

SALFVÍSIK



Bygðasafn Vestfjarða



2005





**BYGGÐASAFN VESTFJARÐA
2005**



EFNISYFIRLIT

Ýtt úr vör	4
Verslun á Skutulsfjarðareyri	6
Verslun í Neðstakaupstað	8
Verslun í Hæstakaupstað	10
Verslun í Miðkaupstað	12
Ásgeisverslun	15
Upphaf talsíma á Íslandi	16
Saltfiskverkun	18
Verbúðir	19
Sjóklæði	20
Slysavarnir og öryggismál	22
Sjómannafræðslan	24
Hákarlaveiðar	26
Hvalveiðar	28
Síldveiðar	30
Rækjuveiðar	34
Beita og beitning	35
Handfæraveiðar	38
Veitt í net	39
Vélvæðingin	42
Togaraútgerðin	44
Frystivæðingin	46
Beykisverkstæði Guðmundar Pálssonar	49
Skipasmíði	50
Bátar Byggðasafns Vestfjarða	52
Bátalíkon í eigu Byggðasafns Vestfjarða	56
Loftskeytaklefi Ólafs K. Björnssonar	60
Strandnytjar	62



SAFN VÍSIR

UPPLÝSINGARIT BYGGÐASAFNS VESTFJARÐA

Umsjón og útlit: Guðfinna M. Hreiðarsdóttir, Heimir Gestur Hansson og Jón Sigurpálsson.
Textavinnsla: Andrea Sigrún Harðardóttir, Björn Baldursson, Guðfinna M. Hreiðarsdóttir, Heimir Gestur Hansson, Jón Sigurpálsson, Jóna Símónía Bjarnadóttir og Sigurður Pétursson.
Ljósmyndir: Skjalasafnið á Ísafirði (B. Pálsson / M. Simson / Jón Hermannsson o.fl.), Bjarni Gestsson, Hrafn Snorrason o.fl.

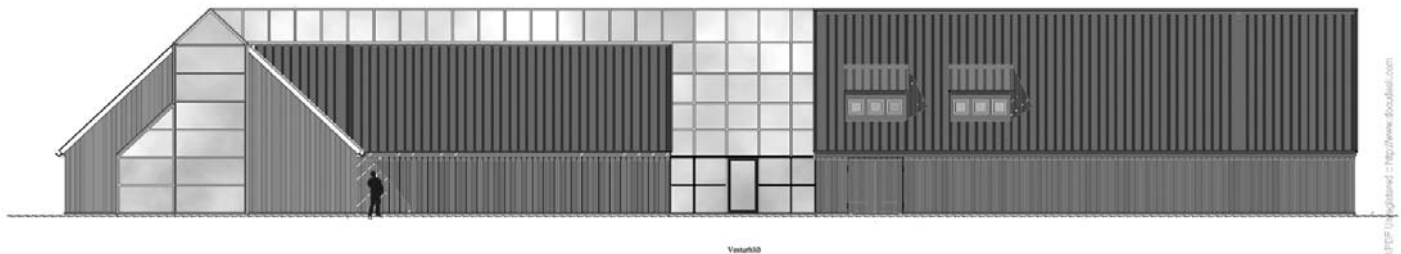
Teikningar: Jón Sigurpálsson • Yfirlitstur: Hlynur Þór Magnússon • Prentun: H-Prent, Ísafirði.

BYGGÐASAFN VESTFJARÐA 2005



© Ljóm.: Hrafn Snorrason

Árið 2005 er tímamótaár hjá Byggðasafni Vestfjarða. Það hyllir undir þá sýn að fallett safn- og geymsluhús rísi á safnsvæðinu í Neðstakaupstað, mannvirki sem stingur ekki í stúf við þau fjögur 18. aldar hús sem eru þar fyrir. Það er í rauninni guðspakkarvert að Íslendingar skuli verða allra karla og kerlinga elstir því að öðrum kosti fengju þeir sjaldnast að sjá háleita drauma sína rætast. Þeir eru farnir að reskjast, mennirnir sem áttu sér þann draum fyrir tæpum tuttugu árum síðan að koma upp þessari brýnu viðbót við safnið í Neðstakaupstað. Nú er risinn fyrsti áfangi verkefnisins, sem er sérhæft geymsluhúsnæðið fyrir muni safnsins. Uppfyllir það allar þær kröfur sem gerðar eru til vörslu á fornminjum, t.d. hvað varðar raka- og hitastillingu. Þarna eru einnig skrifstofur safnsins og aðstaða safnvarða, auk þess sem gert er ráð fyrir sérhæfðri aðstöðu fyrir forverði. Tekur útlit hússins mið af gömlu verslunarhúsunum í Neðstakaupstað og er teiknað af Hjörleifi Stefánssyni arkitekt.



Meðganga safnmannvirkja er oftast en ekki löng og ströng. Þegar til framkvæmdanna kemur eru kröfurnar það miklar að strangt til tekið er nánast óframkvæmanlegt reisa mannvirkið. Fjármagnið sem ætlað er til að varðveita menningararfinn er naumt skammtað og þó svo að flestir þeir sem að málinu koma séu allir af vilja gerðir til leggja sitt á vogaskálarann, þá er leiðin þrautarganga þeim sem afla þurfa fjár til framkvæmdarinnar og langur tími getur liðið áður en þeir sjá hylla undir leiðarlök.

Fyrsti safnvísirinn kom út hjá safninu fljótlega eftir að sjóminjateildin var opnuð í Turnhúsinu 1988. Tæpur áratugur leið í næstu útgáfu og þörfin á þeirri sem hér lítur dagsins ljós, er ærin. Safnið í Turnhúsinu er upplifunarsafn. Þar eiga gestir að finna ilminn af fortíðinni og að verkja svolítið í vöðvana, ef vel tekst til. Horfin handtök við öflun lífsbjargar þjóðarinnar eru aðeins sýnd á safninu að litlu leyti enda er hlutverk þess fyrst og fremst að sýna hvernig forfeður okkar og mæður nálguðust auðlindina með öðrum aðferðum og efnum.

Söfn þurfa að sérhæfa sig og leitast við að gera starfsvæði sínu sem gleggst skil, gæta þess að vera ekki enn eitt „rokka-, söðla- og askasafnið“, eins og einhver hafði á orði. Byggðasafn Vestfjarða hefur fetað sig inn á braut sérhæfingar og einbeitt sér að einkennum norðanverðra Vestfjarða. Sjávarútvegurinn hlýtur að vega þungt í stefnu safnsins. Á Vestfirðum hefur lífið til sveita verið með öðrum hætti frá örófi og útvegsbændur fjölmennari en víðast annars staðar á landinu. Þar hefur fjölþjóðlegt yfirbragð alla tíð verið áberandi og nýsköpun mikil, ekki síst vegna erlendra áhrifa og tengsla sem gerðu Vestfirðinga að brautryðjendum á ýmsum sviðum hérlendis.

Hlutverk þessa safnvísis er að varpa ljósi á vestfirskt atvinnulíf síðustu alda. Auðvitað er vatnið aðeins gárað en þó vonandi nóg til að vekja áhuga einhverra á að kafa dýpra í sögu og menningu þeirra sem byggt hafa þennan sérstæða landshluta.

Teikning af nýbyggingu Byggðasafns Vestfjarða sem Hjörleifur Stefánsson arkitekt hannaði. Sumarið 2003 var fyrsta skóflustunga tekin að nýju sýningar- og geymsluhúsi Byggðasafns Vestfjarða í Neðstakaupstað. Hófast framkvæmdir skömmu síðar og í júní 2005 var lokið við að reisa suðurenda hússins sem er u.þ.b. 1/3 hluti af heildarflatarmáli hins nýja safnahúss. Er sá hluti hannaður sem sérhæft geymsluhúsnæðið fyrir muni byggðasafnsins.





VERSLUN Á SKUTULSFJARÐAREYRI

ELSTA HEIMILDIN UM VERSLUN Á EYRINNI ER FRÁ 1569 ÞÓTT EFLAUST HAFI HÚN BYRJAD TALSVERT FYRR.

Verslun hófst snemma á Skutulsfjarðareyri enda hafnaraðstæður á Pollinum mjög hagstæðar frá náttúrunnar hendi. Eyrin var þó lengi framan af ekki aðalverslunarstaður við Djúp en vegur hennar fór vaxandi eftir því sem fram leið.

Á 14. og 15. öld urðu skreið og lýsi verðmætustu útflutningsvörur Íslendinga. Jafnframt fóru erlendir kaupmenn að sigla meira á hafnir sem mest höfðu af sjávarafurðum frekar en landbúnaðarafurðir. Víða um Vestfirði höfðu sjávarnyttjar verið afar mikilvægar frá öndverðu og því freistuðu hafnir þar margra. Á 15. öld höfðu enskir kaupmenn aðalaðsetur sitt í Hrafnfirði í Jökulfjörðum og þegar Hansakaupmennirnir þýsku náðu undirtökunum í Íslandsversluninni á 16. öld höfðu þeir sína aðalhöfn á Langeyri í Álftafirði. Þeir virðast einnig hafa komið sér upp bækestöðvum af einhverju tagi á Skutulsfjarðareyri.

Elsta heimildin um verslun á Eyrinni er frá 1569 þótt eflaust hafi hún byrjað talsvert fyrr. Á þessum tíma hafa þó varla verið risin nein verslunarhús. Líklegra er að höndlunin hafi farið fram í skýlum þar sem hlaðnir höfðu verið veggir úr torfi og grjóti og svo tjaldað yfir í kauptíðinni, sem stóð rétt yfir sumarið. Þeir sem komu til að eiga viðskipti við kaupmann hafa vísast legið í tjöldum.

Þessi elsta heimild frá 1569 geymir einnig nafn kaupmannsins sem hér verslaði, Hans Claus. Hann er fyrsti nafngreindi kaupmaðurinn sem höndlaði á Eyrinni.

Árið 1579 hafði Eggert Hannesson hirðstjóri leyfi til verslunar í Dýrafirði og Skutulsfirði. Sama ár höfðu kaupmenn frá Stade í Þýskalandi verslunarleyfi í Skutulsfirði og Álftafirði.

En nú rak að því að breytt skipan kæmist á verslunarmálin. Árið 1602 var leidd í lög verslunareinokun á Íslandi. Þá skipti konungur verslunarhöfnum á Íslandi milli kaupmanna. Ísafjarðarverslun kom í hlut níu kaupmanna í Kaupmannahöfn og sáu þeir einnig um verslun í Dýrafirði. Sá sem í upphafi einokunar tók að sér Ísafjarðarverslunina hét Hans Holst. Kaupsvið hennar náði yfir Súg-

andafjörð, Ísafjarðardjúp, Jökulfirði og Hornstrandir. Árið 1703 bjuggu 1646 manns á þessu svæði samkvæmt manntalinu sem þá var gert.



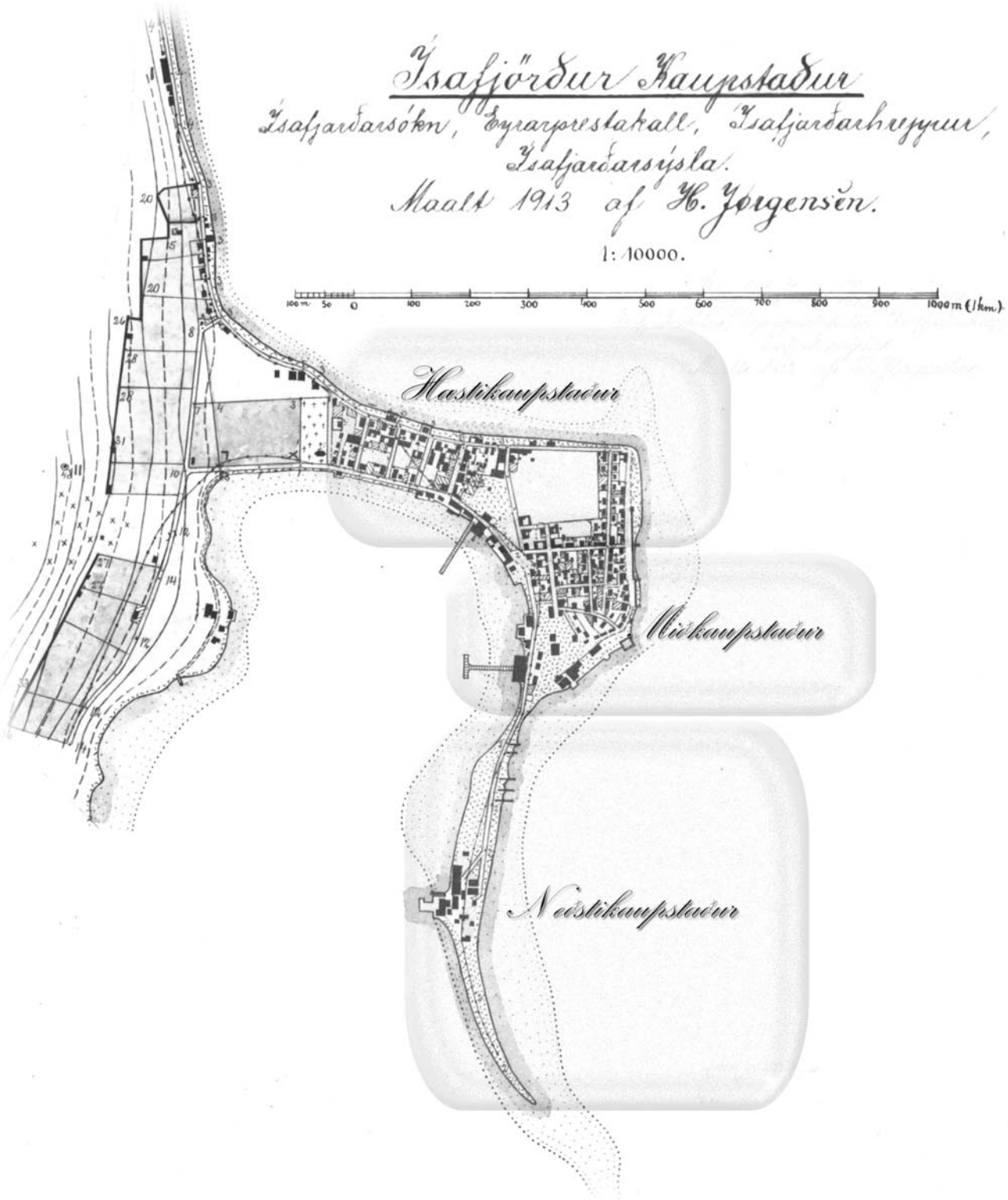
Yfirlitsmynd af Ísafjarðareyri í Skutulsfirði frá fjórða áratug 20. aldar gefur glögga mynd af saltfiskreitunum sem löngum einkennu bæinn.

Ísafjörður Kaupstaður
Ísafjarðarsókn, Dýralprestakall, Ísafjarðarhreppur,
Ísafjarðarsýsla.

Mátt 1913 af Y. Jørgensen.

1:10000.

100 m 50 0 100 200 300 400 500 600 700 800 900 1000 m (1 km.)



VERSLUN Í NEÐSTAKAUPSTAÐ



Þegar fyrstu einokunarkaupmennirnir komu á Skutulsfjarðareyri reistu þeir sér hús, líklega eitt timburhús og búðir úr torfi og grjóti. Elsta húsið sem enn stendur er þó nokkru yngra. Það er Krambúðin, sem byggð var 1757. Varla hefur þótt ástæða til að byggja vandlega yfir kaupmennina. Þeir höfðu sjaldnast vetursetu á Íslandi heldur komu að vori og fóru aftur utan til Danmerkur að hausti. Stundum mun þó hafa komið fyrir að kaupmaður sæti yfir veturinn en stjórnvöld voru lítt hrifin af því enda óttuðust þau að nærvera verslunarmanna

á vetrum gæti glapið alþýðu til drykkjuskapar og eyðslu. Það var ekki heldur alltaf hollt fyrir kaupmennina sjálfa að sitja hér yfir vetrartímam. Að minnsta kosti einn sem það gerði, Adrian Jensen Munch, var myrtur í átökum við fjóra heimamenn. Hann mun hafa verið ófús til að selja þeim tóbak.

Árið 1764 tók Almenna verslunarfélagið við Íslandsversluninni og ákvað fljótlega að hafa vetursetumenn á öllum Vestfjarðahöfnum og á Eyrarbakka. Þar hefur ugglaut ráðið mestu að félagið hóf að kenna Íslendingum að verka saltfisk, sem var orðinn eftirsótt sölubara víða um Evrópu. Vestfjarðakjálkinn þótti heppilegur til saltfiskverkunar enda skammt á fengsæl mið og veðurlag hentugt fyrir slíka vinnslu. Vitanlega varð að byggja yfir verslunarstjórnann, faktorinn, ætti hann að sitja hér árið um kring. Árið 1765 var því ráðist í að byggja íbúðarhús sem enn er búið í og kallað er Faktorshúsið.

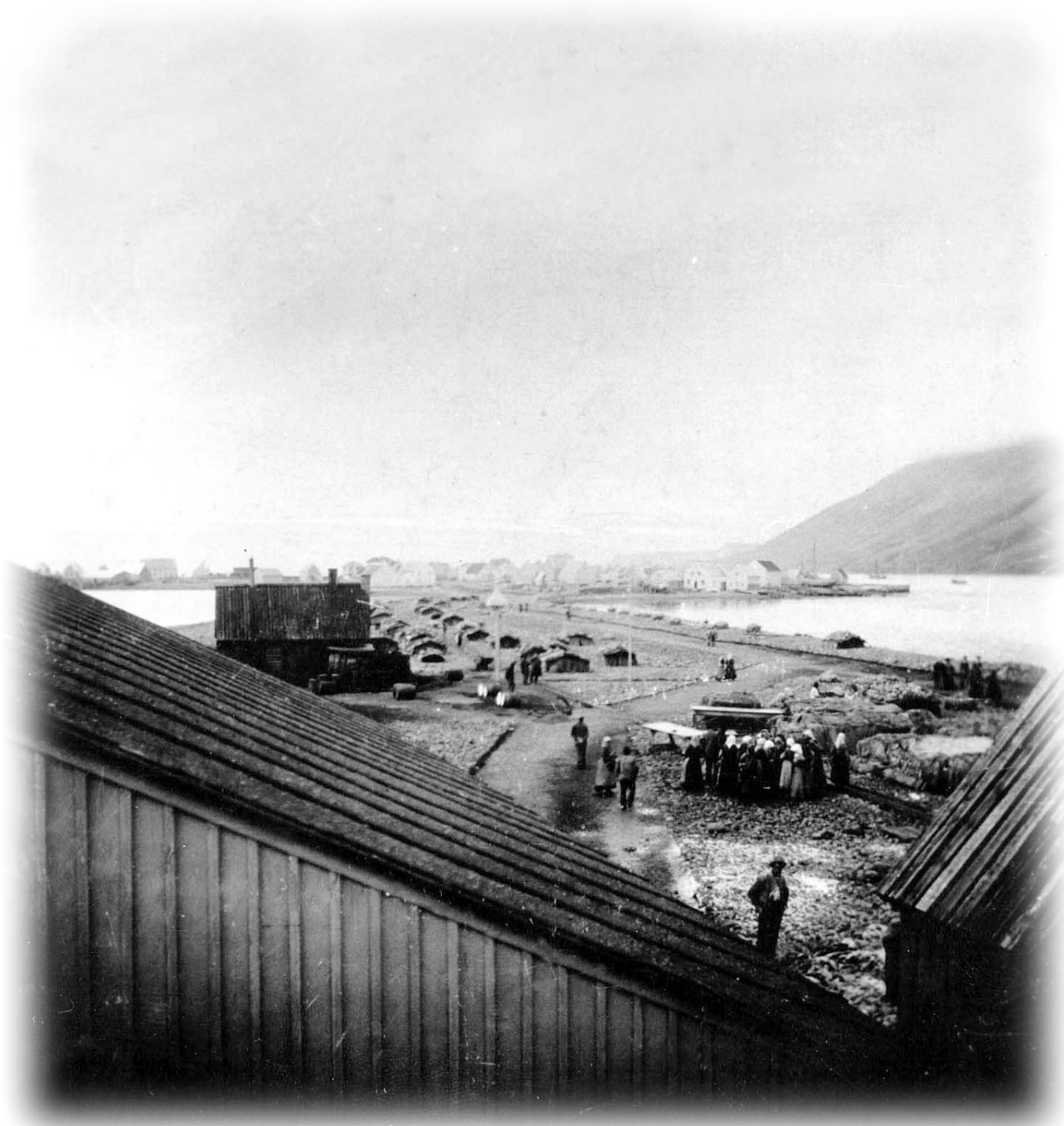


Kaffisamsæti við Faktorshúsið um aldamótin 1900.

**UM ALDAMÓTIN 1900
MUN Á ANNAN TUG HÚSA
HAFA STAÐIÐ Í NEÐSTA-
KAUPSTAÐ, EN AUK
KRAMBÚÐARINNAR OG
FAKTORSHÚSSINS STANDA
TVÖ PEIRRA ENN, TJÖRU-
HÚS, BYGGT 1781 OG
TURNHÚS, BYGGT 1784.
BÆÐI VORU ÞAU BYGGÐ
SEM PAKKHÚS.**

Um aldamótin 1900 mun á annan tug húsa hafa staðið í Neðstakaupstað. Auk Krambúðarinnar og Faktorshússins standa tvö þeirra enn, Tjöruhúsið, byggt 1781, og Turnhúsið, byggt 1784. Bæði voru þau byggð sem pakkhús.

Þegar verslunareinokun var aflétt árið 1787 tók félag danskra kaupmanna frá Altona við versluninni. Þeir entust aðeins í sex ár eða til 1793. Þeim kaupmönnum sem á eftir komu vegnaði betur og það er einkenni Neðstakaupstaðar að þar sátu kaupmenn yfirleitt lengi. Þegar verslun Altonamanna hætti tóku við félagarnir Jens Lassen Busch og Henrik Christian Paus. Verslun þeirra var rekin í 30 ár eða til 1824 þegar Matthías Wilhelm Sass stórkaupmaður keypti hana. Sass og afkomendur hans versluðu svo í Neðstakaupstað í 59 ár eða til 1883. Sú verslun vann það sér til frægðar að byggja fyrstu hafskipabyggju á Íslandi árið 1868. Árið 1883 var verslun Sass seld Ásgeiri G. Ásgeirssyni og á næstu árum varð Neðstakaupstaður vettvangur umfangsmesta verslunarfyrirtækis í einkaeigu á Íslandi. Ásgeirsverslun var rekin allt til ársins 1918 þegar Hinar sameinuðu verslanir tóku við. Nú brá hins vegar svo við að líftími hinnar nýju verslunar varð stuttur. Árið 1926 urðu Hinar sameinuðu íslensku verslanir gjaldþrota og þar með lauk verslun í Neðstakaupstað.



Séð upp eyrina á Ísafirði úr turni Turnhússins einhvern tímann í kringum aldamótin 1900.

VERSLUN Í HÆSTAKAUPSTAÐ

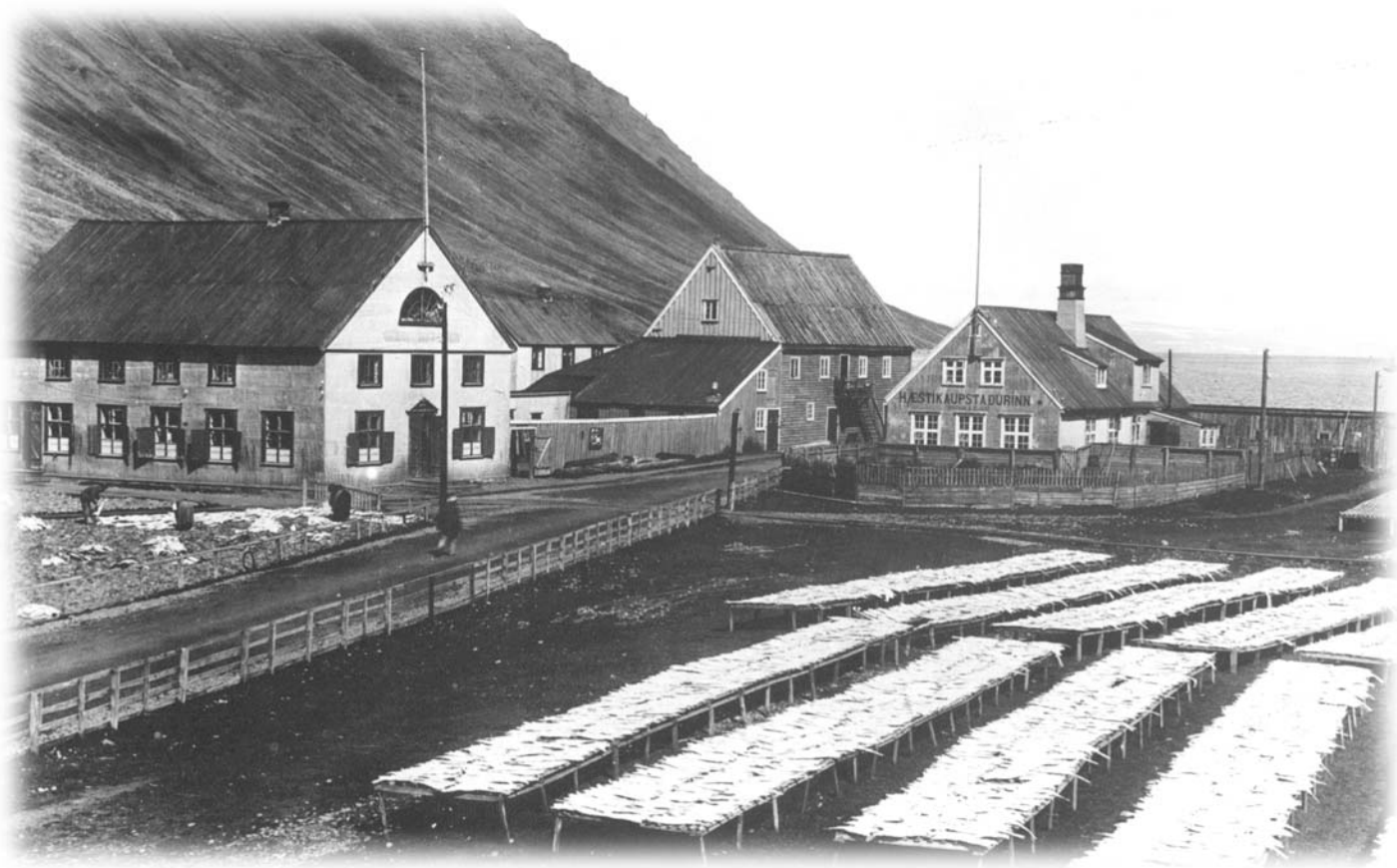


Árið 1788, strax og einokun hafði verið aflétt, bættust fleiri kaupmenn í hóp þeirra sem versluðu á Skutulsfjarðareyri. Það voru norskir kaupmenn, Björgvinjarmenn, sem settu bækistöðvar sínar þar sem kallað er í Hæstakaupstað. Koma þeirra hafði í för með sér aukna samkeppni og aukna grósku í versluninni. Auk þess fylgdu henni miklar byggingafrankvæmdir enda þurfti að reisa alla aðstöðu frá grunni.

