

Auðvald og útgerð á Breiðafirði á 19. öld.

Anna Dröfn Ágústsdóttir

Rannsókn á auðvaldi og útgerð á Breiðafirði tímabilið 1770 til 1960 hófst í mars 2012 og er því að miklu leyti enn í startholunum þegar þetta erindi er flutt. Markmið rannsóknarinnar er að kanna uppgang þilskipaútgerðar í Breiðafirði, meðal annars með hliðsjón af skrifum Ferdinands Braudels um þróun verslunarauðvalds fyrir daga iðnbyltingar.¹

Megináhersla í byrjun hefur verið á löggildar verslunarhafnir við Breiðafjörð og verslun á Patreksfirði og á Bíldudal þar sem íbúar við norðanverðan Breiðafjörð sóttu verslun þangað. Jafnframt eru dæmi um samstarf meðal kaupmanna á norðanverðu Snæfellsnesi, Flatey og Patreksfirði um vörudreifingu, fiskveiðar og millilandasiglingar. Kauphafnirnar voru miðstöðvar auðvalds, þar sem útgerð var rekin og verslun fór fram.

Ótal spurningar hafa kviknað við lestur og samantekt á efni um Breiðafjörð en sókn þilskipaútgerðar á Breiðafirði hófst fyrr en víða er talið á landinu. Fjöldi þilskipa var gerður út snemma á 19. öld frá Flatey og norðanverðu Snæfellsnesi og voru mörg þeirra í eigu Íslendinga. Breyting varð svo á þessu um miðja öldina þegar þessum skipum fækkaði hratt.²

Hér á eftir verður reynt að draga saman og rekja þessa þróun – frá því að losað var um einokunarverslun Dana á Íslandi 1787 og fram undir lok 19. aldar. Mikið er til af frumheimildum sem varpað getað ljósi á þetta efni; bréfasöfn, verslunarbækur og opinber gögn sem geymd eru meðal annars á Þjóðskjalasafni Íslands og handritadeild Landsbókasafns. Mikið af efni er jafnframt varðveitt í Stykkishólmi og er aðgengilegt á Amtsbókasafninu þar. Markmiðið hér er þó ekki að fara yfir þær heimildir heldur draga saman eitthvað af því útgefna efni sem skrifað hefur verið um verslun og útgerð á Breiðafirði. Mestur þungi í umfjölluninni er á íslenska útgerðarmenn í Flatey og Stykkishólmi og verslunarveldi Hans Clausen sem stundaði upphaflega verslun frá Ólafsvík en náði síðar undir sig verslun víðar við Breiðafjörð.

¹ Fernand Braudel, *Civilization and capitalism 15th-18th Century*. II. bindi. *The Wheels of Commerce*. (London 1986). Sverrir Jakobsson hefur fjallað um kenningar Fernands Braudels, um rannsóknir á landsvæðum þvert á mörk þjóðríkja, í tengslum við Breiðafjörð. Í grein sem birtst í *Sögu* árið 2002 gerir hann tilraun til að skoða Breiðafjörð á öld Sturlunga út frá kenningum um „Braudelsk“ svæði. Sjá; Sverrir Jakobsson, „Braudel í Breiðafirði? Breiðafjörðurinn og hinn breiðfirski heimur Sturlunga.“ *Saga* 40 (2002), bls. 150-179.

² Ásgeir Ásgeirsson og Ólafur Ásgeirsson, *Saga Stykkishólms*. I. bindi *Kauphöfn og verslunarstaður 1596-1845* (Stykkishólmur 1992), bls. 325-327.

