J. Hobsbawm (1969): *Industry and Empire*, 97 o. áfr.
- 22) R. Robinson (1996): *Trawling*, 14-22.
- 23) R. Robinson (1996), 23-25.
- 24) R. Robinson (1996), 25-32.
- 25) E. J. Hobsbawm (1969), 162-163.
- 26) R. Robinson (1996), 32-36.
- 27) S.r., 84.
- 28) R. Robinson (1996), 86 o.áfr.
- II. kafla
- 29) Henry Hálfðanarson (1942): „Vagga hinnar hörðu sjósóknar“. *Sjómannablaðið Víkingur* 1. tbl. IV. árg., 18. Hér segir, að Cæsar hafi verið sjósettur með vélina um borð í apríl 1902, en það er annaðhvort misminni eða misritun.
- 30) Árni Gíslason (1944): *Gullkistan*, 198-199.
- 31) S.r., 199-200. Annarri heimild, frásögn Fridtíof Nielsen, ber ekki fyllilega saman við sögu Árna af því, hvor þeirra Nielsens hafi haft forgöngu um að útvega vélina (F. Nielsen (1947): „Þegar fyrsti bátamótorinn kom til Íslands“. *Sjómannablaðið Víkingur* 9. tbl. IX. árg., 270). Er og sennilegast, að þeir Árne og Nielsen hafi verið næsta samtaka um vélarkaupin (sbr. Jón Þ. Þór (2002): „Upphaf vélbátaútgerðar á Íslandi“. *Ársrit Sögufélags Ísfríðinga* 42. ár, 10-11).
- 32) *Vestri* 4. tbl. II. árg., 1902.
- 33) S.r.
- 34) Árni Gíslason (1944), 203-204.
- 35) *Ægir* 2. tbl. I. árg., 1905.
- 36) *Ægir* 2. tbl. I. árg., 1905.
- 37) Þorsteinn Jónsson (1950), 110.
- 38) S.r., 109-110.
- 39) S.r., 110-116.
- 40) Nikulás Ægisson (1996): „Ólgandi sem hafið“. *Árbók Suðurnesja*, 19.
- 41) Jón Þ. Þór (1996): *Saga Grindavíkur 1800-1974*, 124-125.
- 42) Páll Pálsson (1984): „Minningar“. *Ársrit Sögufélags Ísfríðinga*, 61.
- 43) Henry Hálfðanarson (1942), 18.
- 44) S.r., 18-19.
- 45) Jón Þ. Þór (1988): *Saga Ísafjarðar og Eyrarhrepps hins forna* III, 34-35.
- 46) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1912*.
- 47) Sbr. Jón Þ. Þór (1988), 37.
- 48) Þorsteinn Jónsson (1950), 124.
- 49) H. J. Debes (1996): „Formæli“ í H. M. Villiers: *Konsul i Føroyum*, 5.
- 50) Sea Fisheries (England and Wales). Fourth Annual Report of the Inspector for 1889, 5. Frumtextinn hljóðar svo: *The recent*

- development of line fishing with steam vessels from the port of Hull must not escape notice. The codmen of Grimsby and Harwich have long been the only English „well“ smacks which visited the Faroe and Iceland waters, but last year two steamers were equipped from Hull for this fishery, and they have proved so successful that others will probably follow their example. Formerly these distant fishing grounds were only visited during the summer months, but since the introduction of steam „codmen“ a few years ago at Grimsby, the season has been extended far into the winter, though not without an increase to the dangers of the voyage through short days and the risk of ice.
- 51) Þf. Lh. NJ 1888-1892, nr. 55, 1890.
 - 52) Sbr. *Ísafold* 81. tbl. XVIII. árg., 1890. Þar segir, að þá um sumarið hafi Wathne selt Engendingum síld til beitu, og gramdist Austfirðingum það mjög.
 - 53) Hreinn Ragnarsson (1996): *Saga XXXIV*,
 - 54) The Fishing News 17. og 24. september 1932; sbr. Jón Þ. Þór (1982), 18.
 - 55) Sbr. Jón Þ. Þór (1982), 19-21.
 - 56) Heimir Þorleifsson (1974), 10.
 - 57) E.W.L. Holt (1951): „Rannsóknir á Norðursjó“. *Ægir* XLIV. árg., 304. Grein Holts birtist fyrst í *Journal of the Marine Biological Association of the United Kingdom*, vol. III, 1893-1895. Árni Friðriksson, fiskifræðingur, þýddi síðari hluta greinarinnar á íslensku, og birtist hann í *Ægi* árið 1951.
 - 58) Jón Þ. Þór (1982);, 26-31, 151-162.
 - 59) Sbr. Jón Þ. Þór (1982), 26-31.
 - 60) *Alþtíð*. 1889, C, 100.
 - 61) *Ísafold* 61. tb.l. XIX. árg., 1892.
 - 62) RA. Gesandskabs Arkiv, London, VIII. A; *Ísafold* 77. tbl. XIX. árg., 1892; sbr. Jón Þ. Þór (1982), 29.
 - 63) *Alþtíð*. 1894, B; *Stjtið*. 1894, 134-135.
 - 64) Sbr. Jón Þ. Þór (1982), 36-41.
 - 65) Þf. N744-96/LDI-44; N516-96/LDI-44; sbr. Jón Þ. Þór (1982), 42-51.
 - 66) *Þjóðólfur* XLVIII. árg. nr. 30, 1896.
 - 67) Sama heimild.
 - 68) *Ísafold* XXIII. árg. 42. tbl., 1896.
 - 69) *Dagskrá* I. árg., 1896, ýmsar greinar.
 - 70) Eiríkur Magnússon (1896): *Um botnvörpuveiðar*, 4-7.
 - 71) S.r., 11.
 - 72) Eiríkur Magnússon (1896), 12-13.
 - 73) *Alþtíð*. 1897, C, 136-138; sbr. Jón Þ. Þór (1982), 111 o.áfr.
 - 74) *Alþtíð*. 1897, C, 226.
 - 75) *Alþtíð*. 1897, A, 126-130.
 - 76) Heimir Þorleifsson (1974), 31-34.
 - 77) Lúðvík Kristjánsson (1944): „Þættir úr sögu íslenzkrar togaraútgerðar“. *Ægir* 37. árg., 222; sbr. Heimir Þorleifsson (1974), 34-35.
 - 78) Guðjón Friðriksson (1973): „Upphaf þorps á Patreksfirði“. *Ársrit Sögufélags Ísfirðinga* 17. ár, 111; Heimir Þorleifsson (1974), 32. Þessum tveim heimildum ber ekki saman um upphæð hlutafjár í H.L.H.F. Guðjón segir það hafa verið 2-300 þúsund, en Heimir 400 þúsund, sem mun réttara.
 - 79) Guðjón Friðriksson (1973), 111-113.
 - 80) S.r., 115.
 - 81) *Landshagsskýrslur 1900*, 208.
 - 82) Guðjón Friðriksson (1973), 116; Heimir Þorleifsson (1974), 32-33.
 - 83) Thor Jensen (1983): *Reynsluár. Minningar* I, 222-223; Heimir Þorleifsson (1974), 36.
 - 84) *Þjóðviljinn ungi* 37. tbl. VIII. árg., 1899. Rétt er að taka fram, að gjörðabækur og önnur skjöl úr fórum útgerðarfélaganna, sem hér tóku til starfa árið 1899, hafa ekki fundist, og verður því að byggja frásögnina af þeim að öllu leyti á afleiddum heimildum.
 - 85) *Ísafold* 19. tbl. XXVI. árg., 1899.
 - 86) Thor Jensen (1983) I, 236-237.
 - 87) S.r., 235, 239.
 - 88) Afra togaranna er ekki getið í *Landshagsskýrslum*, og verður því ekkert fullt yrnt um hann. Af blaðafregnum að dæma verður hins vegar ekki annað séð en að aflabroð skipanna hafi verið rýr.
 - 89) Heimir Þorleifsson (1974), 39.
 - 90) Thor Jensen (1983) I, 237.
 - 91) Heimir Þorleifsson (1974), 42-46.
 - 92) Ýmis ummæli í þessa átt má lesa í blöðum um aldamótin, og er ekki laust við að hlakki í þeim, sem harðast höfðu barist gegn veiðum breskra togara hér við land og haft horn í síðu félagaanna, sem stofnuð voru 1899. Þar á meðal má nefna Björn Jónsson, ritstjóra *Ísafoldar*. Hann hafði sérstaklega verið andvígur Víðalínsútgerðinni, en ef til vill ekki síður vegna persónulegrar og pólitískrar andúðar á Jóni Víðalín en á togarautgerð sem slíkri.
 - 93) Guðjón Friðriksson (1991): *Saga Reykjavíkur 1870-1940. Bæringinn vaknar*, 73 (línurit).
 - 94) Guðjón Friðriksson (1991), 43 o.áfr.
 - 95) S.r., 87.
 - 96) S.r., 95-96.
 - 97) *Ísafold* 42. tbl. XXIII. árg., 1896; sbr. 49. tbl. sama árgangs; sbr. einnig Jón Þ. Þór (1982), 200.
 - 98) Ásgeir Jakobsson (1987): *Hafnarfjarðarjarlinn*, 125-126; sbr. Vilhjálmur Þ. Gíslason (1945): *Sjómannasaga*, 573.
 - 99) S.r., 83.
 - 100) Ásgeir Jakobsson (1987), 131 o.áfr.
 - 101) S.r., 131.
 - 102) S.r., 131. Í þessari bók er birt mynd af afsalsbréfinu.
 - 103) S.r., 134-135.
 - 104) S.r., 135-139.
 - 105) Um síðustu siglingu *Coot* má lesa í desemberblaði *Ægis* 1908.
 - 106) Ásgeir Jakobsson (1987), 148-155.
 - 107) Um útgerð *Coot*, skipverja, aðbúnað um borð, aflabroð og afkomu, sjá: Ásgeir Jakobsson (1987), 141-159.
 - 108) Heimir Þorleifsson (1974), 67-69.
 - 109) Árni Gíslason (1944), 200.
 - 110) Ásgeir Jakobsson (1987), 134-135.
 - 111) Sbr. Ólafur Björnsson (1981): *Saga Íslandsbanka hf. og Útvegsbanka Íslands 1904-1980*, 24-25.
 - 112) S.r., 24.
 - 113) S.r., 26.
 - 114) *Alþtíð*. 1905, B, d.2176.

- 115) *Alptíð*. 1905, A, 356.
 - 116) *Alptíð*. 1905, B, d. 2164.
 - 117) *Stjtið*. 1905, A, 346.
 - 118) *Stjtið*. 1906, A, 58-60.
 - 119) *Stjtið* 1905, A, 58.
 - 120) *Stjtið*. 1905, A, 58.
- III. kaflí
- 121) Jónas Guðmundsson (1982): *Togaramaðurinn Guðmundur Halldór*, 103.
 - 122) Þetta er misritun, rétt er að Kolbeinn var Þorsteinsson.
 - 123) *Ægir* 9. tbl. 2. árg.
 - 124) Thor Jensen (1983): *Minningar* II, 43.
 - 125) S.r., 41-42.
 - 126) S.r., 42-43.
 - 127) S.r., 43.
 - 128) S.r., 44.
 - 129) S.r., 44-50.
 - 130) Guðmundur G. Hagalín (1974): *Saga Eldeyjar-Hjalta* II, 116.
 - 131) Guðmundur G. Hagalín (1974), 104-105.
 - 132) S.r., 105-117.
 - 133) Um Milljónafélagið sjá m.a.: Thor Jensen (1983): *Minningar* II, 62 o.áfr.; Ásgeir Jakobsson (1990): *Bíldudalskóngurinn*, 297-367.
 - 134) Thor Jensen (1983) II, 67.
 - 135) Heimir Þorleifsson (1974), 76-77.
 - 136) S.r., 78-79.
 - 137) Jónas Guðmundsson (1982), 169; Heimir Þorleifsson (1974), 79.
 - 138) Heimir Þorleifsson (1974), 94-96.
 - 139) Viða er greint frá því, er *Skúli fígeti* fírst, en miklum óhug sló á þjóðina, er fréttist af slysinu. Í *Sjómanninum*, sept.-okt. 1939, 3-4 er ýtarleg frásögn af atburðum, skráð af Jóni Axel Péturs-syni eftir frásögn eins skipverja.
 - 140) Guðmundur G. Hagalín (1974), 139-141.
 - 141) S.r., 142-149; Heimir Þorleifsson (1974), 96.
 - 142) Thor Jensen (1983), 128-131.
 - 143) S.r., 132-136.
 - 144) S.r., 143-144.
 - 145) Heimir Þorleifsson (1974), 85-86; Jón Þ. Þór (1988), 39-43.
 - 146) Heimir Þorleifsson (1974), 89-90.
 - 147) Heimir Þorleifsson (1974), 94-96; *Hagskinna* (1997), 331 (tafla 5.13).
 - 148) Guðjón Friðriksson (1991), 234-236.
 - 149) S.r., 236.
 - 150) Jón Þ. Þór (1986), 294-296.
 - 151) Ásgeir Guðmundsson (1983): *Saga Hafnarfjarðar* I, 208-211.
 - 152) Um veiðislóðir breskra togara við Íslandsstrendur á þessu tíma-bili, sjá: Jón Þ. Þór (1982), 24-41, 151-161. Sbr. einnig Jón Þ. Þór (1995): *British Trawlers and Iceland, 1919-1976*. Þar er á bls. 8 birt mynd af bresku fiskikorti, sem sýnir helstu veiðislóðir Breta við Ísland og nöfn, sem togaramenn notuðu yfir þær.
 - 153) Heimir Þorleifsson (1974), 66-68.
 - 154) Thor Jensen (1983) II, 45-46.
 - 155) Guðmundur G. Hagalín (1974), 111-112.
 - 156) Heimir Þorleifsson (1974), 118.
 - 157) Heimir Þorleifsson (1974), 114-119.
 - 158) Guðmundur Jónsson (1940): „Halinn“. *Víkingur* II, 9.
 - 159) Guðmundur Jónsson (1940), 9.
 - 160) Sbr. *Hagskinna*, 331 (tafla 5.13). Þar er að finna tölur um úthaldsdaga togarana á árunum 1905-1911, og benda þær til þess, að úthaldið hafi lengst er á leið, þótt nokkur munur væri á því frá einu ári til annars.
 - 161) Sbr. Jón Þ. Þór (1995), 76-80.
 - 162) Sigfús A. Schopka (1994): „Fluctuations in the cod stock off Iceland during the twentieth century in relation to changes in the fisheries and environment.“ *ICES mar.sci.symp.* 198, 184.
 - 163) *Hagskinna* (1997), 305.
 - 164) Heimir Þorleifsson (1974), 112.
 - 165) Þorsteinn Júl. Sveinsson (1911): „Fiskiveiðar vorar 1911“. *Ísa-fold* XXXVIII., árg., 293.
 - 166) Heimir Þorleifsson (1974), 107.
 - 167) Matthías Þórðarson (1939): *Síldarsaga Íslands*, 200.
 - 168) S.r., 211-214.
 - 169) Sbr. Heimir Þorleifsson (1974), 107 (tafla). Munurinn á útreikningum mínum og Heimis stafar af því, að hann reiknar síldaraflann í hektólítrum og hefur, að því er virðist, aldrei nákvæmar aflatölur. Jafnframt reiknar hann með fjölda togara á síld, en ekki meðalafla á alla togara. Munurinn á niðurstöðunum er hins vegar sáralítill og skiptir ekki máli í sögulegu samhengi, þar sem bæði tilvik sýna sömu tilhneigingu. Loks skal þess getið, að engar marktækar tölur hafa varðveist um árið 1911.
 - 170) Ásgeir Jakobsson (1979): *Tryggva saga Ófeigssonar*, 13-33.
 - 171) S.r., 69.
 - 172) S.r., 69-70.
 - 173) Ásgeir Jakobsson (1979), 72, 73.
 - 174) S.r., 76.
 - 175) Jónas Guðmundsson (1962): *Sextíu ár á sjó*, 61.
 - 176) S.r., 62-63..
 - 177) S.r., 61-62.
 - 178) Guðjón Friðriksson (1983): *Togarasaga Magnúsar Runólfssonar*, 56-57.
 - 179) *Dagsbrún* 43. tbl. II. árg., 1916.
 - 180) Ásgeir Jakobsson (1979), 74.
 - 181) *Hagskinna* (1997), 610 (tafla 12.4.)
 - 182) Ólafur R. Einarsson (1968): „Upphaf íslenzkrar verkalýðshreyfingar 1887-1901“. Saga 1969, 49, 54.
 - 183) Pjetur G. Guðmundsson (1925): *Tíu ára starfssaga Sjómannafélags Reykjavíkur*, 29-30.
 - 184) Skjs. Sf.Rv. Gjörðabók I (1915-1917).
 - 185) Sama heimild.
 - 186) Sama heimild.
 - 187) Sama heimild.
 - 188) Sama heimild.
 - 189) Sama heimild.
 - 190) Sbr. Heimir Þorleifsson (1974), 143-144.
 - 191) Pjetur G. Guðmundsson (1925), 27.
 - 192) Skjs. Sf. Rv. Gjörðabók I (1915-1917); Pjetur G. Guðmundsson (1925), 37-40.
 - 193) Skjs. L.Í.Ú. Gjörðabók F.Í.B. 1916-1925.
 - 194) Sama heimild.