Þegar Ernst M. Heinemann verslunarstjóri Björgvinjarmanna steig á land á Ísafirði hafði hann engan verustað. Leitaði hann eftir aðstoð hjá verslunarstjóranum í Neðstakaupstað en hann vildi ekkert fyrir Norðmanninn gera. Að endingu skaut presturinn á Eyri skjólshúsi yfir Heinemann og var verslunarvarningurinn geymdur í guðshúsinu. Heinemann valdi síðan verslun sinni stað á kaupstaðarlóðinni þar sem síðar var kallað Hæstikaupstaður og var fjærst aðsetri Altonamanna í Neðstakaupstað. Um sumarið risu síðan þrjú hús en alls reistu Björgvinjarmenn átta hús á Skutulsfjarðareyri á árunum 1788–1791. Aðeins eitt þeirra stendur enn.

Samkeppnin við verslunina í Neðstakaupstað reyndist Heinemann erfið og gáfust Björgvinjarmenn loks upp árið 1794. Ólafur Thorlacius kaupmaður og útgerðarmaður á Bíldudal keypti þá verslunina. Varð Ólafur þannig fyrsti Íslendingurinn til að reka verslun á Ísafirði þótt aldrei hefði hann búsetu á staðnum. Verslunarstjóri Ólafs var Jón Jónsson

Hæstikaupstaður um 1920.





frá Reykhólum. Ólafur sigldi sjálfur með saltfisk sinn á markað á Spáni og varð fyrstur Íslendinga til að gera slíkt. Ólafur lést árið 1815 en erfingjar hans ráku verslunina til 1827 þegar hún var seld. Kaupandinn kom einnig frá Bíldudal, Jens Jacob Benedict.

Hann var ungur maður þegar hann tók við versluninni, aðeins 21 árs. Engu að síður gekk honum vel í samkeppninni og var framsýnn og óhræddur að reyna nýjungar. Hann hóf útgerð þilskipa frá Ísafirði og sýndi samtímamönnum sínum hversu miklir möguleikar voru á þeim vettvangi. Þegar hann lést, aðeins 36 ára gamall, var útgerð hans stærri í sniðum en flestra annarra hérlendis.

Veturinn 1843–44 keypti Hans A. Clausen Hæstakaupstaðarverslunina af dánarbúi Jens Jacobs. Clausen átti rætur að rekja norður að Ísafjarðardjúpi en móðir hans var Valgerður Pétursdóttir frá Búð í Hnífsdal. Hann var einn af umsvifamestu útvegs- og kaupmönnum hérlendis og voru höfuðstöðvar fyrirtækis hans í Ólafsvík. Sjálfur kom hann sárásjaldan til Ísafjarðar en hafði faktor til að sinna versluninni.

Árið 1889 var Clausen orðinn háaldradur og með vorskipi 1890 fengu Ísfirðingar þær fréttir að verslunin hefði verið seld Leonhard Tang, stórkaupmanni í Kaupmannahöfn. Verslun Tangs var öflug og ekki síður útgerð hans. Heimildir herma að hundruð manna hafi unnið á reitum hans við að salta og þurrka fisk þegar kom fram yfir 1910. Hann gerði einnig tilraunir til að framleiða gosdrykki og sælgæti á Ísafirði.

Á árum fyrri heimsstyrjaldar komst mikið los á viðskipti milli Íslands og Danmerkur og árið 1918 brá Tang á sama ráð og margir aðrir Danir, sem áttu verslunarfyrirtæki á Íslandi, að selja fyrirtækið íslenskum manni. Kaupandinn var Þórður Kristinsson kaupmaður á Ísafirði og keypti hann í umboði nýstofnaðs hlutafélags sem nefndist Hæstakaupstaður hf. Ekki varð félag þetta langlíft, starfaði aðeins í sex ár. Þá tók félagið Nathan & Olsen við versluninni en það fyrirtæki hafði einmitt verið stærsti hluthafinn í Hæstakaupstað hf.

Nathan & Olsen verslaði í Hæstakaupstað til 1928 en þá lauk sögu þeirrar verslunar endanlega. Vissulega voru aðrir kaupmenn farnir að versla á því svæði sem telst til Hæstakaupstaðar og verslun hélt áfram á svæðinu eftir 1928. Flest voru þó fyrirtækin í smærri kantinum og náðu aldrei að verða veldi á borð við sjálfa Hæstakaupstaðarverslunina.



Fyrir dyrum Hæstakaupstaðarverslunar um aldamótin 1900.



Fiskur stakkaður í Hæstakaupstað 1908.



VERSLUN Í MIDKAUPSTAÐ

*Verslunarhús Lárusar Á. Snorrasonar
í Miðkaupstað, t.h. er hús
Magnúsar Jochumssonar.*



Árið 1816 urðu mikil tíðindi í verslunarsögu Ísafjarðarkaupstaðar þegar þeir J. Mindelberg, kaupmaður frá Sønderborg í Danmörku, og Hans Christian Hansen Gunterson hófu verslun í Miðkaupstað. Á lóð sinni reistu þeir félagar tvö hús sumarið 1816. Annað var sölubúð en hitt íbúðarhús og stendur það enn við Aðalstræti nr. 12. Verslun þeirra Sønderborgarmanna varð aldrei ýkja öflug og erfitt verslunarárferði árið 1825 reið henni að fullu. Húsin stóðu ónotuð næstu ár en 1830 voru þau loks seld verslun Sass í Neðstakaupstað. Ekki virðist Sass hafa hugsað sér að hafa þar starfsemi heldur fyrst og fremst að koma í veg fyrir að einhver annar gæti keypt eignirnar og hafið þar verslun.

Segir svo fátt af verslun í Miðkaupstað fyrr en árið 1852, að Hinrik Sigurðsson, skipherra frá Seljalandi, og nafnarnir Ásgeir Ásgeirsson Johnsen og Ásgeir Ásgeirsson skipherra frá Rauðamýri fengu hver sína lóð til að hefja verslunarrekstur.

Ásgeiri Johnsen vegnaði illa með verslun sína. Reksturinn var nær óslitin raunasaga allt til 1860 er Ásgeir lést og bú hans var tekið til gjaldþrotaskipta.

Hinriki Sigurðssyni vegnaði betur. Hann reisti sér hús á lóð sinni en árið 1854 keypti hann hin gömlu verslunarhús Sønderborgarmanna í félagi við



*Stund milli stríða hjá fiskverkunarkonum á
Ísafirði um 1900. Saltfiskverkun var erfiðs-
vinna sem mikið til var unnin af konum, þær
vöskuðu fiskinn, breiddu hann út til þurrkunar
og tóku saman eftir þörfum og tíðarfari.*



Hjálmar Jónsson og Torfa Halldórsson, sem báðir höfðu sinnt verslunarrekstri en þó aðeins í ígripum í fyrstu. Hinrik Sigurðsson rak verslun í Miðkaupstað til dauðadags árið 1870. Hann rak þilskipaútgerð samhliða versluninni og auðgaðist vel á hvoru tveggja. Eftir hans dag eignaðist Magnús Jochumsson verslunina og síðar Árni Sveinsson.

Fleiri merkir menn stunduðu verslun í Miðkaupstaðnum og má þar nefna Lárus Á. Snorrason sem keypti verslun árið 1874 og varð einn af þekktustu og virtustu borgurum Ísafjarðarkaupstaðar. Edinborgarverslun var einnig stórtæk í Miðkaupstað. Hún var stofnuð í Reykjavík 1895 og var eitt stærsta verslunarfyrirtæki landsins. Edinborgarverslun hóf starfsemi á Ísafirði rétt um aldamótin og varð brátt afar stórtæk. Keypti hún m.a. verslanir Lárusar Á. Snorrasonar og Árna Sveinssonar, sem voru á tveimur af bestu verslunarlóðum bæjarins. Árið 1907 lét félagið byggja bryggju og stórt hús. Húsið stendur enn og var lengi eitt mesta mannvirki á Ísafirði. Edinborgarverslun var með starfsemi á Ísafirði allt til 1917.

Það fyrirtæki sem reis hvað hæst í Miðkaupstaðnum var þó án efa verslun Ásgeirs Ásgeirssonar skipherra. Hann hóf rekstur sinn árið 1852 og þegar hann lést árið 1877 var hann orðinn einn af auðugustu mönnum landsins. Sonur Ásgeirs, Ásgeir Guðmundur, tók þá við og í hans tíð varð verslunin stærsta fyrirtæki í einkaeign hér á landi.



Ásgeir Ásgeirsson, skipherra.



Saltfiskur á reitunum í Miðkaupstað. Til hægri er íbúðarhús Ásgeirs Ásgeirssonar, skipherra, og til vinstri er sölubúð Ásgeirsverslunar.

ÁSGEIRSVERSLUN



Vorið 1852 fékk Ásgeir Ásgeirsson skipherra frá Rauðamýri í Inn-Djúpi útmælda lóð til verslunar í Miðkaupstaðnum á Ísafirði. Þar reisti hann sér íbúðarhús, sölubúð og vörugeymslur og hafði að auki fiskreita um eyrina þvera. Ásgeiri farnaðist höndlunin vel og verslunin óx jafnt og þétt. Hann átti fjögur þilskip sem hann hélt til veiða og aflann flutti

hann sjálfur á markaði erlendis og seldi. Þegar á leið varð útflutningurinn svo mikill að Ásgeir ákvað að ráðast í smíði á skonnortu til flutninga milli landa. Hún hlaut nafnið S. Louise og var afhent árið 1872. Skonnorta þessi sigldi síðan með saltfisk til Miðjarðarhafslanda á hverju hausti, allt þar til hún týndist í hafi árið 1900.

Ásgeir skipherra var ákafur stuðningsmaður Jóns Sigurðssonar og þjóðfrelsisbaráttunnar. Veitti hann Jóni ríflegan fjárstuðning og mun tíðum hafa sent honum matföng. Ekki voru þeir þó alltaf sammála og gátu orðið snarpar sennur þegar þeir ræddu landshagi og sambandið við Dani. Ásgeir hikaði ekki við að segja Jóni til synda ef hann taldi ástæðu til en aldrei veiktist vinátta þeirra af þeim völdum. Ásgeir brást jafnan drengilega við þegar stjórnmalastarfi Jóns varð fjár vant þó að sjálfur kysi hann að halda sig til hlés.

Þegar Ásgeir lést haustið 1877 var hann sagður langauðgastur íslenskra kaupmanna. Engu að síður varð Ásgeirsverslun ekki ýkja stór um hans daga, að minnsta kosti ekki í samanburði við það sem hún varð undir stjórn sonar hans, Ásgeirs Guðmundar Ásgeirssonar.

Ásgeir yngri hafði verið hægri hönd föður síns við reksturinn um nokkurt skeið og tók við stjórninni 21 árs að aldri. Um líkt leyti kom til starfa við verslunina annar maður sem átti ekki síður eftir að hafa áhrif á vöxt hennar og viðgang. Það var Árni Jónsson faktor (verslunarstjóri), mágur Ásgeirs yngra, kvæntur Lovísu systur hans.

Ásgeir G. Ásgeirsson var aðalforstjóri verslunarinnar og hafði aðsetur í Kaupmannahöfn en dvaldist á Ísafirði á sumrum. Árni stýrði hins vegar versluninni á Ísafirði, stjórnaði útgerð og fiskverkun og hafði yfirumsjón með útibúum eftir að þau voru sett á stofn.

Fyrstu árin undir stjórn Ásgeirs yngra var verslunin rekin með sama sniði og áður eða fram til 1883. Þá andaðist Bendix Wilhelm Sass, kaupmaður í Neðstakaupstað, og Ásgeirsverslun keypti aðstöðuna þar. Við þessi kaup gerbreyttist staða fyrirtækisins til hins betra, ekki síst vegna reitaplássins sem fylgdi í kaupunum. Mjög var þá farið að sneypast um pláss til saltfiskpurrkunar í Miðkaupstað. Nú var hægt að auka útgerð og fiskverkun til muna. Neðstikaupstaður var gerður að miðstöð fiskverkunar og útgerðar Ásgeirsverslunar auk þess að vera afgreiðslustaður fyrir þungavöru á borð við kol, salt og timbur. Hin eiginlega sölubúð var í Miðkaupstað og þar hjá var vinnubúð verslunarinnar,



Ásgeir G. Ásgeirsson, ásamt fleirum, fyrir utan húsið sitt í Miðkaupstað árið 1908.



Ásgeir G. Ásgeirsson ásamt Lauru, konu sinni.

kölluð Brennivínshornið. Hún var ein af örfáum sérverslunum landsins á þessum tíma. Þess má geta, að núna er vínbúð ÁTVR nánast á sama stað.

Tímabilið frá 1885 og fram yfir aldamót var mesta blómaskeiðið í sögu Ásgeirsverslunar. Þá óx útgerð fyrirtækisins hraðast, útibú voru sett á stofn og fiskverkun og fiskútflutningur færðust mjög í aukana. Þilskipaflotinn hafði verið þrjú til fimm skip en upp úr 1885 lét Ásgeir smíða mörg 10–20 lesta skip sem hentuðu vel til handfæraveiða. Þau voru frábrugðin venjulegum þilskipum að byggingarlagi og voru í daglegu tali kölluð Árnarpungar í höfuðið á Árna faktor. Floti Ásgeirsverslunar var orðinn 16 þilskip árið 1893 en árið 1915 voru 12 þilskip eftir auk þess sem verslunin hafði eignast 5 vélbáta. Árið 1902 voru um 500 manns í vinnu hjá fyrirtækinu.

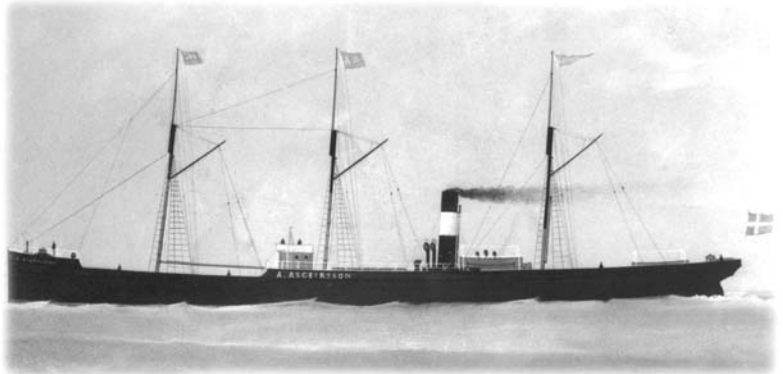
Eftir að útibúum Ásgeirsverslunar fjölgaði jókst þörfin fyrir örugga flutninga um Ísafjarðardjúp. Árabátar og seglskip sem notuð höfðu verið til að flytja fisk útvegsbænda til verslunarinnar önnuðu því vart lengur. Árið 1889 keypti Ásgeir þess vegna 36 lesta gufuskip, sem nefnt var *Ásgeir litli* í höfuðið á systursyni Ásgeirs. Þetta var fyrsta gufuskipið sem Íslendingar eignuðust. *Ásgeiri litla* var ætlað að sigla með varning um Djúp á vegum verslunarinnar. Með samningi við sýslunefnd var ákveðið að nota hann jafnframt til áætluunarferða um Djúpið auk ferða til Önundarfjarðar og Súgandafjarðar og norður í Grunnavík. *Ásgeir litli* var í þessum áætluunarferðum á hverju sumri til 1904 þegar annar bátur leysti hann af hólmi.

Árið 1893 réðst Ásgeir í kaup á 849 lesta gufuskipi fyrir eigin reikning. Skipið kom til Ísafjarðar næsta ár og var nefnt *Á. Ásgeirsson* eftir föður Ásgeirs yngra en var jafnan kallað *Ásgeir stóri*. Þetta var fyrsta gufuknúna millilandaskipið í eigu Íslendinga og flutti vörur til og frá versluninni og sigldi með saltfisk til Miðjarðarhafslanda á haustin.

Sífelld vaxandi umsvif Ásgeirsverslunar urðu til þess að stofnuð voru útibú á Flateyri, Hesteyri og Arngerðareyri, í Höfn í Hornvík, í Bolungarvík og á Suðureyri. Að auki hafði verslunin fiskmóttöku víða um Djúp og Hornstrandir. Líkur hafa verið leiddar að því, að Ásgeirsverslun hafi á mektarárum sínum átt 10–15% alls saltfisks sem fluttur var frá Íslandi, miðað við verðmæti, og stundum mun meira. Saltfiskur var langmikilvægasta útflutningsafurð Íslendinga á þessum tíma og vafasamt að nokkurt annað fyrirtæki hafi í annan tíma átt eins mikla hlutdeild í heildarútflutningi þjóðarinnar.



Vörum skipað um borð í Ásgeir litla í Neðstakaupstað.



Gufuskipið *Á. Ásgeirsson*, fyrsta gufuknúna millilandaskipið í eigu Íslendinga.





Árni Jónsson verslunarstjóri.

Ásgeir kom einnig á fót hvalveiðistöð á Uppsalaeyri í Seyðisfirði í Djúpi í félagi við Norðmanninn Stixrud og gerðu þeir út tvo hvalveiðibáta. Þeir voru einnig sagðir eiga marmaranámu í Noregi en það er óstaðfest.

Ásgeir G. Ásgeirsson varð bráðkvaddur í Danmörku árið 1912 og gekk dánarbúið þá óskipt til móður hans, frú Sigríðar Ásgeirsson. Verslunin var rekin áfram til ársins 1918 undir stjórn J. M. Riis, mágs Ásgeirs. Sigríður Ásgeirsson lést 1915 og ákváðu erfingjar hennar að selja fyrirtækið. Nokkur útibúanna voru seld kaupmönnum á svæðinu en Hinar sameinuðu íslensku verslanir keyptu meginhlutann.

30. nóvember 1918 var síðasti dagurinn í 66 ára sögu Ásgeirsverslunar. Fyrirtækið sem í upphafi tengdist Jóni Sigurðssyni og þjóðfrelsisbaráttunni sterkum böndum hætti þannig starfsemi daginn áður en Íslendingar fengu fullveldi.



Fiskþurrkun á Neðstakaupstaðarreitunum árið 1910. Ásgeir G. Ásgeirsson og J.M. Riis fylgjast með vinnunni.



Talsíminn var fundinn upp árið 1876 og breiddist þessi nýja tækni hratt um heiminn. Til Danmerkur barst síminn árið 1877 og þremur árum síðar var komið upp talsímakerfi í Kaupmannahöfn. Íslendingar erlendis komust vitaskuld í kynni við þetta undratæki. Þó varð dráttur á að menn reyndu að koma á talsambandi hér á landi.

Það er Ásgeir kaupmaður yngri sem á heiðurinn af því að hafa fyrstur látið leggja síma á Íslandi. Hann var einn af aðsópsmestu athafnamönnum landsins og þótti bæði framsýnn og djarfhuga. Verslun hans og útgerð urðu risafyrirtæki á íslenskan mælikvarða enda urðu þau undirstaða mikils og blómlegs atvinnulífs á Ísafirði.

Eins og áður sagði hafði Ásgeir jafnan vetursetu í Kaupmannahöfn og þar kynntist hann gildi talsímans. Þegar hann kom til Ísafjarðar vorið 1889 hafði hann í farteski sínu símtæki og efni í símalínu. Að sjálfsögðu var enginn maður á Ísafirði sem kunnir til símalagningar en Ásgeir fékk til verksins þekktan hagleiksmann, Guðmund Pálsson, sem var beykir og þúsundþjalasmiður hjá Ásgeirsverslun. Hann lagði símalínu um hálfan kílómetra milli Faktorshússins í Neðstakaupstað og verslunarhúss Ásgeirsverslunar við Aðalstræti (nú Aðalstræti 15). Guðmundur Pálsson er þannig í raun fyrsti símamaðurinn á Íslandi. Síðan var önnur lína lögð frá Faktorshúsinu í vefnaðarvörudeild Ásgeirsverslunar, sem var þá í húsi því sem síðar var Aðalstræti 20 en hefur nú verið rífið.

Þessar fyrstu símalínur landsins voru í notkun þar til símakerfi innanbæjar á Ísafirði var tekið í notkun árið 1908. Áður hafði verið lögð lína milli Ísafjarðar og Hnífsdals og var hún tekin í notkun árið 1892.

UPPHAF TALSÍMA Á ÍSLANDI



Símtækið sem sett var upp í Faktorshúsinu í Neðstakaupstað sumarið 1889.



Samsett mynd af húsunum sem fyrst komust í símasamband á Íslandi; Faktorshús í Neðstakaupstað er fyrir miðju en t.v. sölubúð Ásgeirsverslunar í Miðkaupstað. T.h. er íbúðarhús Ásgeirs G. Ásgeirssonar.

**ÞAÐ ER ÁSGEIR KAUPMAÐUR
YNGRI SEM Á HEIÐURINN AF
ÞVÍ AÐ HAFI FYRSTUR LÁTID
LEGGJA SÍMA Á ÍSLANDI.**



Saltfiskgengi í Neðstakaupstað.

SALTFISKVERKUN

***EF FISKINUM VAR HALDIÐ
MÓTI SÓLU MEÐ ANNARRI
HENDI OG GREINA MÁTTI
FINGUR HINNAR HANDAR-
INNAR GEGNUM HNAKKANN
TALDIST HANN FULLPURR.***

Á 19. öld varð saltfiskur helsta útflutningsafurð Íslendinga. Hann varð fljótlega undirstaða atvinnulífs á Ísafirði og langverðmætasta útflutningsvaran allt fram yfir 1940 þegar freðfiskur leysti hann af hólmi. Vöxtur og viðgangur Ísafjarðar byggðist öðru fremur á verkun og útflutningi saltfisks og voru stór svæði á Eyri lögð undir fiskreita. Á ofanverðri 19. öld og öndverðri þeirri 20. var Ísafjörður saltfiskbær í ríkari mæli en nokkur annar kaupstaður á Íslandi.

Saltfiskvinnslan stóð venjulega frá vori til hausts. Karlmenn sóttu sjóinn en konur, börn og gamalmenni verkuðu aflann í landi. Þegar búið var að landa fiskinum tóku vöskunarkonurnar við honum, snyrtu hann, hreinsuðu burtu hnakkablóð og himnudrógu. Síðan var fiskurinn þveginn vandlega með stráburstum. Loks var hann skolaður áður en hann var fluttur á reitana til söltunar. Fram undir aldamótin 1900 var fiskurinn vaskaður utandyra í hvaða veðri sem var en þá reistu stærri verslanir bæjarins vöskunarhús sem veittu skjól þótt ekki væru þau upphituð.

Á reitunum tóku saltararnir við, hlóðu fiskinum í stæður og söltuðu. Þannig var hann geymdur um tvær vikur uns útbreiðslan hófst. Fiskurinn var borinn út á reitana og breiddur



á grjótt en sums staðar var hann lagður á lágar trégrindur. Þar stóð hann allan daginn meðan veður hélst gott og þurfti að snúa honum nokkrum sinnum á dag til að hann soðnaði ekki í sólskininu. Á kvöldin var honum aftur hlaðið í stakk og segldúkur breiddur yfir til varnar gegn rigningu. Þetta þurfti líka að gera á daginn ef hann fór að rigna. Ef sumarið var vætusamt gat fiskurinn legið í staknum dögum saman.