Upphaf þilskipaútgerðar við Breiðafjörð

Danskir kaupmenn keyptu flest verslunarleyfin í verslunarhöfnum við Breiðafjörð þegar losað var um verslunareinokunina 1787 en Flatey hafði fengið verslunarréttindi tíu árum áður.³ Það leið þó ekki á löngu áður en Íslendingar fóru að taka þátt í versluninni sjálfir og koma sér upp þilskipum á Vesturlandi. Dönsk stjórnvöld höfðu hvatt auðmenn til að koma sér upp þilskipum undir lok 18. aldar og gerðu sér vonir um að með þeim mætti reisa við íslenskan efnahag. Til að ýta undir þennan nýja atvinnuveg var brugðið á það ráð að veita sérstök fiskveiðiverðlaun til útgerða en íslenskir embættismenn voru margir hverjir lítt hrifnir. Þeir óttuðust að styrkirnir gætu grafið undan landbúnaði. Umsóknir um þessi fiskveiðiverðlaun sem eru til eru mikilvægar heimildir um fyrstu ár þilskipaútgerðar en þar koma fram upplýsingar um áhafnir, fjölda daga sem skip voru á veiðum og hver aflinn var.⁴

Tvennskonar form fastaverslunar tíðkaðist við Breiðafjörð. Dæmi voru um kaupmenn sem voru búsettir hérlendis og höfðu þá umboðsmenn ytra sem sáu um vörukaup og sölu vara gegn þóknun. Algengastir voru svokallaðir selstöðukaupmenn sem bjuggu í Kaupmannahöfn og héldu faktora á verlsunarstöðum hérlendis. Bæði formin áttu við íslenska og danska kaupmenn. Mörg dæmi voru um að kaupmenn sem höfðu fasta búsetu hér flyttust til Kaupmannahafnar þegar þeir voru orðnir efnaðir og stækkuðu við verslun sína þaðan. Dæmi um þetta eru kaupmenn sem fjallað verður um hér á eftir: Guðmundur Scheving, Hans Clausen og Björn Sigurðsson.⁵

Guðmundur Scheving útgerðarmaður í Flatey

Þilskipaútgerð hófst í Flatey árið 1817 þegar Guðmundur Scheving keypti þangað fyrsta þilskipið. Guðmundur hafði flust til Flateyjar tveimur árum áður og keypt hálfa verslunarlóðina á móti Ole Christensen Olsen. Guðmundur var svo gott sem einráður í Flatey þar sem Ole var búsettur í Kaupmannahöfn. Strax frá 1815 gerði Guðmundur út opin skip til hákarla- og þorskveiða en áður en hann flutti til Flateyjar hafði hann gert út þilskip frá Tálknafirði. Árið 1822 lét Guðmundur svo smíða fyrir sig 10 lesta þilskip í Flatey og er það fyrsta þilskip sem smíðað var á Vesturlandi.⁶ Hann keypti svo fleiri skip og endurbætti og breytti gömlum. Árið 1830 gerði hann út þrjú þilskip og nokkru seinna keypti hann 36 lesta skútu frá Danmörku til að nota í millilandasiglingar. Guðmundur fékk til sín danska skipstjóra en í áhöfnum hans voru jafnframt

³ Sigfús Haukur Andrésson, *Verslunarsaga Íslands 1774-1807*. II. bindi, *Upphaf fríhöndlunar og almenna bænaskráin* (Reykjavík 1988), bls. 516; Lýður Björnsson, „Flatey verður verslunarstaður“ *Arsrit Sögufélags Ísfirðinga* 42 (2002), bls. 157-183.

⁴ Ásgeir Ásgeirsson og Ólafur Ásgeirsson, *Saga Stykkishólms* I, bls. 328.

⁵ Ásgeir Ásgeirsson, *Saga Stykkishólms*. II. bindi. *Miðstöð Vesturlands 1845-1892* (Stykkishólmur 1997), bls. 223.

⁶ Guðmundur Scheving, „Nokkrar hugleiðingar um þilskipaveiðar á Íslandi.“ bls. 89. Gils Guðmundsson, *Skútuöldin*, bls. 94.

margir Íslendingar sem nutu leiðbeininga frá þeim er lært höfðu erlendis. Guðmundur var duglegur að senda unga menn út á skipum sínum til að þeir gætu lært. Í Flatey var því í raun starfræktur sjómanskóli um 1830. Útgerðin gekk vel og hagnaður var nægur til að Guðmundur réðist í talsverðar framkvæmdir. Hann lét m.a. byggja grjótgarð við Grýluvog til að skýla skútum sínum og fiskgeymsluskúr og lifrabræðslu.⁷