- 195) Sama heimild.
- 196) Sama heimild.
- 197) Sama heimild.
- 198) Pjetur G. Guðmundsson (1925), 37.
- 199) Skjs. Sf.Rv. Gjörðabók I (1915-1917).
- 200) Sama heimild; Pjetur G. Guðmundsson (1925), 43-44.
- 201) Skjs. L.Í.Ú. Gjörðabók F.Í.B. (1916-1925).
- 202) Skjs. L.Í.Ú. Gjörðabók F.Í.B. (1916-1925).
- 203) Skjs. Sf. Rv. Gjörðabók I (1915-1917).
- 204) Skjs. L.Í.Ú. Gjörðabók F.Í.B. (1916-1925).
- 205) Sama heimild.
- 206) Pjetur G. Guðmundsson (1925), 45-46.
- 207) Um hásetaverkfallið 1916, sjá: Pjetur G. Guðmundsson (1925), 45-56; Heimir Þorleifsson (1974), 153-172.
- 208) Þrátt fyrir ytarlega leit í skjalasöfnum og fyrirspurnir hjá einkaðilum hafa engin þau bókhaldsgögn fundist, er skýri rekstrarafkomu einstakra skipa á þessu tímabili. Eina undantekningin er útgerð *Coot*, sem áður var frá sagt, og verður að telja gögn annarra fyrirtækja glötuð, uns annað kemur í ljós.
- 209) Ásgeir Jakobsson (1987), 141-159; sbr. Bjarni Sæmundsson (1908): „Fiskirannsóknir 1907“. *Andvari* XXXIII, 145-146.
- 210) Bjarni Sæmundsson (1908), 145-147.
- 211) S.r., 146-147.
- 212) Thor Jensen (1983): *Minningar* II, 52-53.
- 213) *Ísafold* 78. tbl. XXXIV. árg., 1907.
- 214) *Ísafold* 78. tbl. XXXIV. árg., 1907.
- 215) *Ísafold* 78. tbl. XXXIV. árg., 1907.
- 216) Thor Jensen (1983): *Minningar* II, 54.
- 217) S.r., 54.
- 218) Sbr. Heimir Þorleifsson (1974), 124-125.
- 219) *Ægir* 7.-8. tbl., 1909.
- 220) Heimir Þorleifsson (1974), 128-131.
- 221) Ólafur Björnsson (1964). *Þjóðarbúskapur Íslendinga*, 46.
- 222) *Hagskinna* (1997), tafla 2.4.
- 223) Sveinbjörn Egilson (1922): „Fyrirum og nú“. *Ægir*, nóvember 1922, 149.
- 224) Heimir Þorleifsson (1974), 130.
- 225) Jón Þ. Þór (1995): *British Trawlers and Iceland 1919-1976*, 238.
- 226) *Hagskinna* (1997), tafla 2.18.
- 227) Um bresk-íslenska viðskiptasamninginn 1916 og aðdraganda hans, sjá: Sólrún B. Jensdóttir (1980): *Ísland á brezku valdsvæði 1914-1918*, 38-54.
- 228) Sólrún B. Jensdóttir (1980), 57.
- 229) *Alþjóð. 1916-1917* A, 166.
- 230) Um togarasöluna 1917, sjá nánar: Heimir Þorleifsson (1917), 173-186.
- 231) *Ægir* 1.-2. tbl. 12. árg., 1919, 20; 3. tbl. 12. árg. 1919, 36.
- 232) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1920*, 6.
- 233) Jón Sigurðsson (1974): „Verðbólga á Íslandi 1914-1974“. *Fjármálatíðindi* XXI:1, 31.
- 234) Guðmundur G. Hagalín (1965): *Í fararbroddi* II, 181.
- 235) Jón Þ. Þór (1995), 61-62.
- 236) *Morgunblaðið* 21. febrúar 1920, 1.
- 237) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1922*, 6.
- 238) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1924*, 6*, 2-3; Ásgeir Jakobsson (1979), 90-91.
- 239) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1925*; Ásgeir Jakobsson (1979), 104 o.áfr.
- 240) *Ægir* 3. tbl. 18. árg., 1925, 49-51.
- 241) S.r., 51.
- 242) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1925-1930*.
- 243) *Ægir* 3. tbl. XXIX árg., 1936, 6. tbl. XXX árg., 1937, 1. tbl. XXXI árg., 1938; Jón Páll Halldórsson (1999): *Frá línuveiðum til togveiða*, 38-39.
- 244) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1918*, 2.
- 245) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1919*, 2-4.
- 246) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1920*, 2-6.
- 247) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1920*, 2-3.
- 248) Bjarni Guðmarsson (1986), 182 (tafla 5).
- 249) S.r., 180-182 (tölflur 4 og 5).
- 250) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1921-1942*.
- 251) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1926*, 2; Bjarni Guðmarsson (1986), 179 (tafla 3).
- 252) Um margþætta starfsemi hf. Kveldúlfis á þessum árum má lesa í æviminningum Thors Jensen II. bindi (1983), einkum s. 125-153.
- 253) Bjarni Guðmarsson (1986), 179 (tafla 3).
- 254) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1920-1930*.
- 255) Bjarni Guðmarsson (1986), 179 (tafla 3).
- 256) Bjarni Guðmarsson (1986), 179 (tafla 3).
- 257) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1920-1931*; Bjarni Guðmarsson (1986), 180 (tafla 4).
- 258) *Stjtið. árána 1919-1930*, B (firmaskrár).
- 259) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1919-1940*.
- 260) Ásgeir Guðmundsson (1983): *Saga Hafnarfjarðar 1908-1983*, 254-257.
- 261) S.r., 257-261.
- 262) S.r., 261.
- 263) Um starfsemi Hellyer Bros. í Hafnarfirði og samskipti fyrirtækisins við bæjaryfirvöld, sjá: Ásgeir Guðmundsson (1983), 268-274; um útgerðina má lesa í ævisögu Tryggva Ófeigssonar, sem Ásgeir Jakobsson skráði (Ásgeir Jakobsson (1979)), einkum, 104-175.
- 264) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1919-1940*; Ásgeir Guðmundsson (1983), 263-266.
- 265) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1920-1942*; Ásgeir Jakobsson (1987), 216-220, 230-231, 294 o.áfr.; Ásgeir Guðmundsson (1983), 274.
- 266) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1936-1942*; Ásgeir Guðmundsson (1983), 276-277; Ásgeir Jakobsson (1979), 175-223.
- 267) *Stjtið. 1925*, B, 283-284.
- 268) Jón Þ. Þór (1990): *Saga Ísafjarðar og Eyrarhrepps hins forna* IV, 168.
- 269) *Stjtið. 1925*, B, 285-286.
- 270) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1935*, 24.
- 271) Jón Þ. Þór (1990), 168-170.
- 272) Ásgeir Guðmundsson (1983), 265.
- 273) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1926-1942*.
- 274) Jón Páll Halldórsson (1999), 38.
- 275) Smári Geirsson (1991): „Fyrsta austfirski togarautgerðin“. *Sjómannadagsblað Neskaupsstaðar 1991*, 41-52.

- 276) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1933-1937*.
- 277) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1936-1938*.
- 278) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1920-1941*.
- 279) *Ægir* 1. tbl. 18. árg., 1925-4-5.
- 280) *Ægir* 12. tbl. 18. árg., 1925, 227; 1. tbl. 20. árg., 1927, 3.
- 281) *Ægir* 1. tbl. 21. árg., 1928, 6.
- 282) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1920-1940*.
- 283) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1935*, 15, 20, 24, 35.
- 284) *Ægir 1920-1940* (ýmis blöð); sbr. Bjarni Guðmarsson (1986), 138.
- 285) Ásgeir Jakobsson (1979), 116-117.
- 286) S.r., 117-118.
- 287) S.r., 116.
- 288) S.r., 117-118.
- 289) Ásgeir Jakobsson (1979), 119.
- 290) S.r., 118.
- 291) S.r., 116-117.
- 292) *Ægir* 1. tbl. 18. árg., 1925.
- 293) *Ægir* 12. tbl. 18. árg., 1925.
- 294) Um skipstjóra og aflamenn þessara ára og samkeppnina á milli þeirra, sjá: Ásgeir Jakobsson (1989): *Sagan gleymir engum*, 147-181.
- 295) Sigfús A. Schopka (1994): "Fluctuations in the cod stock off Iceland during the twentieth century in relation to changes in the fisheries and environment". *ICES mar. Sci. Symp.*, 198: 175-193; sbr. Jón Þ. Þór (1995), 82. Árið 1925 hefur veiðistofn kynþroska þorsks verið áætlaður 2,5 milljónir smálesta og óx í 3,3 milljónir 1928, en fór minnkandi eftir það. Hlutfall 10 ára þorsks og eldri var nálægt helmingi veiðistofnsins árið 1925 (um 1,2 milljónir smálesta), en minnkaði næstu ár.
- 296) *Bulletin statistique* 1920-1925; sbr. Jón Þ. Þór (1995), 246-248 (Appendix C og D).
- 297) *Ægir* 1. tbl. 18. árg., 1925, 1,5.
- 298) Sigfús A. Schopka (1994), 184; sbr. Jón Þ. Þór (1995), 81.
- 299) Sigfús A. Schopka (1994), 184.
- 300) *Ægir* 1. tbl. 26. árg., 1933, 18.
- 301) *Ægir* 1. tbl. 27. árg., 1934, 20.
- 302) *Ægir* 1. tbl. 28. árg., 1935, 18.
- 303) *Ægir* 1. tbl. 29. árg., 1936, 13.
- 304) *Ægir* 1937-1939, yfirlitsgreinar um sjávarútveginn á undanfarandi ári.
- 305) Jón Þ. Þór (1995), 83-86, 246-248 (Appendices C og D).
- 306) Um þessa þætti og áhrif þeirra á sjávarútveginn, sjá t.d.: Ólafur Björnsson (1952): *Þjóðarbúskapur Íslendinga*, 145-148.
- 307) Jón Þ. Þór (1995), 61-62.
- 308) Valdimar U. Valdimarsson (1997): *Saltfiskur í sögu þjóðar* I, 92-98.
- 309) *Ægir* 3. tbl. 14. árg., 1921, 46.
- 310) Ólafur Björnsson (1981), 79.
- 311) Bjarni Guðmarsson (1986), 189.
- 312) Skjs. LÍÚ. Gjörðabók F.Í.B. (1916-1926).
- 313) Sama heimild.
- 314) Sama heimild.
- 315) Sama heimild.
- 316) Sama heimild.
- 317) Sama heimild.
- 318) Sama heimild.
- 319) Bjarni Guðmarsson (1986), 189-193.
- 320) Skjs. L.Í.Ú. Gjörðabók F.Í.B. 1927-1944.
- 321) *Skýrslur og álit millipinganeðndar í sjávarútvegsmálum 1933-1934*, 206.
- 322) Skjs. L.Í.Ú. Gjörðabók F.Í.B. 1927-1944.
- 323) Sama heimild.
- 324) S.r., V-VII.
- 325) S.r., VIII.
- 326) S.r., VIII-IX.
- 327) S.r., X-XI.
- 328) *Skýrslur og álit millipinganeðndar í sjávarútvegsmálum 1933-1934*, XIII.
- 329) Um tillögur nefndarinnar, sjá skýrslu hennar, bls. XIII-XLI. Um tillögurnar verður fjallað nánar, þar sem skýrt verður frá afskiptum ríkisvaldsins af sjávarútvegi.
- 330) Lúðvík Kristjánsson (1940): „Sjávarútvegurinn 1939“. *Ægir* 1. tbl. 33. árg., 1.
- 331) Pjetur G. Guðmundsson (1925), 80.
- 332) Skjs. L.Í.Ú. Gjörðabók F.Í.B. 1916-1925; Pjetur G. Guðmundsson (1925), 70 o.áfr.
- 333) Guðjón Friðriksson (1983), 91.
- 334) Skjs. L.Í.Ú. Gjörðabók F.Í.B. 1916-1925; Pjetur G. Guðmundsson (1925), 92-112.
- 335) Pjetur G. Guðmundsson (1925), 113.
- 336) *Morgunblaðið* 19. júní 1923; Pjetur G. Guðmundsson (1925), 116.
- 337) Pjetur G. Guðmundsson (1925), 116-118.
- 338) S.r., 118-121.
- 339) S.r., 127.
- 340) *Alptíð*. 1919, A 1, 561.
- 341) *Alptíð*. 1919, A 1, 561-562.
- 342) *Alptíð*. 1919, C, 172 o.áfr.
- 343) Pjetur G. Guðmundsson (1925), 83-84.
- 344) Pjetur G. Guðmundsson (1925), 89-90.
- 345) *Alptíð*. 1921, A 2, 818-820.
- 346) Skjs. L.Í.Ú. Fundabók F.Í.B. 1927-1944.
- 347) Sama heimild.
- 348) Sama heimild.
- 349) Sama heimild.
- 350) Sama heimild.
- 351) Sama heimild.
- IV. kafli
- 352) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1920*, 9.
- 353) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1925*, 13.
- 354) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1930*, 9.
- 355) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1915*, 8.
- 356) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1930*, 9.
- 357) Sbr. Sigfús Jónsson (1984), 104-105.
- 358) Um skútur, sem breytt var á þennan hátt, sjá: Gils Guðmundsson (1977): *Skútuöldin* II (ýmsir kaflar um Norðurland og eyfirska flotann). Vélarnar, sem í þau voru settar, voru oftast litlar, sumar vart annað en hjálparvélar, og flest þóttu þau harla hæggeng. Lifðu sögur af „vaðlinum“ á sumum þeirra lengi í Eyjafirði.

