

JÓLIN SEM HURFU HAFNFIRÐINGUM

„Um aldamótin 1900 töldust skipakomur til Hafnarfjarðar að vetrarlagi til merkra tíðinda. Það vakti því eftirtekt þegar eimflauta Hekluunar rauf skyndilega vetrarkýrðina, rétt þrem stundarförðungum áður en kvöldsongur átti að hefjast í Garðakirkju, sem þá var sóknarkirkja Hafnfirðinga, á aðfangadagskvöld 1901. Þegar skipið kastaði akkerum voru jólin nær gengin í garð og allir bæjarbúar allsendis óviðbúnir þessari veraldlegu sendingu. Uppskeypun þoldi litla bið, þar sem fármur skipsins, saltið, var smám saman að renna niður um laskaðan botn þess. Enginn maður fékkst til að hefja uppskipun á aðfangadagskvöld en klukkan sex á jöldagsmorgun hófu 50 menn vinnu við uppskipun saltsins. Sú vinna tók báða jöldagana og var árangurinn, 5.064 saltrunnur, um ¾ hlutar þess salts sem í skipið hafði farið áður en það lagði úr höfn á Ítalíu. Þeir sem unnu vinnuna uppskaru hins vegar ríkulega laun erfiðis síns því þeir fengu greidda 35 auru á klukkustundina, en svo hátt kaup hafði aldrei áður verið greitt launamönnum í Hafnarfirði. Fyrir launamennina var því undir óvenjulega mikinn mat að róa, því fyrir eina krónu þurfti vanalega að strita í 5-10 klukkustundir. Jölahald Hafnfirðinga 1901 fór af þessum sökum allt úr skorðum og hefur óventrar komu salt skipsins verið minnst sem jólanna sem hurfu Hafnfirðingum.“⁴⁴

Selvogsbændur í kaupstaðarferð.



Kaupstaður verður til – 1908

Hafnarfjarðarbær fékk kaupstaðarréttindi mánudaginn 1. júní 1908. 1469 manns bjuggu í bænum og snerist lífið að stærstum hluta um sjósókn og fiskveiðar. Útgerðin var lífæð bæjarins og með kaupstaðarréttindum var loksins kominn grundvöllur fyrir langþráðri hafnargerð. Í Kvásum birtist eftirfarandi frétt vegna kaupstaðarréttindanna: „1. júní verður merkisdagur í sögu Hafnarfjarðar. Þá öðlaðist kaupstaðurinn að fullu bæjarréttindi með bæjarfulltrúakosningunni, sem gekk mjög friðsamlega til. Aðeins einn listi kom fram. Yfirleitt eru víst Hafnfirðingar vel ánægðir með kosninguna. Góðir menn og framkvæmdasamir eiga þar sæti. Enda veitir ekki af að svo sé, því margt þarf að laga í Hafnarfirði. Framtíð bæjarins hvílir að miklu leyti á því hvernig bæjarstjórnin reynist nú. Einmitt fyrstu sporin eru þýðingarmest. Fylgist hún vel með tímunum í öllum sönnum framförum, þá á bærinn bjarta og glæsilega framtíð fyrir höndum. Hafnarfjörður verður aldrei höfuðborg landsins, það hlutskifti hefir Reykjavík hlotnast. En hann getur orðið falletgasti bærinn og myndarlegasti, til þess hefir hann næg skilyrði frá náttúrunnar hendi, aðeins að íbúar hans verði „sjálfum sér trúir.“⁴⁵

Fyrsta hafnarreglugerðin – 1909

Þriðjudaginn 8. desember árið 1908 barst staðfesting til bæjarstjórnar frá Stjórnarráði Íslands um hafnarreglugerð fyrir Hafnarfjarðarkaupstað. Þann 1. janúar 1909, tæpum mánuði eftir að staðfestingin barst, tók reglugerðin gildi. Helsta ákvæði hennar sneri að gjaldheimtu og hafnargjöldum. Lína var dregin frá Bala-kletti að Hvaleyrarhöfða og áttu öll skip sem voru átta smálestrir eða stærri að greiða hafnargjald í hvert sinn er þau lögðust við akkeri og aðrar festar fyrir innan línuna. Legugjald þurftu svo öll skip sem lágu í höfninni yfir vetrartímann eða til langtíma á öðrum árstíma að greiða. Hafnargjöldin og legugjöldin runnu í nýstofnaðan hafnarsjóð kaupstaðarins. Þar með var kominn grunnur að fjármagni til framkvæmda og möguleikinn á smíði hafskipabryggju var innan seilingar.⁴⁶