Guðmundur fór nýjar leiðir við að manna skip sín og greiða laun. Hann greiddi sjómönnum hluta af aflanum frekar en fast vikukaup. Kerfið taldi hann ekki eingöngu hvetjandi fyrir sjómennina heldur kom það jafnframt í veg fyrir tap hans ef veiði var lítil. Guðmundur hagnaðist vel með stórauknum afla og duglegir veiðimenn gátu fengið mikið í sinn hlut. Árið 1832 höfðu 50 manns atvinnu við útgerð Guðmundar í Flatey. Flateyjarfiskurinn var vinsæll meðal danskra kaupmanna og er sagt að Guðmundur hafi getað selt skippundið herra en aðrir útgerðarmenn á landinu.⁸

Guðmundur hafði mikla trú á þilskipaútgerð fyrir framþróun landsins og skrifaði grein árið 1832 í *Ármann á Alþingi*. Sú grein er merkileg heimild um þessar fyrstu tilraunir í íslenskri þilskipaútgerð. Í greininni hvetur hann menn til að láta smíða skip sín á Íslandi en tekur þó fram að skip til millilandasiglinga séu betri keypt erlendis. Hann taldi íslenska þilskipaútgerð stuðla að því að Íslendingar gætu sjálfir eignast verslunina, því þeir sem ættu góð skip gætu sjálfir siglt með vöruna milli landa og væru síður háðir Dönnum um vörur. Sjálfur var hann með skip í millilandsiglingum og litla verslun en danskir umboðsmenn sáu um viðskipti hans í Kaupmannahöfn.⁹ Guðmundur varði engu að síður miklum tíma þar sjálfur og lést þar árið 1837, 61 árs gamall.

Brynjólfur Benedictsson tengdasonur Guðmundur tók þá við útgerðinni sem átti þá fjögur skip. Eftir að hann tók við varð útgerðin fyrir miklu skipatjóni, hann hafði þó tryggt skip sín í Amsterdam og fjárhagslegt tjón því ekki gífurlegt. Hann fór þó varlega í endurnýjun flotans og einbeitti sér meira að verslun og menningarlegu starfi. Eggert Magnússon og Ólafur Sívertsen höfðu gert út sitthvort þilskipið samhliða Brynjólfi um tíma en um 1870 voru aðeins tvö skip gerð út frá eyjunni og tíu árum síðar var útgerð þar engin um árabíl. Það var ekki fyrr en undir lok aldarinnar þegar Björn Sigurðsson tók við versluninni sem uppbygging þar hófst á ný, en vikið verður að honum síðar.¹⁰

⁷ Gils Guðmundsson, *Skútuöldin* I, bls. 96.

⁸ Guðmundur Scheving, „Nokkrar hugleiðingar um þilskipaveiðar á Íslandi.“ *Ármann á Alþingi* (1932), bls. 101; Gils Guðmundsson, *Skútuöldin* I, bls. 99.

⁹ Guðmundur Scheving, „Nokkrar hugleiðingar um þilskipaveiðar á Íslandi“, bls. 83-106.

¹⁰ Gils Guðmundsson, *Skútuöldin* I, bls. 329-332.

Árni Thorlacius og uppbygging í Stykkishólmi

Árni Thorlacius markaði upphaf þilskipaútgerðar í Stykkishólmi árið 1826 þegar hann kom heim úr verslunar- og skipstjórnarnámi. Árni hafði úr miklum verslunaraudi föður síns að spila og hafði menntun sem nýttist honum vel. Hann hafði ungur verið sendur til Kaupmannahafnar og Noregs til að læra tungumál, verslunarmennsku og skipstjórnarfræði.¹¹ Dánarbú föður hans, Ólafs Thorlacius, kaupmanns á Bíldudal var talið eitt það auðugasta í landinu þegar hann lést 1815 en hann var meðal fyrstu Íslendinga til að gera út þilskip og sigla með fisk frá Íslandi. Ólafur Thorlacius hafði m.a. með hagnaði af útgerð keypt verslunarpláss í Stykkishólmi og á Ísafirði. Bogi Benediktsson var verslunarstjóri hans í Stykkishólmi og tók jafnframt við öðrum rekstri eftir að hann lést, sem fjárhaldsmaður þeirra Árna og Ólafs yngri.¹²