- 359) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1915-1920.*
- 360) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1923-1925.*
- 361) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1930-1940*, sbr. Sigfús Jónsson (1984), 105.
- 362) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1915.*
- 363) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1925.*
- 364) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1930.*
- 365) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1930-1940.*
- 366) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1915.*
- 367) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1920-1930.*
- 368) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1935-1940.*
- 369) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1915-1920.* Þrír af norðfirsku bát-unum árið 1920 voru gerðir út frá Hornafirði á vetrarvertíðinni það ár og voru því taldir á báðum stöðunum í Fiskiskýrslum.
- 370) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1925-1940.*
- 371) Þorsteinn Jónsson (1950), 123; *Fiskiskýrslur og hlunninda 1915.*
- 372) Þorsteinn Jónsson (1950), 133.
- 373) Haraldur Guðnason (1991): *Við Ægisdyr. Saga Vestmannaeyja-bæjar* II, 7-8.
- 374) Þorsteinn Jónsson (1950), 133-134; 137-142.
- 375) Saga hafnarframkvæmdanna er rakin í ýtarlegu máli í riti Har-aldar Guðnasonar (1991), *Við Ægisdyr* II, 23 o.áfr.
- 376) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1915, 1925, 1940.*
- 377) Guðni Jónsson (1960): *Stokkseyringa saga*. Fyrri bindi, 238.
- 378) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1915, 1920.*
- 379) Guðni Jónsson (1960), 249-250.
- 380) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1925-1940.*
- 381) Jón Þ. Þór og Guðfinna M. Hreiðarsdóttir (1996): *Saga Grinda-víkur* II, 124-127.
- 382) Um þróun mála í Höfnum, sjá: Jón Þ. Þór (2003): Hafnir á Reykjanesi.
- 383) Jón Þ. Þór (1998): *Gerðahreppur 90 ára*, 128-148.
- 384) *Ægir* 4. árg., 5. tbl. 1908.
- 385) S.r.
- 386) *Ægir* 4. árg., 5. tbl., 1908.
- 387) *Ægir* 4. árg., 6. tbl., 1908.
- 388) S.r.
- 389) Guðmundur G. Hagalín (1964): *Í fararbroddi. Ævisaga Haralds Bödvarssonar*. I, 384 o. áfr.
- 390) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1914-1915.*
- 391) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1920-1940.*
- 392) Bjarni Guðmarsson (1997): *Saga Keflavíkur 1890-1920*, 150.
- 393) S.r., 152.
- 394) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1915.*
- 395) Bjarni Guðmarsson (1997), 157.
- 396) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1920.*
- 397) *Fiskiskýrslur og hlunninda, 1925-1940.*
- 398) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1930-1940*; Bjarni Guðmarsson (1999): *Saga Keflavíkur 1920-1949*, 151.
- 399) Sbr. Bjarni Guðmarsson (1997), 155.
- 400) Bjarni Guðmarsson (1999), 123-144.
- 401) S.r., 20.
- 402) S.r., 145-150.
- 403) Ásgeir Guðmundsson (1983), 304-305; *Fiskiskýrslur og hlunn-inda 1915-1940.*
- 404) Ólafur B. Björnsson (1957): *Saga Akraness*. I. bindi, 383.
- 405) Guðjón Friðriksson (1994): *Saga Reykjavíkur. Bærinn vaknar 1870-1940*. Síðari hluti, 58.
- 406) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1915*; Guðjón Friðriksson (1994), 58.
- 407) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1920-1940*; Guðjón Friðriksson (1994), 58.
- 408) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1916-1940*; Guðjón Friðriksson (1994), 58-59.
- 409) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1915-1940*; Guðjón Friðriksson (1994), 58-59.
- 410) Lúðvík Kristjánsson (1982): *Íslenzkir sjávarhættir* II, 43.
- 411) Jón Þ. Þór (1982), 211.
- 412) Ólafur B. Björnsson (1957), 383.
- 413) S.r., 383-384.
- 414) S.r., 385-387.
- 415) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1915.*
- 416) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1915-1920*; Ólafur B. Björnsson (1957), 387 o.áfr. Hér er m.a. greint frá flestum helstu útvegs-mönnum á Akranesi á fyrri hluta 20. aldar. Um útgerð Haraldar Bödvarssonar, sjá: Guðmundur G. Hagalín (1965): *Í fararbroddi* II.
- 417) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1920-1940.*
- 418) Gísli Ág. Gunnlaugsson (1987): *Saga Ólafsvíkur*. Fyrri bindi, 164.
- 419) S.r., 164-167.
- 420) S.r., 165.
- 421) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1915.*
- 422) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1920.*
- 423) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1920-1940.*
- 424) Guðjón Friðriksson (1973): „Upphaf þorps á Patreksfirði“. *Árs-rit Sögulélags Ísafirðinga* XVII, 117.
- 425) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1915.*
- 426) Bjarni Sæmundsson (1917): „Fiskirannsóknir 1915 og 1916.“ *Andvari* XLII, 75.
- 427) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1920-1940.*
- 428) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1915.*
- 429) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1920.*
- 430) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1925-1940.*
- 431) Gunnar M. Magnúss (1977): *Súgfirðingabók*, 274.
- 432) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1915.*
- 433) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1920-1940.*
- 434) *Landshagsskýrslur 1908-1912*, sbr. Jón Þ. Þór (1988), 34.
- 435) Lbs. 4223, 4to. Bréf Helga Sveinssonar til Péturs Jónssonar á Gautlöndum, dags. 7. nóv. 1905.
- 436) Jón Þ. Þór (1988), 34-35.
- 437) Sbr. Jón Þ. Þór (1988), 39.
- 438) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1913.*
- 439) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1915.*
- 440) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1920.*
- 441) Jón Þ. Þór (1988), 60-64.
- 442) Um sögu útgerðar á Ísafirði á þessum tíma, sjá: Jón Þ. Þór (1990): *Saga Ísafjarðar* IV, 124 o.áfr.
- 443) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1925-1939.*
- 444) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1915-1925*; Jón Þ. Þór (1988); 193 o.áfr.; Jón Þ. Þór (1990), 349 o.áfr. Guðmundur Guðmundsson (1999): „Hnífsdalur í upphafi aldarinnar“. *Ársrit Sögulélags Ísafirðinga* 39. ár.

- 445) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1930-1940*.
- 446) Sbr. Jón Þ. Þór (1990), 349-354.
- 447) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1915-1940*.
- 448) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1915-1940*.
- 449) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1920*.
- 450) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1925-1940*.
- 451) Kristmundur Bjarnason (1971): *Saga Sauðárkróks* II, 1, 97.
- 452) S.r., 97.
- 453) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1920-1940*.
- 454) Kristmundur Bjarnason (1971), 95.
- 455) S.r., 96-97.
- 456) Kristmundur Bjarnason (1971), 97-105; *Fiskiskýrslur og hlunninda 1915-1940*, Kristmundur Bjarnason (1973): *Saga Sauðárkróks* II, 2.
- 457) Kristmundur Bjarnason (1973), 65-66.
- 458) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1915-1940*, Friðrik G. Olgeirsson (2000): *Langnesingasaga* II, ýmsir kaflar. Björn Ingólfsson (2002): *Bein úr sjó. Um fisk og fólk í Grýtubakkahreppi*.
- 459) Jón Þ. Þór (1976): „Snorri Pálsson verzlunarstjóri í Siglufirði“. *Saga* XIV. árg., 89-124.
- 460) Gils Guðmundsson (1977): *Skútuöldin* II, 122, 131-132.
- 461) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1915*.
- 462) Jón Þ. Þór (1988), 60-64.
- 463) Um þróun mála á Siglufirði, sjá: Ingólfur Kristjánsson (1988): *Siglufjörður 1818-1918-1988*, einkum bls. 509 o. áfr.
- 464) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1915*.
- 465) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1920*.
- 466) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1920-1940*.
- 467) Jón Hjaltason, ópr. handrit að IV. bindi Sögu Akureyrar.
- 468) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1915*.
- 469) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1920-1925*.
- 470) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1930-1940*.
- 471) Páll Pálsson (1984): „Minningar“. *Ársrit Sögufélags Ísfirðinga* 27. ár, 62.
- 472) Árni Gíslason (1944), 203; Smári Geirsson (1983): *Norðfjörður. Saga útgerðar og fiskvinnslu*, 39-40.
- 473) Matthías Ólafsson (1916): „Ferð um Miðnes“. *Ægir* 3. tbl., 9. árg., 38.
- 474) S.r., 38.
- 475) Matthías Ólafsson (1916), 38.
- 476) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1912-1940*, sbr. áðurtilvitnaðar byggðasögu þessara staða.
- 477) Jón Þ. Þór (1990), 164-166.
- 478) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1912-1940*, Jón Hjaltason, ópr. handrit að IV. bindi Sögu Akureyrar.
- 479) Smári Geirsson (1983), 45.
- 480) S.r., 45-47.
- 481) Smári Geirsson (1983), 49.
- 482) S.r., 46-47.
- 483) S.r., 54-64. Um úthald Austfjarðabáta á vertíðum í Hornafirði á þessu tímabili, sjá einnig: Arnþór Gunnarsson (1997): *Saga Hafnar í Hornafirði* I, einkum 236-250.
- 484) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1912-1940*, *Hagskinna* (1997), 326 (tafla 5.10.).
- 485) Edilon Grímsson (1916): „Skiptapar og manntjón hjer við land á síðustu 5 árum við fiskiveiðar“. *Ægir* 2. tbl. 9. árg., 26-27.
- 486) S.r., 26.
- 487) *Ægir* 8.-11. árg. (1915-1918), ýmsar greinar og fréttir.
- 488) *Ægir* 1. tbl. 24. árg., 1931, 1.
- 489) *Ægir* 1. tbl. 29. árg., 1936, 1.
- 490) Steinunn J. Kristjánsdóttir, munnlegar upplýsingar.
- 491) Bjarni Sæmundsson (1903): „Um fiskirannsóknir 1901“. *Andvari* XXVIII. árg., 130-131.
- 492) Kari Shetelig Hovland (1980): *Norske seilskuter på Islandsfiske*, 10.
- 493) S.r., 10-11.
- 494) *Ný Fjelagsrit* 16. árg. 1856, 115.
- 495) Matthías Þórðarson (1939): *Síldarsaga Íslands*, 86-88; Kari Shetelig Hovland (1980), 12-13.
- 496) Jón Þ. Þór (1988), 50-52.
- 497) Kari Shetelig Hovland (1980), 14 o.áfr.; Matthías Þórðarson (1939), 99-100.
- 498) Matthías Þórðarson (1939), 91-92.
- 499) S.r., 95.
- 500) Kari Shetelig Hovland (1980), 20.
- 501) „Síldarveiðafélag“. *Norðlingur* 14. 7. 1880, 60; sbr. Jón Hjaltason (1994): *Saga Akureyrar* II, 243-244.
- 502) S.r., 22.
- 503) Jón Hjaltason (1994), 243.
- 504) Bréfasafn Tryggva Gunnarssonar. Í Skjalasafni seðlabanka Íslands.
- 505) Bréfasafn Tryggva Gunnarssonar.
- 506) Bréfasafn Tryggva Gunnarssonar.
- 507) Bréfasafn Tryggva Gunnarssonar.
- 508) Bréfasafn Tryggva Gunnarssonar.
- 509) Jón Þ. Þór (1976): *Saga* XIV, 105-106.
- 510) Jón Hjaltason (1994), 245.
- 511) Matthías Þórðarson (1939), 111-116.
- 512) Arnór Sigurjónsson (1957): *Einars saga Ásmundssonar* I. bindi, 232-233.
- 513) S.r., 233.
- 514) *Stefnir* 20. tbl. III. árg., 1895.
- 515) *Stefnir* 20. tbl. III. árg., 1895.
- 516) Jón Hjaltason (1994), 248.
- 517) *Stefnir* 20. tbl. III. árg., 1895.
- 518) Ísak Jónsson (1901): *Íshús og beitugeymsla*, 9-10.
- 519) Ísak Jónsson (1901), 11-12.
- 520) S.r., 13.
- 521) Þorsteinn Þorsteinsson (1945): *Saga Íslendinga í Vesturheimi* III, 395; Haukur Sigurðsson (1990): „Upphaf íshúsa á Íslandi“. *Saga* XXVIII, 100.
- 522) Haukur Sigurðsson (1990), 100.
- 523) Ísak Jónsson (1901), 13.
- 524) S.r., 15.
- 525) Bréfasafn Tryggva Gunnarssonar.
- 526) Bréfasafn Tryggva Gunnarssonar, kópúbók.
- 527) Ísak Jónsson (1901), 14. Um bréf, sem gengu á milli Ísaks og Tryggva á árunum 1889-1894, sjá: Haukur Sigurðsson (1990), 102-104

- 528) Um tildrögin að heimkomu þeirra félaga og viðræður þeirra við Tryggva, sjá nánar: Haukur Sigurðsson (1990), 104-108.
- 529) Haukur Sigurðsson (1990), 110-114.
- 530) *Austri* 19. tbl. V. árg., 1895.
- 531) Jón Þ. Þór (1992): *Saga Íshúsiðfélags Ísfirðinga 1912-1992*, 10-11.
- 532) Jón Grímsson (1956): „Ísafjörður fyrir 60 árum“. *Ársrit Sögufélags Ísfirðinga* 1. ár, 22.
- 533) Matthías Þórðarson (1939), 158. Um íshús í hinum ýmsu landsfjórðungum á fyrstu árum 20. aldar, sjá: Jón Páll Halldórsson (1982): „Beitugeymsla og upphaf íshúsa á Íslandi“. *Hraðfyrsti-húsið Norðurtangi 40 ára*, 9-27.
- 534) S.r., 25-26.
- 535) Matthías Þórðarson (1939), 158.
- 536) *Ægir* 1. tbl., 1923; sbr. Matthías Þórðarson (1939), 158-159.
- 537) Matthías Þórðarson (1939), 160-163.
- 538) Árni Thorsteinsson (1883): „Síld og síldveiðar“. *Tímarit Hins íslenska bókmenntafélags* IV. árg., 7-83.
- 539) Með „byrginótum“ á Árni við við nótalögin, sem Norðmenn notuðu hér við land, og áður var lýst.
- 540) Árni Thorsteinsson (1883), 55.
- 541) Matthías Þórðarson (1939), 166-167.
- 542) Bjarni Sæmundsson (1906): „Fiskirannsóknir 1905“. *Andvari* XXXI. árg., 134-135.
- 543) Bjarni Sæmundsson (1895): „Fáein orð um fiskiveiðar vorar“. *Andvari* XX. árg., 150.
- 544) Matthías Þórðarson (1939), 175.
- 545) S.r., 176-177.
- 546) S.r., 177-189.
- 547) *Ægir* 8. tbl. I. árg., 1905-1906.
- 548) K. Shetelig Hovland (1985): *Norske Islandsfiskere på havet*, 24-43.
- 549) Matthías Þórðarson (1939), 190-191; K. Shetelig Hovland (1985), 26.
- 550) K. Shetelig Hovland (1985), 28-31.
- 551) S.r., 31.
- 552) S.r., 44-46.
- 553) Hreinn Ragnarsson, munnlegar upplýsingar.
- 554) Árni Thorsteinsson (1883), 69.
- 555) Matthías Þórðarson (1939), 193.
- 556) K. Shetelig Hovland (1985), 47.
- 557) Hreinn Ragnarsson, munnlegar upplýsingar.
- 558) *Ægir* 6. tbl. 2. árg., 1906, 58.
- 559) *Ægir* 6. tbl. 2. árg., 1906, 58.
- 560) Matthías Þórðarson (1939), 196-197.
- 561) K. Shetelig Hovland (1985), 31.
- 562) Matthías Þórðarson (1939), 192.
- 563) *Benjamín H. J. Eiríksson í stormum sinna tíða* (1996), 68-69.
- 564) Matthías Þórðarson (1939), 201; sbr. K. Shetelig Hovland (1985), 84-135.
- 565) Matthías Þórðarson (1939), 196-200.
- 566) Matthías Þórðarson (1939), 210 o. áfr.; Ingólfur Kristjánsson (1988), 158 o.áfr.; Björn Dúason (1988): *Síldarævintýrið á Siglufirði*.
- 567) Matthías Þórðarson (1939), einkum 210-212; Björn Dúason (1988), ýmsir kaflar.
- 568) Matthías Þórðarson (1939), 212-214; Jón Þ. Þór (1988), 50-65.
- 569) *Ægir* 1.-2. tbl. 6. árg., 1913.
- 570) Matthías Þórðarson (1939), 218.
- 571) Björn Dúason (1988), 98.
- 572) Tölur um útflutningsverðmæti eru fengnar úr *Hagskinnu* (1997), töflu 10.17. Þær eru allar í gömlum krónum og taka til allrar síldar, sem flutt var frá Íslandi á þessum árum, ekki aðeins þeirrar, sem Íslendingar veiddu og fluttu út sjálfir.
- 573) Matthías Þórðarson (1939), 215-216.
- 574) *Hagskinna* (1997), tafla 10.17.
- 575) Ingólfur Kristjánsson (1988), 16-17.
- 576) Þí. Sóknarmannatal Hvanneyrarhrepps í Siglufirði 1864.
- 577) *Hagskinna* (1997), tafla 2.3.
- 578) Þeim, sem fræðast vilja um lífið á Siglufirði á síldarárunum, skal bent á bók Björns Dúasonar (1988): *Síldarævintýrið á Siglufirði*.
- 579) *Ægir* 1918 og 1919, ýmsar greinar og fréttaklausur.
- 580) *Hagskinna* (1997), tafla 5.8.
- 581) Sbr. Jón Þ. Þór (1990): *Saga Ísafjarðar* IV, einkum bls. 127-136.
- 582) *Ægir* 3. tbl. 14. árg., 1921.
- 583) Matthías Þórðarson (1939), 273.
- 584) K. Shetelig Hovland (1985), 133-136.
- 585) *Hagskinna* (1997), tafla 5.8.
- 586) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1920-1921*; sbr. Jón Þ. Þór (1988), 135.
- 587) *Verslunarskýrslur 1921* (tafla VII B).
- 588) *Ægir* 3. tbl. 15. árg., 1922.
- 589) *Hagskinna* (1997), tafla 5.9; *Fiskiskýrslur og hlunninda 1925-1939*.
- 590) Sbr. *Ægir* 1. tbl. 30. árg., 1937, 12-13; 1. tbl. 31. árg., 1938, 11-19.
- 591) Jón Þ. Þór (1990), 148-150.
- 592) Sbr. *Ægir* 1925-1940, ýmsar greinar og fréttir.
- 593) Hreinn Ragnarsson: Ópr. handrit að Síldarsögu Íslands.
- 594) Hreinn Ragnarsson: Ópr. handrit að Síldarsögu Íslands.
- 595) *Ægir* 1920-1940, ýmsar greinar og fréttir; Matthías Þórðarson (1939).
- 596) *Hagskinna* (1997), tafla 10.17.
- 597) *Hagskinna* (1997), tafla 10.17.
- 598) Hersteinn Pálsson (1969): *Siggi flug*, 136-143.
- 599) Um skelfisktínslu og -neyslu Íslendinga fyrir 1900, sjá: Lúðvík Kristjánsson (1980): *Íslenzkir sjávarhættir* I, 141-159.
- 600) Ásgeir Jakobsson (1980): „Upphaf rækjuveiða hérlandis“. *Ægir* 11 tbl., LXXIII. árg., 588-593.
- 601) Sbr. Jón Þ. Þór (1990), 170.
- 602) S.r., 171.
- 603) Ásgeir Jakobsson (1980), 588.
- 604) Skjs. bærarstjórnar Ísafjarðar. Gerðabók fyrir bærarstjórn Ísafjarðar 1935-1939, 21, 23-24.; sbr. Jón Þ. Þór (1990), 171.
- 605) Skjs. bærarstj. Ísafj. Gerðabók fyrir bærarstjórn Ísafjarðar 1935-1939, 17.
- 606) Högni Torfason (1988): *Saga lagmetisíðnaðarins*, 45-46.
- 607) Jón Þ. Þór (1990), 174-176.
- 608) Högni Torfason (1988), 48-49.
- 609) Ásgeir Jakobsson (1965): *Sigling fyrir Núpa. Útilegubátatíminn á Ísafirði 1915-1925*, 19.