Þegar líða tók á sumarið var farið að huga að endanlegum frágangi saltfisksins til útflutnings. Byrjað var á að kanna hversu þurr hann var orðinn. Ef fiskinum var haldið móti sólu með annarri hendi og greina mátti fingur hinnar handarinnar gegnum hnakkann taldist hann fullþurr. Eins ef hann hélst beinn þegar tekið var í sporðinn og honum haldið láréttum. Að þurrkun lokinni var fiskurinn fluttur í hús og honum stafflað eftir stærðum í málfisk, millifisk og smáfisk. Síðan var honum skipað út í kaupskipin sem fluttu hann á erlenda markaði. Spánverjar og Portúgalir voru helstu kaupendurnir en Spánarmarkaður lokaðist þegar borgarastríðið hófst árið 1936. Varð það verulegt áfall fyrir fiskvinnsluna í landinu en þess var þó ekki langt að bíða að ný aðferð, hraðfrysting, ryddi sér til rúms og yrði helsta vinnsluaðferð fisks á Íslandi.



Fiskverkunarkonur við vöskun á Hæstakaupstaðarreitnum, tveir verkstjórar að baki þeim.



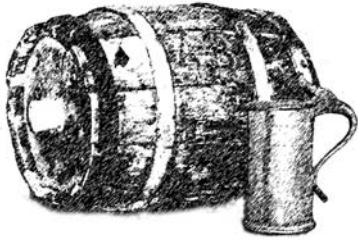
Útbreiddur saltfiskur grjótreitum Hæstakaupstaðar á fyrstu árum 20. aldarinnar.



Saltfiskur er enn breiddur á reiti til sólburrkunar á safnsvæðinu í Neðstakaupstað. Þar er hann fullverkaður og síðan seldur gestum safnsins en einnig er hann á borðum í saltfiskeveislum sem eru fastur viðburður í sumardagskrá safnsins.



VERBÚÐIR
... OFT FÓRU MENN Á RAGA



Blöndukútur og drykkjarlát úr tini.

Þeir sem fóru til fiskiróðra þurftu oft að sækja langan veg. Því höfðu þeir aðsetur í verbúðum meðan vertíð stóð.

Þegar komið var í verið skipaði formaður mönnum til rúms og sváfu jafnan tveir og tveir andfætis í rúmi. Venjulega sváfu menn með brekán yfir sér en ekki var óalgengt að vermenn tækju dúnsængur á leigu yfir vertíðina. Eigur sínar höfðu þeir hjá sér á rúmbálkunum. Þær voru sjaldnast meira en hnífar og spænir, sjóklæðin og verskrínan, sem var nestisbox vermanna. Í skrínunni var einkum að finna feitmeti, svo sem tólg og smjör, auk kjöts. Þá fengu vermenn einnig oft með sér harðfisk og sýrudrykk og síðar kaffi og sykur. Sjóklæðin voru hengd upp á stoðum á milli bálkanna, hvort sem þau voru vot eða þurr eða nýmökudí með fiskilífur. Í verbúðum var oft ein stór kirna miðsvæðis og var hún næturgagn allra.



Verstöð á Sæbóli í Aðalvík á fyrstu áratugum 20. aldarinnar.



Halldór Guðmundsson vinnumaður í Æðey og síðar í Vígur í flæðarmálinu í Æðey.

Vermenn sóttu sjóinn hvenær sem formaður vildi róa. Í landlegum þegar ógæftir hömluðu var líka ýmislegt við að vera. Oft fóru menn á raga, þ.e. rápuðu milli verbúða til að kynna öðrum vermönnum. Mestur tíminn fór þó í vinnu. Þannig var allri áhöfninni skylt að taka þátt í að hreinsa grjót úr vörum og hlaða fiskgarða og fiskbyrgi o.fl. Hirðing aflans var líka landlegustarf og ávallt var nóg að sýsla við veiðarfærin, greiða úr lóðafækjum, hnýta á krekjur o.s.frv. Vermenn hirtu sjóklæði sín sjálfir og notuðu landlegurnar til þess að bæta þau eða sauma ný. Aðrir unnu reiptögl, gjarðir, beislistauma o.fl. úr hrosshári. Þar sem rekaviður var nægur smíðuðu hagleiksmenn alls kyns trog, fötur, klyfbera, meisa, skrínur, koffort, púlt o.fl. Hvers kyns leikir og þrautir voru vinsæl iðja þegar tóm gafst í landlegum en sumir notuðu tímann til að mennta sig, læra að draga til stafs og reikna. Margir vermenn sinntu líka ritstörfum í landlegum og unnu þar sumir metnaðarfull og vönduð verk.



Svilarnir Magnús Dósoþeisson (t.v.) og Guðmundur Snorri Finnbjörnsson frá Aðalvík þrúðbúnir í olíubornum léreftsstökkum hjá ljósmyndara á Ísafirði á öðrum tug síðustu aldar.

stakkar og brækur úr þykku lérefti eða striga. Þau voru einnig borin fernisolíu en sumir bleyttu þau síðan upp úr sjó og mökuðu með skötulifur. Höfuðföt sjómanna voru fyrst skinnhettur en á 18. og 19. öld urðu innfluttir sjóhattar algengir. Á höndunum höfðu menn tveggja þumla sjóvettlinga.

Það var misjafnt hversu snemma menn hættu að nota skinnklæði. Víða voru þau aflögð um 1900 en annars staðar voru þau lengur við lýði. Sumir bátar áttu eina brók lengur og notaði formaðurinn hana við ofansetningu bátsins. Raunar voru dæmi um notkun skinnklæða fram undir 1950.

Alls kyns hjátrú tengdist sjóklæðum. Til forna töldust menn friðhelgir í skinnklæðunum og mátti því ekki leggja hendur á mann sem þannig var klæddur. Það var talið óheillamerki að sýsla við fatnað sjómanna á helgum degi og ótvírætt merki um erfiðleika ef menn fóru í skinnklæðin úthverf eða ef ólag var á þeim. Skó vermannna var talið best að gera á fimmtudögum eða föstudögum og alls ekki mátti nota í þá húð af skepnu sem farist hafði af slysi.

Sjóklæði voru lengstum úr skinni og þótti best að slátra skepnunni með farandi tungli en verka skinnið með komandi. Skinnin þóttu gisnari ef slátrað var með komandi tungli. Algengt var að kenna piltum skinnsaum strax um fermingu svo að þeir gætu annast um eigin klæði enda var skinnsaumur víðast karlmannsverk. Oftast var notað sauðskinn í sjóstakka en húðir af kúm, hrossum og trippum voru gjarna notaðar í brækur. Leðurskór voru oft saumaðir við brókarskálmannar en einnig þekktist að loka skálmunum að neðan. Slíkum brókum fylgdu sjóskór, sem oftast voru úr nautshúðum, en hvalleður var einnig þekkt. Sjóskór voru opnir í tá og hæl svo að sjór gæti runnið út.

Í skinnklæðin var gjarna borin þorskalifur til að gera þau mýkri og þéttari en um 1890 var einnig farið að nota fernisolíu. Um sama leyti fór næsta kynslóð sjóklæða að ryðja sér til rúms. Það voru vélsaumaðir

SJÓKLÆÐI

... FÁIR ERU FRÍDIR Í FISKIVODUM



Klambra og leggjatöng voru notaðar við skinnklæðasaum.



Sjómaður klæðist skinnbrók á fyrstu áratugum 20. aldar.

SLYSAVARNIR OG ÖRYGGISMÁL



Báruflýgur og ílir.



Kúttersjómenn flaka lúðu um aldamótin 1900.

Manntjón vegna sjóslysa við Ísland var mikið fyrir á öldum. Þá reru menn á opnum bátum, sjósókn var erfið og hættuleg og aðbúnaður slæmur. Umræða um öryggismál sjómanna var nánast engin hérlendis fyrr en Jón Steingrímsson eldklerkur birti ritgerð um mikilvægi slysavarna hér við land í riti Lærdómslistafélagsins árið 1789. Ritgerðin bar heitið „Um að ýta og lenda í brimsjó fyrir söndum, með því sem þar til þénar“.

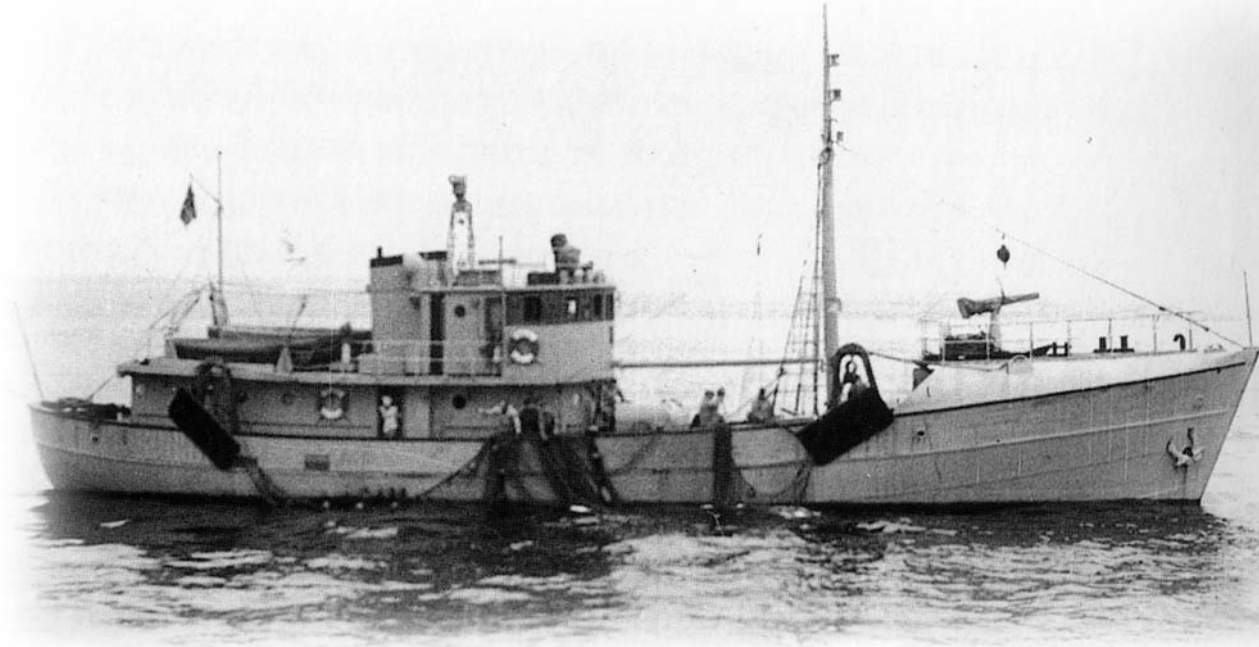
Fram eftir 19. öldinni var ýmislegt rætt og ritað um öryggismál sjómanna á opnum bátum en sú umræða náði ekki eyrum landsmanna lengi vel. „Líf og lífsvon sjómanna“ eftir séra Odd V. Gíslason var lítið kver sem kom út árið 1889. Þar kynnti hann ýmis tæki sem sjómenn gátu nýtt sér við slysavarnir á opnum bátum, einkum þegar veður var ótryggt og lægja þurfti öldur og styrkja kjölfestu. Eitt þeirra tækja var báruflýgur, flýgmyndaður trékútur fylltur lýsi, sem látinn var fljóta á eftir skipi í taug á sigurnagla. Annað áhald nefndist ílir en það var strigapoki, sporöskjulaga eða þríhyrndur. Ílirinn var ýmist hafður á síðunni eða á stafni og lýsið látið vætla úr pokanum og lægja með því brim við lendingu eða þegar ýtt var úr vör.

Jafnframt hamraði séra Oddur á notkun áttavita og loftvogar, auk þess sem mikilvægt væri að sjómenn lærðu að synda. Þjargráðanefndir voru stofnaðar að frumkvæði séra Odds en í þeim voru formenn og útgerðarmenn. Blaðið Sæbjörg var eitt af hugarfóstrum hans og voru prentuð 12 tölublöð árið 1892. Þar var auk slysavarna fjallað um aðbúnað í verbúðum, klæðnað sjómanna og meðferð á fiski.

Hugsunarháttur í samfélaginu og þróttleysi áhrifamanna áttu sinn þátt í því hve lítið þokaðist í öryggismálum sjómanna fram yfir aldamótin 1900. Þar kom, að árið 1912 flutti Guðmundur Björnsson landlæknir fyrirlestur sem hristi upp í samfélaginu. Benti hann á hve mikil blóðtaka sjóslys væru fyrir þjóðina en þeim hafði lítið fækkað þrátt fyrir tilkomu þilskipa og vélbáta eins og margir höfðu talið að verða myndi. Lagði Guðmundur áherslu á mikilvægi þess að rannsaka aðstæður hér við land og byggja yrði útræði og sjósókn á fræðilegum grunni svo að auðveldara yrði að koma í veg fyrir slys. Ekki mætti horfa í kostnað þegar um helstu lífsbjörg þjóðarinnar væri að ræða.

Umræðan sem Guðmundur hratt af stað skilaði ekki miklu í fyrstu. Þó setti Alþingi lög „um eftirlit með skipum og bátum og öryggi þeirra“ og umræðan skaut upp kollinum annað veífið.

Fyrsta eiginlega björgunarfélag landsins var stofnað í Vestmannaeyjum árið 1918 og ruddi brautina fyrir stofnun Slysavarnafélags Íslands. Þjóðin vaknaði hastarlega við sjóslysni miklu í Ísafjarðardjúpi árið 1924 og Halaveðrið í febrúar 1925, þegar tveir togarar



fórust með allri áhöfn. Skipulagður undirbúningur slysavarna- og björgunarfélags hófst fyrir alvöru og 29. janúar 1929 var Slysavarnafélag Íslands stofnað. Fyrstu árin lagði félagið áherslu á að koma upp björgunartækjum í landinu og þá helst fluglínutækjum í þorpum og á þeim stöðum þar sem skipsströnd voru tíð.

Vestfirðingar fengu snemma áhuga á að fá björgunarskip í fjórðunginn. Patreksfirðingar hófu að safna fyrir slíku skipi árið 1933 og Ísfirðingar fylgdu á eftir. Árið 1936 sameinuðust vestfirsku slysavarnadeildirnar í söfnunarátaki. Einkum beittu kvennadeildirnar sér í málinu. Lýsir það best áhuga á málefninu, að María Júlía Gísladóttir á Ísafirði og Guðmundur B. Guðmundsson eiginmaður hennar létu eigur sínar renna til smíði björgunarskips fyrir Vestfirði.

Málið hlaut náð fyrir augum yfirvalda árið 1945 þegar landsstjórn Slysavarnafélagsins og ríkisstjórnin gerðu með sér samning um smíði á skipi sem annast skyldi björgunarskörf og strandgæslu við Vestfirði. Skipið var tilbúið í apríl 1950. Að ósk vestfirska slysavarnadeilda hlaut það nafnið María Júlía.

Þegar skipið kom til landsins var því vel fagnað, ekki síst þegar það sigldi milli hafna á Vestfirðum. Þannig má nefna, að fánar voru dregnir að húni á Ísafirði og verslunum lokað þegar María Júlía kom þar til hafnar. Sökum þess að skipið var notað til landhelgisgæslu samhliða björgunarskörfum var Reykjavík heimahöfn þess.

María Júlía var fremur lítið eikarskip, 1374 brúttólestir og 27,5 metrar á lengd. Það gekk 11–12 sjómílur og þótti hraðskreitt. Skipið var búið öllum nauðsynlegustu siglingatækjum og tveimur björgunarbátum. Á neðri hæð í yfirbyggingunni var rannsóknaherbergi fyrir fiskifræðinga en auk þess sem áður er nefnt átti að nýta skipið til fiskirannsóknar.

Björgunarskipið María Júlía.



Oktant.

**HUGSUNARHÁTTUR Í
SAMFÉLAGINU OG ÞRÓTT-
LEYSI ÁHRIFAMANNA ÁTTU
SINN ÞÁTT Í ÞVÍ HVE LÍTIÐ
ÞOKAÐIST Í ÖRYGGISMÁLUM
SJÓMANNA FRAM YFIR
ALDAMÓTIN 1900.**

SJÓMANNAFRÆDSLAN **...LÍF OG LÍFSVON SJÓMANNA**



Með aukinni þilskipaútgærd kom í ljós hversu fákunnandi Íslendingar voru í skipstjórnarfræðum. Sókn á fjarlægari mið krafðist meiri kunnáttu í siglingafræði en tíðkaðist á árabátum. Nokkrir Íslendingar lærðu skipstjórnarfræði á 17. og 18. öld en ekki er vitað hvar það nám fór fram eða hjá hverjum. Nokkrir menn sem námu í erlendum skipstjórnarskólum um aldamótin 1800 nýttu kunnáttu sína þegar heim var komið og miðluðu henni áfram. Þegar íslensk þilskipaútgærd jókst á 19. öld lærðu margir skipstjórnarmenn til sjómennsku á þilskipunum sjálfum og má því segja að þar hafi óformleg sjómannafræðsla hafist hérlendis.



Vestfirskt þilskip á siglingu.

Um miðja 19. öld kölluðu forystumenn Ísfirðinga og Vestfirðinga eftir því að fá löggiltan sjómannaskóla í landið. Krafa þeirra mætti fálæti stjórnvalda og almennings og þótti kostnaðurinn of mikill. Einn þeirra sem létu sig málið varða var Ásgeir Ásgeirsson, skipherra og kaupmaður á Ísafirði. Hann hafði lokið sjómannaþrófi utanlands og gerði sér grein fyrir nauðsyn þess að fá vel menntaða skipstjórnarmenn á íslensk skip. Taldi hann einu lausnina vera þá, að koma á fót íslenskum skipstjórnarskóla og fá kennslubækur á íslensku. Einnig lagði hann til að eigendur þilskipa tækju sig saman um að láta fé af hendi rakna til að koma hugmyndinni í framkvæmd en síðar yrði leitað á náðir stjórnvalda.

Á Kollabúðafundi árið 1850 bundust fáeinir þilskipaeigendur ásamt nokkrum Ísfirðingum samtökum um að berjast fyrir stofnun sjómannaskóla. Sendu þeir bænarskrá til stjórnvalda í Kaupmannahöfn og báðu um stuðning en málaleitan þeirra fékk engar undirtektir. Í íslensku stjórnardeildinni fengust þau svör, að Ísfirðingum væri ekki treystandi til að stofna slíkan skóla og reka hann. Ef til vill hefði verið litið öðruvísi á málið ef staðið hefði til að stofna skólann í Reykjavík.

Vestfirðingar ákváðu samt að stofna sjómannaskóla og var Torfi Halldórsson skipstjóri fenginn til að stjórna honum. Torfi sigldi til Danmerkur og nam þar sjómannafræði árið 1851. Veturinn 1852–53 hóf hann stýrimannakennslu við nýstofnaðan skólann á Ísafirði og starfaði þar sem kennari í fjögur ár. Skólastarfið mætti ýmsum andbyr. Engin bók um siglingafræði var til á íslensku og skólann skorti bæði húsnæði og fjármuni. Því varð hann ekki langlífur. Torfi fluttist til Flateyrar í Öfundarfirði árið 1854 og hóf þar verslunarekstur og útgærd en sinni auk þess áfram kennslu í sjómannafræðum. Þótt flestir nemendur Torfa hafi verið Vestfirðingar sóttu einnig skólann menn af öðrum landshornum.

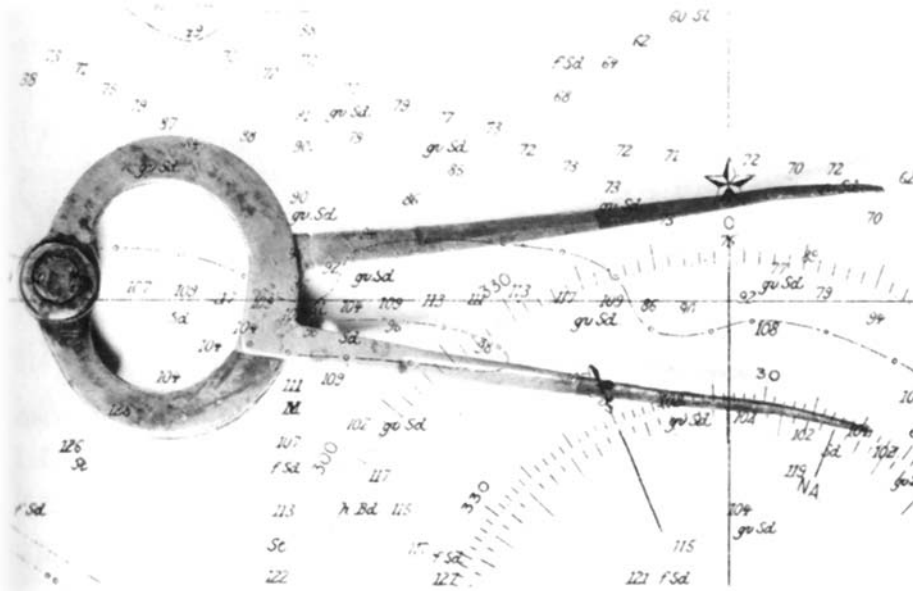
Fleiri fengust við sjómannakennslu en Torfi Halldórsson og höfðu þeir allir fengið uppfræðslu í stýrimanna- og skipstjórnarfræðum utanlands. Fræðslan var háð áhuga þeirra á að miðla þekkingunni því að skólum var ekki til að dreifa.



*Torfi Halldórsson skipherra,
forstöðumaður sjómannaskólans
á Ísafirði.*



Sirkill Torfa Halldórssonar skipherra.



**UM MIÐJA 19. ÖLD KÖLLUÐU
FORYSTUMENN ÍSFIRÐINGA
OG VESTFIRÐINGA EFTIR
ÞVÍ AÐ FÁ LÖGGILTAN
SJÓMANNASKÓLA Í LANDIÐ.
KRAFA PEIRRA MÆTTI
FÁLÆTI STJÓRNVALDA OG
ALMENNINGS OG ÞÓTTI
KOSTNAÐURINN OF MIKILL.**

Árið 1885 komst skriður á fræðslumálin þegar Alþingi veitti Markúsi F. Bjarnasyni styrk til sjómannafræðslu en hann hafði annast hana á sitt eindæmi í Reykjavík um tíma. Í kjölfarið færðist kennsla í sjómannafræðum í fastari skorður. Formleg próf voru haldin og nemendur brautskráðir með einkunn samkvæmt stigatöflu. Skóli Markúsar var rekinn með styrk frá Landssjóði þar til Alþingi samþykkti lög um Stýrimannaskóla í Reykjavík árið 1890.

Stýrimannaskólinn í Reykjavík tók til starfa haustið 1891. Fyrstu árin var einungis einn fastráðinn kennari auk skólustjóra. Í byrjun gátu nemendur tekið tvö próf frá skólanum, hið minna stýrimannapróf og hið meira íslenska stýrimannapróf. Það síðara var ætlað þeim sem hugðust stunda millilandasiglingar. Árið 1936 voru sett ný lög um Stýrimannaskólann og urðu prófgráður frá honum þá fjórar í stað tveggja áður.

Fram undir lok ársins 1945 var lítið um tækjakennslu við skólann. Tækin voru einungis kompás, vegmælir og miðunarstöð og sexkantur til hornamælinga og mælinga á hæð himintungla yfir hafsbrún. Eftir síðari heimsstyrjöldina komu fram ný siglingatæki og fiskileitartæki og frá þeim tíma hefur tækjakennsla verið verulegur þáttur í siglingafræðikennslu.

Frá því að Stýrimannaskólinn var stofnaður hefur jafnan þurft að laga nám og starf að nýjum tímum. Frá 2003 hafa Stýrimannaskólinn í Reykjavík og Vélskóli Íslands verið reknir sem ein heild og snemma árs 2005 voru þeir formlega sameinaðir undir heitinu Fjöltækniskóli Íslands. Hinn nýi skóli er eins og forverar hans til húsa í Sjómannaskólanum í Reykjavík.



Erlent póstkort frá fyrrihluta 20. aldar sýnir kveðjustund í flæðarmálinu.

HÁKARLAVEIDAR ...HÁKARL ER EKKI HÖRUNDSÁR



Á 18. öld og fyrri hluta þeirrar 19. var hákarlalýsi mikilvægasta útflutningsafurð Íslendinga. Lýsið var unnið úr lifrinni og þótti ágætt ljósmeti og notað til að lýsa upp götur og híbýli víða um Evrópu áður en olía og rafmagn tóku við því hlutverki.

Á Vestfirðum var algengast að veiða hákarlinn á hákarlalöð. Talið er að Jón Skúlason, bóndi í Dýrafirði, hafi fyrstur manna notað slíkt veiðarfæri hér á landi um 1770. Ýmis önnur áhöld voru nauðsynleg á hákarlaveiðum. Hnallurinn var kylfa til að rota hákarlinn en ífæran var stór krókur til að ná dýrinu að bátnum. Hákarladrepur eða stinglensa var lagvopn til að drepa hákarlinn. Á öllum hákarlaskipum var líka hákarlaskálm, notuð til að

skera kviðinn frá svo að unnt væri að ná lifrinni. Var það kallað að biskupa hákarlinn. Búkurinn var einnig bútaður með skálminni.