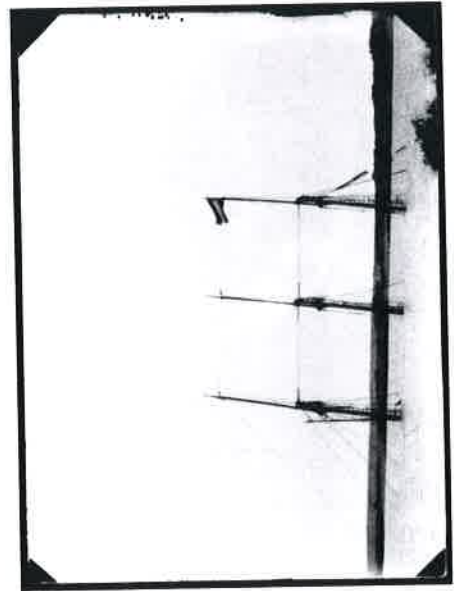
Norskir línuveiðarar í Hafnarfjarðarhöfn árið 1905.

sitt til næsta Alþingis, úrvegaði efnisstyrk af landsjóði að upphæð 20.000 krónur og fengi sem fyrst verkfræðing til þess að skoða bryggjustæði og grunnuppdrætti ásamt því að úrvega áætlun yfir kostnað bygginga – á kostnað landsjóðs.⁵² 23. ágúst 1910 skilaði nefndin skýrslu til bæjarstjórnar um vinnu sína auk þess sem tilboð fylgdi frá Guðmundi Guðmundssyni, bryggjusið í Reykjavík, um smíði á hafskipabryggju. Ekki var bæjarstjórnin tilbúin að semja beint við Guðmund og fól nefndinni að fá Th. Krabbe landsverkfræðing til að mæla fyrir bryggjustæðinu og gera áætlun um verkið. Á þessu tímabili vonaðist bæjarstjórnin enn til þess að einstaklingar eða félög væru fánleg til að smíða bryggjuna á eigin kostnað en að öðrum kosti yrði það gert á kostnað bæjar-
sjóðs.

Sérstakt ljósagjald átti að fjármagna rekstur vítanna – 1910

5. september 1910 var tekið fyrir bréf í hafnarnefndinni frá Stjórnarráði Íslands þar sem tilkynnt var að þar sem bærinn hefði fengið kaupstaðarréttindi yrði hann að taka að sér rekstur beggja hafnarvítanna ef hann vildi halda þeim. Að öðrum kosti yrðu þeir fluttir í burtu. Nefndin lagði til að bærinn tæki reksturinn að sér og stakk upp á að lagt yrði sérstakt ljósagjald á öll skip er leituðu hafna í bænum. Lagði nefndin til að svohljóðandi grein yrði bætt inn í hafnarreglugerðina: „Öll skip, að undanteknum fiskiskipum, er heimilisfang eiga í Hafnarfirði, og hafnargjöld eiga að greiða, skulu greiða fyrir vitaljós hafnarinnar, 2 kr. í hvert sinn, er þau hafna sig hér, á tímabilinu frá 1. ágúst til 15. maí, og rennur gjald þetta í hafnarsjóð.“ Á þessum sama fundi lagði nefndin til að tekin yrðu upp sektarákvæði upp á allt að 400 krónur ef brotið yrði gegn hafnarreglugerðinni. Gjöldin skyldu þá renna í hafnarsjóð.⁵³

Þýska kolaskipið Adelheid sökk í Hafnarfjarðarhöfn árið 1914.