- 610) *Verslunarskýrslur 1919*, tafla II.B.
- 611) *Verslunarskýrslur 1920-1927*, tafla II.B.
- 612) *Verslunarskýrslur 1920-1929*, tafla II.B. Þessar tölur eru allar miðaðar við saltaðan stórborsk, „grand morue“, en verð á smáfiski og öðrum tegundum var oftast nokkru lægra, sum árin mun lægra.
- 613) Sbr. Sigfús Jónsson (1986): „Alþjóðlegir saltfiskmarkaðir og saltfiskútflutningur Íslendinga 1920-1930.“ *Landshagir*, 260-268.
- 614) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1920 og 1925*.
- 615) *Fiskiskýrslur og hlunninda 1928*.
- 616) Sbr. Jón Þ. Þór (1990), 133 o.áfr.
- 617) S.r., 350-351.
- 618) *Verslunarskýrslur 1926-1929*, tafla II.B.
- 619) *Hagskinna* (1997), tafla 10.17.
- 620) *Skýrslur og álit millipinganeðfndar í sjávarútvegsmálum 1933-1934*, XI.
- 621) S.r., 220-221. Þessar tölur eiga við alla útgerð á Íslandi á þessum árum, frá trillubátum til togara.
- 622) S.r., 229-230.
- 623) S.r., 225.
- 624) S.r., 230-231.
- 625) S.r., 235-254.
- 626) *Stjtið. 1935*, A, 189-196.
- V. kalli
- 627) *D.I. X*, 700.
- 628) R.R. Churchill og A.V. Lowe (1988): *The law of the sea*, 59. o. áfr. Hér er að finna greinargóða lýsingu á þróun hugtaksins 'territorial sea' (og 'territorial waters') í þjóðréttarlegum skilningi á tímabilinu frá miðri 16. öld og fram á 20. öld.
- 629) *Stjtið. 1979*.
- 630) *Stjtið. 1972*.
- 631) *Stjtið. 1975*.
- 632) A. Ræstad (1912): *Kongens strøomme*.
- 633) Einar Arnórsson (1925): „Landhelgi Íslands“. *Andvari*. Fimmtugasta ár, 72-120.
- 634) Hans G. Andersen (1948): *Greinargerð um landhelgismálið* (prentað sem handrit).
- 635) Gunnlaugur Þórðarson (1952): *Landhelgi Íslands með tilliti til fiskveiða*.
- 636) Björn Þorsteinsson (1976): *Tíu þorskastríð 1415-1976*.
- 637) Jón Þ. Þór (1991): *Landhelgi Íslands 1901-1952*.
- 638) Pétur J. Thorsteinsson (1992): *Utanríkisþjónusta Íslands og utanríkismál* I, 114-119, 402-417.
- 639) Jón Þ. Þór (1982): *Breskir togargar og Íslandsmið 1889-1916*.
- 640) Jón Þ. Þór (1995): *British Trawlers and Iceland 1919-1976*.
- 641) *D.I. VI*, 283.
- 642) Einar Arnórsson (1925), 98.
- 643) *Lovsamling for Island I*, 215-216, 220; Einar Arnórsson (1925), 99-100. Á þessum tíma var algengt að ríki heimilaði skipum í eigu einstakra manna eða félaga að taka óvinaskip og færa þau fyrir sérstakan skipatökudóm, sem nefndist *Priseret* á dönsku. Notuðu ókvalráðir menn sér stundum slíkar heimildir til þess að fremja sjórán.
- 644) Einkaleyfi veitt Jonas Trellund til hvalveiða við Ísland 18.7. 1660 og verslunarleyfi svonefndra Aðalútgerðarmanna, 31.7. 1662 (*Lovsamling for Island I*, 255, 277-283).
- 645) Einar Arnórsson (1925), 104.
- 646) J.R. Bruijn (1993): *The Dutch Navy of the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, 153.
- 647) *Lovsamling for Island III*, 592 og 542; A. Ræstad (1912): *Kongens strøomme*, 335; sbr. Einar Arnórsson (1925), 104.
- 648) *Lovsamling for Island IV*, 217-231.
- 649) Einar Arnórsson (1925), 102-103.
- 650) Sbr. Einar Arnórsson (1925), 103-104.
- 651) Einar Arnórsson (1925), 78-79, 105-106.
- 652) Gunnlaugur Þórðarson (1952): *Landhelgi Íslands með tilliti til fiskveiða*, 10.
- 653) Einar Arnórsson (1925), 106-107.
- 654) Sbr. Einar Arnórsson (1925), 107-111. Hér er grein gerð fyrir hinum ýmsu fyrirmælum danskra stjórnvalda í þessum efnunum á fyrstu sjö áratugum 19. aldar.
- 655) *Alptið. 1859-1867*; Einar Arnórsson (1925), 111; sbr. Björn Þorsteinsson (1976), 155-162.
- 656) *Lovsamling for Island XXI*, 178-180.
- 657) *Alptið. 1889*, C, 100.
- 658) Jón Þ. Þór (1982), 15-21; Heimir Þorleifsson (1974), 10.
- 659) Um veiðar Breta hér við land á þessum tíma, sjá: Jón Þ. Þór (1982), 24 o.áfr.
- 660) *Stjtið. 1894*, 134-135.
- 661) ÞÍ. N407-96/LDI-44; sbr. Jón Þ. Þór (1982), 46-47.
- 662) *Alptið. 1897*, C, 136-137. Um fiskveiðideilu Íslendinga og Breta á þessum árum, sjá: Jón Þ. Þór (1982), 46-130; Gísli Ágúst Gunnlaugsson (1980): „Fiskveiðideila Íslendinga og Breta 1896 og 1897“. *Saga XVIII*, 77-114; Jón Þ. Þór (1987): „Íslandsför æfingadeildar breska flotans sumarið 1896“. *Skímir* 161. ár (haust).
- 663) Um samningaviðræðurnar, sjá: Jón Þ. Þór (1982), 130-139.
- 664) *Stjtið. 1903*, A, 20-37.
- 665) *Stjtið. 1903*, A, 22.
- 666) *Stjtið. 1903*, A, 34.
- 667) Júlíus Havsteen (1950): *Landhelgin*, 36; Björn Þorsteinsson (1976), 201.
- 668) *Alptið. 1901*, C, 648; sbr. Jón Þ. Þór (1982), 141.
- 669) Um J.R. Commons, sjá m.a.: J. Dorfman (1959): *The Economic Mind in American Civilization* IV.-V.
- 670) A. Alchian og H. Demsetz (1973): „The Property Rights Paradigm“. *Journal of Economic History* 33.
- 671) *Alptið. 1919*, 1419.
- 672) *Alptið. 1919*, 1419.
- 673) *Alptið. 1923*, D, 724.
- 674) *Alptið. 1923*, D, 724.
- 675) Sbr. Jón Þ. Þór (1995), 86-90.
- 676) Sbr. Jón Þ. Þór (1992), 19.
- 677) *Alptið. 1922*, A, 165.
- 678) *Alptið. 1924*, A, 637, D, 116-128.
- 679) *Alptið. 1924*, C, 564, A, 331, 555; sbr. Jón Þ. Þór (1992), 21-23.
- 680) Jón Þ. Þór (1992), 25-33.
- 681) *Alptið. 1936*, A, 524-527.
- 682) Jón Jónsson (1990): *Hafrannsóknir við Ísland II*, 36.

- 683) S.r., 36.
- 684) S.r., 37. Skýrsla Faxaflóanefndarinnar var gefin út af Alþjóðahaf-rannsóknaráðinu árið 1948, sjá: Å. Vedel Tåning (1948): *North Western Area Committee Report of the Sub-Committee on Faxa Bay*. Rapp. Proc.-Verb.
- 685) Hans G. Andersen (1948): *Greinargerð um landhelgismálið*, 24-25; Jón Þ. Þór (1992), 36.
- 686) *Flåden i Nordatlanten. Dansk inspektionstjeneste i 400 år*, einkum 15-41. Um upphaf danska flotaveldisins og danska flot-ann fram um miðja 16. öld, sjá: J.H. Barfod (1990): *Flådens fødsel*; Sami (1995): *Christian 3.s flåde*.
- 687) *Flåden i Nordatlanten*, 42.
- 688) S.r., 42-44.
- 689) S.r., 48-50, 68-75.
- 690) S.r., 48.
- 691) Um gæslu Dana á Íslandsmiðum fyrir 1916 og samskipti þeirra við Íslendinga og útlenda sjómenn, sjá: Jón Þ. Þór (1982), 173-190.
- 692) *Tidskrift for søvæsen 1897*, 392.
- 693) ÞÍ. N907-97/LDI-44.
- 694) Jón Þ. Þór (1992), 41.
- 695) ÞÍ. N665-97/LDI-44.
- 696) ÞÍ. Skjalasafn Stjórnarráðs Íslands. Db/2/191/826.66; sbr. Jón Þ. Þór (1992), 45.
- 697) *Ægir* 1.-2. tbl., 1913.
- 698) *Ægir* 7. tbl., 1913, 77-80.
- 699) *Ægir* 6. tbl., 1913, 67.
- 700) *Skýrsla yfir Fiskifélag Íslands 1911-1912 og Fiskipingið 1913*, 28.
- 701) Gunnar M. Magnúss (1963): *Undir Garðskagavita*, 259-260.
- 702) *Skýrsla yfir Fiskifélag Íslands 1911-1912 og Fiskipingið 1913*.
- 703) *Skýrsla Fiskifélags Íslands 1913-1915 og Fiskipingsins 1915*, 12.
- 704) *Alþtíð*. 1913, A, 965-966.
- 705) Jón Þ. Þór (1992), 50. Íslenskun á nafni danska rannsóknaskips-ins varð upphafið að þeirri venju, að varðskip Íslendinga bæru goðanöfn.
- 706) *Alþtíð*. 1925, A, 318.
- 707) *Alþtíð*. 1925, C, 1170-1194.
- 708) Jón Þ. Þór (1992), 25.
- 709) *Alþtíð*. 1927, A, 86-87, 427-429.
- 710) Jón Þ. Þór (1995), 61-67, 76-107.
- 711) *Alþtíð* 1928, A, 211-212.
- 712) Jón Þ. Þór (1992), 52-53.
- 713) Um „Ömmuskeytin“, sjá: Jón Þ. Þór (1995a): „Ömmuskeytin“. *Saga XXXIII*, 135-165.
- VI. kaflí
- 714) Um saltfiskverkun og -verslun á 19. öld og fyrr, sjá: Jón Þ. Þór (2002): *Sjósókn og sjávarfang*, 188-194.
- 715) Heimir Þorleifsson (1974), 115-116.
- 716) S.r., 113, 115-116.
- 717) Lúðvík Kristjánsson (1985): *Íslenzkir sjávarhættir* IV, 325-326.
- 718) Valdimar U. Valdimarsson (1997): *Saltfiskur í sögu þjóðar* I, 192-193; Jón Þ. Þór (1988), 46-48.
- 719) Jón Grímsson (1956): „Ísafjörður fyrir 60 árum“. *Ársrit Sögu-félags Ísfríðinga* I, 21.
- 720) Jón Þ. Þór (1988), 48.
- 721) Jón Þ. Þór (1988), 45-46; Valdimar U. Valdimarsson (1997), 204 o.áfr.
- 722) Jón A. Jónsson (1972): „Mr. Pike Ward og fyrstu fiskkaup hans við Ísafjarðardjúp“. *Ársrit Sögufélags Ísfríðinga* XVI, 115-121.
- 723) Valdimar U. Valdimarsson (1997), 200-204.
- 724) S.r., 55-104.
- 725) Valdimar U. Valdimarsson (1997), 78-87. Myndrit II,2 á bls 79 í þessari heimild sýnir útflutning til helstu viðskiptalanda Íslend-inga á árunum 1895-1920 og að lengst af þessu tímabili fóru 35-50 prósent af saltfiskútflutningi Íslendinga til Danmerkur og Bretlands (sbr. einnig Myndrit II,3 og II,4 í *Saltfiskur í sögu þjóðar* I). Langmest af þeim fiski var selt áfram til Suðurlanda, mest til Spánar.
- 726) *Ægir* 9. tbl. III. árg., 1908.
- 727) Heimir Þorleifsson (1974), 114.
- 728) S.r., 140-141.
- 729) *Hagskinna* (1997), tafla 10.17.
- 730) G. R. Hawke (1985): *The Making of New Zealand*, 84 o.áfr.
- 731) Björn Halldórsson (1959): „Fræðfiskiðnaður á Íslandi“. *Ægir* afmælisrit, 119.
- 732) Um athafnir Birdseye, sjá: Ólafur Hannibalsson o.fl. (1997): *Með spriklið í sporðinum. Saga S.H. 1942-1996* II, 13-19.
- 733) Björn Halldórsson (1959), 119.
- 734) Um Sænska frystihúsið og aðdraganda þess, sjá: Ólafur Hani-balsson o.fl. (1997), 20 o.áfr.
- 735) Einar Sigurðsson (1968): *Einar ríki. II. bindi. Fagur fiskur í sjó*, 225-226.
- 736) Arnór Sigurjónsson (1945): *Fiskimálaneind. Skýrsla tíu ára 1935-1944*, 13-15.
- 737) S.r., 17.
- 738) S.r., 19.
- 739) S.r., 25-26.
- 740) S.r., 54 o.áfr.
- 741) *Hagskinna* (1997), tafla 10.17.
- VII. kaflí
- 742) Sbr. Jón Jónsson (1988): *Hafrannsóknir við Ísland* I, 15-39.
- 743) Bjarni Sæmundsson (1895), 138-162.
- 744) Bjarni Sæmundsson (1921): „Fiskirannsóknir 1919 og 1920“. *Andvari* 46. ár, 74-75.
- 745) Jón Jónsson (1988), 133-134.
- 746) Jón Jónsson (1988), 134-135.
- 747) S.r., 133-161.
- 748) Um rannsóknir í haf- og fiskifræði á tímabilinu 1905-1939, sjá: Jón Jónsson (1988), 188 o.áfr.

HEIMILDASKRÁ

Frumheimildir

A Óprentaðar heimildir

Í handritadeild Landsbókasafns Íslands:
Lbs. 4223,4to.

Í Þjóðskjalasafni Íslands (ÞÍ):
Lh. NJ 1888-1892, nr. 55, 1890.
N744-96/LDI-44.
N516-96/LDI-44.
N407-96/LDI-44.
N907-97/LDI-44.
N665-97/LDI-44.
Skjalasafn Stjórnarráðs Íslands. Db/2/191/826.66
Sóknarmannatal Hvanneyrarhrepps í Siglufirði 1864.

Í Rigsarkivet í Kaupmannahöfn (RA):
Gesandskabs Arkiv, London.

Í Skjalasafni bæjarstjórnar Ísafjarðar, Ísafirði:
Gerðabók fyrir bæjarstjórn Ísafjarðar 1935-1939.

Í Skjalasafni Sjömannafélags Reykjavíkur (Skjs.
Sf.Rv.):
Gjörðabók I (1915-1917).

Í Skjalasafni L.Í.Ú. (Skjs. L.Í.Ú.):
Gjörðabók F.Í.B. 1916-1925.

Gjörðabók F.Í.B. 1916-1926.
Gjörðabók F.Í.B. 1927-1944.

Í Skjalasafni Seðlabanka Íslands:
Bréfasafn Tryggva Gunnarssonar.

Í einkaeign

Hreinn Ragnarsson, ópr. handrit að Síldarsögu Íslands.
Jón Hjaltason, ópr. handrit að IV. bindi Sögu Akureyrar.
Villiers, H. M.: Konsul i Føroyum. Hans Jacob Debes
skrifaði upp og ritaði „Formæli“.

B. Prentaðar frumheimildir

Alptíð. = *Alþingistíðindi 1889-1939*. Reykjavík.
Bulletin statistique des Pêche Maritime, vol. 1-37.
Kaupmannahöfn 1903-1939.
D.I. = *Diplomatarium Islandicum. Íslenzkt fornbréfa-*
safn VI. Reykjavík 1900-1904.
Fiskiskýrslur og hlunninda 1912-1939. Reykjavík.
Hagskinna. Sögulegar hagtölur um Ísland (1997).
Reykjavík.
Landshagsskýrslur 1885-1912. Reykjavík.
Lovsamling for Island I-XXI. Kaupmannahöfn 1853-
1889.
Sea Fisheries (England and Wales). Fourth Annual
Report of the Inspector for 1889. London.
Stjtíð. = *Stjórnartíðindi 1889-1939*. Reykjavík.
Verslunarskýrslur 1912-1940. Reykjavík.

