

STEFNUMÓT TVEGGJA TÍMA

AÐ SLEPPA BÁÐUM FÓTUM ÚR FJÖRUNNI

1800-1900

Íslendingar horfðu um aldir á erlenda fiskimenn stunda veiðar á þílskipum á miðunum kringum landið. Sjálfir tóku þeir ekki skrefið úr árabátum á skútur fyrr en á 19. öld. Vestfirðingar voru í forstu þílskip-aútgerðar. Flest skipin voru gerð út af kaupmönnum, sem réðu yfir fjármagni og stunduðu jafnframt salt-fiskvinnslu, inn- og útflutning. Þílskipin stunduðu bæði hákarlaveiðar og þorskveiðar á handfæri. Hver veiðiferð gat tekið upp í nokkrar vikur. Þorskurinn var flattur og saltaður um borð, líkt og síðar var gert um borð í togurum. Með útgerð þílskipa safnaðist upp auðmagni í landinu og grundvöllur skapaðist fyrir pétt-býli á verslunarstöðum. Þílskipaútgerðin var fyrirrennari togaraútgerðar.

WHEN ERAS MEET

FROM BEACH TO SEA

1800-1900.

For centuries Icelanders had watched foreign fishermen ply their trade with schooners in Icelandic coastal waters. But they themselves did not take the final step from rowing boats to schooners until the 19th century. The men of the Westfjords were their country's pioneers in introducing schooners. Most of the ships were operated by merchants, who had the money needed and who also produced salt fish and traded both in imports and exports. Schooners were used both for hunting shark and for line fishing for cod. Each fishing trip could last for a number of weeks. The cod was flattened and salted on board in a similar manner to that employed later on trawlers. With the advent of the schooner, wealth was created in the country which in turn laid the foundation for development of permanent communities at trading posts. The use of schooners was the precursor to the introduction of trawlers.

ZEITENWENDE IN DER FISCHEREI

DIE ENTSTEHUNG DER FISCHEREI ALS EIGENER WIRTSCHAFTSZWEIG

1800-1900

Ausländische Segelschiffe fischten bereits jahrhundertelang in isländischen Gewässern, als die Isländer selbst erst im 19. Jahrhundert von ihren offenen Ruderbooten auf Segelschiffe umstiegen. Die Westfjorde nahmen dabei eine führende Rolle ein. Die meisten dieser Schiffe gehörten Kaufleuten, die durch Export und Import die entsprechenden finanziellen Mittel besaßen und gleichzeitig Salzfischproduktion betrieben. Eine Ausfahrt konnte mehrere Wochen dauern. Neben Hai wurde vor allem Dorsch an Leinen gefangen. Der Dorsch wurde aufgeklappt und an Bord gesalzen, wie man das später auch auf den Trawlern machte. Durch diese neue Form der Reederei kam Geld ins Land und schuf die Voraussetzung für die Entstehung von Siedlungskernen an den Handelsplätzen und die Anschaffung von Trawlern.