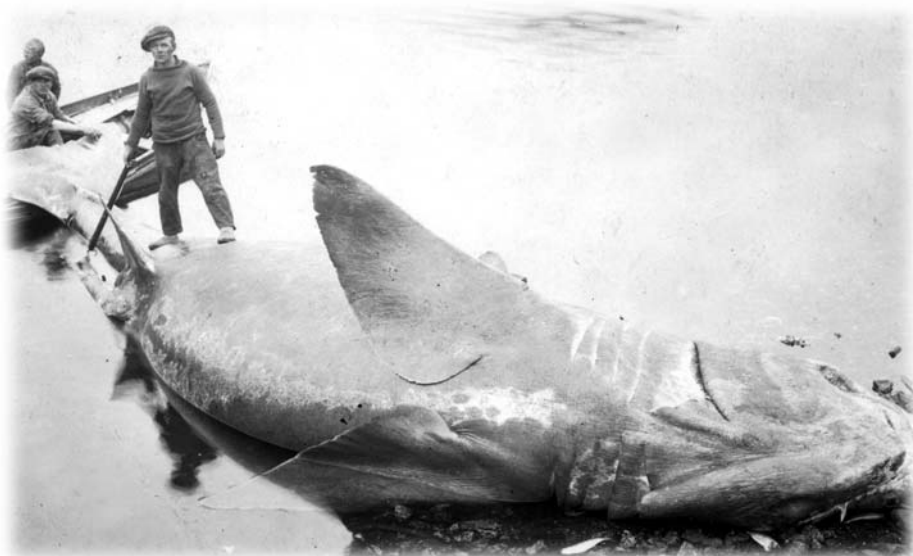
Þegar hákarlinn hafði verið veiddur var

hann verkaður þannig að lifrin var brædd í lýsi en annað var kasað í hákarlagryfjum og síðan hert í hjöllum. Hákarl var veigamikill í mataræði landsmanna og oft etinn einn og sér. Algengara var þó að hafa hann með öðrum mat, svo sem brauði, harðfiski eða rúgökum. Þeir sem unnu erfiðisvinnu utandyra á vetrum átu gjarnan hákarl enda var hann saðsamur og hitagjafi. Hann var einnig álitinn hollur fyrir þungaðar konur auk

þess sem hann var talinn geta læknað ýmis mein, svo sem ígerð í sárum, magasár og jafnvel holdsveiki.

Hákarlabeita var margs konar. Hrossakjöt þótti kjörin beita og var það ýmist þurrkað eða saltað og lagt í blóðpækil í tunnu og kallaðist þá blóðýlda. Auk hrossakjöts var selur ein helsta beita fyrir hákarl. Rommselur var algengur. Hann var unninn þannig að hellt var í hann þremur pelum af rommi og saumað fyrir öll göt. Þannig var hann geymdur þar til vertíð byrjaði, helst á hljúm stað. Ýmsar fleiri beitutegundir voru notaðar, til dæmis úldinn kálfur og reykt hundakjöt.

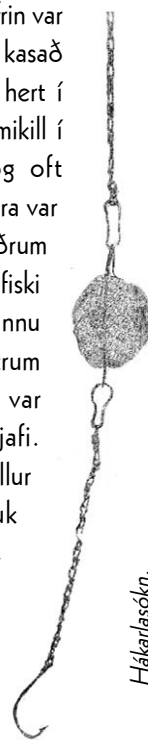
Á 18. öld var hákarlsafla að jafnaði mestur á landinu í Bolungarvík. Sagt er að Bolvíkingar og Ísfirðingar hafi kunnað manna best til hákarlaveiða og sótt lengra en aðrir á opnum bátum. Lengst af stunduðu vestfirskir sjómenn hákarlaveiðar einkum á áttaæringum og sexæringum. Vestfirðingar urðu fyrstir Íslendinga til þess að hefja hákarlaveiðar á þilskipum um 1850.



Hákarlinn var áður fyrr veigamikill þáttur í mataræði landsmanna.



Hákarladrepur og skálm



Hákarlasókn.



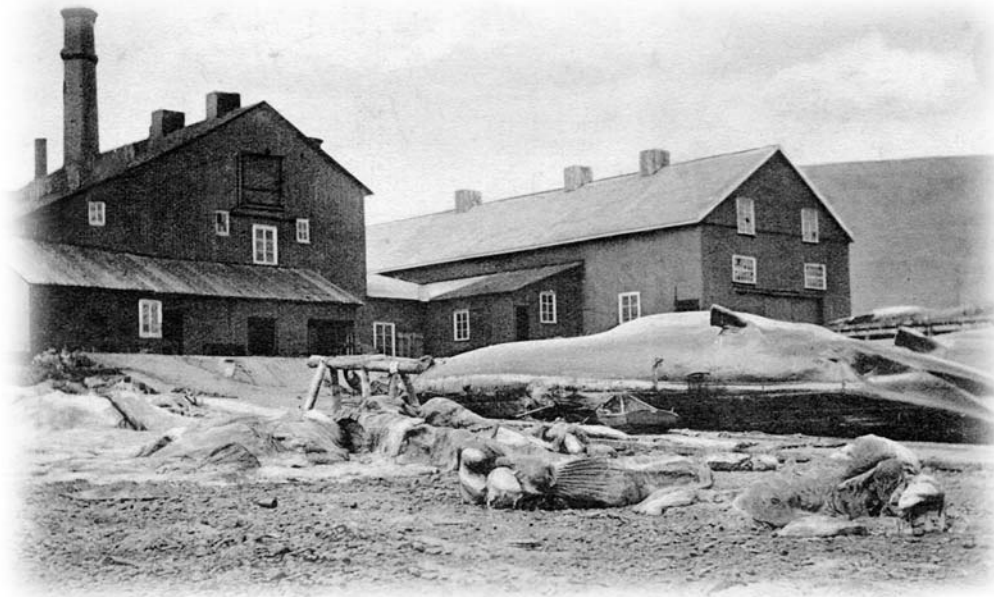
Ηάκαρλι λανδαð við Νορðurtanναβρυαγιuna á Ísafirði.

HVALVEIDAR



Hvalur hefur komið við sögu Íslands frá öndverðu. Oft gat hvalreki orðið til bjargar þegar hungursneyð og mannfellir vofðu yfir. Fyrr á öldum var altítt að hvalinn ræki en einnig var hann rekinn á land á bátum eða skutlaður með handskutlum. Það gat verið snúið að ákveða eignarhald á hvalnum þegar hann var kominn á fjöru. Um það giltu afar flóknar reglur og áttu ýmsir tilkall til hlutar. Þeirra á meðal voru landeigandinn sem átti fjöruna, sá sem fyrstur sá hvalinn á fjöru, sá sem fyrstur kom festi á hval á fjöru, þeir sem ráku hann á land og ýmsir fleiri. Síðan voru reglur um það hvernig ætti að velja fjöru til að reka hvalinn á og hvernig ætti að festa hval á fjöru, um skyldur og réttindi leiguliða vegna hvalreka á fjörur landeigenda o.s.frv. Það er því ekki furða að deilur um eignarhald og skiptingu á hvalreka enduðu oft með illindum og jafnvel mannvígum.

Samkvæmt Rekabálki Jónsbókar var fátækum eignaður fimmtungur þess hvals sem skorinn var á helgum degi. Þar eð hvalrekar virðast hafa verið tíðir á miðöldum hafa þeir oft bjargað heilu sveitunum þegar hungurvofan var í gættinni. Enda var gjarnan sagt: Oft koma hvalir með kvölum.



Hvalstöðin á Framnesi í Dýrafirði.

**SAMKVÆMT REKABÁLKI
JÓNSBÓKAR VAR FÁTÆKUM
EIGNAÐUR FIMMTUNGUR
ÞESS HVALS SEM SKORINN
VAR Á HELGUM DEGI.**

Kringum þessar stöðvar varð talsverð folksfjölgun og mátti sjá þess glögg merki í myndun þorpa, svo sem á Flateyri, í Súðavík og á Hesteyri. veiðarnar voru hins vegar umdeildar enda þótti sumum sem þær spilltu fyrir þorskveiðum og síldveiðum en aðrir óttuðust ofveiði. Svo fór að árið 1915 gekk í gildi 10 ára bann við hvalveiðum við Ísland.

Hvalveiðar voru mest stundaðar á Vestfjörðum og þegar fram liðu stundir fóru menn að gera tilraunir með öflugri veiðitæki en handskutulinn. Sá sem telst upphafsmaður iðnvæddra hvalveiða við Ísland er Norðmaðurinn Svend Foyn, sem kom hingað til lands árið 1866. Hann notaði gufuknúinn bát til veiðanna og í stafni var byssa með sprengiskutli. Fleiri Norðmenn komu á eftir og urðu ráðandi í veiðunum hér við land. Hvalveiðistöðvarnar risu hver af annari, fyrst einkum á Vestfjörðum. Upp úr aldamótunum 1900 voru þær flestar fluttar til Austfjarða enda hafði verið gengið nærri stofninum fyrir vestan og veiðin orðin lítil.



Hvalveiðar við Ísland voru að mestu í höndum Norðmanna þó að Íslendingar hafi átt ýmsa snjalla veiðimenn á borð við Þorlák Guðmundsson (Hrefnu-Láka) frá Saurum í Álftafirði, sem var frumkvöðull í notkun sprengiskutla til hrefnuveiða. Veiðarnar komust loks með öllu í hendur Íslendinga eftir síðari heimsstyrjöldina við stofnun Hvals hf. í Hvalfirði. Umsvifamesta hvalveiðistöð Vestfirðinga hin síðari ár var á Brjánslæk, þaðan sem gert var út á hrefnuveiðar. Starfsemin þar lagðist af þegar bann við veiðum í atvinnuskyni gekk í gildi 1986. Vísindaveiðar voru þó stundaðar til 1989. Áður höfðu þrjár tegundir hvala verið friðaðar, þ.e. hnúfubakur, steypireyður og búrhvalur.

Það var ekki bara kjöt, spik og rengr sem hægt var að nýta af hvölnum. Skíðin voru notuð í margs konar gripi, svo sem aska, kamba og öskjur. Húðin er afar slitsterk og því upplagt efni í skó. Úr tönnum var hægt að smíða góða gripi á borð við tóbaksbauka, taflmenn og skefti á hnífa. Bein voru notuð í byggingar jafnt sem smásmíði og voru jafnvel seld hærra verði en timbur. Gleraugnahús, svipusköft, þvotta-klöppur, seilarnálar og hagldir eru dæmi um smásmíðina en bein voru líka oft notuð í stað viðar í hjalla, beitarhús og jafnvel verbúðir. Kjálkar voru hafðir yfir dyrum en rifin voru sperrur. Herðablöð og smærri bein voru árefti.

Afurðir hvala höfðu einnig mikinn lækningamátt. Hvalbeinsduft í vatni eða víni var notað til að flýta fæðingu og að bera hring úr hvaltönn var vörn gegn sigt. Þá þótti óbrigðult við þvagteppu að sjóða hvaleyru og drekka af þeim seyðið.

Hvalur skorinn í hvalstöðinni á Sólbakka í Öndurarfirði.



Hvalveiðiskip kemur að landi með feng sinn á Framnesi í Dýrafirði árið 1917.

SÍLDVEIÐAR



Þó að síld hafi vísast gengið til Íslands alla tíð þekktu menn lengi lítið til hennar. Ekki var farið að hagnýta síld héraðs fyrir en Norðmenn fóru að leita hennar hér við land á síðari helmingi 19. aldar. Þeir komu sér víða fyrir, einkum austan lands og norðan, en árið 1880 komu þeir menn frá Noregi til Ísafjarðar að stunda síldveiðar. Veiðin virðist hafa gengið vel og næsta sumar jukust umsvif Norðmanna við síldveiðarnar nokkuð. Þetta varð

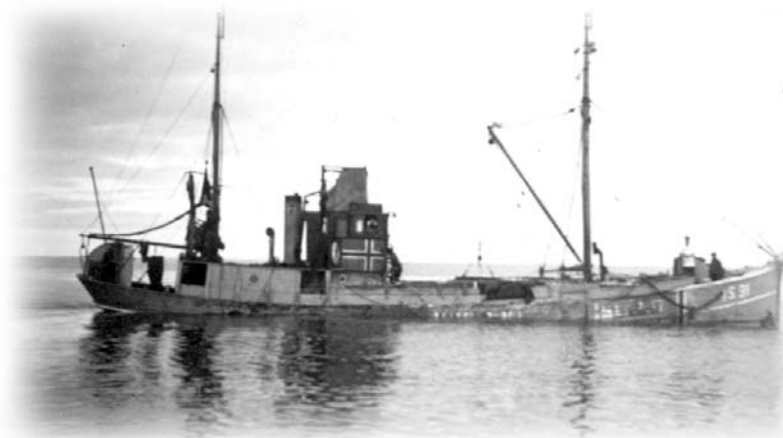
þó skammvinnu ævintýri og 1882 hættu Norðmenn að veiða síld hér vestra. Líklegt er að þeim hafi þótt siglingin vestur fyrir land of löng, auk þess sem meiri síld var að hafa fyrir Norðurlandi og Austfjörðum.

Hjá Norðmönnum hafa Íslendingar vafalaust kynnst því hver kjörbeita ný síld var. Þó liðu full tíu ár frá því að þeir norsku hurfu á braut þar til fréttist með vissu af síldveiðum á Ísafirði. Síldin var þá veidd í landnót og seld til beitu. Þegar kom fram yfir aldamót og vélbátar komu til sögunnar jókst beituþörfin að mun og var þá farið að herða síldveiðarnar, meðal annars með því að nota til þeirra vélknúð þilskip. Fram til 1914 var nánast öll síldin notuð í beitu en næsta ár varð mikil breyting þegar farið var að salta síld í stórum

stíl til útflutnings. Einn af helstu hvatamönnum þess var Norðmaðurinn O. G. Syre, sem bjó á Ísafirði og varð síðar einn af frumkvöðlum rækjuveiða á Íslandi. Syre stofnaði ásamt

**FRAM TIL 1914 VAR NÁNAST
ÖLL SÍLDIN NOTUÐ Í BEITU
EN NÆSTA ÁR VARÐ MIKIL
BREYTING ÞEGAR FARIÐ VAR
AÐ SALTA SÍLD Í STÓRUM
STÍL TIL ÚTFLUTNINGS.**

*Síldarsöltun í fullum gangi á Grænegarði
í kringum 1920.*



Huginn ÍS 91 næstum fullhlaðinn síld á miðunum.





fleirum til síldveiðifélags og veturinn 1915 komu þeir sér upp bryggju og annarri aðstöðu við Grænararð á Ísafirði. Árið eftir hljóp heldur betur líf í síldarsöltunina og voru þá fimm síldarverkunarpláss í bænum. Tvö voru við Grænararð, tvö á Stakkanesi og eitt við utanvert Torfnæs og var það stærst.

Ísfirðingar veiddu síldina aðallega í Djúpinu og í mynni Skutulsfjarðar. Afli var afar góður og síldin seldist góðu verði. Uppgangurinn var mikill og hugur í mönnum fyrir vertíðina árið 1917. Síldarplönin voru stækkuð og bætt og hafinn undirbúningur að gerð fleiri plana. Fjallháir tunnustafllar biðu þess við hverja bryggju að ný vertíð hæfist. En nú fór á annan veg en áður. Heimsstyrjöldin fyrri var í algleymingi og hafði veruleg áhrif á útgerðina. Erfitt reyndist að útvega nauðsynjar til veiða og vinnslu og fyrir kom að skipum á leið til Íslands með tunnur og salt væri sökkt. Árið 1918 var svo komið að tunnuskortur háði söltuninni.

Eftir að ófriðnum lauk var útvegsmönnum ekkert að vanbúnaði. Tunnur, salt og aðrar nauðsynjar fengust með eðlilegum hætti, veiði var góð og vorið 1919 var meiri síld söltuð á Ísafirði en nokkru sinni fyrr. Þá kom hins vegar babb í bátinn. Illa gekk að selja síld á mörkuðum erlendis og þurfti að henda drjúgum hluta hennar. Þetta var kallað „krakkið mikla“ og olli útvegsmönnum og allri þjóðinni þungum bú sífjum. Síldarsöltun náði sér aldrei aftur á strik á Ísafirði og lognaðist út af á þriðja áratug aldarinnar.

Síldarsöltunaraðstaðan á Grænararði skömmu fyrir 1920.



Huginn ÍS 91 fullur af síld á miðunum meðan síldarævintýrið stóð sem hæst.







RÆKJUVEIDAR

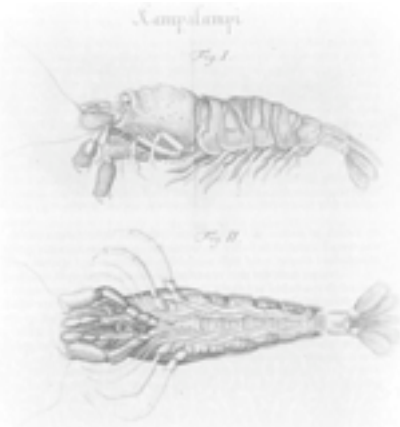


Frumherjar í rækjuvinnslu, Þorvaldur Guðmundsson og Tryggvi Jónsson með fyrstu framleiðslu Rækjuverksmiðju Ísafjarðar að kveldi dags 23. júní 1936.

Fyrstu tilraunir til rækjuveiða við Ísland voru gerðar í Ísafjarðardjúpi 1923–24. Þar voru að verki tveir Norðmenn sem búsettir voru á Ísafirði, þeir O. G. Syre og Símon Olsen. Veiðarnar gengu vel en þar sem ekki tókst að finna markað fyrir rækjuna var þeim hætt.

Eftir þetta lágu rækjuveiðar niðri til 1935 þegar þeir félagar hófu þær að nýju. Þá hafði heimskreppan valdið því að margir leituðu nýrra leiða í atvinnumálum. Bæjaryfirvöld á Ísafirði ákváðu að gangast fyrir stofnun niðursuðuverksmiðju og fengu til þess styrk frá Fiskimálanefnd. Jafnframt var samið við þá Syre og Olsen um að veiða rækju til vinnslunnar. Rækjuverksmiðja Ísafjarðar tók til starfa sumarið 1936 og voru stjórnendur hennar Tryggvi Jónsson og Þorvaldur Guðmundsson, sem var ráðunautur Fiskimálanefndar og lánaður til verksins. Seinna stofnaði Þorvaldur fyrirtækið Síld og Fisk syðra en Tryggvi rak Niðursuðuverksmiðjuna Ora.

Margir voru vantrúaðir á þessa iðju í fyrstu enda þekkti fólk lítið til rækjunnar og taldi hana einhvers konar marfló. En verksmiðjan hélt sínu striki og sífellt fjölgaði rækjusjómönnum. Olsen og Syre voru einir um veiðarnar í byrjun en við upphaf síðari heimsstyrjaldar voru rækjubátar á Ísafirði orðnir 32. Áhrifin á atvinnu í landi voru ekki síðri. Í upphafi veitti Rækjuverksmiðja Ísafjarðar 35 stúlkum atvinnu en árið 1939 unnu þar allt að 130 manns. Enginn vafi leikur á því, að veiðar og vinnsla á rækju voru ein merkasta nýjungin í atvinnumálum Ísfirðinga í kreppunni.



Teikning af kampalampa, eins og Íslendingar kölluðu rækjuna allt fram á fjórða áratug 20. aldar en tóku þá upp norska heitið á þessu skeldýri sem fram að því hafði varla talist mannamatur.



Unnið við niðursuðu á rækju í verksmiðjunni í Neðstakaupstað á fjórða áratugnum.



Öflun beitu var mikilvægur þáttur í starfi sjómanna. Algengt var að beita innnyflum fiska en skelfiskur var einnig mikið notaður. Fyrst í stað var það helst kræklingur en með tímanum varð kúfiskur vinsæll til beitu. Honum var fyrst beitt við Ísafjarðardjúp um 1880 og kom fljótt í ljós að á hann aflaðist ekki síður en krækling. Að auki tolldi hann betur á önglinum.

Á Vestfjörðum voru þekktar fjórar aðferðir við kúfisköflun. Stundum var hann vaðinn upp, þ.e. menn óðu út í flæðarmálið og tíndu skelina með höndum. Einnig voru notaðir skeljastingir við verkið eða að skelin var krökuð upp með skeljahrífu. Plæging var þó ábatamest. Vestfirðingar fóru fyrir öðrum í þeirri tækni en Sumarliði Sumarliðason gullsmiður í Æðey smíðaði fyrsta kúfiskplóginn á Íslandi um 1880. Oft var plægt úr landi, þannig að róið var út með plóginn en strengurinn úr honum náði upp í fjöru. Síðan var dregið með handafli eða spili. Báturinn fylgdi eftir uns plógurinn var orðinn fullur. Þá var hann hífður um borð og tæmdur og síðan byrjað á ný. Oft var þolraun að ná upp fullum kúfiskplógi. Skömmu fyrir aldamót var farið að gera tilraunir með flotplægingu og telst Kolbeinn Jakobsson í Unaðsdal upphafsmaður þess. Sú aðferð var frábrugðin landplægingunni á þann hátt að nú var ekkert spil í landi heldur fór öll vinnan fram um borð í bátum.

Önnur úrvalsbeita var smokkfiskurinn en sá galli var á gjöf Njarðar að erfitt var að veiða hann. Var honum því nánast aldrei beitt nema hann ræki á land. Svo gerðist það á síðari hluta 19. aldar að Jón Johnsen á Suðureyri í Tálknafirði fékk smokkfisköngul að gjöf frá frönskum sjómönnum. Aðrir lærðu að smíða eftir öngli Jóns og þá var loksins hægt að beita smokkfiski að einhverju marki.

Margt fleira var notað til beitu, svo sem síld, kjöt, innnyfli úr búfénaði, fuglagarnir og fjörumaðkur enda var allt betra en berir önglar þegar róið var til fiskjar.

BEITA OG BEITING

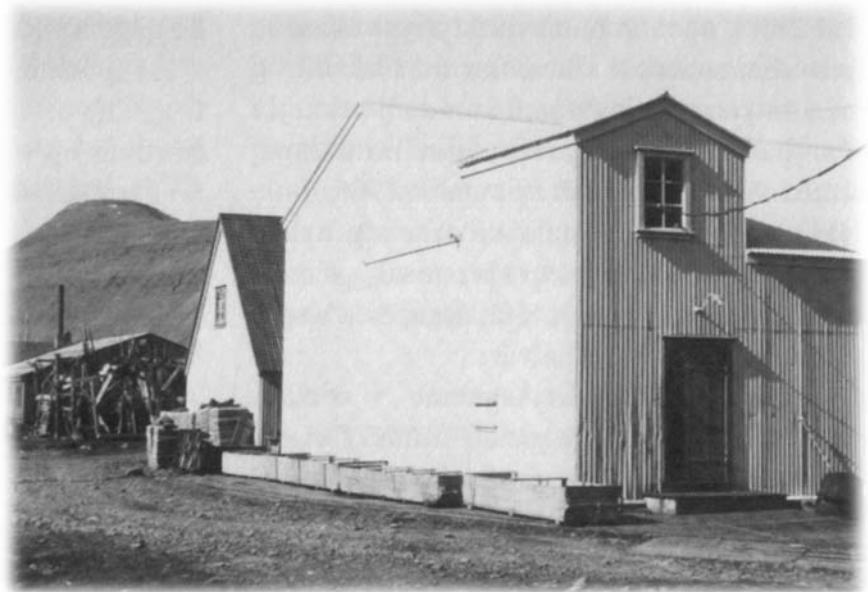


Smokkfisköngull liggur á steypumóti sem notað var til að steypa þessa sérhæfðu öngla.

ÍSHÚS

Straumhvörf urðu í vinnslu sjávarfangs og geymslu á beitu þegar farið var að reisa íshús hér á landi á síðustu árum 19. aldar. Fyrsta íshúsið á Vestfjörðum byggði Ásgeirsverslun í Neðstakaupstað á Ísafirði árið 1896 og var ísinn tekinn á Pollinum.

Við ístökuna voru helstu verkfærin sagir og tangir og sleði til að koma ísnum í hús. Ísinn var sagaður í hæfilega stór stykki, dreginn með töngunum upp á sleðann og fluttur heim í hús. Þegar þangað var komið var hann mulinn með stórum tréhamri eða hnalli. Í mulinn ísinn var blandað salti. Hægt var að stjórna kuldastiginu með hlutfallinu milli íss og salts.



Íshúsið í Neðstakaupstað, byggt af Ásgeirsverslun í árið 1896 og var fyrsta íshúsið á Vestfjörðum.



BEITNING

Margir sjómenn vildu meina að ekki væri sama hvernig tekið væri til fyrir þann gula. Hann væri kenjótur og beituvandur. Agnið átti að vera snyrtilega skorið og ginnandi en einnig skipti máli hvernig það var fest á öngulinn.



Bjóð og lóðir við fiskvinnslu sem Guðmundur Eyjólfsson var með í Dokkuni á 5. áratug síðustu aldar.

Þegar beitt var á handfæri fór beitningin venjulega fram úti á sjó. Mennt höfðu með sér beitu og jafnframt var algengt að taka innnyflin úr fiskinum jafnóðum og hann veiddist og beita þeim áður en rennt var að nýju. Það þótti gefa góða raun að væta beituna í blóði fisksins áður en hún var notuð. Ef sjómaður hruflaðist þótti sjálfsagt að láta blóðið leka á beituna. Sagt var að sumir sjómenn hefðu haft svo mikla trú á mannsblóði sem fiskbeitu að þeir vektu sér blóð til að láta drjúpa á agnið. Margir stungu líka öngulodddinum í augu fiska og létu vökvann leka yfir beituna. Það var kallað að nýja beituna upp. Þá var það alsíða að hrækja á beituna áður en öngli og sökku var varpað fyrir borð og þótti áhrifamest ef hrækt var mórâuðu — munntóbaki.

Á lóð var ýmist beitt á sjó eða landi. Línan var geymd í lóðarstokki á milli þess sem beitt var. Þegar lína hafði verið beitt skipti miklu að hún flæktist ekki á leiðinni að bátnum. Var hún þá jafnan lögð í bjóð fyrir flutningana, hvort sem um langan eða skamman veg var að fara. Balar og stampar voru einnig notaðir í stað bjóða.