C. Munnlegar heimildir

Hreinn Ragnarsson, Laugarvatni
Steinunn J. Kristjánsdóttir, Reykjavík.

D. Afleiddar heimildir (rit og greinar)

- Alchian, A. og Demsetz, H. (1973): „The Property Rights Paradigm.“ *Journal of Economic History* 33.
- Arnór Sigurjónsson (1957): *Einars saga Ásmundsonar* I. bindi. Reykjavík.
- Arnór Sigurjónsson (1945): *Fiskimálanefnd. Skýrsla tíu ára 1935-1944*. Reykjavík.
- Arnbór Gunnarsson (1997): *Saga Hafnar í Hornafirði* I. Höfn í Hornafirði.
- Austri, blað á Seyðisfirði V. árg., 1895. Seyðisfjörður.
- Árni Gíslason (1944): *Gullkistan. Endurminningar Árna Gíslasonar um fiskveiðar við Ísafjarðardjúp árin 1880-1905*. Ísafjörður.
- Árni Thorsteinsson (1883): „Síld og síldveiðar.“ *Tímarit Hins íslenska bókmenntafélags* IV. árg. Reykjavík.
- Ásgeir Guðmundsson (1983): *Saga Hafnarfjarðar* I. Hafnarfjörður.
- Ásgeir Jakobsson (1990): *Bíldudalskóngurinn*. Hafnarfjörður.
- Ásgeir Jakobsson (1987): *Hafnarfjarðarjarlinn. Einars saga Þorgilssonar*. Hafnarfjörður.
- Ásgeir Jakobsson (1989): *Sagan gleymir engum*. Reykjavík.
- Ásgeir Jakobsson (1965): *Sigling fyrir Núpa. Útilegu-bátatíminn á Ísafirði*. Reykjavík.
- Ásgeir Jakobsson (1979): *Tryggva saga Ófeigssonar*. Hafnarfjörður.
- Ásgeir Jakobsson (1980): „Upphaf rækjuveiða hér-landis.“ *Ægir* LXXIII. árg. Reykjavík.
- Barfod, J.H. (1995): *Christian 3.s flåde*. Kaupmannahöfn.
- Barfod, J.H. (1990): *Flådens fødsel*. Kaupmannahöfn.
- Benjamín H.J. Eiríksson (1996): *Benjamín H.J. Eiríksson í stormum sinna tíða*. Hannes H. Gissurarson skráði. Reykjavík.
- Birnie, A. (1966): *An Economic History of Europe 1760-1939*. 7. útg. London.
- Bjarni Guðmarsson (1986): „Togaraútgerð í Reykjavík 1920-1931.“ *Landshagir*. Reykjavík.
- Bjarni Guðmarsson (1997): *Saga Keflavíkur 1890-1920*. Keflavík.
- Bjarni Guðmarsson (1999): *Saga Keflavíkur 1920-1949*. Keflavík.
- Bjarni Sæmundsson (1895): „Fáein orð um fiskiveiðar vorar.“ *Andvari* XX. árg. Reykjavík.
- Bjarni Sæmundsson (1903): „Um fiskirannsóknir 1901.“ *Andvari* XXVIII. árg. Reykjavík.
- Bjarni Sæmundsson (1908): „Fiskirannsóknir 1907.“ *Andvari* XXXIII. árg., Reykjavík.
- Bjarni Sæmundsson (1917): „Fiskirannsóknir 1915 og 1916.“ *Andvari* XLII. Reykjavík.
- Bjarni Sæmundsson (1921): „Fiskirannsóknir 1919 og 1920.“ *Andvari* 46. ár. Reykjavík.
- Björn Dúason (1988): *Síldarævintýrið á Siglufirði*. Reykjavík.
- Björn Halldórsson (1959): „Freðfiskiðnaður á Íslandi.“ *Ægir*, afmælisrit. Reykjavík.
- Björn Ingólfsson (2002): *Bein úr sjó. Um fisk og fólk í Grýtabakkahreppi*. Akureyri.
- Björn Þorsteinsson (1976): *Tíu þorskastríð 1415-1976*. Reykjavík.
- Bruijn, J.R. (1993): *The Dutch Navy of the Seventeenth and Eighteenth Centuries*. Columbia, South Carolina.
- Candow, J.E. og Corbin, C. ritstj. (1996): *How Deep is the Ocean?* Sydney, NS.
- Churchill, R.R. og Lowe, A.V. (1988): *The law of the sea*. Manchester.
- Coull, J.R. (1996): *The Sea Fisheries of Scotland. A Historical Geography*. Edinburgh.
- Dagsbrún*, blað í Reykjavík, Reykjavík 1916.
- Dagskrá*, blað í Reykjavík 1896. Reykjavík.
- Dillard, D. (1987): *Västeuropas och Förenta staternas ekonomiska historia*. Stockholm.
- Dorfman, J. (1959): *The Economic Mind in American Civilization* IV.-V. Chicago.
- Edilon Grímsson (1916): „Skiptapar og manntjón hjer við land á síðustu 5 árum við fiskveiðar.“ *Ægir* IX. árg. Reykjavík.
- Einar Arnórsson (1925): „Landhelgi Íslands.“ *Andvari* L. árg. Reykjavík.
- Einar Sigurðsson (1968): *Einar ríki. II. bindi. fagur fiskur í sjó*. Reykjavík.

- Eiríkur Magnússon (1896): *Um botnvörpuveiðar*. Reykjavík.
- Fishing News* 17. og 24. september 1932. London.
- Fláden í Nordatlanten. Dansk inspektionstjeneste i 400 ár*. Kaupmannahöfn.
- Fridtjof Nielsen (1947): „Þegar fyrsti bátamótorinn kom til Íslands.“ *Sjómannaþláðið Víkingur* 9. tbl. IX. árg. Reykjavík.
- Friðrik G. Olgeirsson (2000): *Langnesingasaga* II. Reykjavík.
- Gils Guðmundsson (1977): *Skútuöldin* II. Reykjavík.
- Gísli Ág. Gunnlaugsson (1980): „Fiskveiðideila Íslendinga og Breta 1896 og 1897.“ *Saga* XVIII. Reykjavík.
- Gísli Ág. Gunnlaugsson (1987): *Saga Ólafsvíkur*. Ólafsvík.
- Guðjón Friðriksson (1991): *Saga Reykjavíkur 1870-1940. Bærin vaknar* I-II. Reykjavík.
- Guðjón Friðriksson (1983): *Togarasaga Magnúsar Runólfssonar*. Reykjavík.
- Guðjón Friðriksson (1973): „Upphaf þorps á Patreksfirði.“ *Ársrit Sögufélags Ísfirðinga* 17. ár. Ísafjörður.
- Guðmundur Guðmundsson (1999): „Hnífsdalur í upphafi aldarinnar.“ *Ársrit Sögufélags Ísfirðinga* 39. ár. Ísafjörður.
- Guðmundur G. Hagalín (1964-1965): *Í fararbroddi. Ævisaga Haralds Böðvarssonar* I-II. Reykjavík.
- Guðmundur G. Hagalín (1974): *Saga Eldeyjar-Hjalta* II. Reykjavík (2. útg.).
- Guðmundur Jónsson (1940): „Halinn.“ *Sjómannaþláðið Víkingur*. Reykjavík.
- Guðni Jónsson (1960): *Stokkseyringa saga*. Fyrri bindi. Reykjavík.
- Gunnar M. Magnúss (1963): *Undir Garðskagavita*. Reykjavík.
- Gunnar M. Magnúss (1977): *Súgfirðingabók*. Reykjavík.
- Gunnar G. Schram (1997): *Stjórnskipunarréttur*. Reykjavík.
- Gunnlaugur Þórðarson (1952): *Landhelgi Íslands með tilliti til fiskveiða*. Reykjavík.
- Hans G. Andersen (1948): *Greinargerð um landhelgis málið* (prentað sem handrit). Reykjavík.
- Haraldur Guðnason (1991): *Við Ægisdyr*. Saga Vestmannaeyjabæjar II. Reykjavík.
- Haukur Sigurðsson (1990): „Upphaf íshúsa á Íslandi.“ *Saga* XXVIII. árg. Reykjavík.
- Hawke, G.R. (1985): *The Making of New Zealand*. Cambridge.
- Heimir Þorleifsson (1974): *Saga íslenzkrar togaraúngerðar fram til 1917*. Reykjavík.
- Henry Hálfðanarason (1942): „Vagga hinnar hörðu sjósóknar.“ *Sjómannaþláðið Víkingur* 1. tbl. IV. árg. Reykjavík.
- Hersteinn Pálsson (1969): *Siggi flug*. Reykjavík.
- Hjalti Einarsson (1996): *Sölumiðstöð Hraðfrystihúsa í 50 ár*. I. Frystihúsin. Reykjavík.
- Hobsbawm (1969): *Industry and Empire*. London.
- Holt, E.W.L. (1951): „Rannsóknir á Norðursjó.“ *Ægir*. Reykjavík.
- Hovland, K.S. (1985): *Norske Islandsfiskere på havet*. Bergen.
- Hovland, K.S. (1980): *Norske seilskuter på Islandsfiske*. Bergen.
- Hreinn Ragnarsson (1996): *Ritdómur. Saga* XXXIV. Reykjavík.
- Högni Torfason (1988): *Saga lagmetisíðnaðarins*. Reykjavík.
- Ingólfur Kristjánsson (1988): *Siglufjörður 1818-1918-1988*. Siglufjörður.
- Ísafold*, blað í Reykjavík 1890-1918. Reykjavík
- Ísak Jónsson (1901): *Íshús og beitugeymsla*. Akureyri.
- Joensen, J.P. (1982): *Fiskafólk. Ein lýsing av føroyska húshaldinum í slupptíðini*. Tórshavn.
- Jón Grímsson (1956): „Ísafjörður fyrir 60 árum.“ *Ársrit Sögufélags Ísfirðinga* 1. ár. Ísafjörður.
- Jón Páll Halldórsson (1982): „Beitugeymsla og upphaf íshúsa á Íslandi.“ *Hraðfrystihúsið Norðurtangi 40 ára*. Ísafjörður.
- Jón Hjaltason (1994): *Saga Akureyrar* II. Akureyri.
- Jón Jónsson (1988-1990): *Hafrannsóknir við Ísland I-II*. Reykjavík.
- Jón A. Jónsson (1972): „Mr. Pike Ward og fyrstu fiskkaup hans við Ísafjarðardjúp.“ *Ársrit Sögufélags Ísfirðinga* XVI. ár. Ísafjörður.
- Jón Sigurðsson (1974): „Verðbólga á Íslandi 1914-1974.“ *Fjármálatíðindi* XXI:1. Reykjavík.
- Jón Þ. Þór (1982): *Breskir togarar og Íslandsmið 1889-1916*. Reykjavík.
- Jón Þ. Þór (1995): *British Trawlers and Iceland, 1919-1976*. Esbjerg.
- Jón Þ. Þór (1998): *Gerðahreppur 90 ára*. Garður.

- Jón Þ. Þór (2003): *Hafnir á Reykjanesi. Saga byggðar og mannlífs í ellefu hundruð ár*. Keflavík.
- Jón Þ. Þór (1987): „Íslandsför æfingadeildar breska flotans sumarið 1896.“ *Skírnir* 161. ár (haust). Reykjavík.
- Jón Þ. Þór (1991): *Landhelgi Íslands 1901-1952*. Reykjavík.
- Jón Þ. Þór og Guðfinna M. Hreiðarsdóttir (1996): *Saga Grindavíkur 1800-1974*. Grindavík.
- Jón Þ. Þór (1988): *Saga Ísafjarðar og Eyrarhrepps hins forna* III. Ísafjörður.
- Jón Þ. Þór (1990): *Saga Ísafjarðar og Eyrarhrepps hins forna* IV. Ísafjörður.
- Jón Þ. Þór (1992): *Saga Íshúsfélags Ísfirðinga 1912-1992*. Ísafjörður.
- Jón Þ. Þór (2002): *Sjósókn og sjávarfang. Saga sjávarútvegs á Íslandi I. bindi. Árabáta- og skútuöld*. Akureyri.
- Jón Þ. Þór (1976): „Snorri Pálsson verzlunarstjóri í Siglufirði.“ *Saga* XIV. Reykjavík.
- Jón Þ. Þór (2002): „Upphaf vélbátaútgerðar á Íslandi.“ *Ársrit Sögufélags Ísfirðinga* 42. ár. Ísafjörður.
- Jón Þ. Þór (1995a): „Ömmuskeytin.“ *Saga* XXXIII. Reykjavík.
- Jónas Guðmundsson (1962): *Sextú ár á sjó*. Reykjavík.
- Jónas Guðmundsson (1982): *Togaramaðurinn Guðmundur Halldór*. Reykjavík.
- Júlíus Havsteen (1950): *Landhelgin*. Reykjavík.
- Kristmundur Bjarnason (1971-1973): *Saga Sauðárkróks* II,1, II,2. Sauðárkrókur.
- Lúðvík Kristjánsson (1980): *Íslenzkir sjávarhættir I*. Reykjavík.
- Lúðvík Kristjánsson (1982): *Íslenzkir sjávarhættir II*. Reykjavík.
- Lúðvík Kristjánsson (1985): *Íslenzkir sjávarhættir IV*. Reykjavík.
- Lúðvík Kristjánsson (1940): „Sjávarútvegurinn 1939.“ *Ægir*. Reykjavík.
- Lúðvík Kristjánsson (1944): „Þættir úr sögu íslenzkrar togaraútgerðar.“ *Ægir* XXXVII. árg. Reykjavík.
- Matthías Ólafsson (1916): „Ferð um Miðnes.“ *Ægir* IX. árg. Reykjavík.
- Matthías Þórðarson (1939): *Síldarsaga Íslands*. Kaupmannahöfn.
- Morgunblaðið* 1913-1939. Reykjavík.
- Nikulás Ægisson (1996): „Ólgandi sem hafið.“ *Árbók Suðurnesja* IX. árg. Keflavík.
- Norðlingur*, blað á Akureyri 1880. Akureyri.
- Ný Fjelagsrit* 16. árg, 1856. Kaupmannahöfn.
- Ólafur Björnsson (1981): *Saga Íslandsbanka hf. og Útvegsbanka Íslands 1904-1980*. Reykjavík.
- Ólafur Björnsson (1964): *Þjóðarbúskapur Íslendinga*. Reykjavík.
- Ólafur B. Björnsson (1957): *Saga Akraness*. I. bindi. Akranes.
- Ólafur R. Einarsson (1968): „Upphaf íslenzkrar verkalyðshreyfingar 1887-1901.“ *Saga* VIII. Reykjavík.
- Ólafur Hannibalsson, Hjalti Einarsson og Jón Hjalta-son (1997): *Með spriklið í sporðinum. Saga SH 1942-1996*. II. Reykjavík.
- Patursson, E. (1961): *Fiskiveiði-fiskimenn 1850-1939*. Tórshavn.
- Páll Pálsson (1984): „Minningar.“ *Ársrit Sögufélags Ísfirðinga* 27. ár. Ísafjörður.
- Pétur J. Thorsteinsson (1992): *Utanríkisþjónusta Íslands og utanríkismál I*. Reykjavík.
- Pjetur G. Guðmundsson (1925): *Tíu ára starfssaga Sjómannafélags Reykjavíkur 1915-1925*. Reykjavík.
- Robinson, R. (1996): *Trawling. The Rise and Fall of the British Trawling Industry*. Exeter.
- Ræstad, A. (1912): *Kongens strømme*. Kria.
- Sigfús Jónsson (1986): „Alþjóðlegir saltfiskmarkaðir og saltfiskútflutningur Íslendinga 1920-1932.“ *Landshagir*. Reykjavík.
- Sigfús Jónsson (1986): „Alþjóðlegir saltfiskmarkaðir og saltfiskútflutningur Íslendinga 1920-1930.“ *Landshagir*. Reykjavík.
- Sigfús Jónsson (1984): *Sjávarútvegur Íslendinga á tuttugustu öld*. Reykjavík.
- Sigfús A. Schopka (1994): „Fluctuations in the cod stock off Iceland during the twentieth century in relation to changes in the fisheries and environment.“ *ICES mar.sci.symp.* 198. Kaupmannahöfn.
- Sjómaðurinn*. Reykjavík 1939.
- Skýrsla Fiskifélags Íslands 1913-1915 og Fiskipingsins 1915*. Reykjavík.
- Skýrsla yfir Fiskifjelag Íslands 1911-1912 og Fiskipingið 1913*. Reykjavík.