Byggðasafn Vestfjarða 2012

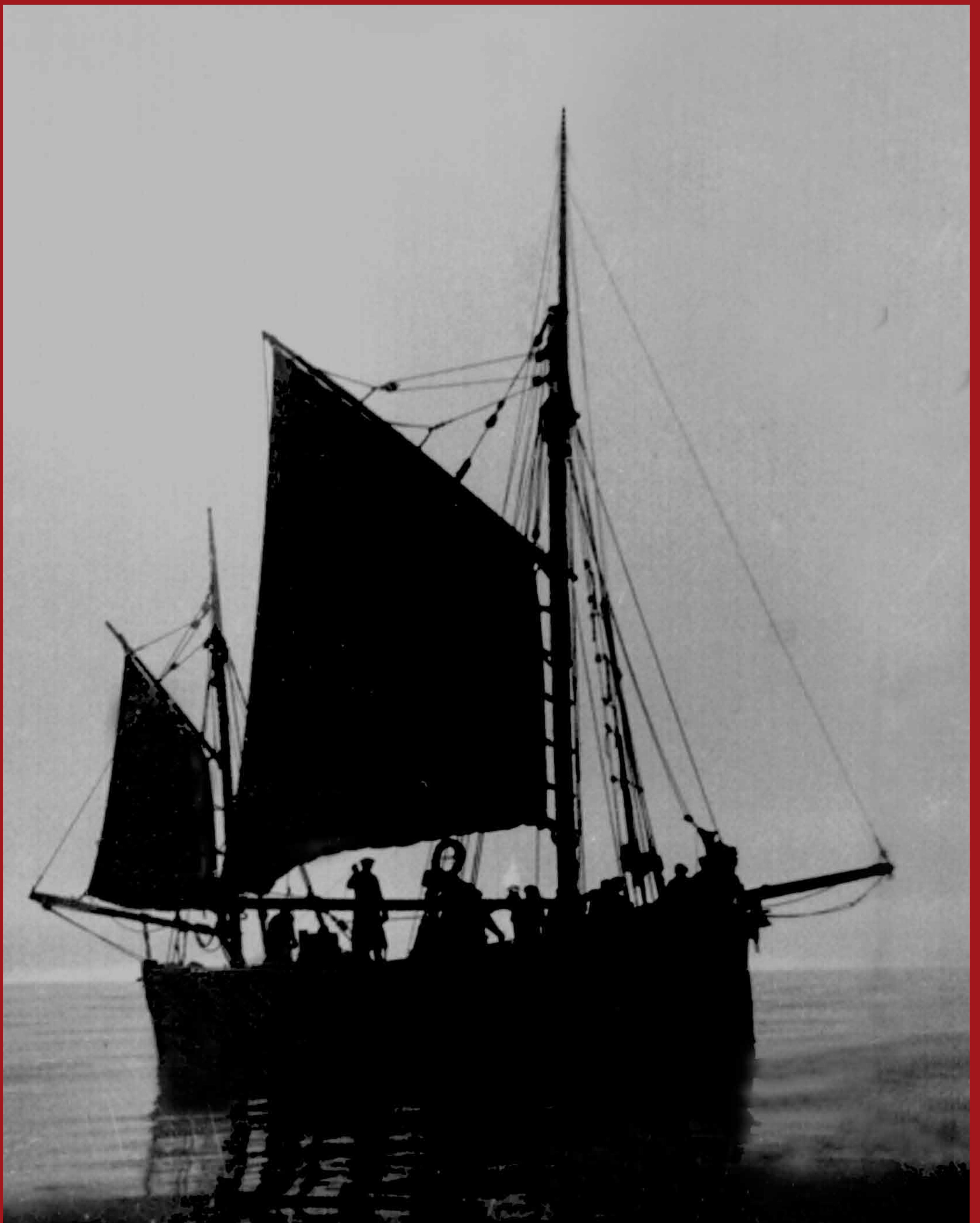
Texti: Sigurður Pétursson

Ensk þýðing: Paul Richardson

Þýsk þýðing: Angela Schamberger

Hönnun: Byggðasafn Vestfjarða

Ljósmyndir: Ljósmyndasafnið á Ísafirði, Ljósmyndasafn Íslands og Halldór Sveinbjörnsson



BOTNVÖRPUNGAR

1880-1900

Bretar þróuðu botnvörpuveiðar á seglatogurum á Norðursjó. Gufuskip voru stundum notuð til að draga seglskipin, en síðar komu fram fyrstu gufuknúnu togararnir. Árið 1889 varð fyrst vart við breska togara á Íslandsmiðum. Alþingi brást við með því að banna botnvörpuveiðar innan 3ja mílna landhelgi, en yfirvöld gátu ekki framfylgt því. Breskir togarar færðu sig vestur með suðurströndinni og fundu fljótlega auðug kolamið á Faxaflóa.

Íslenskir fiskimenn kvörtuðu sáran undan yfirlangi breskra togara á bátamiðum. „Þeir haga sér eins og rándýr, sem ekki þekkja annað en náttúrolögþálið, rífa allt í sig, sem tönn á festir, meðan ekki kemur annað þeim málarmeira,” segir í blaðinu Ísafold árið 1896. Bresku togararnir sóttust fyrst og fremst eftir flatfiski og hentu oft öðrum fiski fyrir borð. Það var kallaður „tröllafiskur“, þegar íslenskir fiskimenn á árabátum fengu þorsk frá togarum.

Oft voru ráðir íslenskir fiskiskipstjórar við hlið erlendra skipstjóra á fyrstu togarana við Ísland. Fiskiskipstjórnar voru oftast skútuskipstjórar sem þekktu vel til veiðislóðarinnar.

TRAWLERS

1880-1900.

The British developed trawling with masted trawlers, sail ships, in the North Sea. Steamships were sometimes used to tow the sail ships, then later the first steam powered trawlers were introduced. In 1889 trawlers were first seen in Icelandic waters. The Althingi's reaction was to ban trawling within a 3 mile coastal limit, but this was unenforceable for the authorities. British trawlers moved west along the south coast and quickly found rich plaice grounds in Faxaflói Bay.

Icelandic fishermen complained vociferously about being ridden over roughshod by British trawlers in the fishing waters. “They behave like predators that only know the law of nature, to devour whatever they can get their teeth into, unless there is something bigger available...”, as is reported in the Ísafold newspaper in 1896. The British trawlers were first and foremost looking for flatfish and often cast other species back into the sea. Cod picked up by Icelandic fishermen in their rowing boats from the trawlers were called “troll fish”.

Icelandic fishing boat captains were often hired alongside their foreign counterparts on the first trawlers to visit Icelandic waters. These Icelandic captains were often schooner captains who were very familiar with the local fishing grounds.

BEDRÄGNIS DURCH DIE BRITEN

1880-1900

Die Briten entwickelten den Fischfang mit Grundschieleppnetzen auf Segeltrawlern in der Nordsee. Manchmal wurden Dampfschiffe eingesetzt, um die Segelschiffe zu ziehen, doch bald kamen die ersten Dampftrawler auf. 1889 wurden erstmals britische Trawler vor der isländischen Küste gesichtet. Das Althing reagierte darauf mit einem Verbot des Grundschieleppnetzfanges innerhalb des 3-Meilen-Hoheitsgebietes, was von den Behörden jedoch nicht durchgesetzt werden konnte. Die britischen Trawler verlagerten sich an der Südküste entlang nach Westen und entdeckten schnell ergiebige Schollengründe in der Bucht Faxaflói.