Í útverum fór beitningin oftast fram í beitukofum eða sjálfri verbúðinni. Þar sem pláss var lítið urðu menn að beita á svefnbálkum sínum. Þeir sem reru úr heimverum beittu oftast í útihúsum, t.d. hesthúsinu eða auðum bás í fjósinu. Síðan báru þeir bjóðið til skips hvern morgun, oft um langan veg, og aftur heim að kvöldi.

Miklu skipti hvernig beitan var fest á önglana og ekki gildi það sama fyrir allar beitu- tegundir. Væri kræklingi beitt var oftast krækt í tunguna enda var hún seig og beitan tollði þá vel. Kúfiskur var hins vegar seigur og lítill vandi að festa hann á öngulinn. Þegar smokkfiski var beitt þurfti að byrja á að taka brjóskið úr kápunni og skera hana svo í litla teninga. Ýmist voru notaðir tveir litlir teningar á hvern krók eða einn stór.

Legulóðir voru alltaf beittar úti á sjó. Þá höfðu menn með sér talsvert af beitu. Einnig var algengt að byrja á því að fara í netin á hrognkelsaslóðinni og skera aflann þar í beitu á leiðinni á miðin.



Bjarni Gestsson við beitingu.



LIFANDI MYNDIR BIOSCOPE

MYNDBANDSSÝNINGAR ALLA DAGA

Á OPNUNARTÍMUM SAFNSINS

SÝND ERU MYNDBÖNDIN

ÍSLANDS
ÞÚSUND ÁR...

OG

VERSTÖÐIN ÍSLAND

MYNDBÖNDIN ERU TIL SÖLU Í AFGREIÐSLU

HANDFÆRAVEIDAR

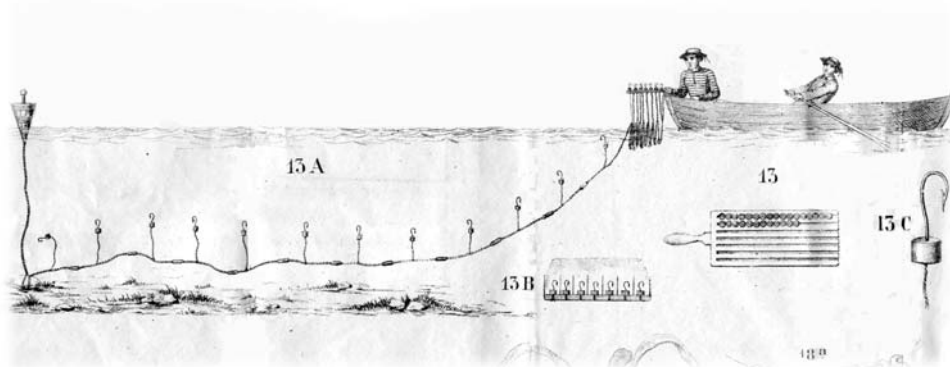


Elstu veiðarfærin til fiskveiða við Ísland eru handfæri og lóð. Handfæri hafa verið notuð óslitið allt frá landnámi. Þau eru einföld að gerð, aðeins færi með öngli og sökku. Önglarnir gátu þó verið fleiri en einn til að eiga kost á því að veiða fleiri fiska í einu. Á 18. öld var farið að steypa tinsild á önglana. Þótti mörgum fiskast eins vel á slík færi beitulaus og á aðra öngla beitta skelfiski. Stundum var síldin steyppt úr blýi en tinið var bæði bjartara og endingarbetra og þótti heppilegra. Það þótti mikilvægt að önglarnir væru bjartir og glansandi enda sögðu menn gjarnan: Fiskurinn hleypur á það sem glóir og glampar. Því var sífellt verið að fægja önglana með sandi, koluðum viði eða háfsroði.

Færið sjálf var upphaflega úr ullarbandi, skinni eða jafnvel taglhári. Um miðja 17. öld var farið að flytja hamp hingað til lands og voru veiðarfæri fyrst og fremst unnin úr honum eftir það. Sakkan var lengst af steinn, vaðsteinn, en síðar var hún gerð úr blýi. Blýsökkur voru gjarnan kallaðar leddur á Vestfjörðum. Handfæri voru oftast 40-60 faðma löng. Víða var algengt að hásetar legðu sjálfir til færin. Ef skipseigandi átti þau tók hann sérstakan færahlut af aflanum.

Annað elsta veiðarfærið við Ísland er fiskilína eða lóð, sem þróaðist út frá handfærinu. Sennilega hefur þetta veiðarfæri hvergi verið notað eins lengi og við Djúp en elstu heimildir um lóðanotkun þar eru frá 1567. Lóðin er lína með mörgum önglum sem liggur óvöktuð

í sjó. Aðalhluti lóðarinnar var línan, lóðarásinn. Þar voru festir á taumar og var öngull á hverjum taumi. Hvor endi línunnar var festur við reipi sem kallaðist niðurstaða en hún náði frá duflum sem flaut á sjónum og niður í lóðarstein sem sat á botninum. Duflin voru gjarnan smíðuð úr eikartunnustöfum og fengust tvö dufl úr tunnunni. Einnig þekktist að gera dufl úr t.d. hákarlsmaga, marsvíns-maga eða kálfsbelg. Seint á 19. öld var farið að nota korkdufl.



Lóðin lögð skv. skýringarmynd úr leiðbeiningarkveri Jóns Sigurðssonar forseta „Lítið fiskikver“.

ÞAÐ ÞÓTTI MIKILVÆGT AÐ ÖNGLARNIR VÆRU BJARTIR OG GLANSANDI ENDA SÖGÐU MENN GJARNAN: FISKURINN HLEYPUR Á ÞAÐ SEM GLÓIR OG GLAMPAR.

Þegar búið var að leggja lóðina í sjó hófst yfirlegan. Misjafnt var hversu lengi menn biðu áður en tekið var upp en það gat verið einn og hálfur til tveir tímar. Einnig þekktist að lóðin væri skilin eftir yfir nótt og um hana vitjað aftur næsta dag. Ef beðið var yfir lóðunum renndu menn oft handfærum en yfirlegan gat orðið æði kalsasöm, einkum á vetrum. Menn höfðu róði í skorpu á miðin og voru í svitabaði, þannig að í köldum veðrum var óvistlegt að liggja yfir lóð.

Oft gætti andúðar gegn lóðaveiðum og margir handfæramenn töldu þær spilla fyrir sér. Stundum voru settar við þeim svæðisbundnar og tímabundnar takmarkanir. Lóðin hefur þó sannað ágæti sitt og er notuð enn í dag í lítið breyttri mynd frá því sem var fyrir á öldum.



Net voru mjög snemma tekin í notkun hér á landi. Þó er ljóst að þau höfðu fremur litla þýðingu fyrr en á síðari tímum, einkum eftir tilkomu vélbáta í byrjun 20. aldar. Kom þar einkum til, að efni sem til voru í net hentuðu illa því að netin urðu nokkuð groddaleg og fiskurinn sá þau auðveldlega. Helst komu netin að gagni þar sem hægt var að reka fiskinn í þau. Þá hafði það einnig áhrif, að tiltrú margra sjómanna á netaveiðum var víða lítil og margir töldu að netin fældu fisk af miðum og hindruðu fiskigöngur.

Veifaræri þessi eru netveggir sem liggja lóðrétt í sjónum, ýmist uppi við yfirborð (flotnet), miðsævis (reknet) eða niðri við botn (lagnet). Net eru ferköntuð, afmörkuð að ofan með flotteinum en að neðan er oftast blýteinn eða sökkusteinar. Þau eru notuð til að veiða ýmsar fisktegundir, svo sem þorsk, ýsu, ufsa, löngu, síld og margar fleiri. Veiðin felst í því að fiskurinn syndir á netið og festist. Algengast er að hann syndi inn í möskva og festist rétt aftan við hausinn. Garnið fer þá undir tálknlokinn og kemur í veg fyrir að fiskurinn geti losnað aftur.

Af tegundum neta eru lagnet og reknet langmest notuð hér við land. Af lagnetum eru til nokkrar gerðir, svo sem þorskanet, ýsunet, grásleppunet, laxanet, silunganet og selanet. Munurinn felst einkum í möskvastærð en einnig er munur á gerð netanna hvað varðar efni, stærð og samsetningu.

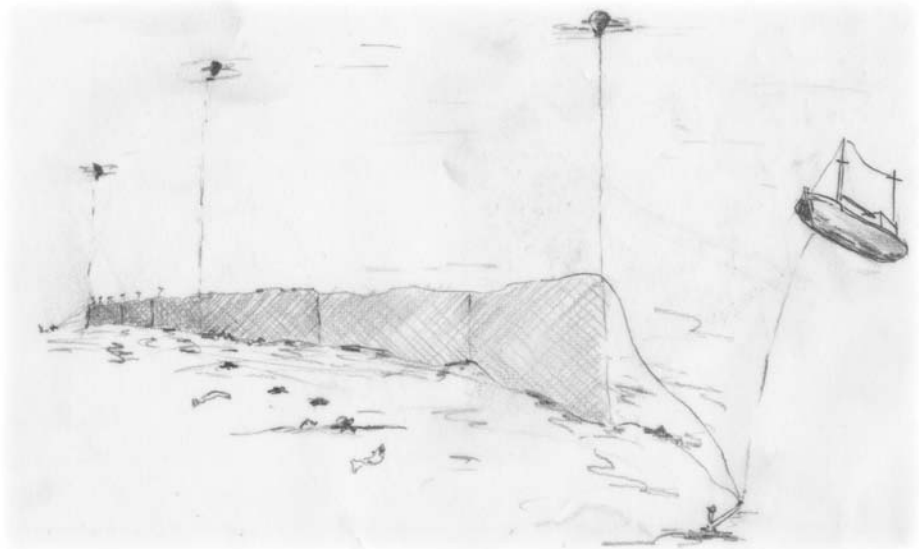
Reknet hafa verið notuð við síldveiðar á veturnum, einkum við Austfirði. Þau eru laus frá botni og rekur fyrir straumi en eru þó oftast bundin við veiðiskipið sem einnig er á reki. Þar sem reknet eru notuð nálægt yfirborði sér fiskurinn þau meðan bjart er og því er helst veitt með þeim á nóttunni.

DRAGNÓT (SNURVOÐ)

Dragnótin var fundin upp í Danmörku árið 1848. Hún er mest notuð við veiðar á sandbotni og leirbotni nálægt landi, oftast á 40-60 metra dýpi þótt hún sé jafnvel notuð á allt að 200 metra dýpi. Hún þykir hentug til flatfiskveiða en er einnig talsvert notuð við bolffiskveiðar.

Dragnótin er svipuð að gerð og botnvarpa en léttari og liprari í meðförum. Þegar nótin er lögð er kaðall á öðrum enda hennar festur við bauju og síðan siglt í hring meðan kaðlar og nót renna út. Þegar aftur er komið að baujunni er hún innbyrt ásamt kaðalendanum.

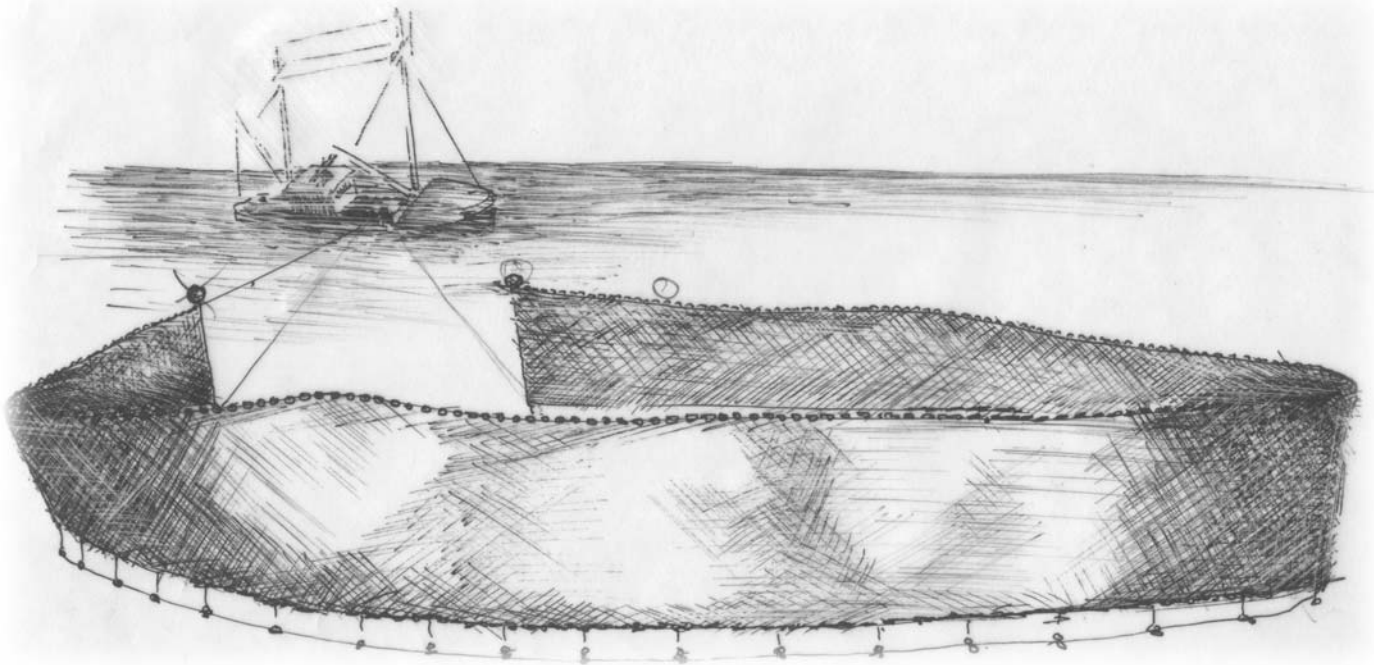
VEITT Í NET



Lagnet.



Verið að toga á Hávarði Ísfirðingi ÍS 451 einhvern tímann á fjórða áratug 20. aldar.



Hringnót.

Síðan er keyrt áfram og kaðlarnir hífðir inn. veiðarfærið dregst eftir botninum uns það lokast. Þá er það tekið um borð og aflinn losaður úr.

HRINGNÓT

Hringnótin er eitt stærsta veiðarfæri sem notað er hér við land. Hún er fyrst og fremst notuð við síldveiðar og loðnuveiðar. Hringnót er í raun netgirðing sem lögð er í kringum torfu af síld eða loðnu. Þegar síldin er fundin er skipinu siglt í hring og nótinni kastað utan um torfuna. Á efri brún nótarinnar eru flot þannig að hún helst við yfirborðið en neðri brúnnin er þyngd með blýsökkum þannig að hún sekkur undir torfuna. Snurpuvír er þræddur gegnum snurpuhringi sem hengdir eru á neðri tein netsins. Þegar vírinn er dreginn inn herpist nótin saman að neðan og fiskurinn lokast inni. Eftir að nótin hefur verið dregin svo mikið inn að aðeins er eftir lítill netpoki með öllum fiskinum við skipshlið er aflinn tekinn um borð. Til þess voru áður notaðir háfar en nú eru notaðar dælur.

Hringnótin var fundin upp í Bandaríkjunum snemma á 19. öld og barst til Norðurlanda um 1880. Íslendingar hófu hringnótaveiðar árið 1904. Fyrrum var nótinni kastað með tveimur nótabátum en eftir seinna stríð var farið að nota einn bát. Um 1960 var tækni svo komið að ekki þurfti lengur að nota nótabát heldur fór veiðin fram úr veiðiskipinu sjálfu.



Háfað upp úr nótinni á vélbátum Hrönn síldarvertíðina 1966.

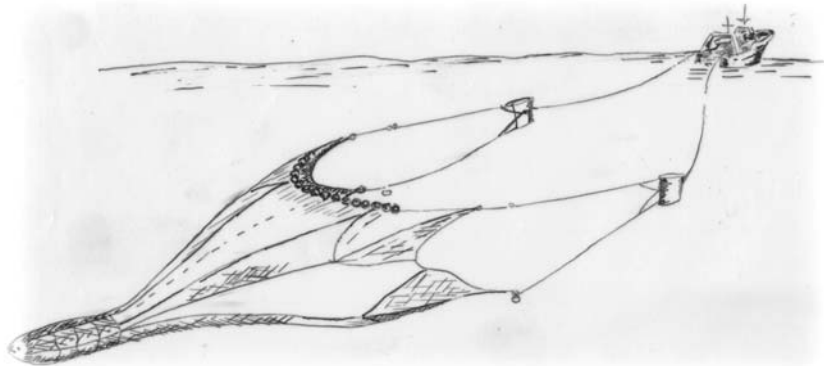
VÖRPUR (TROLL)

Vörpur eru trektlaga netpokar sem dregnir eru á eftir fiskiskipunum. Þær skiptast í botnvörpur og flotvörpur eftir því hvort þær eru dregnar við botn eða miðsævis. Í vörpur er mest veitt af þorski, ýsu, karfa, ufsa og grálúðu en einnig ýmsar aðrar tegundir.

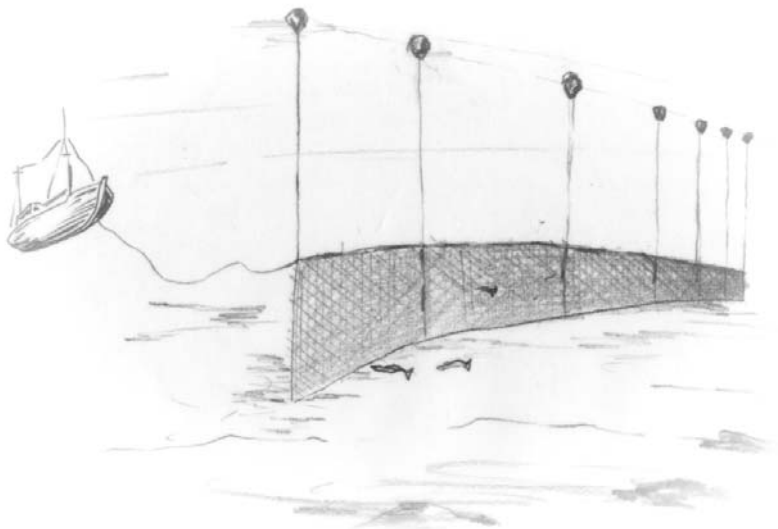
Botnvarpan er notuð á dýpi frá nokkrum tugum metra niður á meira en 1500 metra. Hún er flókið veiðarfæri sem gert er úr mörgum hlutum. Frá togaranum liggja allt að þriggja kílómetra langir togvívar niður í toghlera, sem eru járnblöðkur ekki ósvipaðar flugdrekum í sjónum. Hlerarnir eru þannig stilltir að þeir leita út og halda vörpunni opinni. Á efri brún netopsins, höfuðlínunni, eru flotkúlur til að halda netinu opnu lóðrétt. Á neðri brúninni, fiskilínunni, eru bobbingar eða grijóthopparar sem velta eftir botninum.

Flotvörpur eru fyrst og fremst notaðar til veiða á úthafskarfa og djúpkarfa en hafa einnig verið notaðar til veiða á þorski þegar hann heldur sig ofarlega í sjónum. Þá hafa þær einnig verið notaðar á síld, loðnu og kolmunna. Flotvörpur eru dregnar miðsævis og snerta sjaldan botn. Þær eru jafnan miklu stærri en botnvörpur og talsvert frábrugðnar að gerð. Á undanförunum árum hefur færst í vöxt að nota risamöskva fremst til að létta vörpuna í drætti. Þó að stærð möskvanna sé allt að 130 metrar fremst virðist lítið af fiski synda þar út.

Elsta áreiðanlega heimildin um botnvörpu er frá 1377. Það var bjálkavarpa, þar sem bjálki var hafður í netopinu til að halda því opnu líkt og hlerarnir miklu síðar. Fyrstu tilraunir með hlera á botnvörpu voru gerðar á Írlandi á 7. tug 19. aldar. Ekki gengu þær vel í fyrstu en fóru að bera tilætlaðan árangur undir lok aldarinnar og hleravörpur urðu útbreiddar víða um heim. Íslendingar kynntust þessu veiðarfæri á erlendum togurum sem hingað sóttu. Árið 1905 kom til landsins fyrsti togarinn sem var að fullu í eigu Íslendinga, Coot í Hafnarfirði. Vagga togaraútgerðar á Vestfjörðum var á Patreksfirði þar sem Pétur A. Ólafsson hóf að gera út togarann Eggert Ólafsson árið 1911. Erlendir menn höfðu gert út togara frá Patreksfirði allt frá 1899. Fyrsti togari Ísfirðinga, Jarlinn, kom til heimahafnar sumarið 1913.



Flotvarpa.



Reknet.



VÉLVÆÐINGIN



Árni Gíslason

**HINN 25. NÓVEMBER 1902
VAR Á ÍSAFIRÐI FARIÐ Í
FYRSTU REYNSLUFERÐINA Á
ÍSLENSKUM VÉLBÁT OG
FJÓRUM DÖGUM SEINNA
FÓR FORVÍGISMÆÐURINN OG
BÁTSFORMÆÐURINN ÁRNI
GÍSLASON Í FYRSTU
VEIÐIFERÐINA.**

Árið 1902 markar upphaf mestu framfarasóknar í íslenski atvinnusögu. Þá hófst vélvæðing íslenskra fiskiskipa, sem oft er nefnd iðnbylting Íslendinga. Hinn 25. nóvember 1902 var á Ísafirði farið í fyrstu reynsluferðina á íslenskum vélbát og fjórum dögum seinna fór forvígismaðurinn og bátsformaðurinn Árni Gíslason í fyrstu veiðiferðina. Á vetrarvertíðinni var báturinn gerður út frá Bolungarvík.

Bátur þessi var hinn sögufrægi sexæringur *Stanley*, sem á þessum tíma hefur að líkindum verið orðinn um hálfra aldar gamall. Árni Gíslason átti bátinn í félagi við Sophus J. Nielsen verslunarstjóra á Ísafirði. Fullyrða má, að með setningu mótórvélar í bát þeirra Árna og Sophusar hafi verið tekið stærra skref í þróun útgerðar á Íslandi en nokkurn óraði fyrir, þótt ekki skorti efasemdir margra í fyrstu. Nöfn þeirra félaga eru letruð gullnu letri í atvinnusögu Íslendinga.

Um fyrstu reynsluferðina á *Stanley* segir svo í blaðinu *Vestra* á Ísafirði: „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 róa. Hann var 40 mínútur utan úr Hnífsdal og inn á Ísafjörð, en fór þó sjálfsgat fimm mínútna krók inn í Djúpið.“

Árni Gíslason var þrautreyndur sjómaður, hafði stundað fiskveiðar um árabíl og verið formaður á bát frá 18 ára aldri. Hann átti eftir að koma að ýmsum öðrum framfarumálum í útgerð á Ísafirði. Fáum árum eftir að mótórvélin var sett í *Stanley* tók Árni þátt í að kaupa *Ellida*, sem var fyrsta vélknúna síldveiðiskip Ísfirðinga. *Ellida* var jafnframt fyrst skipa hér um slóðir til að stunda síldveiðar í reket. Árni var einn af stofnendum Íshúsfélags Ísfirðinga árið 1912 og varð sama ár yfirfiskmatsmaður Vesturlandsumdæmis.

Árni segir frá því í endurminningum sínum, *Gullkistunni*, að hann hafi hrifist af litlum vélbátum sem danskir kolaveiðimenn notuðu á Önundarfirði um aldamótin 1900. Var þetta í fyrsta sinn sem hann sá vélbát hér við land og má það í raun teljast kveikjan að vélbátavæðingu Íslendinga.

Þess verður að geta hér, að Sigfús H. Bjarnarson kaupmaður og konsúll á Ísafirði varð fyrstur manna til að panta bátsvél til Íslands. Það gerði hann þegar hann dvaldist í Kaupmannahöfn 1898–99. Þegar Sigfús pantaði vélina keypti hann einnig efni í bát sem hann lét smíða heima á Ísafirði. Sá bátur, *Caesar*, er fyrsti sérsmíðaði vélbátur Íslendinga. Hins vegar varð töf á því að Sigfús fengi vélina afgreidda og *Caesar* gekk ekki fyrir vélarafli fyrr en árið 1903.

„Olíuhreyfivjelin“ sem sett var í *Stanley* var dönsk af gerðinni Møllerup. Með henni kom frá Danmörku nítján ára piltur, Jens Hansen Jessen, til þess að setja vélina í bátinn og kenna Árna Gíslasyni meðferð hennar. Jessen hélt utan að verki loknu en kom aftur til Íslands árið eftir og settist að á Ísafirði. Eflaust hefur hann eygt þar góða atvinnumöguleika enda gekk vélvæðingin hratt og enginn vélfræðingur var í bænum sem gæti séð um að setja vélar í báta og annast viðhald þeirra. Voríð 1904 stofnaði hann á Ísafirði „mótorverkstæði“ undir nafninu Vélaverkstæði J. H. Jessen, hið fyrsta sinnar tegundar hérlendis, og naut til þess stuðnings ýmissa útgerðarmanna á Ísafirði.