- Skýrslur og álit millipinganefndar í sjávarútvegsmálum 1933-1934.* Reykjavík 1934.
- Smári Geirsson (1991): „Fyrsta austfirska togaraúngerðin.“ *Sjómannadagsblað Neskaupsstaðar* 1991. Neskaupsstaður.
- Smári Geirsson (1983): *Norðfjörður. Saga útgerðar og fiskvinnslu.* Norðfjörður.
- Sólrún B. Jensdóttir (1980): *Ísland á brezku valdsvæði 1914-1918.* Reykjavík.
- Starkey, D.J., Reid, C. og Ashcroft, N. ritstj. (2000): *England's Sea Fisheries. The Commercial Fisheries of England and Wales since 1300.* London.
- Stefnir*, blað á Akureyri III. árg., 1895. Akureyri.
- Studia Atlantica* 1-4 (196-1999). Esbjerg.
- Sveinbjörn Egilson (1922): „Fyrrum og nú.“ *Ægir*. Reykjavík.
- Thor Jensen (1983): *Minningar* I-II. Skrásett hefur Valtýr Stefánsson (2.útg.). Reykjavík.
- Tåning, Å.V. (1948): „North-Western Area Committee Report of the Sub-Committee on Faxa Bay.“ *Rapp. P.V.Réun. Cons. int. Explor. Mer.* 120:1-129. Kaupmannahöfn.
- Tidskrift for søvæsen 1897.* Kaupmannahöfn.
- Valdimar U. Valdimarsson og Halldór Bjarnason (1997): *Saltfiskur í sögu þjóðar* I-II. Reykjavík.
- Vestri*, blað á Ísafirði, 1902-1918. Ísafjörður.
- Vilhjálmur Þ. Gíslason (1945): *Sjómannasaga.* Reykjavík.
- Þjóðólfur*, blað í Reykjavík 1896. Reykjavík.
- Þjóðviljinn ungi*, blað á Ísafirði. Ísafjörður.
- Þorsteinn Jónsson (1950): *Formannsævi í Eyjum.* Reykjavík.
- Þorsteinn Júl. Sveinsson (1911): „Fiskiveiðar vorar 1911.“ *Ísafold* XXXVIII. árg. Reykjavík.
- Þorsteinn Þorsteinsson (1945): *Saga Íslendinga í Vesturheimi* III. Winnipeg.
- Ægir* 1905-1990. Tímarit Fiskifélags Íslands. Reykjavík.

ENGLISH SUMMARY

Good Times and Bad

The story which is recounted in this volume spans a little less than four decades. It is characterised by remarkable advancement and optimism, but also by huge fluctuations, and becomes at times almost extreme. The first phase of the period, until about 1920, may be seen as a more-or-less continuous period of progress and development. Iceland's fishing fleet was motorised, and modern trawlers and motor boats of various sizes superseded oar and sail. In only two decades the Icelanders built up a fishing fleet which was technically comparable to those of the leading fishing nations of the North Atlantic. And this soon yielded benefits; catches rose steadily, and a new fisheries sector, the herring fishery, became established. Potential for export and sale of seafood appeared unlimited, and fish exports gradually came to be handled almost exclusively by the Icelanders themselves.

The 1920s were a difficult time for many fishing-vessel operators, who had trouble

dealing with the complexities of international trade and unreliable markets. Many realised that fishing was a risky business. It was not enough simply to catch the fish, it also had to be sold, and by the 1930s this grew increasingly difficult. Icelandic fishing-vessel operators were in trouble; for the first time in history, the industry's fishing capacity was so great that, if it were all utilised, it would be almost impossible to sell the catch at an acceptable price. The fishing industry was in an impasse, and official economic measures could not resolve the problem.

Motor boats

The Icelanders' first experience of motor boats was in Denmark in the late 19th century, and it was a Dane who installed the first motor into an Icelandic boat – a six-oar boat at Ísafjörður – in 1902. He also taught the owners how to handle the motor. Many Icelanders were sceptical about the new technology, but the motor boat soon proved

to catch more, and could fish more intensively than rowing boats. The following year, other vessel owners around Ísafjörður Bay started fitting motors to their boats, and in the next few years their example was followed elsewhere in the country. This trend was given a boost by articles published in *Ægir*, a new fisheries periodical, extolling the advantages of motor boats and exhorting Icelanders to motorise their vessels, following the examples of Denmark and Sweden.

The first Icelandic motor boats were small open boats, often smaller than the largest rowing boats. By 1907 there were motor boats in all Iceland's main fishing centres, while rowing boats were still in use. They retained their share of the catch until about 1920, after which it declined rapidly. By 1930 rowing boats accounted for an insignificant part of the catch. Sailed vessels had largely disappeared after World War I, while the Icelanders acquired a considerable number of steam-powered ships, mostly in the 1920s and 1930s. These were mostly old North Sea trawlers, which were used in the longline fishery in winter and the herring fishery in summer, as well as being used for transportation. The last of the longliners were decommissioned after World War II.

The motorisation of boats meant that fishermen could go farther afield and stay out longer; and for many the herring fishery became an important factor. There was no major change in this direction, however, until after World War I.

Cod-nets were the most common fishing gear off the south and west, while hook-and-

line was used most commonly in the north and east and in the West Fjords. The fishing season were largely the same as in the previous period, reflecting patterns of fish shoals. With the advent of larger vessels and improved harbour facilities, however, new fishing patterns began to develop, e.g. distant-water fishing recommenced – whereby boats fished from fishing centres far from their home harbour, which were adjacent to the fishing grounds. Large boats from the West Fjords and the north thus often transferred to the south and west for the fishing seasons there. The large boats from the West Fjords also migrated for the spring season, when they salted the catch on board.

In the East Fjords many of the larger vessels operated from Djúpivogur and Hornafjörður in the winter season, or even from ports in the south. In the spring the east-coast fishery came to life when the fish started their northward migration up the coast. Many boats were out of use during the summer, but during the 1930s the larger boats started fishing away from home at Langanes, and catching herring off the north coast, during the summer. In the autumn vessels from the East Fjords fished in the prolific fishing grounds known as Gullkistan (the Treasure Chest) off the east coast.

In the 1920s the number of boats under 12 tons rose – hence it was not always the rule that motorised boats grew steadily larger. This was not unnatural, as the shallow inshore waters were providing good catches. The number of boats over 12 tons rose also.

Motor boats under 12 tons were generally owned by individuals – one, two or three – and run as a family business, and not a public company. Larger boats were also in some cases owned by individuals, but were more often operated by companies or corporations, retailers, cooperatives or partnerships. In the 1930s, local government began to participate in the operation of motor boats.

The Fisheries Fund (Fiskveiðasjóður), established in 1905, made loans to motor-boat operators, but due to shortage of funding it could not meet the demand. Those who were in search of loans often turned to retailers, to grant credit against future business. Some vessel operators were also clients of banks or saving banks in their own community.

In the period from 1904-1917, motor-boat operations were generally successful, but after 1920 conditions worsened, due to falling prices for fish, and difficulties in selling saltfish and salted herring. Exports and marketing were in a state of disorganisation, as the Icelanders were novices in these fields. The Icelandic króna was revalued in 1925, and this had a damaging effect, leading to accumulation of debt, and to bankruptcies. The years 1927 to 1929 were more favourable, but then the Depression struck. Yet again, prices fell and sales were slow, and now Iceland's trading partners introduced customs barriers and bilateral equal-trade agreements. A public enquiry into the state of the fishery showed that at the end of 1932 the sector's debts amounted to 81.90% of assets. In 1935 the government founded a

credit fund for motor-boat owners, whose principal purpose was to loan money to vessel operators to help them restructure their debt. While this was helpful to vessel owners, the fisheries sector did not recover until World War II, when the business environment for the fisheries dramatically improved.

Trawlers

In the 1890s, British longline vessels began fishing off the Faroes and Iceland, and there are various indications that they were the first to experiment with trawl fishing on the Icelandic fishing grounds – to be precise, off the East Fjords in the summer of 1889. That same summer, a German vessel made an unsuccessful attempt at trawl fishing in Faxaflói Bay in the southwest. The first purpose-built British steam trawler fished off the southeast in the summer of 1891, and other British trawlers followed. By the end of the century they were fishing all around the country, and at the turn of the century trawlers from other countries were also fishing off Iceland. The vessels numbered dozens. Initially they fished only in summer, but by the turn of the century British trawlers were fishing off Iceland all year round.

Iceland was still under Danish rule at this time, and there were grave concerns in both Denmark and Iceland regarding the effects of trawl fishing; in 1894 it was banned by Act of parliament (Alþingi).

When the foreign trawlers started fishing

in Faxaflói Bay in the last decade of the 19th century, it became clear that the new fishing technique could not easily co-exist with the age-old traditions of the Icelandic fishery using rowing boats. The trawlers had far more powerful fishing gear, and thus they presented a threat to Icelandic fishermen, who felt that the trawlers were damaging fishing grounds and fishing gear in shallow waters. Thus they feared that the trawlers could undermine the rowing-boat fishery which was flourishing all around the country, and played an important role in the fishery. Fishermen around Faxaflói Bay demanded compensation and effective protection of territorial waters, but the Danish authorities were unable to provide this.

Some Icelanders were of the view that a trawler fishery should be founded in Iceland, following the example of the foreigners. This view came to be accepted, and the Icelandic trawler fishery was permitted by Act of parliament in 1897. The Act signals the new ideas and technology that were changing the Icelandic economy; foreigners could operate trawlers in Iceland, but only in collaboration with Icelanders. This was in fact the only way by which the Icelanders could establish a trawler fishery, which was financially beyond their means. And the first trawler which operated from an Icelandic port was owned by a foreigner, an English fish-merchant who operated the vessel from Hafnarfjörður in 1899.

The early trawler companies were dominated by Danish entrepreneurs, who were not classified as „foreigners“ in Iceland as it was under Danish rule. The bulk of the

share capital was Danish and British, while Icelanders owned only small shares in the businesses. The trawler fishery was unsuccessful for a number of reasons, such as inadequate preparation, low catches, and poor handling of the catch, and hence these trawler companies did not last long.

During the last decade of the 19th century, there was a severe shortage of fish in Reykjavík due to the rapidly-growing population. The purchase of the first Icelandic trawler in 1905 was intended, among other things, to meet this shortage. The operations of the trawler, *Coot*, were successful until she ran aground in December 1908 and was lost. In 1907 another three Icelandic ships were added to the trawler fleet, and a new sector of the fisheries became established. The first trawler, which was also the first steamer, built for Icelanders arrived in Iceland in January 1907. She was named *Jón forseti* (President Jón) in honour of Jón Sigurðsson (1811-79), leader of the campaign for Icelandic independence, who, because of his long serving as president of the Icelandic Literary Society, was known by the honorary title of „President.“

The first Icelandic trawlers, like many of the motor boats, were owned by relatively prosperous merchants and vessel operators, both Icelandic and Danish. With the foundation of the old Íslandsbanki (Bank of Iceland) in 1904, based principally on foreign capital, fisheries businesses and especially trawler companies gained access to credit which was necessary to further development in the sector. Lack of finance had been a drag on the fisheries. The

foundation of the Fisheries Fund in 1905 was also important in this context, not least to the motor-boat fishery. The fund received, for instance, fines levied for illegal fishing in territorial waters, as well as the proceeds of the sale of the offenders' fishing gear and catches. The Fishing Fund granted loans for purchase of boats and fishing gear, and for job creation. These two financial institutions played an important role in the rapid development of the fisheries in the early 20th century. Landsbanki Íslands (the National Bank of Iceland) also made a considerable contribution.

The period from 1907 until the end of World War I was a period of great expansion in the trawler fishery; in 1916 the Icelanders owned 21 trawlers. These were regarded as large vessels in their time: the largest were about 300 tons, the smallest under 150. Many of the new, large trawler companies came into existence when merchants and operators of sailing vessels joined forces to operate trawlers. The age of sail came to an end, while new times and new technology followed.

A large trawler fleet grew up on Faxaflói Bay, and the trawler fishery also began in the West Fjords. It was, however, only in Reykjavík and Hafnarfjörður in the southwest and Ísafjörður in the West Fjords that the trawler fishery became well established before World War I. The development of large-scale trawler fishery in the period 1907-1914 meant large fisheries businesses, run on capitalist principles, all year around. Many owners profited amply, and crews were earning more money than Icelandic

seamen had ever done. The trawler took over the role of the sailing ships, and Reykjavík became the centre of the fisheries, probably because the sailing-ship fishery had also flourished there, and also because it was a relatively late development; thus many of the vessel owners were young, forward-looking and ambitious at the start of the trawler fishery, and eager to try the new ships. Reykjavík also provided plentiful labour for the ships, ample space for fish processing ashore, and an abundance of people to work in fish processing. In addition, trade links with Britain were already in place, partly resulting from British trawlers fishing in Faxaflói Bay.

The Icelanders learned the new fishing techniques and methods from British trawlermen, as well as benefiting from their knowledge of shoals and fishing grounds. Many Icelanders sailed on British trawlers, either as crew, or simply as observers.

The first Icelandic trawlers tended to remain in Faxaflói Bay, but they also fished widely around the country. Most of them fished for herring off the north and the West Fjords in summer. Catches were generally good, as the fishing effort was much smaller than in later times. Accurate data on the trawler fishery are lacking, such as information on the number of fishing hours, or catch per unit effort. The fishing effort increased steadily, however, with the rising number of trawlers in 1905-16. The size of the fish stocks at that time is not known with any certainty, but most indications are that the breeding stock of cod was at its maximum around 1930, approximately 3.3

million tons. It is possible that the trawlers were already beginning to affect the stock size at that time, but on the other hand sea conditions were favourable. Shoals were large, and the catch per unit effort must generally have been fairly high.

Trawlers operated more-or-less all year round, which was new in Iceland. Fish was either salted or iced, depending on season. Trawlers occasionally sailed to Britain with fish on ice to sell, and this was generally profitable. This had the additional advantage that the vessel could stock up on coal and other supplies at lower cost.

In the period 1912-1917, the trawlers' share in total catches of demersal fish was 23.7-31.1%, and their total catch was 22.6 to 33.5 thousand tons. At this time the trawler fleet numbered 18-21 vessels. (See Table II for the trawlers' share of total herring catch at the same period.)

The books and accounts of the first Icelandic trawler companies are lost, so it would be unwise to assert too much about their profitability, but the evidence indicates that they were fairly profitable, and played an important role in the rapid growth of Reykjavík and Hafnarfjörður in the first decades of the 20th century, and in fact of the national economy as a whole. It has been estimated that the livelihood of between 200 and 300 people, on sea and on land, was dependent on each trawler, and these effects were multiplied due to the services required.

Young men dreamed of joining a trawler, which offered good pay, in addition to which conditions and victuals on board were

superior to what they were used to. But trawlermen were expected to work hard, on long shifts without rest when the fishing was good, sometimes even for days at a time. Trawlermen had no trade union until the foundation of Hásetafélag Reykjavíkur (the Reykjavík Deckhands' Association) in 1915 - which changed its name in 1919 to Sjómannafélag Reykjavíkur (Reykjavik Seamen's Association). This was the largest and most influential seamen's union. Félag íslenskra botnvörpuskipaeigenda (the Association of Icelandic Trawler Owners) was founded in 1916 to strengthen the fisheries sector and safeguard its interests.

Trawlermen were paid a monthly salary plus a „liver share“ which was divided among the crew, while on the herring fishery they were paid a piece rate per barrel of herring. Wage agreements were generally made only in the short term, and disputes on pay and conditions were frequent. An especially controversial issue, however, was the long working hours demanded of trawlermen; this dispute was resolved by the vökulög (Working Hours Act), passed by parliament in 1930, which guaranteed seamen six hours' rest in each 24-hour period.

Shortage of supplies such as salt and coal impeded the trawler fishery as World War I progressed; initially, however, high prices for fish and fish-liver oil counteracted the higher prices on supplies, and the trawler fishery operated at a profit. The war led to great demand for ships abroad, and in 1917 ten trawlers were sold to France at highly-inflated prices. This marked the end of the first trawler period in Iceland, which had

been characterised by fast growth and prosperity. In the period 1916-18 Icelandic exports came under the control of the British, who halted, for instance, sales of Icelandic fish to Germany.

The number of trawler companies rose greatly in the 1920s (see table III), among other things due to the profits of the sale of the ten trawlers in 1917. After 1925 trawlers played a growing role in the fishery outside the Faxaflói Bay ports, and for a time trawlers fished in all regions of the country.

Records of the trawler companies in Reykjavík and Hafnarfjörður are largely or even entirely lost, and hence it is difficult to acquire information on their business. Many of the companies were short-lived, which indicates that the business was risky. The largest, Kveldúlfur and Alliance, were both founded prior to World War I. All the Reykjavík trawlers of the interwar years were privately owned, run by corporations and by individuals.