Die isländischen Fischer beklagten sich bitter über die Rücksichtslosigkeit der britischen Schiffe. „Sie führen sich auf wie Raubtiere, die nur die Naturgesetze kennen, und reißen alles an sich, was ihnen zwischen die Klauen kommt, solange sie keiner in die Schranken weist“, hieß es 1896 in der Zeitschrift Ísafold. Die britischen Trawler waren vor allem auf Plattfische aus und warfen den übrigen Fang oft über Bord. Die Isländer in ihren Ruderbooten nannten den Dorsch, den sie von den Trawlern abbekamen, „Trollfisch“.

Auf den ersten ausländischen Trawlern wurden häufig zusätzlich zu den eigenen Kapitänen isländische Fischereikapitäne, meist Segelkapitäne, angeheuert, die die Fanggründe sehr gut kannten.



Royalist frá Hull smiðaður 1898

TOGARAÚTGERÐ Á ÍSLANDI

1900-1918

Danskir, íslenskir og enskir fjármálamenn reyndu fyrir sér í togaraútgerð á Íslandi kringum aldamótin 1900. Allar tilraunirnar mistókust, en mikilvæg reynsla skapaðist. Það var loks með útgerð togarans Coot frá Hafnarfirði 1905-1908, sem ábatasöm togaraútgerð sannaði sig á Íslandi. Íslensk togaraútgerð tók stökk á næstu árum. Á þeim tíma voru gerðir út fimm togarar frá Vestfjörðum, þar á meðal Eggert Ólafsson frá Patreksfirði 1911-1913 og Jarlinn frá Ísafirði 1913-1916.

Iðnbylting Íslendinga varð með útgerð togara og vélbáta. Togaraútgerð var fjárfrek og flest togarafélög voru hlutafélög, oft í eigu fyrrum skútumanna og skipstjóra. Arðurinn af togveiðum var margfaldur á við fyrri útgerðarhætti. Togarnir voru að veiðum allt árið. Á haustin veiddu þeir botnfisk, sem var ísaður til sölu í erlendum höfnum, á veturna var veitt í salt til fullvinnslu í landi og á sumrin stunduðu þeir síldveiðar.

Erfiðleikar við útvegun aðfanga og kafbátahernaður þjóðverja varð til þess að helmingur togaraflotans, 10 skip, voru seld úr landi árið 1917, en eftir stríðið 1914- 1918 voru keyptir nýir og stærri togarar.

TRAWLER OPERATIONS IN ICELAND

1900-1918

Danish, Icelandic and English investors tried their hand at operating trawlers in Icelandic waters around the turn of century 1900. All of these experiments failed, but considerable experience was gained. Finally, with the operation of the trawler Coot from Hafnarfjörður, profitable trawler operations were demonstrated from Iceland. Icelandic trawler operations developed in leaps and bounds in subsequent years. During that period there were five trawlers operated from the Westfjords, including Eggert Ólafsson from Patreksfjörður 1911-1913 and Jarlinn from Ísafjörður 1913-1916.

The Icelandic Industrial Revolution was manifest in the use of trawlers and motor vessels. Operating trawlers was expensive and most trawler companies were limited companies, often owned by the former operators of schooners and their captains. Profits from trawling were many times greater than those from previous fishing methods. The trawlers fished all year round. In the autumn they harvested ground fish, which was iced for sale in foreign harbours, while in the winter the catch was salted and fully processed on land - in the summer they fished herring.

Difficulties in procuring supplies, coupled with German submarine warfare resulted in half of the trawler fleet, 10 ships, being sold from the country in 1917, but after the 1914 - 1918 war, newer and larger trawlers were bought.

DIE INDUSTRIELLE REVOLUTION AUF ISLAND

1900-1918

Um 1900 versuchten sich dänische, isländische und englische Investoren an der isländischen Trawlerfischerei. Trotz aller Fehlschläge wurden dadurch wichtige Erfahrungen gesammelt. Der Einsatz des Trawlers „Coot“ in Hafnarfjörður 1905-1908 ermöglichte erstmals eine profitable Fischerei in Island und leitete eine rasante Entwicklung in den folgenden Jahren ein: In den Westfjorden hatten fünf Trawler ihren Heimathafen, darunter 1911-1913 „Eggert Ólafsson“ in Patreksfjörður und 1913-1916 „Jarlinn“ in Ísafjörður.

Die Einführung der Trawler und Motorschiffe war die industrielle Revolution der Isländer. Da für die Trawlerreedereien viel Kapital benötigt wurde, handelte es sich meist um Aktiengesellschaften, an denen oft ehemalige Größen der Segelschiffahrt beteiligt waren. Im Verhältnis dazu warf die Trawlerfischerei ein Vielfaches ab. Die Trawler fischten das ganze Jahr über: Grundfischarten, die im Herbst zum Verkauf in ausländischen Häfen in Eis gekühlt und im Winter zur Verarbeitung an Land eingesalzen wurden, und Hering im Sommer.

Schwierigkeiten bei der Materialbeschaffung und der U-Boot-Krieg der Deutschen führten dazu, dass die Hälfte der Trawlerflotte, zehn Schiffe, 1917 außer Landes verkauft wurde. Nach dem Ende des Ersten Weltkrieges wurden jedoch neue und größere Trawler angeschafft.