J. H. Jessen reyndist góður vélsmiður og lipurmenni og fékk verkstæði hans strax mikil viðskipti. Vélsmiðja hans bætti úr brýnni þörf á viðgerðarþjónustu fyrir vaxandi útgerð vélbáta. Jafnframt og ekki síður markar stofnun hennar upphaf innlendrar þekkingar í vélfræði. Fram að því var ekki um að ræða neina vélfræðimenntun hér á landi aðra en þá sem hver og einn varð sér úti um sjálfur. Með stofnun Vélsmiðju J. H. Jessen var lagður grunnur að kennslu á þessu sviði og hafði hún ómæld áhrif á framgang vélfræði og vélsmiða hér á landi. Þar hófu feril sinn margir sem síðar gátu sér gott orð sem vélsmiðir og vélstjórar. Einsýnt virðist, að um Jessen hafi safnast mjög samstilltur og áhugasamur hópur ungra manna víða af landinu sem tileinkaði sér þekkingu hans og reynslu í vélfræði. Í þessum hópi voru menn sem stóðu síðar fremstir í flokki í tæknivæðingu sjávarútvegsins. Sjálfur varð Jessen skammlífur.

Þessi hópur dreifðist víða um land. Margir þessara manna fóru í Vélskóla Íslands þegar hann tók til starfa og urðu vélstjórar á fiskiskipum og flutningaskipum. Tveir af nemendum Jessens, þeir Gísli Jónsson, síðar alþingismaður, og Hallgrímur Jónsson, síðar yfirvélstjóri hjá Eimskipafélagi Íslands, áttu drýgstan þátt í því að Vélskólinn var stofnaður árið 1915. Þeir settust báðir í 2. bekk skólans og luku þaðan prófi vorið 1916, tveir af þremur fyrstu nemendum hinnar nýju stofnunar. Hinir voru einnig margir, sem tóku að sér þjónustu við íslenska flotann og héldu honum gangandi í áraradír. Þessara manna er óvída getið í rituðum heimildum. Þeir unnu störf sín í kyrrþey en hlutur þeirra í íslenskri útgerðarsögu er stór og ljóst er að þeir hafa búið yfir ótrúlegra góðri verkþekkingu.

Vélsmiðja J. H. Jessen er tvímælalaust eitthvert allra merkasta fyrirtækið sem stofnað var á Ísafirði á þessum árum og raunar bæði fyrr og síðar. Hún var fyrsta vélsmiðjan á landinu og hlaut því að hafa veruleg áhrif á mótun hinnar nýju starfsgreinar og viðhorf til hennar.



Sophus J. Nielsen



Jens Hansen Jessen



Vélvæðing íslenska bátalötans var í upphafi að mestu fölgjin í því að vélum var komið fyrir í róðrabátum. Þó voru dæmi um sérsmiðaða vélbáta og er Caesar, bátur Sigfúsar H. Bjarnasonar, fyrstur slíkra en hann er nú glataður. Annar merkur bátur í þessari sögu er Gestur frá Vigur, sem er elsti sérsmiðaði vélbátur sem varðveist hefur hér á landi, sem hér sést á myndinni

TOGARAÚTGERÐIN



Ef íslensk iðnbylting brast á með vélbátunum, þá var togaraútgerðin stóriðja Íslendinga. Útgerð togara, eða botnvörpunga eins og þeir voru kallaðir í fyrstu, krafðist margfalt meira fjármagns en vélbátaútgerðin, en afköstin og afraksturinn voru líka margföld þegar vel gekk. Verðmætasköpunin var meiri en nokkurn tímann hafði sést hér á landi og tugir karla og kvenna fengu atvinnu við veiðar og vinnslu. Þar við bættist verslun, þjónusta og iðnaður sem þurfti til að þjóna útgerðinni.



Togarinn Hávarður Ísfirðingur ÍS 451.

Fyrsta togaraútgerð í eigu Íslendinga hóf útgerð togarans *Coot* frá Hafnarfirði árið 1905. Fyrirtækið gekk vel og fljótlega fjölgaði togurum í eigu Íslendinga. Það voru Bretar sem kynntu þessa nýjung fyrir Íslendingum þegar þeir sóttu á Íslandsmið á gufutogurum um og eftir 1890. Ekki voru landsmenn hrifnir af þessari nýju veiðiaðferð og hrakspánnar um að botnvarpan eða trollið eyðilegði bæði sjávarbotninn og fældi burtu fiskistofnana voru háværar, enda samþykkti Alþingi að banna allar botnvörpuveiðar innan landhelgi, sem þá var þrjár mílur. Ekki fóru togaramenn mikið eftir þeim reglum og toguðu iðulega upp undir landsteinna. Frægt dæmi er togarinn sem Hannes Hafstein sýslumaður Ísfirðinga reyndi að taka á Dýrafirði árið 1899 með þeim afleiðingum að þrír Dýrfirðingar drukknuðu og tveir aðrir ásamt sýslumanni voru hætt komnir.

Það voru erlendir fjárfestar, eins og sagt er nú á dögum, sem fyrstir réðust í togaraútgerð hér á landi. Um aldamótin 1900 stofnsettu enskir og danskir fjármálamenn togaraútgerðir við Faxaflóa, á Seyðisfirði og á Patreksfirði. Öll fyrirtækin lentu í fjárþröng og hættu rekstri, aðallega vegna kunnáttu- og reynsluleysis. Útgerð danska félagsins IHF á Patreksfirði, fyrsta togaraútgerð á Vestfjörðum, gerði út togarann *Thor* 1899–1901. Hún varð til þess að opna augu annarra athafnamanna fyrir möguleikum botnvörpunganna. Milljónafélag Péturs Thorsteinssonar og danskra auðmanna gerði út togara frá Bíldudal sumarið 1908 og togarinn *Freyr* var gerður út af bræðrunum Ásgeiri og Kristjáni Torfasonum á Flateyri á árunum 1908–1910. Þá átti Pétur Á. Ólafsson á Patreksfirði togarann Eggert Ólafsson árin 1911–1913. Síðar varð Patreksfjörður með helstu togarabæjum landsins með útgerð Ó. Jóhannesson og Co hf. Gerði fyrirtækið fyrst út *Gylfa* frá 1925 og síðar allt upp í þrjá togara.

Fyrsti togarí Ísfirðinga var keyptur árið 1913 og nefndist *Jarlinn*. Hann var keyptur notaður frá Englandi, smíðaður árið 1907. Togarinn var 119 smálestir að stærð og kostaði 120 þúsund krónur á þáverandi verðlagi. Stjórnandi og aðallhvatamaður útgerðarinnar var Einar Jónsson frá Garðsstöðum. Útgerðin er sögð hafa gengið vel en árið 1916 þegar erfiðleikar fyrri heimsstyrjaldarinnar tóku að herða að var *Jarlinn* seldur og fengu þá hluthafar hlut sinn greiddan fimmfaldan. *Jarlinn* stundaði þorskveiðar á veturna og var aflinn saltaður um borð en fullverkaður í landi. Á sumrin stundaði hann síldveiðar við Norðurland en á haustin var aftur farið á botnfiskveiðar, aflinn lagður í ís og siglt með hann til Bretlands. Var þetta hinn hefðbundni árshringur togaranna allt fram yfir síðari heimsstyrjöld. Mikið vinnuálag var á togurunum í fyrstu en árið 1921 voru sett fyrstu vökulög



Togarasjómenn um borð í Hávarði Ísfirðingi í kringum 1930.



um sex stunda hvíld háseta á togurum á sólarhring til að draga úr vinnubrælkun um borð. Var það fyrsta löggjöf um vinnuvernd sem verkalýðshreyfingin fékk samþykkt á Alþingi.

Hlé varð á togaraútgerð frá Ísafirði frá 1916 til 1925 en þá voru tveir togarar keyptir til bæjarins. Nefndust þeir *Hafstein*, sem hlutafélagið Græðir gerði út, og *Hávarður Ísfirðingur*, sem Togarafélag Ísfirðinga gerði út. Þess má geta, að *Hafstein* var skráður á Flateyri þó að hann væri í raun gerður út frá Ísafirði, vegna þess að eigendurnir vildu ekki skrá skipið í „Rauða bænum“ sem stjórnað var af Alþýðuflokksmönnum. *Hafstein* var seldur árið 1936 í erfiðleikum kreppunnar. Þá hafði útgerð *Hávarðar Ísfirðings* einnig lent í erfiðleikum en Ísafjarðarbær gekk inn í nýtt félag um útgerð togarans, sem hét eftir það *Skutull* og var gerður út frá bænum til 1941.

Eftir síðari heimsstyrjöld hófst mikil nýsköpun í sjávarútvegi Íslendinga og samið var um smíði 32 nýrra togara í Bretlandi. Bæjarstjórn Ísafjarðarkaupstaðar, einstaklingar og félög í bænum stofnuðu Togarafélagið Ísfirðing sem fékk í sinn hlut tvo nýsköpunartogara, *Ísborg* sem kom til landsins í maí 1948 og *Sólborg* sem kom í ágúst 1951. Togararnir mældust 655 og 732 rúmlestir og voru stærstu Nýsköpunartogarinn Ísborg ÍS 250. fiskiskip sem gerð höfðu verið út frá Ísafirði. Aðstaða öll og aðbúnaður voru allt önnur og betri en verið hafði á eldri togurum. Í áhöfn voru 31 á venjulegum botnfiskveiðum og allt upp í 42 þegar veitt var í salt. Togararnir öfluðu vel fyrstu árin og veittu mikla vinnu í bæinn. Þegar afli minnkaði á heimaslóðum sóttu þeir á mið við Grænland og Nýfundnaland á sumrin og gátu veiðiferðir þá orðið allt að þrjú mánuðir.

Ísborginni var lagt haustið 1960 þar sem fiskileysi og erfiðleikar í togaraútgerð gerðu út af við reksturinn. *Útgerð Sólborgar* var hætt vorið eftir. Varð þá hlé á togaraútgerð á Ísafirði í 12 ár eða þar til öld skuttogaranna gekk í garð.



Nýsköpunartogarinn Ísborg ÍS 250.

**ÚTGERÐ TOGARA, EÐA
BOTNVÖRPUNGA EINS OG
ÞEIR VORU KALLAÐIR Í
FYRSTU, KRAFDIST MARGFALT
MEIRA FJÁRMAGNS EN
VÉLBÁTAÚTGERÐIN, EN
AFKÖSTIN OG AFRAKSTURINN
VORU LÍKA MARGFÖLD
ÞEGAR VEL GEKK.**



Skipverjar á Ísborgu við slægingu á þorski eftir gott hol á miðunum.

FRYSTIVÆDINGIN



Útvegsmenn áttu löngum erfitt með að geyma beitusíld. Voru mörg dæmi þess að beituskortur ylli aflaleysi af þeirri ástæðu einni, að menn þekktu ekki aðferðir til að geyma síldina. Árið 1894 var fyrsta íshúsið reist á Mjóafirði eystra og annað ári seinna í Reykjavík. Útvegsmenn víða um land voru fljótir að tileinka sér þessa nýjung og innan skamms voru íshús komin í flest sjávarþorp.



Fiskþvottur við Litladalsá á Geirseyri. Í baksýn ís- og frystihúsið sem Markús Snæbjörnsson kaupmaður lét byggja rétt fyrir aldamótin 1900.



Fyrsta íshúsið á Vestfjörðum, byggt af Ásgeirsverslun á Ísafirði árið 1896.

Fyrsta íshúsið á Vestfjörðum byggði Ásgeirsverslun í Neðstakaupstað á Ísafirði sumarið 1896. Ís til hússins var tekinn á Pollinum og dreginn á sleðum í ísgeymsluna. Beitufrysting var jafnan meginþátturinn í rekstrinum og þótti tilkoma hússins til mikilla hagsbóta fyrir útgerðina. Í árslok 1918 komst íshúsið í eigu Hinna sameinuðu íslensku verslana og var beita fyrir skip þeirra fryst þar meðan þær störfuðu. Þegar hafnarsjóður Ísafjarðar keypti Neðstakaupstaðareignirnar árið 1927 fylgdi húsið í kaupunum. Ásamt öðrum eignum hafnarsjóðs í Neðstakaupstað var íshúsið leigt Samvinnufélagi Ísfirðinga sem starfrækti það um árabil. Í fyrstu var fryst þar með gömlu aðferðinni en að ósk Samvinnufélagsins lét hafnarsjóður fljótlega gera endurbætur á húsinu og koma þar fyrir frystivélum. Var húsið síðan notað til geymslu á beitu og matvælum allt þar til það var jafnað við jörðu sumarið 1979.

Sama ár og Ásgeirsverslun kom upp íshúsi í Neðstakaupstað lét Pétur J. Thorsteinsson reisa stórt og myndarlegt íshús á Bíldudal. Um svipað leyti keypti hann Vatneyrarverslun á Patreksfirði ásamt bróður sínum, Guðmundi Sch. Thorsteinsyni, og ráku þeir hana undir nafninu P. J. Thorsteinsson & Co. Árið 1897 hófst fyrirtækið handa að byggja stórt íshús neðan við sölubúðina á Vatneyri. Rúmaði það um 500 tonn af ís sem tekinn var af vatninu. Í fyrstu var ísinn dreginn á sleðum en árið 1899 var lögð járnbraut að vatninu og ísinn eftir það fluttur á vögnum eftir sporinu. Um svipað leyti byggði Markús Snæbjörnsson, kaupmaður á Geirseyri, íshús við Litladalsá á Geirseyri. Fleiri íshús risu á Vestfjörðum á þessum árum. Meðal annars lét Gramsverslun á Þingeyri byggja íshús í Haukadal í Dýrafirði og Pétur M. Bjarnason kaupmaður á Ísafirði byggði íshús í Hnífsdal og Bolungarvík.

Öll þau hús sem hér hafa verið nefnd voru stór og vönduð og gátu tekið 200 tonn síldar eða meira. Minni íshús munu þó einnig hafa verið byggð. Þannig reisti Riisverslun lítið hús á Hólmavík og Pétur Björnsson skipstjóri lítið hús í Hringisdal í Arnarfirði.

Upp úr 1900 fjölgaði íshúsum ört og brátt voru slík hús risin á öllum helstu útgerðarstöðum Vestfirðinga. Árið 1901 komu Hnífsdælingar sér upp íshúsi utan við ána í Hnífsdal, skammt frá íshúsi Péturs M. Bjarnasonar. Höfðu þeir unnið að þessu máli í nokkur ár. Má nefna, að sama ár og íshús Ásgeirsverslunar var reist leituðu þeir eftir aðstoð sýslusjóðs til íshúsbyggingar í Hnífsdal en var neitað. Í framhaldi af byggingu íshússins var Íshúsfélag Hnífsdælinga stofnað af útgerðarmönnum í Hnífsdal, Tangsverslun



á Ísafirði og Síldveiðifélagi Ísfirðinga. Félagið starfaði til 1941 en síðan var íshúsið notað í áraráðir sem verbúð og beitningaskúr.

Um svipað leyti og útvegsbændur í Hnífsdal bundust samtökum að koma sér upp íshúsi stofnuðu Bolvíkingar hlutafélag í sama skyni og létu reisa íshús við Hólsá. Á Látrum í Aðalvík var komið upp litlu íshúsi um 1906 en það mun aðeins hafa verið rekið í stuttan tíma. Í ársbyrjun 1910 stofnuðu Súgfirðingar Íshúsfélag Súgfirðinga og byggðu íshús á Suðureyri. Þangað sóttu Flateyringar einnig beitu í nokkur ár eða þar til Íshúsfélag Flateyrar var stofnað 1915.

Súðvíkingar sóttu sína beitu til Ísafjarðar fram á miðjan þriðja áratuginn. Þá stofnuðu þeir Grímur Jónsson, Jón Jónsson og Sveinn Jensson með sér félagsskap sem þeir nefndu Frosta og komu upp íshúsi í Súðavík. Snjór var að jafnaði tekinn í gili fyrir innan húsið. Fyrir kom að sækja þurfti snjó á hestum fram á Sauradal og eitt haustið var sóttur snjór norður í Jökulfirði. Árið 1929 voru settar frystivélar í húsið. Það var rífið árið 1943 þegar hraðfrystihúsið Frosti tók til starfa. Á Sæbóli í Aðalvík var komið upp íshúsi 1928 og var það rekið í nokkur ár.

Íshúsið í Neðstakaupstað á Ísafirði varð fljótlega of lítið til að anna þörfum bátafloatar fyrir beitu, einkum eftir að vélbátaútgærð tók að eflast upp úr 1900. Mörgum útgerðar- og kaupmönnum í samkeppni við Ásgeirsverslun þótti og illt að þurfa að eiga undir henni hvort og við hvaða verði þeir fengu beitu fyrir báta sína. Leið því ekki á löngu þar til fleiri íshús risu á Ísafirði. Íshúsfélag Ísfirðinga var stofnað í ársbyrjun 1912 til þess fyrst og fremst að annast beitugeymslu og beitusölu til útvegsmanna á Ísafirði. Síðar voru stofnuð tvö önnur félög á Ísafirði í sama skyni, Íshúsfélagið Jökull 1914 og Íshúsið Gláma 1915. Þessi þrjú félög störfuðu í nábýli á ofanverðri eyrinni næstu tvo áratuginna en í árslok 1933 sömdu þau um víðtæka samvinnu og lögð voru drög að sameiningu þeirra. Hraðfrystingin var þá að vinna sér framtíðarsess við geymslu fiskafurða. Eigendur þessara fyrirtækja fylgdust vel með þeim hræringum og ákváðu 1936 að sameina íshúsinn þrjú í eitt öflugt hlutafélag sem gæti tekist á við ný og krefjandi verkefni á þessu sviði.

Fyrsta vélvædda frystihús landsins reis í Vestmannaeyjum árið 1908. Þar voru sérstakar kælivélar notaðar til frystingar og þurfti því ekki lengur að standa í hinni erfiðu og óvinsælu ístöku. Engu að síður leið langur tími þar til fleiri tileinkuðu sér þessa tækni. Það var ekki fyrr en Benedikt P. Gröndal, fyrsti íslenski vélaverkfræðingurinn, kom til landsins 1928, að straumhvörf urðu á þessu sviði. Hafði hann tekið að sér umboð fyrir dönsku Atlasverksmiðjurnar og hófst þegar handa að kynna hina nýju tækni. Benedikt ferðaðist um

**FYRSTA ÍSHÚSIÐ Á VEST-
FJÖRÐUM BYGGDI ÁSGEIRS-
VERSLUN Í NEÐSTAKAUPSTAÐ
Á ÍSAFIRÐI SUMARIÐ 1896.
ÍS TIL HÚSSINS VAR TEKINN Á
POLLINUM OG DREGINN Á
SLEÐUM Í ÍSGEYMSLUNA.**



Íshúsfélag Ísfirðinga, Íshúsfélagið Jökull og Ísfélagið Gláma voru öll til húsa á svipuðum slóðum, nálægt mótum Sólögötu og Fjarðarstrætis.



landið, mældi upp frystigeymslur í gömlu íshúsunum og lagði á ráðin um vélstærðir og uppsetningu. Fyrsta frystivélin fór á Akranes en næstu fjórar fóru allar norður að Djúpi, ein í Bolungarvík, ein í Súðavík og tvær á Ísafjörð. Fyrsta vélin vestra var sett upp í nýbyggðu frystihúsi Íshúsfélags Bolungarvíkur sumarið 1928 en sama ár var einnig sett upp frystivél í Neðstakaupstaðarhúsinu, sem þá var komið í eigu hafnarsjóðs Ísafjarðar. Árið eftir voru settar upp vélar í íshúsi Íshúsfélags Ísfirðinga og í húsi Frosta í Súðavík. Premur árum síðar voru settar vélar í Glámu og Jökul á Ísafirði.

Framleiðsla freðfisks var óveruleg fram til 1936 þegar þáttaskil urðu. Þá tóku til starfa sjö hraðfrystihús víðs vegar um landið, ýmist gömul íshús sem hafði verið breytt í hraðfrystihús eða hús sem byggð voru frá grunni. Meðal þeirra voru Íshúsfélag Ísfirðinga á Ísafirði og Hraðfrystihús Suðurfjarðahrepps á Bíldudal. Byggingu þess annaðist Jón Jónsson smiður frá Flateyri, sem síðar átti eftir að eiga drjúgan þátt í uppbyggingu hraðfrystingar á Vestfjörðum. Ásamt fleirum stofnaði hann og byggði Hraðfrystihús Flateyrar árið 1938 og skipulagði einnig og sá um byggingu hraðfrystihúsanna í Súgandafirði, Bolungarvík, Hnífsdal og Súðavík og víðar um land.

Hraðfrystihúsum fjölgaði síðan ört og í árslok 1945 voru 15 starfandi á Vestfjörðum. Tvö þeirra voru á Ísafirði, Íshúsfélag Ísfirðinga og Hraðfrystihúsið Norðurtangi, sem stofnað var í árslok 1942. Eitt var í Hnífsdal, Hraðfrystihúsið hf., sem stofnað var 1941, sama ár og Íshúsfélag Bolungarvíkur. Á Flateyri tók Hraðfrystihús Flateyringa til starfa árið 1938 og Snæfell árið 1944. Á Suðureyri var Íshúsfélag Súgfirðinga stofnað árið 1939 og sama ár Dofri á Þingeyri. Í Súðavík voru tvö hraðfrystihús stofnuð 1943, Frosti og Hraðfrystihús Kaupfélags Ísfirðinga á Langeyri. Á sunnanverðum Vestfjörðum voru þrjú hraðfrystihús, eitt á Bíldudal og tvö á Patreksfirði. Þá voru tvö hraðfrystihús á Ströndum, á Drangnesi og Hólmavík.

**FRAMLEIÐSLA FREÐFISKS VAR
ÓVERULEG FRAM TIL 1936
ÞEGAR ÞÁTTASKIL URÐU. ÞÁ
TÓKU TIL STARFA SJÖ HRAÐ-
FRYSTIHÚS VÍÐS VEGAR UM
LANDIÐ, ÝMIST GÖMUL ÍSHÚS
SEM HAFÐI VERIÐ BREYTT Í
HRAÐFRYSTIHÚS EÐA HÚS SEM
BYGGÐ VORU FRÁ GRUNNI.**



*Starfsmenn við frystivélar í Hraðfrystihúsi
Flateyrar árið 1940.*



Guðmundur Pálsson beykir fæddist að Ósi í Bolungarvík árið 1850. Tæplega tvítugur fór hann til Kaupmannahafnar með Ásgeiri Ásgeirssyni skipherra og kaupmanni á Ísafirði til að nema beykisið. Að fjögurra ára námi loknu kom Guðmundur til Ísafjarðar og starfaði að iðn sinni hjá Ásgeirsverslun. Raunar var Guðmundur sannkallaður þúsundþjalasmiður og sinni ýmsum tilfallandi verkefnum hjá versluninni þó að þau heyrðu ekki alltaf undir beykinn. Meðal verka hans var að leggja fyrstu símalínu á Íslandi árið 1889. Hún var lögð frá Faktorshúsinu í Neðstakaupstað upp í verslunarbúð Ásgeirsverslunar í Miðkaupstað. Guðmundur starfaði hjá Ásgeirsverslun allt til endaloka hennar árið 1918 og þótti ávallt „traustur maður og vinfastur“. Hann lést á Ísafirði í hári elli árið 1937 og lét eftir sig smíðatól sín sem nú eru til sýnis á Byggðasafni Vestfjarða.

Frá því að land byggðist og fram á síðustu öld smíðuðu Íslendingar flest sín ílát sjálfir. Fyrst og fremst voru það ílát undir matvæli eða til matarvinnslu, svo sem keröld, strokkar, trog, askar og fleira. Ílátin voru jafnan úr rekaviði og þá helst furu. Eðlilega var mest um ílátasmiði þar sem rekaviður var mikill og voru Strandamenn kunnir að slíku. Fyrr á öldum ráku þeir oft verslun með keröld sín og seldu víða um land.

Beykjar eða kopparar komu til landsins með einokunarversluninni (1602–1787) og smíðuðu ýmislegt úr tré, einkum tunnur sem notaðar voru undir vörur í flutningi milli landa. Þeir voru verslunarfyrirtækjum afar mikilvægir enda nutu þeir oft hærri launa en verslunarmennirnir. Fyrst voru eingöngu útlendir beykjar hér á landi og aðeins er vitað um tvo íslenska á 18. öld. Þegar á leið tóku fleiri Íslendingar að sækja til náms í iðninni en stéttin var samt fámenn. Árið 1850 voru 6 beykjar hér á landi og 18 árið 1910. Árið 1930 voru þeir orðnir 35, auk þess sem nokkur fjöldi stundaði nám í iðninni.

BEYKISVERKSTÆÐI GUÐMUNDAR PÁLSSONAR



Guðmundur Pálsson, beykir.



Ingimundur Teitsson á Þingeyri varð 65 ára 18. október 1895, af því tilefni hafa samstarfsmenn hans stillt sér upp með afmælisbarninu. Þeir eru frá vinstri: Danskur beykir, Andreas Andersen, Jón Jónsson, Ingimundur Teitsson, Sveinbjörn Sveinsson, Bjarni Jónasson snikkari og Bjarni Guðbrandur Jónsson



SKIPASMÍÐI
EKKI SKAL SMÍÐA NEGLUNA FYRR
EN BÁTINN

Báta- og skipasmíði má með sanni kalla elstu iðngrein Vestfirðinga enda hafa þeir frá öndverðu sótt sjóinn af kappi. Þessar smíðar voru lengst í höndum snikkara og annarra hagleiksmanna sem unnu að bátasmíði jafnframt öðru. Árið 1888 fluttist Guðmundur Guðmundsson til Ísafjarðar og varð fyrstur til að gera skipasmíði að fastri atvinnu í bænum.