In Hafnarfjörður, Iceland's second-largest trawler town, the first municipally-owned fishing company was established in 1931 – Bæjarútgerð Hafnarfjarðar (Hafnarfjörður Municipal Fishing Company). Foreigners had dominated the trawler fishery in Hafnarfjörður, from where they operated for a time. Many Hafnarfjörður companies were partly owned by parties in Reykjavík, and only one, Einar Þorgilsson & Co, was a family business.

During the interwar years trawl fishing was, as before, the primary part of the trawler business, while their herring fishing declined. Some ships, however, started

catching redfish for rendering after 1935. At this period the trawlers started fishing in new grounds all around the country, in deep water or shallow; fishing in specific areas was still seasonal. The best-known trawler fishing-ground was Halinn off the West Fjords.

In the 1920s the trawlers prospered, while catches declined in the 1930s due to a reduction in the fishing effort, along with poor market conditions. The average catch per ship was, however, no lower than before.

In 1921-23 prices dropped on foreign markets, and this was a difficult time for trawler operators. The first trawlers purchased after World War I had been expensive. The next few years were variable; a rise in the exchange rate in 1925 proved influential, as it meant lower fish prices (while the price of supplies also dropped). Around 1930 conditions worsened due to the Depression, and to make things worse a 10% import duty was imposed on Icelandic fish in Britain. In 1933-34 a parliamentary committee was appointed, whose work marked the beginning of state intervention in the trawler fishery. Its measures were not adequate, however, to resolve the difficulties in the sector.

Herring fishing and processing

The sources indicate that the Icelanders did not fish for herring in olden times, except perhaps on a very small scale. In more recent times, it was the Norwegians who founded the herring fishery in Iceland,

shortly after the abolition of monopoly trading at the end of 1787. In 1814 the kingdoms of Denmark and Norway separated, and Norwegian fishermen no longer enjoyed the privilege of fishing in Iceland as Danish citizens. They vanished from Iceland for a time, not to return until free trade was introduced on 1 April 1855. By 1880 Norwegian herring fishermen had established themselves in the East Fjords and in Eyjafjörður in the north, and were fairly successful. In 1881, for example, a total of 187 Norwegian vessels were fishing for herring off Iceland, and their total catch was 167,705 barrels.

The Norwegian method of herring fishing was known as *nótalög* or *nótabrúk*. Each *nótag* comprised four seines, one sailing vessel, three seiners (one winch-boat and two rowing boats), and a team of 16-18 men. The herring, which was salted in barrels, sold well in Sweden and the Baltic countries.

The Icelanders were quick to learn the Norwegians' fishing technique. Interest in herring fishing was greatest in Eyjafjörður, where the local people had experience of shark fishing and sailing vessels, and had even acquired some financial resources of their own. The management of Gránufélag took the lead, especially managing director Tryggvi Gunnarsson and Snorri Pálsson, manager of the company's store at Siglufjörður. They jointly undertook herring fishing and salting at Siglufjörður in 1880 and 1881. This was probably the first wholly Icelandic company to catch and salt herring, and to export Icelandic herring (1881).

A period of harsh natural conditions which began in 1882 had a severe impact on herring fishing, and marked the end of the first period of the herring fishery, the seine period. Most of the Norwegians left, but a few continued to catch herring, such as Otto Wathne of Seyðisfjörður. Now the gill net or barrier seine (*landnætur* or *landnótabrúk*) was introduced, and this method was used successfully until the early 20th century. It was cheaper and simpler, but the herring could only be caught from the shore.

In 1894 a new phase of the herring fishery in Eyjafjörður began with the use of gill nets, which continued into the 20th century. Many young Icelandic fishing entrepreneurs established themselves at this time, and Norwegians returned to Iceland in large numbers. The fishery had a great effect on prosperity in Eyjafjörður and the East Fjords.

Icelandic fishermen realised that herring made excellent bait for cod, and with the advent of ice-houses in the late 19th and early 20th century, herring could be stored long-term for use as bait. This was a real revolution, which meant that motor-boats could fish for more days per year, and led to bigger catches. Icelanders who had emigrated to North America in the late 19th century had seen ice-houses there, and brought the knowledge back home. Ice was cut from ponds and lakes in winter, and stored in well-insulated buildings. Addition of the right proportion of salt kept the ice frozen. In 1908 the first mechanical freezing plant was opened, and many more followed.

The herring-fishing nations of the North Sea, mainly the Dutch and Scots, had for centuries been catching herring in drift nets out at sea. The Icelanders started to take an interest in this method at around the same time as the Norwegians, in the late 19th century, but it was not tried out until 1899. This fishing method soon caught on in the south and west; the herring caught was used mainly for bait. Around the turn of the century, Norwegians started using drift nets off the north, and this gave a boost to their herring fishing off Iceland; they also began longline fishing on steam vessels. The Norwegians also pioneered the use of the purse seine off Iceland, probably in 1900; they had learned about this method from the USA. Icelanders first used the purse seine in 1906. The purse seine was far more effective than the seine or gill net, and it revolutionised the herring fishery. The new method was suitable for the fishery in the north and east.

Drift-net and purse-seine fishing required fishing vessels, and so the operations were subject to other financial and technical factors than the older methods. The old sailing vessels could be used, but the new steam or motor ships were far superior, since they had winches for hauling in the nets.

As the herring was caught out at sea, it was important that the fishing and processing centres be farther out, closer to the fishing grounds, in order to reduce the distance from fishing-ground to landing-place. Herring is a delicate product that begins to decay rapidly. Herring salting was labour-intensive, and the work was well paid when the

fishing went well. The Norwegians paid their employees in cash, unlike many Icelandic employers who paid them with credit in their own retail stores.

The herring fishery grew fast from 1905 until World War I, both Icelandic- and Norwegian-managed. The Norwegians accounted for more than any other group, e.g. they had 250 ships in Iceland in 1915, including 100 steam vessels. The Norwegians were especially dominant in Siglufjörður; this was called their „second settlement“ (a reference to the original settlement of Iceland in the ninth century AD, mainly by Norwegians). The first Icelandic herring fishing enterprises were often founded in collaboration with Norwegians, who provided the barrels and other supplies, as well as handling the transportation of the finished product. Norwegian influence declined steadily during the inter-war years.

From 1906 to 1939 the herring catch never failed; the herring migrated to the grounds off the north coast every year (see table X). The herring fishery became a fixed and important factor in the Icelandic fisheries: the „Herring Bonanza“ had begun. In north Iceland herring towns and villages grew up, and in the West Fjords the herring fishery was a huge boost – as herring were caught when the cod fishery was at a low point. Siglufjörður is the prime example of how the herring fishery affected urban development in Iceland. Siglufjörður was well-placed for the fishing grounds, in the centre of the north, with an excellent natural harbour.

Most herring was salted using white salt, although spice-salting was increasing. Markets for herring were in the Baltic, and elsewhere in Europe also. Most Icelandic herring went to Copenhagen, which was the centre of the Icelandic export trade. Much of it went to Sweden, some to the USA, the USSR and elsewhere.

The first herring plants were built in 1911, and by 1935 they numbered 10 (of which five were owned by *Síldarverksmiðjur ríkisins*, the State Herring Factories), all in the West Fjords and the north. They produced mainly herring-oil, but also processed inferior herring and waste into fish meal. Initially most of the plants were owned by Norwegians and Danes, while in due time the Icelanders came to be the major owners. The interwar years were in many ways difficult for the herring fishery; among other things, the price of herring declined, collapsing totally in 1919. A state herring-sales monopoly took over herring sales in 1928.

The beginnings of shrimp fishing and processing

In the 1920s and the mid-1930s experiments were made with shrimp fishing. The major entrepreneurs were two Norwegians living in Ísafjörður, who were familiar with shrimp fishing in Norway. In 1936 a shrimp-processing plant was opened in Ísafjörður on the initiative of social democrats on the town council, and two years later another opened in Bíldudalur.

Territorial waters and law of the sea – foreigners fishing in Icelandic waters

The extent of Icelandic territorial waters was not defined in olden times; rules on fishing by foreigners off Iceland, issued until the 16th century, mainly militated against foreigners establishing their own fishing centres on land, and hence competing with farmers for the labour force. The intention appears not to have been to exclude foreigners from the fishery, and neither Icelanders nor Danes seem to have disapproved of foreigners fishing.

A fishing limit off Iceland was first introduced in the second quarter of the 17th century; this may be attributed, among other things, to developments in whaling in the northern oceans in the early years of the century. The limit was 4-6 Danish miles, or 16-24 nautical miles, from the coast. On the one hand the Danish authorities wished to limit trade between Icelanders and foreigners; on the other, Icelanders and Danes now had exclusive rights to fish. Not all foreigners complied with the rules, and the Danes had difficulty in enforcing them.

During the 19th century territorial waters were generally three nautical miles, but from 1822 a four-mile rule applied to Iceland, as to other parts of the Kingdom of Denmark. Foreigners were increasingly fishing off Iceland, and this was unpopular with the Icelanders who felt that their own fishing was being encroached upon.

In 1872 new legislation on territorial

waters was passed, in accord with the views of the great powers in Europe, but the four-mile limit was not changed. An agreement made in 1882 between most of the north Atlantic nations meant that the Danes started to apply the three-mile rule to Iceland, while the Icelanders wished to uphold the four-mile limit.

In 1889 Alþingi (parliament), which had gained the status of a legislative assembly in 1874, passed new legislation on the initiative of the Danes, whose intention was to hinder foreign (mainly British) trawlers from fishing off the Icelandic coast. But, as the Danes were unable to patrol the fishing limits, the foreign trawlers continued to fish. In 1894 the Alþingi took action (the first occasion on which it took the initiative in an international matter) and passed legislation on territorial waters without consultation with the Danes.

In 1901 a territorial-waters agreement was concluded between Britain and Denmark (implemented in Iceland in 1903) on fishing by British and Danish ships outside territorial waters in the seas off Iceland and the Faroes. This was in accord with trends in the law of the sea in northern Europe. The agreement entailed that the Danish state had gained recognition of property rights and right of use over the territorial waters, and when Iceland gained its independence in 1918 it acquired these rights. The Danes (and later the Icelanders) could issue rules on utilisation of the resources in territorial waters. Only Icelanders were permitted to fish inside the limit, while the Faroese also shared this right until 1944,

when the tie to Denmark was cut with the foundation of the modern Icelandic republic.

The aim of the Icelanders was to extend their territorial waters, and they began to work toward this objective in the international arena, without making any real progress during the period in question. The government also sought to protect specified areas, such as Faxaflói Bay, from fishing by foreigners, and to limit the use of specified fishing gear. The primary objective was to protect coastal fishing and the motor-boat fishery. There was little discussion of protection of fishing stocks, whose condition was generally good.

Shortly after Iceland gained independence (1918) the government sought to develop an Icelandic coastguard service to patrol territorial waters; the main objective was to protect fishing grounds from foreign and Icelandic trawlers. Initially motor boats were used for patrols, but in 1926 the first custom-built coastguard vessel went into service. In 1929 Skipaútgerð ríkisins (the State Shipping Service) took on the operation of the coastguard vessels. In 1953 the Iceland Coast Guard became an autonomous agency.

Fish processing and trade

In general, fish caught and salted by trawlers, sailing vessels and distant-water fishing vessels had been de-headed, split and salted on board, after which the salt-drying process of stacking took place on land. Fish-

washing before stacking had to be completed in spring by the time the drying period commenced. In the early part of the period in question, almost all saltfish was dried on drying-grounds where it was spread out on the ground. Gradually drying-frames were introduced, which reduced the strain on saltfish workers.

Throughout the period Iceland's saltfish markets remained largely the same as in the late 19th century (see vol. 1). By far the largest market was Spain, while Icelandic saltfish also went to Portugal and Italy. Until World War I Iceland fish exports were dominated by British and Danish merchants, but in the 1920s Icelanders gained control. Due to their inexperience in the field, along with poor market conditions resulting from over-production of saltfish in the main producing countries around the north Atlantic, it became increasingly difficult to find buyers for Icelandic saltfish. Conditions declined still further with the Depression, and the Spanish Civil War of 1936. The Icelanders succeeded, however, in improving their sales efforts when Sölusamband íslenskra fiskframleiðenda (SÍF, the Union of Icelandic fish Producers) was founded in 1932.

Most of the early Icelandic trawlers had facilities to store crushed ice, and before long they were sailing to Britain with their catch on ice, to sell direct in the fish markets. At that time, ice houses had been introduced, and they supplied ice to the trawlers. Exports of fresh fish on ice varied from year to year, but the general trend was upward. Prices fell, however, in the 1930s.

Experiments with exports of frozen fish

commenced around 1930, but without much result until the foundation of the Fishing Board (Fiskimálanefnd) in 1935. This was a public agency whose role was, among other things, to promote the introduction of new methods of fishing and processing, and to help seek out new markets. The board also granted loans for the construction of freezing plants, and in 1936-1939 thirteen freezing plants were built with the board's support, in all regions of the country. By the end of 1939 Iceland had about 20 freezing plants. While their exports were not large at that time – a total of 2,297 tons – this was to be the major growth sector in the Icelandic fisheries in the coming years and decades.

Maritime Research

Organised research on the seas off Iceland commenced in the last decade of the 19th century, and was mainly carried out by Danish and Norwegian scientists. Icelandic participation began when Bjarni Sæmundsson (1867-1940) returned to Iceland after studying natural sciences at the University of Copenhagen. In the following decades Bjarni carried out research on fish, with the support of parliament, while also teaching. He published his reports and findings in the periodical *Andvari*. He visited fishing centres all around the country, and went out on trawlers to study their catch. Bjarni also worked with Danish colleagues who were engaged in studies of the ocean and its fish off Iceland.

In the 1920s and 1930s young Icelandic scientists started working in the field, thus broadening the field of research. The Fishing Fund (Fiskimálasjóður), founded in

1935, made an important contribution by funding marine research.

Translation: Anna Yates

NAFNASKRÁ (Nöfn í meginmáli og myndatextum)

- Anton Jónsson, kaupmaður, 191.
Arnbjörn Ólafsson, Keflavík, 42, 43, 44, 45.
Atkinson, G. L., breskur yfirforingi, 227.
August Flygenring, útgerðarmaður, Hafnarfirði, 42, 76, 77, 100, 140, 183.
Ágúst Gíslason, Vestmannaeyjum, 25.
Árni Eyjólfsson Byron, skipstjóri, 62.
Árni Friðriksson, fiskifræðingur, 234, 257.
Árni Gíslason, fiskimatsmaður á Ísafirði, 12, 22, 23, 46, 147, 151.
Árni Jónsson frá Múla, alþingismaður, 233.
Árni Jónsson, verslunarstjóri á Ísafirði, 176.
Árni Thorsteinsson, landfógeti, 170, 178, 179, 182, 185.
Árni Geir Þóroddsson, útgerðarmaður í Keflavík, 159.
Ásgeir Ásgeirsson, forseti Íslands, 233.
Ásgeir G. Ásgeirsson, kaupmaður á Ísafirði, 176, 246.
Ásgeir I. Ásgeirsson í Tröð í Álftafirði, 150.
Ásgeir Pétursson, útgerðarmaður, Akureyri, 59, 95, 103, 155, 171, 181.
Ásmundur Ásmundsson, skipasmiður, Hnífsdal, 22, 26.
Ásmundur Gestsson, kaupmaður, 57.
Bakkevig, Tormod, síldarsaltandi, 191.
Benedikt Guðbrandsson, skipstjóri, 179.
Benedikt Stefánsson, kaupmaður, 46.
Benjamín H. J. Eiríksson, hagfræðingur, 186.
Birdseye, Clarence, 251, 252.
Bjarnhéðinn Jónsson, járnsmiður, 46.
Bjarni Brynjólfsson í Engey, 141.
Bjarni Guðmarsson, sagnfræðingur, 13, 114.
Bjarni J. Fannberg, framkvæmdastjóri, Bolungarvík, 151.
Bjarni Jónsson frá Vogu, alþingismaður, 223.
Bjarni Ólafsson, útgerðarmaður, Akranesi, 143.
Bjarni Sívertsen, riddari, 140.
Bjarni Sæmundsson, fiskifræðingur, 144, 179, 255, 256, 257.
Bjarni Þorkelsson, bátasmiður, 25.
Björn Blöndal Jónsson, sjá Björn J. Blöndal.
Björn J. Blöndal, 74, 123.
Björn Gíslason, útgerðarmaður, Reykjavík, 26, 137.
Björn Guðmundsson, kaupmaður, 54, 56.
Björn Jónsson, ráðherra og ritstjóri, 33.
Björn Kristjánsson, kaupmaður, Reykjavík, 42, 43, 44.
Björn Sigurðsson, framkvæmdastjóri, 37.
Björn Þorsteinsson, sagnfræðingur, 217.
Björnesen, Thorvald, 191.
Brekke, Lars, kaupmaður, 168, 169.
Bynkershoek, Cornelius van, lögspekingur, 222.
Böðvar Þorvaldsson í Lambhúsum, 143.
Carl D. Tulinius, kaupmaður á Eskifirði, 28.
Carl Löwe, skipstjóri, 147, 148.
Commons, J. R., hagfræðingur, 229.
Coull, James R., landfræðingur, 14.
Drechsel, Chr. F., 256.
Eggert Laxdal, kaupmaður, 170, 171.
Einar Arnórsson, prófessor, 217, 221.
Einar Ásgeirsson, 143.
Einar Ásmundsson í Nesi, 170, 171.
Einar B. Guðmundsson á Hraunum í Fljótum, 167, 168, 182.
Einar Benediktsson, skáld, 32, 33, 34.
Einar Guðfinnsson, útgerðarmaður í Bolungarvík, 151.