Mest var útgerð Árna á tímabilinu frá 1834 til 1839 þegar fjögur til sex þilskip voru gerð út og nokkrir minni bátar. Árni hafði verið stórtækur í uppbyggingu í Stykkishólmi. Hann byggði m.a. fyrsta tvílyfta íbúarhúsnæði á landinu. Stórt hús sem stendur enn og hýsir byggðasafn Snæfellinga. Þilskipaútgerð þaðan lognaðist svo nánast alveg út eftir að Árni og síðan Kompaníverslunin lagði upp laupana. Hún hafði verið í eigu Brynjólfs Bogasonar og Péturs Kolbeinssonar.¹³ Það Kompaní endaði á þann veg að Brynjólfur eignaðist allar eignirnar, en flutti skömmu síðar til Flateyjar og tók við verslun Guðmundar Scheving.¹⁴

Erfiðleikar í útgerðinni og breytingar á versluninni

Þótt þilskipaútgerð tæki mjög að aukast, eftir miðja öldina víða m.a. við Ísafjörð og á Norðurlandi gekk þróunin í öfuga átt á Breiðafirði. Þar sem svo myndarlega hafði verið farið af stað lagðist útgerð næstum niður um skeið. Ástæður þess eru ekki augljósar en skipatjón er líklega ein ástæða og hafnleysi hefur t.d. verið nefnt sem ástæða þess að illa gekk að koma upp útgerð í Ólafsvík og að erfiðlega hafi gengið að fá skip vátryggð.

Sú staðreynd hve fáir stóreignamenn áttu þilskipaflotann hefur jafnframt haft áhrif þar sem verslun og útgerð stóð og féll með þeim. Það má svo velta því fyrir sér hvort eitthvað af þessu megi rekja til þess að verslunin var gefin frjáls árið 1855. Þ.e. að breytingar á versluninni og afnám gjalda sem lögð voru á útgerð erlendra skipa þá hafi haft neikvæð áhrif á þá íslensku kaupmenn sem höfðu komið sér upp útgerð með verslun og millilandasiglingum í umhverfi takmarkaðs verslunarfrelsis. Mér sýnist þó hnignun útgerðarinnar í Breiðafirði vera hafin fyrr en þetta er ein af þeim spurningunum sem þarf að skoða í rannsókninni.

¹¹ Ásgeir Ásgeirsson og Ólafur Ásgeirsson, *Saga Stykkishólms* I, bls. 252.

¹² Sigurður Ágústsson, „Upphaf verslunar í Stykkishólmi“ *Breiðfirðingur* 20-21 (1961-1962), bls. 41.

¹³ Ásgeir Ásgeirsson og Ólafur Ásgeirsson, *Saga Stykkishólms* I, bls. 327 og 356; Gils Guðmundsson, *Skútuöldin* II, bls. 10.

¹⁴ Sigurður Ágústsson, „Upphaf verslunar í Stykkishólmi“, bls. 42.

Árið 1855 gengu í gildi lög sem heimiluðu frjálsar siglingar erlendra skipa og kaupmanna til Íslands. Erlendum skipum hafði ekki beinlínis verið bannað að sigla til landsins en dregið var úr ásókn þeirra með því að láta þau greiða háan lestartoll og skylda þau til að sækja sjóvegabréf til Danmerkur áður en siglt var til Íslands. Þótt að breytingarnar ykju frelsi Íslendinga og Dana sem sigldu með vörur til og frá Íslandi lögðust margir gegn auknu verslunarfrelsi. Danskir Íslandskaupmenn og samtök stórkaupmanna í Kaupmannahöfn höfðu mestar áhyggjur af því að Kaupmannahöfn myndi glata stöðu sinni sem miðstöð og dreifingarmarkaður íslenskrar vöru.¹⁵