Jarlinn smíðaður 1890

TOGARABÆIR OG TOGARAKARLAR

1919-1939

Togaraútgerðin flýtti þróun íslensks samfélagsins til nútíma með þéttbýlismyndun, stéttaskiptingu og bæjarmenningu. Reykjavík varð helsti togarabær landsins og þar var gróskan mest. Aukinn afli og tekjur fylgdu togaraútgerðinni og skipstjórar og útgerðarmenn reistu sér villur í gamla Vesturbænum og Þingholtunum.

Togarahásetar stofnuðu Hásetafélag Reykjavíkur árið 1915. Félagið varð brjóstvörn verkalýðshreyfingarinnar á Íslandi. Matur og aðstaða um borð í togurum var öll miklu betri en á skútunum. Kjöt var á borðum upp á hvern dag og nóg af brauði og tei. Íslendingar tóku upp breska togarasiði og höfðu jafnvel jólaköku með kaffinu daglega. En vinnan var erfið og vökur miklar. Fyrstu vinnuverndarlög á Íslandi voru sett árið 1921, Vökulögin um 6 stunda lágmarkshvíld togaraháseta sólarhring.

Eftir 1920 komu nýrri og stærri togarar búnir öflugri vélum og spilum. Togararnir sóttu nú á dýpri mið eins og Halann út af Vestfjörðum. Það var mikið áfall þegar tveir togarar fórust með allri áhöfn, 67 mönnum, í Halaveðrinu 7. febrúar 1925.

Á árunum 1925-1930 voru gerðir út 45-47 togarar á Íslandi. Hafnarfjörður, Patreksfjörður og Ísafjörður festu sig í sessi sem togarabær ásamt Reykjavík. Stórhuga útgerð Ó. Jóhannesson og Co. á Patreksfirði vakti athygli á kreppuárnum, þegar flestar togarauðgerðir börðust í bökkum.

TRAWLER PORTS AND TRAWLER SEAMEN

1919-1939

Trawler operations catalysed the metamorphosis of Icelandic society into modern times, with its urban clusters, class division and urban culture. Reykjavík was the country's main trawler city and it was there that development flourished most. Increased catches and income were the impact of trawler operations. Captains and trawler operators built their villas in the old West Town and on the high ground east of the Lake.

Trawler seamen founded the Reykjavík Trawler Seaman's Association in 1915. The association was the breastplate of the trade union movement in Iceland. Food and facilities on board trawlers was greatly superior to those on the schooners. There was meat on the menu every day and plenty of bread and tea. Icelanders adopted British trawler customs and even had Christmas cake with their coffee on a daily basis. But the work was difficult and the watches long. The first Icelandic legislation for the protection of employees was passed in 1921, the Watch Law which prescribed a minimum of six hours rest for deckhands every 24 hours.

After 1920, new and larger trawlers arrived, equipped with more powerful engines and winches. The trawlers now fished deeper waters, such as Halinn off the Westfjords. It was a great shock when two trawlers were lost with all hands, 67 souls, in the notorious Halinn weather on 7 February, 1925.

In the years 1925-1930, 45-47 trawlers were operated from Iceland. Hafnarfjörður, Patreksfjörður and Ísafjörður became established trawler ports along with Reykjavík. The ambitious trawler operations of Ó. Jóhannesson and Co. in Patreksfjörður attracted attention in the depression, when most trawler companies were struggling.