- Einar Ingjaldsson á Bakka, 142, 143.
 Einar Sigurðsson, útgerðarmaður í Vestmannaeyjum, 252.
 Einar Þorgilsson í Öseyri, alþingismaður, 43, 44, 45, 46, 100, 125.
 Eiríkur Magnússon, bókavörður í Cambridge, 33, 34.
 Elías Halldórsson, bankaritari, 117.
 Elías Magnússon, Bolungarvík, 151.
 Elías Stefánsson, útgerðarmaður, Reykjavík, 57, 95.
 Elínmundur Ólafsson frá Mýrarhúsum á Seltjarnarnesi, 252.
 Ellefsen, Hans, hvalveiðimaður, 201.
 Evanger, Gustav, síldarútvegsmaður, 191, 202.
 Evanger, Olav, síldarútvegsmaður 191.
 Eyjólfur Ófeigsson, kaupmaður, 46.
 Falck, Hans L., síldarútvegsmaður, 180, 181, 182, 183.
 Finnur Jónsson, alþingismaður, 205.
 Finnur Malmquist, sjómaður, 48.
 Franch Michelsen, úrsmiður, 152.
 Franz Siemsen, sýslumaður, 238.
 Friðbert Guðmundsson, útgerðarmaður, Súgandafirði, 146.
 Friðrik VIII, konungur, 137.
 Friðrik Kristjánsson, kaupmaður, 171.
 Galliani, 222.
 Geir H. Zoëga, útgerðarmaður, 91, 100.
 Geir Sigurðsson, skipstjóri, 143, 179, 180.
 Gísli J. Johnsen, formaður Ísfélagsins í Vestmannaeyjum, 25, 177, 251.
 Gísli Jónsson á Bíldudal, 206.
 Gísli Oddsson, skipstjóri, 106.
 Goos, S., framkvæmdastjóri, 200.
 Grímur Hákonarson, 74.
 Guðlaugur Guðmundsson, alþingismaður, 31, 226.
 Guðleifur Hjörleifsson, sjómaður, 74, 75.
 Guðmundur Arason, togaraþjófmaður, 71.
 Guðmundur Eggertz, sýslumaður, 238.
 Guðmundur Einarsson, steinsmiður, 46.
 Guðmundur G. Hagalín, rithöfundur, 55, 56.
 Guðmundur Halldór Guðmundsson, togaramaður, 51, 72.
 Guðmundur Jónsson, skipstjóri, 63, 93, 97, 106, 108.
 Guðmundur Jónsson, söðlasmiður, 48.
 Guðmundur Kristjánsson, sjómaður, 74.
 Guðmundur Kristjánsson, skútuskipstjóri, 36.
 Guðmundur Markússon, skipstjóri, 108.
 Guðmundur Sigurðsson í Bæ, 146, 147.
 Guðmundur Sigurðsson, skipstjóri, 57.
 Guðmundur Sveinsson, kaupmaður í Hnífsdal, 26.
 Guðmundur Þórðarson frá Hálsi, trésmiður, 43, 44.
 Gunnar Juul, apótekari, 205.
 Gunnlaugur Þórðarson, 217.
 Gunnsteinn Einarsson í Skildinganesi, 56.
 Halldór Guðmundsson, Suðureyri við Súgandafjörð, 146, 147.
 Halldór Kiljan Laxness, rithöfundur, 198.
 Halldór Sigurðsson, skipstjóri, 45, 62.
 Halldór Steinsson, alþingismaður, 242.
 Halldór Þorsteinsson, skipstjóri, 52, 53, 54, 62, 64.
 Hannes Hafstein, ráðherra, 238.
 Hannes Hannesson í Vesturheimi, 174.
 Hannes Þorsteinsson, ritstjóri, 34.
 Hannibal Valdimarsson, ráðherra, 206.
 Hans G. Andersen, þjóðréttarfræðingur, 217.
 Haraldur Böðvarsson, útgerðarmaður, Akranesi, 138, 143.
 Hákon á Stafnesi, 159.
 Hálfdan Hálfðansson, útgerðarmaður í Búð, 149, 150.
 Heimir Þorleifsson, sagnfræðingur, 12, 13, 85.
 Helgi Benediktsson, útgerðarmaður, Vestmannaeyjum, 136.
 Helgi Hafliðason, útvegsmaður á Siglufirði, 154.
 Helgi Sveinsson, útibússtjóri, 147, 148.
 Hellyersbræður, 98.
 Hjalti Jónsson (Eldeyjar-Hjalti), skipstjóri, 54, 55, 56, 62, 64, 76, 80, 81, 97.
 Holdsworth, E. W. H., 33.
 Holm, G., skipherra, 238.
 Hovland, Kari Shetelig, rithöfundur, 183.
 Hrafna-Flóki, 260.
 Ibsen Guðmundsson, Súgandafirði, 147.
 Indriði Gottsveinsson, skipstjóri, 43, 44, 45.
 Ingólfur Esphólín, iðjuhöldur, 254.
 Ingólfur Jónsson, skipstjóri, 26.
 Ingólfur Lárusson, skipstjóri, 57.
 Ísak Jónsson, íshúsmaður, 172, 173, 174, 175, 177.
 Jacobsen, Albert, útvegsmaður, 165, 170.
 Jafet Ólafsson, skipstjóri 53.
 Jakob V. Havsteen, kaupmaður, 168, 169, 171.
 Jes Zimsen, kaupmaður, 54, 55, 56, 76, 77, 95, 97.
 Jessen, J. H., vélvirki, 22.
 Joensen, Jóan Pauli, prófessor, 14.
 Jóel Kr. Jónsson, skipstjóri, 63.

Jóhann Þ. Jósefsson, alþingismaður, 117.
 Jóhann P. Jónsson, 102.
 Jóhann Þorsteinsson, útgerðarmaður, Ísafirði, 149.
 Jóhannes Guðmundsson Nordal, íshúsmaður, 175.
 Jóhannes Hannesson í Vesturheimi, 174.
 Jón Auðunn Jónsson, alþingismaður, 102, 117.
 Jón Bach, formaður Hásetafélags Reykjavíkur, 74.
 Jón Baldvinsson, alþingismaður, 125.
 Jón Einarsson á Raufarhöfn, 182.
 Jón Einarsson, formaður, 146.
 Jón Grímsson, verslunarstjóri á Suðureyri, 147.
 Jón Guðjónsson, útvegsmaður, 136.
 Jón Guðnason, sjómaður, 73, 74.
 Jón Gunnlaugsson, skipasmiður, 22, 26.
 Jón Helgason á Eyrarbakka, 136.
 Jón Helgason, íshússtjóri, 176.
 Jón Jóhannsson, skipstjóri, 64, 71.
 Jón Jónsson, fiskifræðingur, 13, 234, 257.
 Jón Jónsson, sýslumaður, 28.
 Jón Jónsson, stýrimaður, 26.
 Jón Konráðsson í Bæ á Höfðaströnd, 152.
 Jón Magnússon, forsætisráðherra, 242.
 Jón Norðmann, kaupmaður, 171.
 Jón Ólafsson, skipstjóri, 52, 53.
 Jón Proppé, útgerðarmaður, Þingeyri, 103.
 Jón Sigurðsson, forseti, 165.
 Jón Sigurðsson, skipstjóri, 52, 53.
 Jón Sveinsson, bóndi, 173.
 Jón Vídalín, konsúll, 38.
 Jón Þorláksson, forsætisráðherra, 210.
 Jónas Jónsson frá Hríflu, ráðherra, 73, 74, 75.
 Jósef Húnfjörð, varaformaður Hásetafélags Reykjavíkur, 74, 79.
 Júlíus Guðmundsson, útgerðarmaður, Reykjavík, 103.
 Júlíus Havsteen, amtmaður, 28.
 Júlíus Schou, steinsmiður, 139.
 Jörundur Brynjólfsson, alþingismaður, 123, 124.

Karl Olgeirsson, kaupmaður, Ísafirði, 102.
 Klemens Jónsson, ráðherra, 100.
 Kolbeinn Þorsteinsson, skipstjóri, 52, 53, 62, 64.
 Konráð Hjálmarsson í Mjóafirði, 175, 184..
 Korn, Niels, 169.
 Kristján IX, konungur, 49.
 Kristján Albertsson, útgerðarmaður, Súgandafirði, 146.

Kristján Bergsson, forseti Fiskifélags Íslands, 108.
 Kristján Jónsson frá Garðsstöðum, 117.
 Kristján Jónsson, háyfirdómari, 34.
 Kristján Jónsson, ritstjóri, 23.
 Kristján Torfason á Flateyri, 201, 202.
 Kristmundur Bjarnason, fræðimaður, 152.

Lauritzen, Ditlev, útgerðarmaður, 137, 138.
 Laws, James, 16.
 Lárus Skúlason frá Sandi, 144.
 Loftur Bjarnason, Hafnarfirði, 101.
 Loftur Loftsson, útgerðar- og kaupmaður í Sandgerði, 138.

Magnús Th. S. Blöndahl, útgerðarmaður, 57, 125.
 Magnús Blöndal Jónsson, prestur, 103.
 Magnús Kristjánsson, ráðherra, 171.
 Magnús Magnússon, kennari, 239.
 Magnús Magnússon, skipstjóri, 52, 53.
 Magnús Runólfsson, skipstjóri, 72.
 Magnús Sch. Thorsteinsson, bankastjóri á Ísafirði, 205.
 Magnús Stephensen, landshöfðingi, 227.
 Magnús Torfason, alþingismaður, 233.
 Mannes, Benedikt, skipstjóri, 182, 183.
 Mannes, Kornelius, skipstjóri, 182.
 Matthías Ólafsson, erindreki, 159.
 Matthías Þórðarson frá Móum, ritstjóri, 24, 25, 52, 138, 142, 166, 180, 182, 191.
 Mundahl, norskur verkfræðingur, 38, 39.
 Myrset, Ole, 182.
 Möller, Aage, stórkaupmaður, 56, 58, 59.
 Möller, Andreas, stórkaupmaður, 56, 58, 59.

Niels Kristmannsson, 143.
 Nielsen, Christian, kaupmaður, 37.

Olsen, Simon, sjómaður, 205, 206.
 Ongstad, 202.
 Ottesen (danskur verkfræðingur), 252.
 Otti Guðmundsson, skipasmiður, 142, 143.
 Otto Tulinius, kaupmaður, 155, 171, 197, 199.

Ólafur Björnsson, prófessor, 47.
 Ólafur Friðriksson, ritstjóri, 73, 74.
 Ólafur Ófeigsson, skipstjóri, 101, 107.
 Ólafur Proppé, útgerðarmaður, Þingeyri, 103.
 Ólafur Thors, forsætisráðherra, 76, 233, 234, 235, 253, 254.
 Ólafur Þórðarson, útgerðarmaður, Hafnarfirði, 100.

- Patursson, Erlendur, 14.
 Paul, 202.
 Páll Magnússon, lögfræðingur, 103.
 Páll Pálsson, útvegsbóndi í Hnífsdal, 157.
 Pétur A. Ólafsson, faktor og útgerðarmaður, Patreksfirði, 37, 59, 145, 201.
 Pétur J. Thorsteinsson, kaupmaður á Bíldudal, 56, 57, 144, 176.
 Pétur J. Thorsteinsson, sendiherra, 218.
 Pétur Oddsson, kaupmaður, Bolungarvík, 151.
 Pétur Ottesen, alþingismaður, 125, 233, 234, 235.
 Pjetur G. Guðmundsson, rithöfundur, 73.
- Rasmussen, Christian, stórkaupmaður, 56.
 Reinhardt, 169.
 Richard Thors, útgerðarmaður, 53.
 Robinson, R., sagnfræðingur, 14, 218.
 Ræstad, Arnold, hafréttarfræðingur, 217.
- Schmidt, Johannes, náttúrufræðingur, 256.
 Schoustrup, 169.
 Sigfús A. Schopka, fiskifræðingur, 65.
 Sigfús Bjarnarson, kaupmaður, 22.
 Sigfús Jónsson, landfræðingur, 12.
 Sigurður Eggerts, forsætisráðherra, 231, 232.
 Sigurður Jóhannesson í Vesturheimi, 174, 175.
 Sigurður Kristjánsson, ritstjóri, 117.
 Sigurður Sigurðsson, Vestmannaeyjum, 25.
 Sigurður Stefánsson í Vigur, prestur og alþingismaður, 240.
 Sigurður Þorvarðarson, útgerðarmaður, 132, 150.
 Sigurgeir Sigurðsson, útgerðarmaður, 152.
 Sigurjón Einarsson, skipstjóri, 108.
 Sigurjón Þ. Jónsson, alþingismaður, 233.
 Smári Geirsson, kennari, 160.
 Snorri Pálsson, verslunarstjóri á Siglufirði, 154, 168, 169, 170, 171 185, 193.
 Snæbjörn Tr. Ólafsson, skipstjóri, 108.
 Sophus J. Nielsen, verslunarstjóri, 22, 46, 147.
 Stefán Jónasson, skipstjóri, 103.
 Stefán Sigurfinnsson í Bakkakoti, 239.
 Stefán Th. Jónsson, kaupmaður, 25.
 Stefán Thorarensen, sýslumaður, 168.
 Steingrímur Jónsson, sýslumaður, 238.
 Sveinbjörn Egilson, ritstjóri, 85.
 Sveinn Árnason, yfirfiskmatsmaður, 247.
 Sveinn Björnsson, forseti Íslands, 233.
- Sveinn Einarsson á Raufarhöfn, 182.
 Sveinn Ingjaldsson í Nýlendu, 142, 143.
 Syre, O. G., sjómaður, 205, 206.
 Sæmundur Halldórsson, útgerðarmaður, 144.
- Tåning, Å Vedel, fiskifræðingur, 234.
 Th. Thorsteinsson, útgerðarmaður, 77.
 Theódór Friðriksson, rithöfundur, 152.
 Thor Jensen, útgerðarmaður, Reykjavík, 39, 52, 53, 54, 56, 58, 59, 76, 77, 78, 80, 84, 96.
 Thorsen, T. W., 169.
 Tryggvi Gunnarsson, alþingismaður og bankastjóri, 38, 47, 167, 168, 169, 170, 174, 175, 176, 179, 185.
 Tryggvi Jóakimsson, kaupmaður, 102.
 Tryggvi Jónsson, niðursuðumaður, 206.
 Tryggvi Ófeigsson, skipstjóri, 70, 71, 73, 92, 100, 107, 108.
 Tynes, Ole A. O., 191.
- Ward, Pike, 247.
- Valtýr Guðmundsson, alþingismaður, 47, 48, 49.
 Veturlíði H. Guðnason, Suðureyri við Súgandafjörð, 146, 147.
 Vilhjálmur Árnason, útgerðarmaður, Hafnarfirði, 101.
 Vilhjálmur Hákonarson, 159.
 Vilhjálmur Hjálmarsson í Mjóafirði, 175, 176.
- Ward, Pike, kaupmaður, 36, 37, 40.
 Wathne, Otto, kaupmaður, 28, 165, 170, 171.
- Þorgrímur Johnsen, héraðslæknir, 168.
 Þorkell Guðbrandsson, bátasmiður, 143.
 Þorsteinn á Grund, 143.
 Þorsteinn Gíslason á Meidastöðum, 239, 240.
 Þorsteinn Halldórsson, prestur, 171.
 Þorsteinn Jónsson frá Laufási í Vestmannaeyjum, 12, 25.
 Þorsteinn Jónsson, kaupmaður á Borgarfirði eystra, 179.
 Þorsteinn Þorsteinsson í Þórshamri, 141.
 Þorsteinn Þorsteinsson, skipstjóri, 54, 64.
 Þorsteinn Þorvarðarson, formaður, 139.
 Þorvaldur Björnsson, bóndi á Þorvaldseyri undir Eyja-fjöllum, 46.
 Þorvaldur Guðmundsson, framkvæmdastjóri, 206.
 Þorvaldur Thoroddsen, náttúrufræðingur, 255.
 Þórður Ásmundsson, útgerðar- og kaupmaður, 138, 143.
 Þórður Þórðarson, hreppstjóri, 146.
 Þórarinn Böðvarsson, framkvæmdastjóri, 100.
 Þórarinn Olgeirsson, skipstjóri, 56, 106, 107.
 Þórbergur Þórðarson, rithöfundur, 252.