Embætti stiftamtmanns sinnti Mathias Rosenørn á þessum tíma en hann lét sig verslunarmál Íslendinga mikið varða. Hann taldi ríkjandi fyrirkomulag vera mjög gallað og í raun litlu skárna en algjöra einokun þar sem skortur væri á samkeppni, vöruskiptaverlsun væri ráðandi, kaupmenn byggju enn flestir erlendis og markaðir væru enn ótryggir og vöruskortur tíður. Hann taldi brýnna að reyna að styðja við fasta verslun á Íslandi og efla innlenda kaupmannastétt frekar en að auka hlut erlendra kaupmanna í versluninni.¹⁶

Brynjólfur Benedictsson kaupmaður í Flatey var einn af þeim Íslendingum sem varaði við því að útlendum lausakaupmönnum yrði leyft að versla á löggiltum verslunarhöfnum. Hann óttaðist að hin fasta innlenda verslunartétt gæti ekki haldið verslun sinni til jafns við útlenska verslunarkaupmenn. Hann taldi mikilvægt að vernda uppbyggingu borgaralegrar atvinnugreinar til að stuðla að menningarauka.¹⁷ Áhyggjur um að Íslendingar hefðu ekki næga reynslu eða nægt fjármagn og skipakost til að hagnýta sér verslunarfrelsið voru alls ekki ástæðulausar. Það fór þó ekki svo eftir að verslunin var endanlega gefin frjáls að erlendir kaupmenn hösluðu sér völl í fastri verslun. Víðast hvar var verslunin áfram í höndum Dana eða þeirra verslana sem fyrir voru að minnsta kosti í fyrstu. Selstöðukaupmenn voru þeir sem virðast hafa hagnast hvað mest á breyttu fyrirkomulagi. Það kom sér vel fyrir þá að geta leigt erlend skip og siglt þeim beint frá Íslandi á markaði fyrir utan Danmörku m.a. á Spáni en þurfa ekki að hafa milligöngu í gegnum Danmörku. Í seinna bindi sögu Stykkishólms eftir Ásgeir Ásgeirsson er farið vel og á vandaðan hátt yfir þessa sögu og sýnt fram á hvernig selstöðuverlsun Hans A. Clausen óx í kjölfar þessa breytinga. Þar segir að þótt margir 19. aldar menn hafi gagnrýnt dönsku verslunarmennina, talið þá íhaldsama og hafa staðið í vegi fyrir breytingum hafi þeir oft „brugðist við breyttum aðstæðum – nýjum mörkuðum, breyttri lagaumgjörð – og nýtt sér til hagsbóta.“¹⁸

¹⁵ Ásgeir Ásgeirsson, *Saga Stykkishólms II*, bls. 200.

¹⁶ Ásgeir Ásgeirsson, *Saga Stykkishólms II*, bls. 202-203.

¹⁷ *Tíðindi frá Þjóðfundum Íslendinga árið 1851*, bls. 205.

¹⁸ Ásgeir Ásgeirsson, *Saga Stykkishólms II*, bls. 250-251.

Selstöðuverslunarveldi Clausen

Um miðja öldina má segja að tímabil danskrar selstöðuverslunar undir stjórn Hans A. Clausen taki við á Breiðafirði og þetta fyrsta tímabil þilskipaútgerðar við Breiðarfjörð renni sitt skeið. Hans Clausen var sonur Ragnheiðar Pétursdóttur og Holgers Clausen kaupmanns í Ólafsvík. Clausen tók við verslun og útgerð í Ólafsvík 1830 og lét þá smíða að minnsta kosti þrjár skútur fyrir sig þar. Fyrstu útgerðartilraunir Hans Clausen gengu vel og gáfu honum nokkurn hagnað þegar frá upphafi. Hann sigldi yfirleitt sjálfur til Spánar með fisk til að sjá um viðskiptin en frá Spáni hélt hann skipunum til Kaupmannahafnar eða Englands og hlóð þau vörum til Íslands. Hans hafði góð sambönd í Kaupmannahöfn sem hafa án efa komið auðsöfnun hans vel en hann var sem dæmi gerður meðlimur borgarráðsins eftir að hann fluttist alfarið þangað árið 1839. Þaðan stýrði hann versluninni allt til 1890.