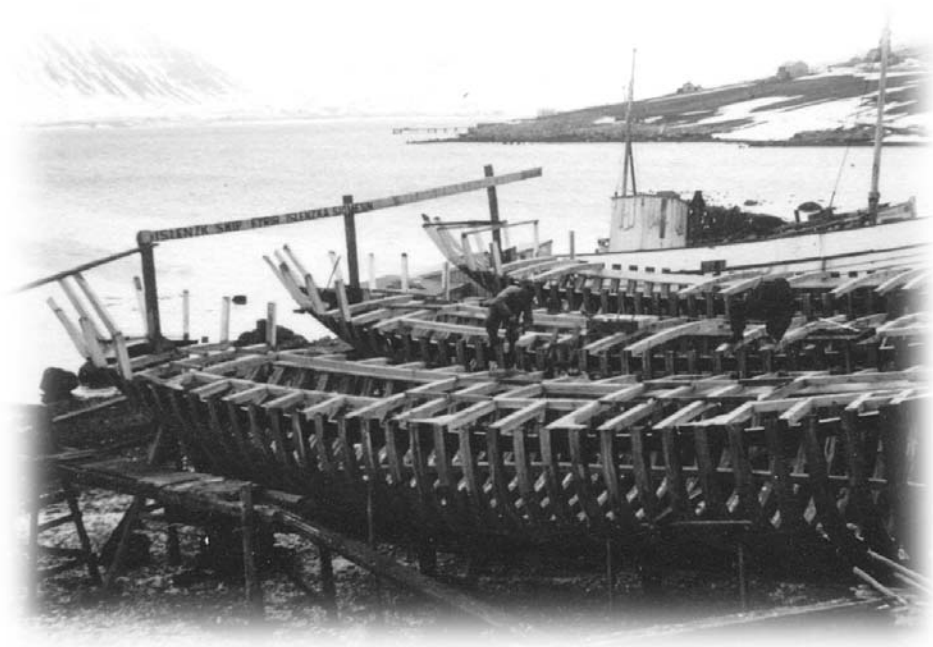
Árið 1916 kom til bæjarins Bárður G. Tómasson frá Hjöllum í Skötufirði, fyrsti skipaverkfræðingur Íslendinga, og stofnaði Skipabraut Ísafjarðar hf. Fimm árum síðar tók fyrirtækið í notkun nýja skipasmíðastöð og dráttarbraut á Torfnesi.

Annar nafntogaður skipasmíður á Ísafirði var Marzellíus Bernharðsson. Hann tók að sinna skipaviðgerðum í bænum árið 1927 en árið 1936 stofnaði hann skipasmíðastöð og hóf smíðar í stórum stíl. Fyrst hafði hann aðstöðu á plani við Íbúðarhús sitt að Aðalstræti 15 en sumarið 1939 reisti hann smíðaskála í Suðurtanganum í Neðstakaupstað. Árið eftir sjósetti hann Richard, annað stærsta skip sem smíðað hafði verið á Íslandi, og þótti ekki lítið afrek hjá sjálfmenntuðum skipasmíð. Teikningar gerði Eggert B. Lárusson, enn einn úr hópi þeirra skipasmíða sem settu Ísafjörð í fararbrodd í greininni á Íslandi.

Marzellíus Bernharðsson var umsvifamikill í skipasmíðum næstu árin og áratugina. Framan af var hann með alla sína starfsemi í Suðurtanga en þegar Bárður G. Tómasson fluttist til Reykjavíkur árið 1944 keypti Marzellíus Skipabraut Ísafjarðar á Torfnesi og flutti hluta starfsemi sinnar þangað.

Árin milli stríða voru blómatími skipasmíða vestra. Þá smíðuðu Ísfirðingar sjálfir flest þau skip sem þeir þurftu, auk fjölda skipa fyrir útgerðarfélag í öðrum landshlutum.

BÁTA- OG SKIPASMÍÐI MÁ
MEÐ SANNI KALLA ELSTU
IÐNGREIN VESTFIRÐINGA
ENDA HAFNA ÞEIR FRÁ ÖND-
VERÐU SÓTT SJÓINN AF KAPPI.



Dísirnar í smíðum í slippnum hjá Bárði G. Tómassyni á árunum 1938–1939.



Skipasmiðir að vinna við Viking II í Skipasmiðastöð M. Bernharðssonar hf. vorið 1959.



BÁTAR **BYGGÐASAFNS VESTFJARÐA**

Árið 2002 var merkisár í sögu íslensks sjávarútvegs en þá voru liðin 100 ár síðan vél var fyrst sett í íslenskan fiskibát. Þessi bátur var sexæringurinn *Stanley* frá Ísafirði sem þá var í eigu Árna Gíslasonar og Sophusar J. Nielsen. *Stanley* er því miður glataður, en hann brotnaði í ofsaveðri í Skötufirði við Ísafjarðardjúp árið 1908. Aftur á móti býr Byggðasafn Vestfjarða svo vel að eiga annan merkan bát frá frumbersku vélvæðingarinnar, en það er báturinn *Gestur* frá Vigur.



GESTUR FRÁ VIGUR

Vélvæðing fiskibáta hófst á því að vélar voru settar í árabáta til að leysa handaflíð af hólmi. Fljótlega kom að því að farið var að smíða báta frá grunni sem vélbáta. *Gestur* var meðal fyrstu bátanna sem þannig voru smíðaðir og líklega er hann elsti sérsmíðaði vélbátur sem enn er til hér á landi. Guðmundur Sigurðsson bátasmiður í Súðavík smíðaði *Gest* árið 1906. Séra Sigurður Stefánsson í Vigur hafði forgöngu um smíði bátsins enda mikill áhugamaður um allt sem að sjávarútvegi laut. *Gestur* var alla tíð gerður út frá Vigur, lengst af undir formennsku Bjarna, sonar séra Sigurðar. Bátinum var ekki aðeins haldið til fiskveiða heldur var hann notaður til allra þarfa og starfa, hvort sem það

**BÁTNUM VAR EKKI AÐEINS
HALDIÐ TIL FISKVEIÐA HELDUR
VAR HANN NOTAÐUR TIL
ALLRA ÞARFA OG STARFA**

voru aðdrættir fyrir búíð, fjárflutningar eða annað. Hann var þarfasti þjónn Vigurbænda.

Sumarið 1988 fékk Byggðasafn Vestfjarða *Gest* til varðveislu og hafði hann til sýnis í Neðstakaupstað. Veturinn 2001 var báturinn fluttur til Bolungarvíkur þar sem völuarnir Ragnar Jakobsson frá Reykjafirði á Ströndum og Guðmundur Óli Kristinsson frá Dröngum endurbýggðu hann í tilefni af 100 ára afmæli vélvæðingar bátaflotans, enda um að ræða einn elsta og merkasta vélbát þjóðarinnar.

Gestur er nú hafður til sýnis á floti við sjóminjasafnið í Neðstakaupstað og í heimahöfn sinni, Vigur. Byggðasafn Vestfjarða, í samstarfi við siglingaklúbbinn Sæfara, býður á sumrin upp á stuttar bátsferðir með *Gesti* um Pollinn í Skutulsfirði.



JÓHANNA ÍS 159

Hinn annálaði bátasmiður Falur Jakobsson smíðaði *Jóhönnu* árið 1931 fyrir Ágúst Einarsson frá Dynjanda í Jökulfjörðum. Báturinn er gott sýnishorn trillu eins og þær voru hjá útvegsbændum við Ísafjarðardjúp á árunum fyrir og eftir seinna stríð. Gunnlaugur Á. Finnbogasson, sjómaður og fiskverkandi á Ísafirði gaf bátinn til varðveislu árið 1991.



TÓTI ÍS 23

Falur Jakobsson bátasmiður smíðaði *Tóta* árið 1937. Hann var fyrsti báturinn sem Einar Guðfinnsson útgerðarmaður í Bolungarvík lét smíða fyrir sig.



SÆDÍS ÍS 420

Vilmundur Reimarsson útvegsmaður í Bolungarvík færði Byggðasafninu eikarbátinn *Sædís* að gjöf árið 1998. Bátinum hafði verið breytt lítillega frá upphaflegri mynd með því að nýtt stýrishús hafði verið smíðað á hann ásamt vélarkappa. Ætlunin er að færa hvort tveggja til fyrra horfs. Hin upphaflega vél bátsins er glötuð en safnið hefur eignast aðra af sömu gerð, 6 hestafla June Munktell af árgerð 1938. Vélin er í nokkuð góðu ásigkomulagi og verður sett í bátinn að loknum lítils háttar viðgerðum.

Þegar nauðsynlegum breytingum og viðgerðum verður lokið er ætlunin að varðveita *Sædís* á sjó. Ætlunin er að hún verði fljótandi safn, þar sem gestum gefist kostur á að fara með í stuttar veiðiferðir og kynna veiðiaðferðum og verkætni sjómanna um og eftir miðja 20. öld. Upphafleg veiðarfæri *Sædísar* verða notuð við veiðarnar. Byggðasafnið hefur um árabíl staðið fyrir sólpurrkun á saltfiski á sumrin við miklar vinsældir og hefur hann jafnan selst vel. Hugmyndin er að afli *Sædísar* verði þurrkaður á saltfiskreit safnsins.



ÖRN ÍS 566

Örn var smíðaður í Skipasmíðastöð Marzellíusar Bernharðssonar hf. árið 1942. Báturinn var smíðaður nánast á þeim stað í Neðstakaupstað þar sem hann nú. Hann gekk lengi undir nafninu Lærlingurinn því að hann var að miklu leyti smíðaður af nemum Marzellíusar í bátasmiði. Torfi Björnsson skipstjóri á Ísafirði og fjölskylda afhentu Byggðasafninu *Örn* til varðveislu árið 1992.





VÉLVÆÐING FISKIBÁTA HÓFST
Á ÞVÍ AÐ VÉLAR VORU
SETTAR Í ÁRABÁTA TIL AÐ
LEYSA HANDAFLIÐ AF HÓLMI.
FLJÓTLEGA KOM AÐ ÞVÍ AÐ
FARIÐ VAR AÐ SMÍÐA BÁTA
FRÁ GRUNNI SEM VÉLBÁTA



ÖLVER

Sexæringurinn Ölver er fyrsti safngripur Byggðasafns Vestfjarða, smíðaður í Bolungarvík árið 1941 af Jóhanni Bjarnasyni, bátasmið og fyrrum árabátaformanni, að frumkvæði Bárðar G. Tómassonar skipaverkfræðings. Hinn 23. júlí 1941 var Ölver afhentur Byggða- og sjóminjasafni Ísfirðinga, eins og safnið hét þá, til eignar og varðveislu. Uppsátur Ölvers er við verbúðina Ósvör í Bolungarvík.



STUNDVÍS

Stundvís var upphaflega norskur árabátur eða skekta sem Bjarni Ólafsson skósmiður í Hnífsdal átti á fimmta áratug liðinnar aldar. Trillan hafði verið borðhækkuð og vélvædd þegar Páll Pálsson í Hnífsdal, fyrrum árabátaformaður og útvegsbóndi, eignaðist hana árið 1954, þá rúmlega sjötugur að aldri. Páll naut ellinnar á trillunni og sótti iðulega stíft, oft með félögum og fjölskyldu. Árið 1993 gáfu niðjar Páls Byggðasafni Vestfjarða bátinn.



MARÍA JÚLÍA

María Júlía er fyrsta björgunarskúta Vestfirðinga. Í því hlutverki á hún sér glæsta sögu og ekki síður sem varðskip í landhelgisstríðinu 1958. Milli björgunarstarfa og landhelgisvörslu var hún notuð sem hafrannsóknaskip.

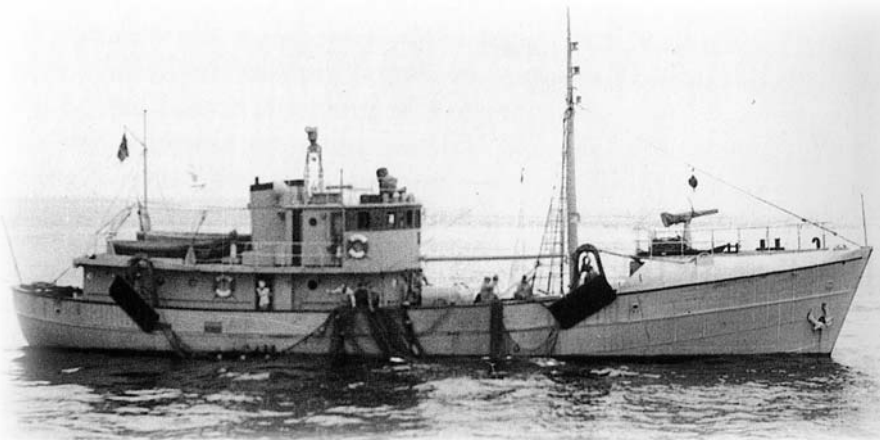
Það hafði lengi verið baráttumál sjómanna, slysavarnafólks og fleiri á Vestfjörðum að fá björgunarskip fyrir landshlutann. Segja má, að á Patreksfirði hafi safnast fyrstu krónurnar til smíða á því skipi sem í fyllingu tímans hlaut nafnið *María Júlía*. Það var þegar Einar Sturlaugsson sóknarprestur hvatti til söfnunar vegna björgunarskútu fyrir Vestfirði í guðsþjónustu í Patrekskirkju árið 1933. Sautján árum síðar varð draumur séra Einars að veruleika.

María Júlía er 137 brúttósmálestir að stærð og 27,5 m að lengd. Skipið var smíðað í Danmörku og kom hingað til lands snemma vors 1950. Auk þess að vera útbúið til björgunarstarfa var það hannað til að gegna fjölbættu hlutverki á sviði hafrannsóknna og strandgæslu.

Í *Árbók Slysavarnafélags Íslands* 1950 segir svo um jómfrúarsiglingu *Maríu Júlíu* til Vestfjarða: „Á Vestfjörðum var skipinu fagnað á hverri höfn og því búin hin prýðilegasta móttaka. Með í för vestur var forseti Slysavarnafélagsins og fulltrúar slysavarnadeildanna á Vestfjörðum. Er skipið fór fram hjá Bjargtöngum afhenti Þórður Jónsson frá Hvallátrum forseta Slysavarnafélagsins 1000 króna gjöf í minningarsjóð um Gest Jónsson bróður hans frá foreldrum Gests, systkinum og öðrum vandamönnum, en tilgangur sjóðsins skyldi vera að verðlauna skipverja á *Maríu Júlíu* fyrir björgunarafræk.“

Fleiri Vestfirðingar lögðu fram mikið fé til skipsins en stærst var þó gjöf hjónanna Maríu Júlíu Gísladóttur og Guðmundar Br. Guðmundssonar kaupmanns á Ísafirði, sem árið 1937 gáfu mestallar eigur sínar í björgunarskútusjóð. Það þótti því vel við hæfi, þegar skipið var loks komið til landsins, að nefna það eftir Maríu Júlíu. Björgunarskútan *María Júlía* þjónaði ólíkum hlutverkum sínum vel. Talið er talið að áhafnir hennar hafi bjargað um tvö þúsund mannlífum meðan hún var við þess háttar störf.

Árið 1968 var skipið selt einkaaðilum og var eftir það gert út til fiskveiða allt til 2003 þegar því var lagt. *María Júlía* var þá enn vel haffær og í góðu ástandi. Þess vegna kviknaði sú hugmynd að reka skipið sem fljótandi siglingasafn.



**ÞAÐ HAFÐI LENGI VERIÐ
BARÁTTUMÁL SJÓMANNA,
SLYSAVARNAFÓLKS OG FLEIRI
Á VESTFJÖRÐUM AÐ FÁ
BJÖRGUNARSKIP FYRIR
LANDSHLUTANN.**



BÁTARLÍKÖN **Í EIGU BYGGDASAFNS VESTFJARDA**



HRÍMNIR ÍS 140

Eikarbátur, upphaflega 21 brúttólestir, smíðaður 1935 í Danmörku með 60 ha Hundested vél. Eigendur Jón Ólafsson og Magnús Jónsson í Vestmannaeyjum og hét báturinn þá *Ófeigur VE 324*. Árið 1948 var skráður eigandi Anna Jónsdóttir í Vestmannaeyjum. Þá var báturinn lengdur og mældist 26 brúttólestir og sett í hann 120 ha Hundested vél. Árið 1949 kaupir Ólafur Sigurðsson í Vestmannaeyjum bátinn hálfan á móti Önnu Jónsdóttur. Seldur árið 1958 Sigurjóni Ólafssyni og Guðna Runólfssyni í Vestmannaeyjum og nefndist þá *Hrímnir VE 30*. Seldur 1961 Guðmundi Rósmundssyni í Bolungarvík og nefndist þá *Hrímnir ÍS 140*. Árið 1968 var sett í bátinn 240 ha GM vél. Dæmdur ónýtur og tekinn af skrá árið 1979.

GUÐRÚN JÓNSDÓTTIR ÍS 267

Stálskip, upphaflega 156 brúttólestir, smíðað 1962 í Noregi með 400 ha Lister dieselvél. Eigandi til 1973 Gunnvör hf. á Ísafirði. Þá var skipið selt til Grindavíkur og nefndist *Hafberg GK 377*. Árið 1976 var sett í skipið 495 ha Lister vél. Árið 1982 var skipið lengt og mældist eftir lengingu 162 brúttólestir. Selt Hjaltanesi ehf. á Blönduósi árið 2005 og gefið nafnið *Óli Hall*.

ÍSBORG ÍS 250

Stálskip, 655 brúttólestir, smíðað 1948 í Englandi með 1000 ha þriggja þjöppu gufuvél. Ísborgin var fyrsti nýsköpunartogarinn sem kom til Ísafjarðar eftir sjö ára hlé á togaraútgerð þar. Eigandi Útgerðarfélag Ísfirðinga hf. til 1963 þegar skipið var selt Stofnlánadeild sjávarútvegsins og gert að vöruflutningaskipi. Þá var sett í það 750 ha Scandia vél og endurmælt og mældist þá 706 brl. Árið 1964 var skipið selt Borgum hf. í Reykjavík og árið 1969 Guðmundi A. Guðmundssyni hf. í Reykjavík. Selt úr landi árið 1973. Líkan smíðaði Alfred Baarregaard.

VALBJÖRN ÍS 13

Eikar- og furubátur, 41 brúttólestir, smíðaður 1928 í Noregi með 90 ha Ellwe vél. Eigendur Jón Kristjánsson, Sölvi Ásgeirsson, Ketill Guðmundsson, Finnur Jónsson og Vilmundur Jónsson. Árið 1943 var sett í bátinn 120 ha Ruston dieselvél. Frá árinu 1943 var eigandi Samvinnufélag Ísfirðinga. Frá 1951 var eigandi Mímir hf. í Hnífsdal og hét báturinn þá *Mímir ÍS 30*. Árið 1955 var sett í bátinn 240 ha GM dieselvél. Frá 1959 var eigandi Gylfi hf. á Ísafirði og hét báturinn þá *Gylfi ÍS 303*. Árið 1968 var báturinn seldur Ólafi V. Sverrissyni í Grindavík og hét þá *Gylfi Örn GK 303*. Báturinn sökk við Hafnir á Reykjanesi árið 1971 en mannbjörg varð. Líkan smíðaði Þorsteinn Finnbogason.

ÁSÚLFUR ÍS 202

Eikarbátur, 97 brúttólestir, smíðaður 1947 í Svíþjóð með 260 ha Polar dieselvél. Var fyrst í eigu ríkissjóðs en frá 1949 var eigandi Skutull hf. á Ísafirði. Mældur upp árið 1953 og mældist þá 103 brúttólestir. Árið 1959 var sett í bátinn 375 ha Kromhout dieselvél. Seldur Þorsteini N. Halldórssyni í Keflavík árið 1963 og hét þá *Gulltoppur KE 29*. Aftur mældur upp árið 1966 og mældist þá 90 brl. Dæmdur ónýtur og tekinn af skrá árið 1967.



EMMA VE 219

Eikarbátur, 16 brúttólestir, smíðaður 1919 á Ísafirði með 46 ha Densil vél. Einn af fyrstu bátunum sem Bárður G. Tómasson skipaverkfræðingur á Ísafirði smíðaði. Eigandi Johan Reyndal í Vestmannaeyjum. Seldur 1920 Birni Bjarnasyni, Bjarna Einarssyni og Jóni Einarssyni í Vestmannaeyjum. Árið 1931 var sett í bátinn 64 ha Ellwe vél. Árið 1944 var sett í hann 70 ha Caterpillar vél. Seldur 1951 Gústaf Finnbogasyni, Guðmundi A. Guðmundssyni og Nikulási Nielsen í Vestmannaeyjum og árið eftir Gústaf Sigurjónssyni í Vestmannaeyjum. Seldur 1954 Sigurði og Árna H. Bachmann á Suðurnesjum og hét þá *Emma GK 279*. Seldur 1963 Sigurgarði Sturlusyni í Reykjavík og Hákonu Sturlusyni í Arnarfirði og hét þá *Emma RE 353*. Dæmdur ónýtur 1968.



GUÐBJÖRG ÍS 14

Eikarbátur, 47 brúttólestir, smíðaður 1956 á Ísafirði með 220 ha GM vél. Eigandi Hrönn hf. á Ísafirði. Frá 1959 hét báturinn *Guðbjörg ÍS 46*. Seldur 1963 Karli Karlssyni í Þorlákshöfn og hét síðan *Hrönn ÁR 21*. Rak á land í Þorlákshöfn í janúar 1964 og eyðilagðist.



PÁLL PÁLSSON ÍS 402

Eikarbátur, 39 brúttólestir, smíðaður 1949 á Neskaupstað með 132 ha Kelvin dieselvél. Eigandi Haukur hf. í Hnífsdal. Frá 1957 var eigandi Hlé hf. á Ísafirði og hét báturinn þá *Már ÍS 402*. Seldur Sigurgeiri Sigurdórssyni í Reykjavík árið 1960 og hét þá *Aldís RE 9*. Seldur Sigurði Jónssyni og Sigurjóni Jónssyni í Vestmannaeyjum árið 1967 og hét þá *Björgvin VE 72*. Árið 1970 var sett í bátinn 230 ha Scania vél. Eigandi frá 1978 Þráinn Sigurðsson í Vestmannaeyjum. Dæmdur ónýtur 1979.





FAGRANES



Eikarbátur, upphaflega 60 brúttólestir, smíðaður 1934 í Noregi með 150 ha Skandia vél. Eigendur Leifur Böðvarsson og Ármann Halldórsson á Akranesi. Skipið var lengt árið 1939 og mældist þá 70 brl. Var notað til áætlunarsiglinga milli Akraness og Reykjavíkur. Rúmaði 156 farþega og tók 60 tonn af vörum í lest. Selt Djúpbátnum hf. á Ísafirði árið 1942. Árið 1946 var sett í skipið 240 ha Mirrles vél. *Fagranesið* gegndi hlutverki flóabáts á Ísafjarðardjúpi til 1963 þegar eldsvoði varð í skipinu í áætlunarferð og var það dæmt ónýtt.



ESJA

Stálskip, 1347 brúttólestir, smíðað 1939 í Danmörku með tveimur 1250 ha Atlas dieselvélum. Árið 1951 voru settar í skipið tvær 1250 ha. Polar dieselvélar. Ríkissjóður var eigandi Esjunnar og var hún notuð til strandsiglinga við landið til 1969 þegar hún var seld úr landi. Líkan smíðað úr blikkdósum af Kristjáni Sigurðssyni á Suðureyri.



GUÐNÝ ÍS 266

Stálskip, 84 brúttólestir, smíðað í Bardenfleth í Vestur-Þýskalandi með 280 ha MWM dieselvél. Eigandi Búlandstindur hf. á Djúpavogi. Skipið hét þá *Sunnutindur SU 59*. Skipið var selt Búðanesi hf. á Ísafirði árið 1960 og hét síðan *Guðný ÍS 266*. Árið 1972 var sett í skipið 425 ha Caterpillar vél og aftur sams konar vél árið 1981. Selt Magnúsi Snorrassyni í Bolungarvík árið 1992. Árið 1994 var skráður eigandi Dýri hf. í Bolungarvík. Árið 2000 var eigandi skipsins Jakob Valgeir í Bolungarvík. Þá var það selt til Hafnar í Hornafirði og hét síðan *Gústi í Papey SF 188*. Skipið sökk úti fyrir Langanesi árið 2004 en mannbjörg varð.



GUÐBJÖRG ÍS 46

Stálskip, 484 brúttólestir, smíðað 1981 í Noregi með 3200 ha MaK dieselvél. Eigandi Hrönn hf. á Ísafirði. Skipið var lengt árið 1988. Frá 1994 var skipið skráð *Guðbjörg ÍS 460*. Selt Þorbirni hf. í Grindavík árið 1994 og hlaut nafnið *Gnúpur GK 11*. Breytt í frystitogara árið 1995.



HUGINN II ÍS 92

Eikarbátur, 59 brúttólestir, smíðaður 1934 í Danmörku með 150 ha Vølund vél. Eigandi Huginn hf. á Ísafirði. Skipið var selt til Nýfundnalands árið 1950. Hálflikan á vegg.