TRAWLER ALS TOR ZUR NEUZEIT

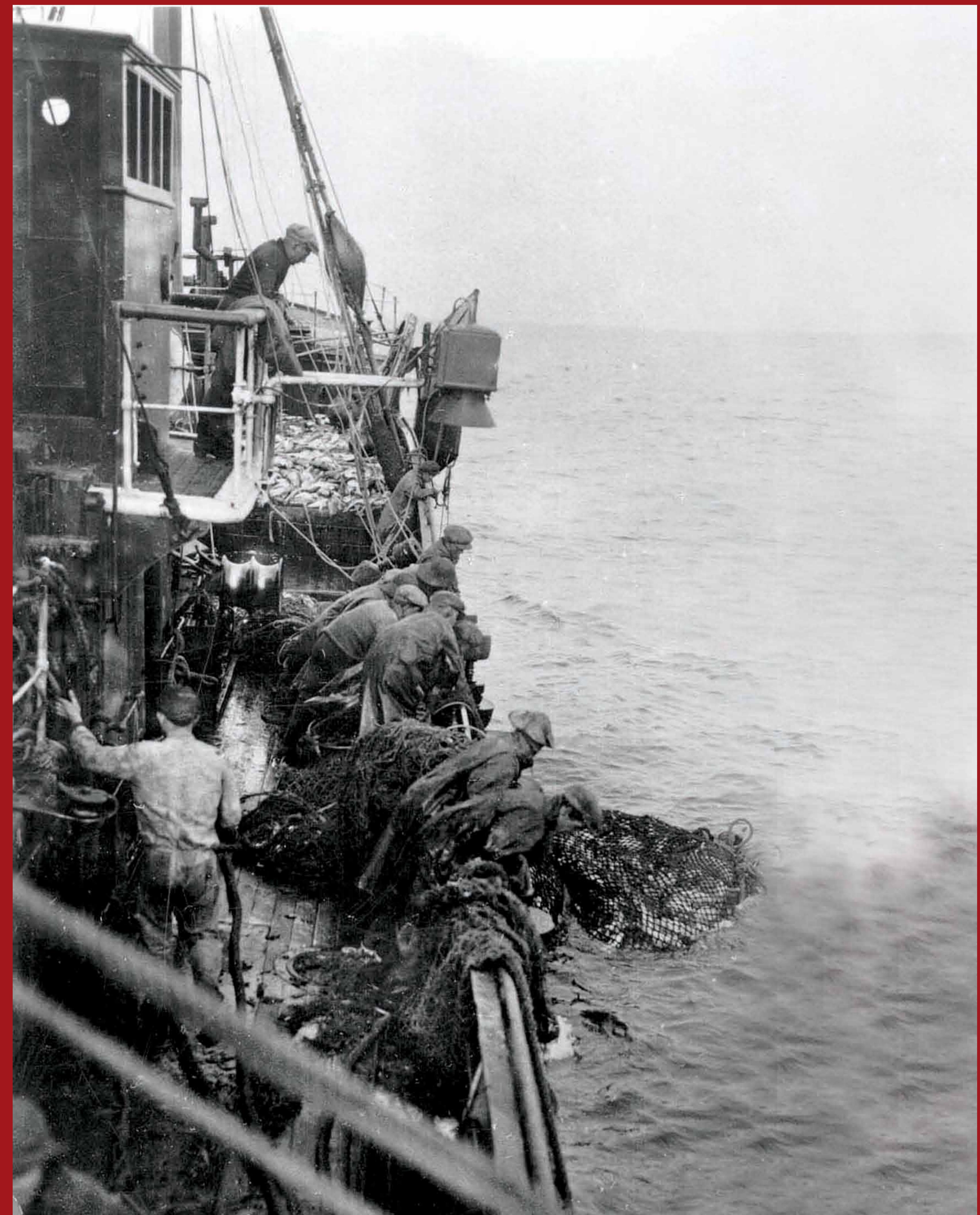
1919-1939

Die Trawlerfischerei bildete die Grundlage für die Entwicklung der modernen isländischen Gesellschaft mit Siedlungskernen, gewissen Klassenunterschieden und Ansätzen einer bürgerlichen Kultur. Reykjavík war der größte Trawlerhafen und das Zentrum des wirtschaftlichen Wachstums. Dank steigender Fangmengen und Einnahmen konnten sich die Reeder und Kapitäne in den Stadtteilen Vesturbær und Þingholt schöne Villen bauen lassen.

1915 gründeten die Seeleute eine eigene Gesellschaft, Hásetafélag Reykjavíkur, die zur Bastion der Gewerkschaftsbewegung auf Island wurde. Die Bedingungen an Bord der Trawler waren in jeder Hinsicht besser als auf den Segelschiffen. Es gab jeden Tag Fleisch und genügend Brot und Tee, wie es die Isländer auf den britischen Trawlern gesehen hatten; sogar Blechkuchen wurde täglich zum Kaffee gereicht. Doch die Arbeit war hart und die Schichten lang. 1921 wurde das erste Arbeitsschutzgesetz Islands erlassen, das für Seeleute auf Trawlern eine sechsständige Mindestruhezeit pro Tag vorschrieb.

Nach 1920 kamen neuere und größere Trawler auf, die mit besseren Maschinen und Gerätschaften ausgestattet waren und tiefere Gewässer, z.B. vor den Westfjorden, aufsuchten, wo allerdings am 7.2.1925 bei einem Unwetter zwei Trawler mit der gesamten Besatzung von 67 Mann untergingen.

Im Zeitraum 1925-1930 waren in Island 45-47 Trawler im Einsatz, und Hafnarfjörður, Patreksfjörður und Ísafjörður etablierten sich neben Reykjavík als Zentren der Trawlerfischerei. Während der Weltwirtschaftskrise, als die meisten Reedereien ums Überleben kämpften, erregte das ambitionierte Vorgehen der Reederei Ó. Jóhannesson und Co. in Patreksfjörður Aufsehen.



SIGLINGAR Í STRÍÐINU

1940-1945

Þegar seinni heimstyrjöldin braust út haustið 1939 hækkaði fiskverð og taprekstur togaranna snerist í gróða. Sigling með aflann yfir hafið til Bretlands var mjög áhættusöm á stríðsárunum. Um tíma fengu sjómenn sérstaka áhættupóknun fyrir að sigla. Aðrir kölluðu það „hræðslupeninga“. En hættan var rauveruleg. Togarinn Vörður frá Patreksfjörði varð fyrir áras þýskrar orustuflugvélar úti fyrir Vestfjörðum 24. ágúst 1942. Kastaði vélin að því sprengjum og skaut af vélbyssum. Heppni var að skipsverjar voru flestir nýkomnir inn í borðsal og sluppu allir nema einn, sem varð fyrir vélbyssuskotum og dó. Togaranum Reykjaborg var sökkt og komust aðeins tveir menn af. Alls fórust 225 Íslendingar af völdum stríðsins, nær allir á sjó.