Í Kaupmannahöfn tryggði hann samning við Kaupmannahafnarborg um kaup á allri lýsisframleiðslu sinni ár hvert. Hákarlalýsi sem var brætt í Ólafsvík var flutt til Kaupmannahafnar á tunnum og notað í grútarlampa sem lýstu upp götur borgarinnar. Steinolían leysti svo lýsið af hólmi á sjötta áratug aldarinnar sem setti auðvitað strik í reikning Clausen. Annar liður í auðsöfnun hans var að vera fyrstur með þurrkaðan Íslandsfisk á markaði í Kaupmannahöfn á haustin. Þannig fékk hann hærra verð fyrir fiskinn vegna mikillar eftirspurnar og lítils framboðs á þessum árstíma.¹⁹

Clausen sigldi með vörur frá Hamborg til Íslands, ull frá Íslandi til Englands og fisk frá Íslandi til Spánar. Hagnaður fólst í því að þurfa ekki sigla með vörur til Danmerkur þar sem lægra verð fékkst fyrir íslenskar vörur. Þegar verslunin gekk sem best átti Clausen verslanir í Ólafsvík, Búðum, Stykkishólmi og á Ísafirði. Hann sinnti þá jafnframt á tímabili lausakaupverslun við Dalamenn, íbúa við sunnanverðan Húnaflóa, Hrútfirðinga og Strandamenn. Clausen hafði góða menn í vinnu hjá sér en Árni Sandholt og Páll Hjaltalín sinntu lengi versluninni fyrir Clausen og efnuðust vel. Á níunda áratug 19. aldar fór að fjara hratt undan veldi Clausen. Ásgeirsverslun á Ísafirði með mikla skútuútgerð gerði út um Clausen þar og ný verslunarfélög við Breiðarfjörð voru erfið í samkeppni. Gramverslun í Stykkishólmi og Flateyjarverslunin sem var að taka við sér á ný undir stjórn Björns Sigurðssonar þrengdu mjög að rekstri Clausen sem sjálfur var orðin háaldraður. Hann seldi þá mikið af eignum sínum. Holger Clausen sonur hans rak verslunina í Stykkishólmi þar sem hann bjó um tíma en síðustu eignirnar runnu inn í verslun Tang árið 1897.²⁰

¹⁹ Gíls Guðmundsson, *Skútuöldin* II, bls. 34-35. Fjallað er um skjótfenginn gróða sem fékkst með hákarlaveiði frá 1820 og framundir miðja 19. öld í grein eftir Jón Þ. Þór. Sjá; Jón Þ. Þór, „Hákarlinn og endurreisn íslensks efnahagslífs á 19. öld“ *Ársvit Sögufélags Ísfirðinga* 43 (2003), bls. 277-283.

²⁰ Ásgeir Ásgeirsson, *Saga Stykkishólms* II, bls. 252, 254 og 264-265.

Ólafsvík eftir daga Hans Clausen

Lítið hefur verið fjallað sérstaklega um Ólafsvík en Hans Clausen byggði verslunarveldi sitt upp þar og var upphafsmaður þilskipaútgerðar þáðan.²¹ Sigurður E. Sæmundsson keypti verslun Clausen í Ólafsvík 1890. Til að auka hagkvæmni í versluninni og takmarka tjón, tók hann þátt í samstarfi um fiskútflutning og aðrar vörusendingar við þrjá aðra kaupmenn; Verslun Gram á Þingeyri, Markús Snæbjörnsson á Patreksfirði og Björn Sigurðsson í Flatey. Hver þeirra lagði til kaupskip eftir ástæðum, eitt eða fleiri og tóku þau síðan vörur á öllum þessum stöðum. Eitt skip sigldi með fisk til Spánar, annað til Ítalíu, hið þriðja flutti afurðir til Englands, fjórða til Danmerkur o.s.frv. Björn Sigurðsson keypti svo upp eigin Sigurðar í Ólafsvík, en síðar runnu allar eigin Björns inn í Islandsk Handel og Fiskeri Company ásamt verslun Gram á Þingeyri.²²