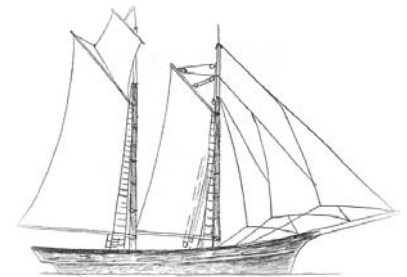


Einkennandi mynd fyrir þau þáttaskil sem urðu í bátaútgærd á fyrstu árum 20. aldarinnar. Má þarna sjá opna báta, yfirbyggða báta með vélarkappa og þilfarsbáta með húsi, liggja við bryggju, líklega í Súgandafirði.

TVÍSIGLD SKONNORTA

Skonnorturnar voru með lotaðra stefni en kúttararnir og með reistara bugspjót en þeir. Skonnortur voru hærri að framan en lækkuðu aftur í skutinn. Á tvísigldum skonnortum var aftursiglan mun hærri en sú fremri.

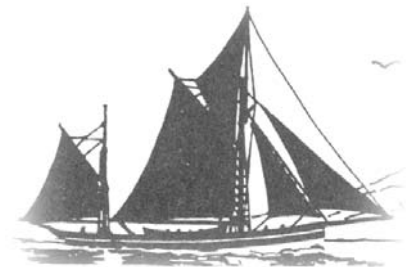
Algengur seglabúnaður íslenskrar skonnortu: Fyrir framan framsiglu eru þrjú segl. Fremst er svokallaður jagar, þar næst klýfir og aftast stagfokka. Fyrir aftan framsigluna er skonnortuseglið. Milli framsiglu og aftursiglu uppi er millistagsegl. Fyrir aftan aftursigluna er stórseglið og fyrir ofan það stórgaffaltoppsegl. Líkanið er smíðað af Hálfadáni Bjarnasyni smið á Ísafirði.



TVÍSIGLDUR KÚTTER

Kúttar af þeirri gerð sem algengastir voru á Íslandi á seinni hluta skútualdar. Einkenni kúttaranna var að stefnið var mjög þvert og bugspjótið gekk því sem næst lárétt fram úr því. Framsiglan var mun hærri en sú aftari og stórseglið var milli framsiglu og aftursiglu.

Algengur seglabúnaður íslensks kútters: Fyrir framan framsiglu er klýfir fremst og síðan fokka. Fyrir aftan framsiglu er stórseglið og fyrir ofan það gaffaltoppsegl. Fyrir aftan aftursiglu er segl sem nefnist mesan. Sumir kúttar höfðu fjóra mismunandi klýfa tiltæka. Lognklýfir var stærstur og notaður þegar byr var lítill. Stærri millumklýfir var notaður í stinningsvindi, minni millumklýfir var settur upp þegar fór að hvesa og í stormi var settur upp stormklýfir sem var minnstur. Hann var úr sterku efni og vandaður að öllu leyti. Líkanið er smíðað af Hálfadáni Bjarnasyni smið á Ísafirði.



DRÖFN ÍS 5 Þetta líkan er ekki talið eiga sér neina sérstaka fyrirmynd.



LOFTSKEYTAKLEFI ÓLAFS K. BJÖRNSSONAR



Um aldamótin 1900 voru framsýnir menn farnir að huga að því að koma Íslendingum í betra samband við umheiminn. Einn þeirra var Einar Benediktsson skáld og athafnamaður. Hann var staddur í London árið 1902, um hálfu ári eftir að Giuseppe Marconi hafði tekist að senda þráðlaust loftskæti yfir Atlantshafið. Einar fékk strax áhuga á þessari tækni, gekk á fund eins af aðalforstjórum Marconifélagsins og samdi um að reist yrði tilraunastöð á Íslandi en hann sjálfur yrði erindreki félagsins. Þeirri stöðu gegndi Einar í mörg ár héraðs og erlendis.

Vorið 1905 kom til landsins sérfræðingur frá Marconifélaginu til að setja upp móttökustöð fyrir loftskæti. Leyfi fékkst til að reisa stöðina við Höfða í Reykjavík og var þá ekkert að vanbúnaði að hefja framkvæmdir. Hinn 26. júní 1905 rann upp sá merkisdagur, að fyrstu loftskætin bárust til Íslands. Fréttaskæti frá útlöndum voru birt í dagblöðum en þessari nýjung var þó misvel tekið. Um þessar mundir voru harðar pólitískar deilur um símasamband og fjarskipti við útlönd, þar sem á tókust fylgjendur sæsímna og fylgjendur loftskæta.

Engum gat þó dulist að skyndilega var Ísland komið í hraðsamband við umheiminn. Einna skýrast kom það fram 29. janúar 1906 þegar loftskætafregn barst um andlát Kristjáns konungs. Merkilegt þótti að hægt væri að byrja að syrgja konung í Reykjavík sama dag og í Kaupmannahöfn. Áður höfðu oft liðið mánuðir áður en Íslendingar fréttu af andláti þjóðhöfðingja sinna.

Loftskætafregnin við Höfða var aðeins rekin í rúmt ár og lögð niður í október 1906. Þetta ár var sæsímminn tekinn í notkun en allmörg ár liðu án þess að loftskætasamband væri milli Íslands og annarra landa.

Áfram var þó knúið á að loftskætasamband fengist við umheiminn. Mörgum þótti fýsilegt að hafa loftskætafregn í bakhendinni ef sæsímastrengurinn brygðist. Eins sáu menn að loftskæti gætu bætt mjög öryggi sjófarenda. Árið 1911 gaf Vilhjálmur Finsen út bæklinginn „Um loftskæti og notkun þeirra“. Þar benti hann á, að stórauka mætti öryggi og þægindi sjófarenda með því að nota loftskætafregn til að senda út fréttir af veðri og afla. Vilhjálmur var þessum málum vel kunn-

ugur enda varð hann fyrstur Norðurlandabúa til að taka loftskætafregn. Hann sigldi meira en 70 ferðir yfir Atlantshafið sem loftskætafregn og var umsjónarmaður Marconifélagsins í Kaupmannahöfn áður en hann kom til Íslands og stofnaði Morgunblaðið árið 1913.

Í júní 1915 var loftskætafregn tekin í notkun í íslensku skipi í fyrsta sinn. Það var í *Goðafossi* og einnig var *Gullfoss* sem smíðaður var um sama leyti búinn slíkum tækjum.



Ólafur K. Björnsson var loftskætafregn til sjós og lands um áratugaskeið.



Skipin voru þau fyrstu sem smíðuð voru fyrir Eimskipafélag Íslands og voru skipstjórar þeirra, þeir Sigurður Pétursson og T. Júlíus Júlíusson, sendir í loftskýtaskóla til að geta annast skýtasendingar. Enn var engin stöð á Íslandi fyrir skipin að hafa samband við. Hins vegar voru þau meðal annars í siglingum til Ameríku og þar voru komin í gildi lög um að farþegaskip skyldu vera búin loftskýtatakjum.

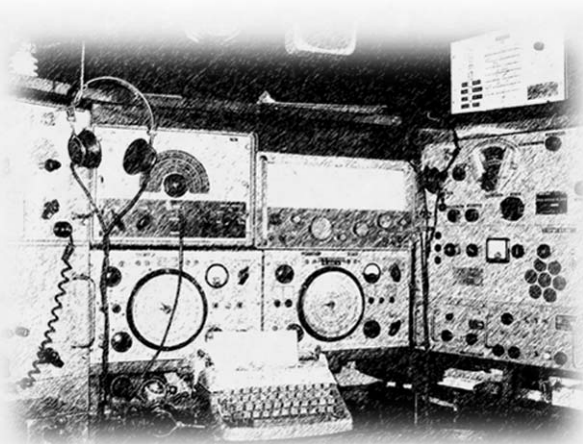
Árið 1916 slitnaði sæsímastrengurinn og varð þá Ísland sambandslaust við umheiminn um tíma. Þetta varð til þess að auka þrýsting á að reist yrði loftskýtastöð í Reykjavík, fyrst og fremst til að vera til taks þegar sæsíminn bilaði. Svo fór að ráðist var í að reisa stöðina á Melunum í Reykjavík og var hún tekin í notkun 1. febrúar 1917. Reykjavík Radió, eins og stöðin var kölluð, var síðan formlega opnuð til almenningsnota 17. júní 1918.

Eftir fyrra stríð komu erlendir togarar aftur á Íslandsmið og hafði Reykjavík Radió þá næg verkefni. Loftskýtastöðvar togaranna drógu yfirleitt ekki til útlanda og því var stöðin í Reykjavík notuð sem millistöð. Einnig bættust við stöðvar í Flatey á Breiðafirði, í Vestmannaeyjum og á Hesteyri í Jökulfjörðum. Upp úr 1920 fóru íslensku togararnir að fá loftskýtastöðvar og flest fraktskip sem komu til landsins voru búin loftskýtatakjum.

Loftskýtastöðin í Flatey á Breiðafirði tók til starfa sumarið 1919 og voru þar notuð tækin úr *Godafossi*, sem strandað hafði árið 1916. Haustið 1920 var byrjað að reisa loftskýtastöðvarnar á Ísafirði og Hesteyri. Ýmislegt vantaði þó af tækjabúnaði og tóku þær ekki til starfa fyrr en vorið eftir. Stöðin á Ísafirði varð skammlíf í það skiptið. Henni var fyrst og fremst ætlað að vera tenging milli Hesteyrarstöðvarinnar og Reykjavíkur. Síðan kom í ljós að stöðin á Hesteyri dró lengra en menn höfðu ætlað og náði vel til Reykjavíkur þannig að millistöðin var óþörf. Því var loftskýtastöðin á Ísafirði lögð niður árið 1922 og tækin flutt að Kirkjubæjarklaustri.

Á þessum árum bjuggu hátt í 500 manns í Sléttuhreppi. Læknirinn sat á Hesteyri og þar var útgerðarfélagið Kveldúlfur einnig með umfangsmikla starfsemi í síldarverksmiðju sinni. Loftskýtastöðin á Hesteyri tengdi Sléttuhrepp við aðra staði en vægi hennar dvínaði eftir að símasamband komst á við hreppinn. Árið 1936 var Hesteyrarstöðin tekin niður og flutt til Ísafjarðar og rekin þar upp frá því. Með stöðinni kom frá Hesteyri Jón Guðjónsson og varð hann forstöðumaður Ísafjarðarradíós. Loftskýtastöðin á Ísafirði starfaði ríflega sex áratugi en Haustið 1998 var starfsemin þar lögð niður. Nú er Ísafjarðarradíói þjónað frá Vestmannaeyjum og Reykjavík.

Loftskýtaclefinn á 2. hæð Turnhússins í Neðstakaupstað er settur saman úr tækjum sem Ólafur Kolbeins Björnsson safnaði og gaf Byggðasafni Vestfjarða. Ólafur var loftskýtamaður og símritari um áratugaskeið, bæði til sjós og lands, auk þess að gegna margvíslegum trúnaðarstöðum fyrir Félag íslenskra loftskýtamanna, Farmanna- og fiskimannasamband Íslands og fleiri. Ólafur var ritstjóri bókarinnar Loftskýtamenn og fjarskiptin, sem út kom árið 1987.



Loftskýtaclefinn í sjóminjasafninu í Neðstakaupstað.

MERKILEGT ÞÓTTI AÐ HÆGT VÆRI AÐ BYRJA AÐ SYRGJA KONUNG Í REYKJAVÍK SAMAN DAG OG Í KAUPMANNAHÖFN. ÁÐUR HÖFÐU OFT LIÐIÐ MÁNUÐIR ÁÐUR EN ÍSLENDINGAR FRÉTTU AF ANDLÁTI ÞJÓÐHÖFÐINGJA SINNA.



STRANDNYTJAR **MÖRGUM ER SÁR SÖLVA-HNEFINN**

Fjaran og ströndin voru mikilvæg forðabúr þeim sem þangað gátu sótt enda fengust þar nytjar sem margir gátu illa verið án. Jafnvel marflærnar var hægt að nýta en þær þóttu góðar gegn ýmsum sjúkdómum. Þannig var það óbrigðult ráð gegn gulu að sjóða marflær í mjólk og drekka. Hins vegar voru marglyttur notaðar ef menn áttu við fótaverk að stríða. Þá dugði að standa á marglyttu drygklanga stund.



Á Vestfjörðum voru mörg björg nytjuð, m.a. Hornbjarg, eitt stærsta fuglabjarg landsins.

**SÖL ÞÓTTU LÍKA FYRIRTAKS
LÆKNINGAJURT, T.D. VIÐ
HJARTAVERK, NIÐURGANGI,
GIGT, TÆRINGU, ÓGLEÐI,
SKYRBJÚG, KYNDEYFÐ O.FL.**

**Á 19. ÖLD JÓKST
SKELJATAKA TIL MATAR, OG
VAR ÞÁ FYRST OG FREMST
NOTAST VIÐ KRÆKLING,**

SÆPÖRUNGAR

Sæpörungar, einkum þó söl, höfðu mikla þýðingu til mannelis. Sölin voru mikilvægasti fjörugróðurinn en þau eru algeng alls staðar við strendur landsins. Sölvagróður var þó meiri og jafnari við suðurströndina og vestur að Látrabjargi en annars staðar við landið. Söl voru etin með harðfiski eða eintóm með smjöri, tólg eða bræðingi. Nauðsynlegt þótti að drekka sýrublöndu eða mjólk með. Söl þóttu líka fyrirtaks lækninga-

jurt, til dæmis við hjartaverk, niðurgangi, gigt, tæringu, ógleði, skyrbjúg, kyndeyfð o.fl.

Aðrir sæpörungar sem nýtir þóttu til mannelis voru t.d. fjörugrös og marínkjarni. Þó var sjaldgæfara að þessar tegundir væru etnar en söl og víða var ekki bragðað á þeim nema hungursneyð væri yfirvofandi. Sæpörungar þóttu einnig ágætt fóður fyrir búpening enda þekktist vel að beita fé á fjöru yfir vetrartímann. Pang og þari nýttust einnig ágætlega til eldiviðar og sem áburður.

STRANDJURTIR

Skarfakál er sú jurt í nágrenni sjávar sem á fyrri tíð var mest höfð til matar. Allmikil káltekja var á Hornströndum og í Jökulfjörðum og voru margir sekkir tíndir árlega á Arfhillu í Hælavíkurbjargi og í Lónafirði í Jökulfjörðum. Fjöruarfi var einnig nýttur til mannelis að minnsta kosti frá 18. öld.

SKELJAR

Neysla skelfisks var fágæt hér á landi fram um 1800. Fyrst og fremst var hann notaður sem beita. Það var helst í harðæri að fólk lagði sér skelfisk til munns. Á 19. öld jókst skeljataka til matar og var þá fyrst og fremst notast við krækling, öðu og stundum kúskel, einkum á Vestfjörðum.

Skelfiskurinn var ekki einungis vel til þess fallinn að seðja hungur heldur hafði hann lækningamátt, einkum kræklingurinn. Reyndist hann vel við skyrbjúg og nýrnaveiki og



kræklingasúpa var fyrirtaks svefnmeðal. Þó urðu menn að vara sig. Of mikilli kræklinganeyslu fylgdi „máttleysi, einkum í hjálíðamótum og drungi í höfði, og hann jafnvel svo mikill, að menn áttu erfitt með að halda sér vakandi“.

Skeljarnar sjálfar voru líka til margra hluta nytsamlegar. Þær mátti nota sem skeiðar og svo vitanlega sem leikföng fyrir börnin.

BJARGNYTJAR

Víða við ströndina og í eyjum eru björg og í flestum þeirra er fugl. Á Vestfjörðum voru mörg björg nytjuð enda eru þar stærstu og fuglríkustu björg landsins. Nafntogudust eru Látrabjarg, Hornbjarg og Hælavíkurbjarg. Þegar voraði biðu menn þess með óþreyju að fuglinn settist upp og hæfi varp því að fugl og egg voru kærkomið nýmeti eftir einhæft fæði vetrarins. Þegar egg sig hófst flyktist fólk í sveitirnar við björgin og komu sumir langan veg. Þetta þóttu einhverjir skemmtilegustu dagar ársins í fámennum byggðunum við björgin.

Eggsigið fór þannig fram að sigmaður lét sig síga hægt fram af brúninni en aðrir sátu við reipið uppi. Sigmaður var klæddur sérstökum strigastakk eða pilsí, hvippu, sem hann safnaði eggjunum í. Þegar hvippan var orðin full gaf hann merki til þeirra sem sátu á brún um að hann vildi láta hífa sig upp.

Í björgunum voru einkum tekin svartfuglsegg, þ.e. egg langvíu, stuttnefju og álku. Varp þessara fugla hefst venjulega um fimm vikur af sumri en þó er það dálítið misjafnt milli bjarga. Þannig verpir fuglinn viku fyrr í Hornbjargi en í Hælavíkurbjargi. Eggjatakan stóð sem hæst frá maí til miðs júní. Á þeim tíma var víðast farið tvisvar til eggja því að svartfugl verpir hvað eftir annað ef steypt er undan honum. Í hvoru sigi voru menn 4-5 daga en tvær vikur liðu á milli. Á Hornbjargi og Hælavíkurbjargi voru fjórar til fimm sigfestar á hvoru bjargi og þótti hæfilegt að hafa 9–10 menn um hverja. Afrakstrinum var skipt á milli festarmanna. Sæmilegt þótti að hver þeirra næði 150 eggjum í sinn hlut eftir daginn en oft fór hluturinn upp í 300 egg. Gránef í Hælavíkurbjargi eru talin vera með mestu svartfuglabælum Evrópu. Þar gátu fengist 14–15 þúsund egg á sólarhring. Venja var að eggjatökumenn gæfu egg á þá bæi sem ekki áttu mann á bjargi.

Egg voru ekki einungis vel þegið nýmeti á matardiskinn heldur voru þau einnig ágætur gjaldmiðill. Á Hornströndum var þannig oft verslað við skipamenn og þá skipt á eggjum og ýmsum nauðsynjum. Um 1900 byrjuðu Hornstrendingar að fara eggjasöluferðir til Ísafjarðar.

Nokkru eftir egg sig fóru menn aftur í björgin og þá til fuglsiga. Meiri aðsókn var í fuglsig en egg sig enda bætti fuglinn upp litlar kjötbirgðir á vetrum. Fuglatakjan var mikil búbót og talið að hún hafi átt mikinn þátt í að draga menn að Hornströndum. Fuglakjötið var gott búslag og það mátti geyma lengi án þess að það skemmdist. Að auki var fiðrið ágæt verslunarvara.

Í Látrabjargi fóru ungi að skríða úr hreiðri í lok júní. Fuglaveiðar hófust snemma í júlí og



Svartfuglsegg yfirfarin í Hornvík eftir góða ferð í Hornbjargið.



Sigmaður í hriðsingu norður á Hornströndum.



stóðu 2–3 vikur. Í Hornbjargi og Hælavíkurbjargi var venjulega talið ákjósanlegast að síga eftir fugli á tímabilinu 25. júní til 20. júlí. Fuglinn var snaraður á fuglastöng og þurfti nokkra lagni við veiðina, sem hafði á sér ævintýrablað. Best þótti að fara í bjargið skömmu

eftir að unginn var skriðinn úr hreiðrinu. Þá var fuglinn síður styggur og því auðveldara að ná til hans. Veður skipti talsverðu máli. Fuglinn þótti styggur í sólskini og blíðviðri en beið vel í þoku og súld.

Sigmenn fóru niður í bjargið og byrjuðu á að grípa gæfan fugl og draga úr hálsliðnum. Þegar fuglinn styggðist var gripið til stangarinnar og hann snaraður. Þannig náðust oft mörg hundruð fuglar. Ef sigið hafði verið stutt niður í bjargið var fuglinn dreginn upp ásamt veiðimanni. Væri sigið langt niður var torsótt að komast með veiðina upp á brún. Þess vegna var fuglinum rutt niður í fjöru og hann síðan tekinn í bát. Í Hornbjargi þekktist að menn færu svo langt niður að ekki þætti taka því að koma aftur upp í heilan dag eða jafnvel heilan sólarhring.

Vegna stöðugs ofanfalls af grjóti var síst hættuminna að sækja fuglinn í fjöruna á bát en að síga í bjargið. Venjulega stukku tveir menn í land úr bátnum, sem síðan var róið aftur út til að vera í öruggri fjarlægð frá steinkastinu. Mennirnir þræddu fuglinn í kippur og þegar allt

var tilbúið kom báturinn að landi, mennirnir komu fuglinum um borð eins hratt og auðið var og svo var róið frá af krafti. Þegar veiðum var lokið var fengnum skipt þannig að þeir sem voru uppi á brún við festarnar fengu einn hlut hver en þeir sem sigu fengu tvo. Sá sem átti festina fékk einn hlut og sá sem átti bátinn sem notaður var við að sækja fuglinn fékk hálfan.

Öryggi sigmanna í Hornstrandabjörgum jókst mikið upp úr 1920 þegar þeir tóku að nota hermannahjálma frá Englandi.



Sig- og festarmenn um 1943, festarhjólíð hvílir fremst á bjargbrúninni.

Í BJÖRGUNUM VORU EINKUM TEKIN SVARTFUGLSEGG, P.E.A.S. EGG LANGVÍU, STUTTNEFJU OG ÁLKU.



Dúnhreinsikonur í Æðey á fyrstu árum 20. aldarinnar.

ÆÐARFUGL

Æðarvarp og dúntekja hafa löngum þótt með betri jarðarhlunnindum á Íslandi. Dúnninn var bæði nýttur heima og notaður í vöruskiptum fyrr öldum og er enn í dag mjög verðmæt vara.

Talsverður tími fór í að sinna æðarvarpinu. Bæði þurfti að verja það fyrir vargi og að yfirfara það reglulega frá miðjum maí til júníloka. Vikulega var farið í dúntekju. Hluti dúnsins var tekinn úr hverju hreiðri og aldrei meira en svo að kollan hefði nóg til að hylja egginn. Því næst var dúnninn sólþurrkaður og síðan settur í poka og geymdur fram á haust. Þá var hann hreinsaður á dúngrind og hræll notaður til að ná úr honum ruslinu. Stundum voru ráðnar sérstakar konur til að hreinsa dúnninn og voru þær kallaðar dúnvargar.

Stór og matarmikil egg æðarfuglsins voru líka gott búsilag. Eggjatekja hefur minnkað mjög frá því sem var enda neysluvenjur breyttar. Íslendingar gengu fram með góðu fordæmi og friðuðu æðarfuglinn seint á 19. öld.

SELUR

Selur hefur verið veiddur hér við land frá upphafi byggðar og þess getið í annálum að selur hafi bjargað fólki frá hungurdauða. Í Jarðabók Eggerts og Bjarna eru langflestar selveiðijarðir taldar í Vestfirðingafjórðungi eða 162. Mest var nytjað á Vestfirðum.

Uppidráp voru frumstæðasta aðferðin við selveiði en þau fólust einfaldlega í því að rota selinn á landi. Þessi aðferð, sem enn tíðkast, var einkum notuð við veiðar á útsel og vöðusel.

Önnur veiðiaðferð var kölluð ráarveiði eða skutulveiði. Hún var stunduð á vöðubátum og fór þannig fram að selurinn var skutlaður tveimur skutlum, dreginn að bátnum og rotaður. Þessi aðferð var mest notuð við veiði á vöðusel og þekktist aðallega norðan lands og vestan. Ráarveiði var hætt við Ísafjarðardjúp um 1850 en hélst í Arnarfirði fram undir 1875. Um það leyti hvarf vöðuselurinn að mestu af þessum slóðum.

Enn ein aðferðin við að fanga sel var netaveiði og nótaveiði. Hún var stunduð bæði frá landi og sjó og voru kópar veiddir í net en fullorðinn selur í nætur. Loks þekktist einnig að skjóta sel og var hann þá kallaður skotselur. Sú aðferð varð ekki algeng fyrr en á fyrri hluta 19. aldar.

REKI

Legu landsins, vindar og hafstraumar valda því, að hingað berst mikið af rekaviði frá Síberíu og víðar að. Á Ströndum var mikill reki sem reyndist ábúendum og jarðeigendum mikil hlunnindi. Var mikið á sig leggjandi til að geta hirt sinn hluta í rekanum og oft var viðurinn fluttur langar leiðir, ýmist á hestum eða bátum.

Helstu tegundir rekaviðar voru tjarfura, línufura, rauðgreni og selja. Viðurinn var mjög misjafn að gæðum en rauðviður þótti jafnan traustastur. Hornstrendingar voru annálaðir smiðir og seldu smíðisgripi úr rekaviði víða um land út 19. öldina, einkum þó búsilát svo sem mjólkurfötur, sái og aska.

SALTGERÐ

Það var vel þekkt að vinna salt úr þangi og þara. Aðferðin var einföld. Þangið og þarinn voru brennd og askan notuð fyrir salt og þótti vel brúklegt. Sú aðferð að vinna salt úr sjó var einnig vel þekkt, ekki síst á Hornströndum. Sjórinn var soðinn, vatnið gufaði upp en saltið sat eftir. Úr 80 pottum af sjó fengust um 5 pottar af salti. Hornstrendingar nýttu reka við sjósuðuna. Einnig notuðust menn við jarðhita þar sem hans naut.



Æðarkolla á hreiðri í eyrni Vigur þar sem æðarvarp og dúntekja hafa löngum verið mikilvæg jarðarhlunnindi.



Drykkjarkanna smíðuð úr rekaviði.

HELSTU TEGUNDIR REKAVIÐAR VORU TJARFURA, LÍNUFURA, RAUÐGRENI OG SELJA. VIÐURINN VAR MJÖG MISJAFN AÐ GÆÐUM EN RAUÐVIÐUR ÞÓTTI JAFNAN TRAUSTASTUR.