Þjóðin horfði bjartsýn fram á veg árið 1944 þegar Lýðveldið Ísland var stofnað. Lifskjör Íslendinga bötnuðu í stríðinu. Í upphafi stríðsins áttu Íslendingar 37 togara, en í lok þess voru 28 enn gerðir út. Endurnýjunar var þörf.

WARTIME SAILING

1940-1945

With the start of World War II in the autumn of 1939, the price of fish rose and instead of trawler operators making losses they were now making profits. Sailing with their catches across the ocean to the UK was a risky business in the war years. For a time seamen received special risk bonuses for making these trips. Some people called this “fear money”. But the risk was real. The trawler Vörður from Patreksfjörður was attacked by a German fighter plane off the Westfjords on 24 August, 1942. The plane dropped bombs and strafed the boat with machine-gun fire. As luck would have it, the crew were mostly in the mess at the time, and all escaped except for one who was hit by machine-gun fire and died. The trawler Reykjaborg was sunk and only two crew members survived. A total of 225 Icelanders died in the war, almost all at sea.

The country looked to the future with optimism in 1944 when the Republic of Iceland was founded. Icelanders' living standards increased during the war. At the beginning of the war Icelanders operated 37 trawlers and at the end of the war there were still 28 in operation. There was a need for renewal.

FISCHEREI IM ZWEITEN WELTKRIEG

1940-1945

Als im Herbst 1939 der Zweite Weltkrieg ausbrach, stiegen die Fischpreise und das Verlustgeschäft der Trawler verwandelte sich in eine Gewinnschiene. Doch die Querung des Atlantiks zum Export des Fisches nach Großbritannien war in den Kriegsjahren sehr gefährlich. Zeitweise erhielten die Seeleute einen Risikozuschlag, von manchen „Angstgeld“ genannt. Die Bedrohung war durchaus real. Am 24.8.1942 wurde der Trawler „Vörður“ aus Patreksfjörður vor den Westfjorden von einem deutschen Flieger angegriffen, bombardiert und beschossen. Glücklicherweise hatten sich die meisten Besatzungsmitglieder gerade im Speisesaal eingefunden, doch ein Mann an Deck wurde tödlich getroffen. Vom versunkenen Trawler „Reykjaborg“ überlebten nur zwei Seeleute. Insgesamt kamen im Krieg 225 Isländer ums Leben, fast alle auf See.

Als 1944 in Island die Republik ausgerufen wurde, herrschte Optimismus im Land. Die Lebensbedingungen hatten sich in den Kriegsjahren verbessert. Zu Beginn des Zweiten Weltkriegs besaßen die Isländer 37 Trawler, am Ende waren immer noch 28 im Einsatz. Es bedurfte der Erneuerung.



NÝSKÖPUNARTOGARAR

1946-1965

Eftir stríðið var gert stórátak á vegum ríkisvaldsins í uppbyggingu togaraflotans. Nýir togarar streymdu til landsins á árunum 1947-1950. Flestir þeirra voru gerðir út af bæjarútgerðum eða hlutafélögum með aðild bæjarfélaga. Á Ísafirði var stofnað hlutafélag með aðild bæjarins og einstaklinga, sem gerði út two nýsköpunartogara, Ísborg og Sólborg. Á Patreksfirði héldu Vatneyrarbræður uppi merki einkaframtaksins og gerðu togarana, Ólaf Jóhannesson og Gylfa.

Í stríðinu sátu íslenskir togarar einir að miðunum og fram um 1950 voru aflabréð góð. Á næstu árum rann upp erfiðleikaskeið í togaraútgerð. Breskir og þýskir togarar sóttu aftur á Íslandsmið og aflinn dróst saman. Togararnir voru sendir á fjarlæg mið við Grænland og Nýfundaland. Með minnkandi afla dróst hásetahluturinn saman og erfiðara varð að manna togarana. Dæmi voru um að menn væru „sjanghæjaðir“ í sex vikna túra á togara, beint af öldurhúsum Reykjavíkur.

Gjaldeyrishöft og millifærslukerfi í sjávarútvegi bitnuðu hart á togaraútgerðinni. Togaraútgerð lagðist af á Vestfjörðum eftir 1965, þegar Gylfa BA var lagt. Tímabili síðutogaranna lauk.

THE "RENAISSANCE" TRAWLERS

1946-1965.

After the war, the State launched a major initiative to develop the trawler fleet. A succession of new trawlers was delivered to the country during the period 1947-1950. Most of them were operated by municipal fisheries or by limited companies with the participation of municipalities. In Ísafjörður a limited company was formed with the participation of the municipality and individuals, which operated two new trawlers, Ísborg and Sólborg. In Patreksfjörður, the Vatneyri brothers flew the flag of private enterprise and operated the trawlers Ólafur Jóhannesson and Gylfi.

During the war, Icelandic trawlers had the fishing grounds to themselves and up to the year 1950 catches were really good. This was then replaced by a hard times in trawler operations. British and German trawlers returned to Icelandic waters and catches diminished. Trawlers were sent to distant fishing grounds, off Greenland and Newfoundland. As catches diminished so did the share for deckhands, and it became increasingly difficult to man the trawlers. There were examples of men being shanghaied for six-week tours on trawlers, directly from the bars of Reykjavík.