Islandsk Handels og Fiskeri Company var stofnað árið 1898. Eigendur danska fyrirtækisins Salomon Davidsen höfðu forgöngu um stofnun þess ásamt Birni Sigurðssyni, kaupmanni og útgerðarmanni í Flatey, sem varð aðalhluthafi þess. Félagið keypti allar eigin Björns, meðal annars Flateyjarverslunina og þau skip sem tilheyrðu útgerðinni. Félagið var að mestum hluta í eigu Dana og hafði varnarþing sitt í Kaupmannahöfn. Auk Björns átti einungis einn Íslendingur hlut í félaginu, það var Hjálmar Jónsson. Félagið rak verslanir víða; í Flatey, á Skarðsströnd, í Búðardal og í Ólafsvík. Fyrirtækið keypti einnig eignir Geirseyrarverslunarinnar á Patreksfirði þar sem aðalbækistöðvar þess voru starfræktar. Félagið starfaði ekki lengi og hætti starfsemi árið 1907.

Í raun var litlu landað af fiski í Ólafsvík eftir að verslunin þar gekk inn í Islandsk Handels og Fiskeri Company. Fjöldi Ólafsvíkinga flutti á Patreksfjörð þáðan sem mörg skip félagsins voru gerð út. Einar Markússon, systursonur Sigurðar Sæmundssonar, sem lengi hafði starfað sem verslunarstjóri, stofnaði sína eigin verslun í Ólafsvík, til að sporna við þessari þróun og viðhalda þilskipaútgerð í Ólafsvík. Það var þó við litlar vinsældir Islandsk Handel og Fiskeri Company sem taldi sig hafa girt fyrir alla samkeppni. Einar kom sér upp nokkrum þilskipum en sú útgerð gekk aldrei vel enda nánast algjört hafnleysi í Ólafsvík. Einar gafst upp og fluttist frá Ólafsvík til Reykjavíkur árið 1910 og markaði með því endalok þilskipasögu Ólafsvíkur.²³

²¹ Gísli Ágúst Gunnlaugsson, *Saga Ólafsvíkur*. I. bindi. *Fram um 1911* (Akranes 1987), bls. 159.

²² Gils Guðmundsson, *Skútuöldin* II, bls. 41 og 42-44. Í Sögu Ólafsvíkur, þar sem kafli um þilskipaútgerð byggir á frásögn Gils Guðmundssonar í *Skútuöldinni*, kemur fram að litlar heimildir hafi varðveist um fyrstu útvegsárin í Ólafsvík. Frásögn Gils byggir meðal annars á gögnum sem hann fékk að láni frá Oscari Clausen sagnaritara, en þær heimildir munu hafa glatast.

²³ Gils Guðmundsson, *Skútuöldin* II, bls. 44-46.

Nýtt blómaskeið þilskipaútgerðar í Stykkishólmi

Nýtt blómaskeið þilskipaútgerðar hófst í raun í Stykkishólmi þegar Sæmundur Halldórsson hóf verslun og útgerð þar um aldamótin 1900 og kom sér upp smá flota þilskipa. Sæmundur hafði ungur verið sendur í læri til Holger P. Clausen, sem þá stjórnaði verslun föður síns á Búðum. Sæmundur fór svo 18 ára til Danmerkur á vegum Clausen í því skyni að kynna verslunarrekstri og í nám. Eftir að Sæmundur gifti sig sagði hann skilið við Holger Clausen og stofnaði sína eigin verslun í Stykkishólmi. Sæmundur færði mjög út kvíar verslunar sinnar og kom upp útibúum víða á sunnanverðum Breiðafirði. Um skeið rak hann stærstu fiskverslun allra kaupsýslumanna á Miðvesturlandi.

Hjálmar Sigurðsson gerði út þilskip samhliða Sæmundi. Í Stykkishólmi setti hann á fót allstóra verslun og hóf þilskipaútgerð. Hjálmar varð ekki langlífur en eftir lát hans komust tvö af seglskipum hans í eigu Kaupfélags verkamanna, sem stofnað hafði verið í Stykkishólmi. Á árunum 1920-1925 hurfu síðustu seglskip úr sögunni í Stykkishólmi en vélbátar voru þá komnir í staðinn.²⁴

Lokaorð

Þótt samantekt þessari fari nú að ljúka hafa enn verið ótalin mörg nöfn íslenskra og danskra kaupmanna sem koma við sögu í þessari rannsókn og ekkert hefur verið minnst á þær fjölmörgu verstöðvar sem voru í Breiðafirði. Hér hefur aðeins verið dregin upp lítil einfölduð mynd af ákveðinni þróun sem birst hefur í útgefnu efni um verslun og útgerð á Breiðafirði á 19. öld. Ekki er tímabært að draga einhverjar ályktanir á þessu stigi en spurningarnar eru margar. Ein af stóru spurningunum er til dæmis hvaðan auður þessara íslensku frumkvöðla, Ólafs Thorlacius og Davíðs Scheving, í byrjun 19. aldar kemur.

Á 19. öld voru Íslendingar að brjótast út úr ákveðinni kyrrstöðu eða stöðnun sem einkenndi efnahagsþróun á Íslandi á 17. og 18. öld. Þá skapaðist aukin aðgreining milli landbúskapar og sjávarútvegs. Aukin samkeppni milli greinanna myndaðist hægt og rólega. Þegar íslenskir kaupmenn komust að kjötkötlunum jókst áhersla á hagkvæmni í framleiðslu neysluafurða sem birtist m.a. í útgerð þilskipa. Á fyrri öldum hafði framleiðsla matvæla fyrst og fremst verið hugsuð til neyslu innanlands og ef eitthvað umfram var til var það selt til útflutnings. Þá var ekkert eftir til að fjárfesta í nýjungum eða kosta nauðsynlegar breytingar og endurnýjun á hagkerfinu.

²⁴ Gils Guðmundsson, *Skítuöldin* II, bls. 22.

Frumkvæði þeirra íslensku útvegsmanna sem voru áberandi á Breiðafirði strax um aldamótin 1800 átti eflaust þátt í því að hrinda af stað mikilli hugarfarasbreytingu sem efnhagsbreytingar á Íslandi á seinni hluta 19. aldar eiga rót sína í. Mestu skiptir án efa að losað var um einokunarverslunina og að Íslendingum, sem það gátu, leyft að reka verslun árið 1787. Þessir íslensku kaupmenn komu sér upp eigin útgerð og með verslunarágóða leituðu þeir nýrra leiða í sjávarútvegi og sköpuðu arðbæra atvinnugrein.

Rannsókn á verslunarauðvaldi við Breiðafirði getur varpað nýju ljósi á skilning á verslunareinokun Dana en í flóknum kenningum Fernard Braudel, sem nefndur var hér í inngangi, um kapítalisma fjallar hann meðal annars um hvernig auður gat safnast á fáar hendur í krafti einokunar og ríkisreglna og hvernig frjálsir markaðir gátu unnið gegn hagsmunum þeirra sem áttu mestan auð. Einokun sagði hann geta tekið á sig allskonar myndir t.d. sem ríkisafskipti, tegund gjaldeyris, stór verslunarsamtök o.s.frv. Immanuel Wallerstein segir um kenningar Braudel um kapítalisma að þær séu í raun á hvolfi miðað við það sem við þekkjum úr skrifum Marxista annars vegar og Frjálshyggjusinna hins vegar.²⁵ Braudel vill meina að kapitalismi sé það sem gerist í því sem hann kallar the anti-market, að kapítalistar hafi staðið vörð um og þrífist best við aðstæður einokunnar. Hann var ósammála því að kapítalismi lýsti því sem gerðist á frjálsum markaði. Hér verður staðar numið enda þælingar Braudel það yfirgripsmiklar að þær verðskulda sína eigin grein. Eitt er þó víst að það er öllum hollt að snúa hlutunum aðeins á hvolf í von um nýja sýn.

²⁵ Immanuel Wallerstein, „Braudel on Capitalism, or Everything Upside down“ *The Journal of Modern History* (1991), bls. 351-364.