Currency restrictions and the system of transferring funds in fisheries were a great burden for trawler operations. Trawler fisheries in the Westfjords were discontinued after 1965, subsequent to the scrapping of Gylfi BA. The era of the side trawlers was at an end.

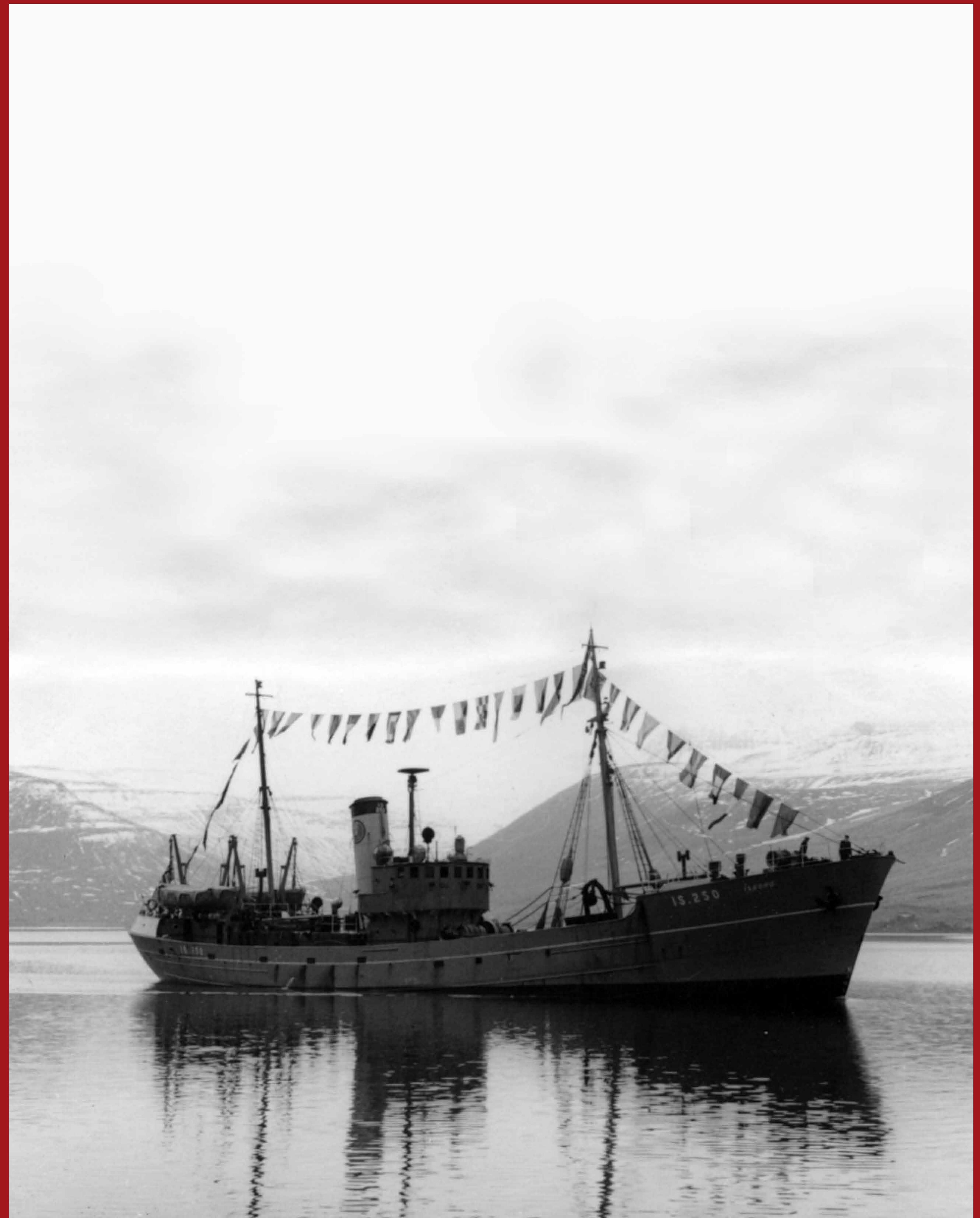
ERNEUERUNG IN DER NACKRIEGSZEIT

1946-1965

Nach dem Krieg schuf die Regierung starke Anreize zum Aufbau der Trawlerflotte. 1947-1950 wurden zahlreiche neue Trawler angeschafft. Die meisten gehörten kommunalen Reedereien oder Aktiengesellschaften, an denen die Kommunen beteiligt waren. In Ísafjörður wurde unter Beteiligung von sowohl der Stadt als auch Privatpersonen eine Aktiengesellschaft gegründet, der die zwei neuen Trawler „Ísborg“ und „Sólborg“ gehörten. In Patreksfjörður hielten die Vatneyrar-Brüder die Fahne der Privatiniziativ hoch und betrieben die Trawler „Ólafur Jóhannesson“ und „Gylfi“.

Im Krieg hatten die Isländer die Fischgründe für sich allein gehabt und fuhren bis etwa 1950 gute Erträge ein. Doch in den nachfolgenden Jahren tauchte die britische und deutsche Konkurrenz wieder vor der isländischen Küste auf, so dass die isländischen Trawler nach Grönland und Neufundland auswichen. Aufgrund der zurückgehenden Fangmengen sanken auch die Gehälter der Seeleute und es wurde schwieriger, die Trawler zu bemannen. So mancher wurde sturzbetrunken direkt aus der Reykjavíker Schenke zu einer sechswöchigen Tour aufs Schiff verschleppt.

Währungsbeschränkungen machten es der Fischerei in Island schwer. Mit „Gylfi BA“, der 1965 aus dem Verkehr gezogen wurde, war die Zeit der Seitentrawler in den Westfjorden vorbei.



Ísborg IS 250

SKUTTOGARATÍMINN

1970-2000

Með skuttagurum hófst nýtt tímabil í útgerðarsögu landsins. Árið 1974 voru 54 skuttagarar gerðir út á landinu og urðu yfir eitt hundrað þegar mest var. Þá voru skuttagarar í hverju plássi. Samhliða var mikil uppbygging í frystihúsum um allt land. Skuttagarnir báru hráefni að landi allt árið í hraðfrystihúsini, sem unnnu fiskinn til útflutnings, til Bandaríkjanna, Bretlands, Japan og Sovétríkjanna. Mikill uppgangur varð í sjávarplássum, nýjar íbúagötur og jafnvel heilu íbúahverfin risu, svo sem Holtahverfið á Ísafirði. Áratuginn 1970-1980 fjölgaði íbúum Vestfjarða.

Vestfirðingar nutu góðs af nálægðinni við gjöful þorskmið, en í kjölfar svartrar skýrslu um ástand þorskstofnsins 1975 voru veiðar takmarkaðar og kvótakerfi komið á 1983. Um sama leyti færðist fiskvinnsla að hluta út á sjó með frystitogurum. Minnkandi þorskafli, kvótakerfi, fækku togara og starfa hafa sett mark sitt á samfélagþróun síðustu ára, einkum á Vestfjörðum. Nú er Ísafjörður eini bærinn á Vestfjörðum þar sem togaraútgerð er stunduð. Frystitogarinn Július Geirmundsson ÍS er flaggskip vestfírska flotans.

THE ERA OF THE STERN TRAWLER

1970-2000.

The advent of the stern trawler heralded a new era in the country's fisheries history. In 1974 there were 54 stern trawlers in operation in the country, which increased to over 100 when they were most numerous. Then there were stern trawlers in every fishing village. This was accompanied by major developments in freezing plants around the whole country. Stern trawlers landed raw materials for the freezing plants all year round, where the fish was processed for export, to the United States, the UK, Japan and the Soviet Union. There was great prosperity in the fishing villages and towns, new streets of residential houses were built, even whole neighbourhoods, such as, for example , the Holt district in Ísafjörður. In the decade 1970-1980 the population of the Westfjords increased.

The Westfjords enjoyed their proximity to plentiful cod stocks, but following the black report on the state of cod stocks in 1975, fishing was limited and the quota system was imposed in 1983. At the same time, fish processing was to a degree moved out to sea with the advent of the freezer trawlers. Diminishing cod catches, the quota system, reduction in trawlers and in jobs all made their mark on social development in recent years, particularly in the Westfjords. Today the only town in the Westfjords with trawler operations is Ísafjörður. The freezer trawler Július Geirmundsson ÍS is the flagship of the Westfjords fleet.

DIE EPOCHE DER HECKTRAWLER

1970-2000

Mit dem Einzug der Hecktrawler wurde eine neue Epoche in der Fischereigeschichte Islands eingeläutet. 1974 waren bereits 54 Hecktrawler im Einsatz und wurden zu besten Zeiten mehr als 100. Jedes Küstendorf hatte seine Hecktrawler. Gleichzeitig baute man im ganzen Land neue Gefrierhäuser. Die Hecktrawler belieferten sie ganzjährig mit Fisch, der dort für den Export in die USA, in die Sowjetunion, nach Großbritannien und Japan verarbeitet wurde. Die Fischereistandorte boomten, viele neue Häuser und ganze Wohnviertel auf der grünen Wiese wurden hochgezogen, wie das Holtahverfi in Ísafjörður, und die Westfjorde konnten in den 80er Jahren einen Bevölkerungszuwachs verzeichnen.

Sie profitierten von der Nähe zu ergiebigen Dorschgründen, doch aufgrund der Überfischung wurde 1975 erst der Fang eingeschränkt und dann 1983 ein Fangquotensystem eingeführt. Etwa gleichzeitig verlagerte sich die Fischverarbeitung zum Teil vom Land direkt auf die Gefriertrawler. Abnehmende Fangmengen an Dorsch, das Quotensystem, weniger Trawler und der Rückgang an Arbeitsplätzen in der Fischerei haben in den letzten Jahren ihre Spuren in der Bevölkerungsentwicklung besonders der Westfjorde hinterlassen. Inzwischen ist Ísafjörður in diesem Landesteil der einzige Ort, von dem aus Trawlerfischerei betrieben wird, mit dem Gefriertrawler „Július Geirmundsson ÍS“ als Flaggschiff.



Július Geirmundsson IS 270