Ný hafnarreglugerð fyrir Hafnarfjarðar-kaupstað – 1910

Stjórnarráð Íslands gaf út nýja hafnarreglugerð fyrir Hafnarfjarðar-kaupstað 15. október 1910. Þar kom m.a. fram að hafnargjald af hverri smálest í hafnirskum skipum skyldi vera 3 aurar, en 5 aurar af hverri smálest annarra skipa. Þar kom einnig fram að „[ö]ll herskip og skemmtiskip, hverrar þjóðar sem eru, eru undanþegin hafnar-gjaldi“ og að „[ö]ll skip danskra þegna, sem eru að fiskiveiðum við strendur landsins, eru undanþegin hafnargjaldi, ef þau afferma ekki né ferma annað en það, er veiðar þeirra og útbúnað snertir“.⁵⁴ Í kaflanum um almenn atvöð sagði: „Seglfestu, ösku, kolum frá gufuskipum, eða öðru, sem valdið getur skemmdum á höfninni, má ekki kasta úrbyrðis, og ekki heldur flytja á land annarsstaðar en þar, er lögreglustjóri leyfir. Skip, sem liggja á höfninni til að taka á móti nýjum fiski, mega ekki kasta fiskiúrgangi úrbyrðis í höfninni fyrir innan línu, er hugsast dregin frá Fiskakletti í Skiphól, hvort heldur er innvflí, hausar eða hryggir úr fiski, heldur skal þeim skylt að flytja slíkan úrgang út fyrir umgetna línu, ef hann er ekki hag-
nýttur á annan hátt.“⁵⁵ Bæjarstjórn var hlýnt bryggjusiðinni og gerði sér grein fyrir mikilvægi hafskipabryggju, ekki sist eftir að slýs varð í höfninni í lok árs 1910. Dagblaðið *Fjallkonan* lýsti atvörðunum á eftirfarandi hátt: „Aðfaranótt 28. þ.m. gerði ofsavassan útsýning. Í veðrinu sleit upp gufuskip í mynni Hafnarfjarðar og rak það í land í kaupstaðnum og brotnaði í tvo hluti. Skipið hét „Adria“ og var vöruflutningaskip Eðinborgarverzlunar. Skipverjar voru 16 alls. Tveir syntu til lands um nóttina og nju náðust úr reiða skipsins snemma um morguninn en 5 drukknuðu.“⁵⁶

DRAUGAGANGUR Í SVENDBORG

„Adria fór upp í klettana fyrir vestan Fiskaklett... Þetta var kolaflutningaskip, gufuskip, eitthvað innan við þúsund tonn. Í þessu slýsi fórust nokkrir menn en aðrir komust í land og vöktu upp í næstu húsum. Líkin rak svo upp næstu daga og voru borin upp í Svendborg og voru geymd þar í einhverja daga. Það var kannski þess vegna sem það kviknuðu sögur um draugagang í Svendborg og lifðu goðu lífi fram eftir árum.“⁵⁷

LANDVERKAFÓLK HAFÐI EKKI UNÐAN

„1908 varð mikið aflaár. Meðal árlegur þorskaflí okkar Íslendinga á árunum eftir aldamót var 40-50 þúsund tonn, en 60 þúsund tonn 1908. Eins og jafnan í miklum aflaárum barst mikill fiskur á land við Faxaflóa og ekki sízt í Hafnarfirði, þar sem var hinn mikli floti kúrtera og línubáta, sem lýst hefur verið, og Coot á við þrjár meðalskútur í afla. Hafnarfirðingar höfðu ekki undan að vinna með góðu móti í salt þann fisk sem barst, og fiskurinn lá tíðum í kós á bryggjum langtímum saman í steikjandi hita, þegar kom fram á sumarið, en mikil hitabylgja gekk yfir þetta sumar. Mikið af fiski skemmdist og ýmist ónýttist alveg eða varð léleg söluvara.“⁴⁷

Tillaga um bryggjubyggingu – 1909

Í ágúst lagði Sigfús Bergmann bæjarfulltrúi fram tillögu um byggingu hafskipabryggju. Bæjarstjórn Hafnarfjarðar afgreiddi málið með því að visa því í nefnd sem í voru Magnús Jónsson bæjarstjóri, Sigfús Bergmann og Guðmundur Helgason. Nefndin lagði strax mikla vinnu í að kanna allar hugmyndir varðandi bryggjusmiðina.⁴⁸ Fyrsta mál á dagskrá nefndarinnar var kosning umsjónarmanns með lagningu skipa í höfninni og til að hafa eftirlit með skipunum. Kosningu hlaut Ólafur Jöelsson stýrimaður. Á fundinum kom fram tillaga um að greiða umsjónarmanni 50 krónur fyrir veturinn. Fól hafnarnefndin bæjarstjóra að úrvega heimild bæjarstjórnar fyrir þessari greiðslu úr hafnarsjóði.⁴⁹

STÖKUR VIÐ ÖLL TILEFNI

*Þó að tíðin þyki hörð
og þung sé við að deila,
nú er byrjuð bryggjubygging
í bæjarstjórnarheila.⁵⁰*

ÞETTA ERU ENGR DRAUMÓRAR

„Hafskipabryggja er nú komin á fót í Hafnarfirði, framundan Svendborg, eign þeirra Bookless bræðra hinna skosku. Hafa þeir látið smíða hana nú undanfarið. Þann 2. þ. m. lagðist fyrsta hafskipið við hana, botnvörpungur mikill, er skipaði þar upp fiski. – Má dagur sá teljast merkisdagur í sögu Hafnarfjarðar. Bryggja þessi mun aðeins ætluð til bráðabirgða og er víst tæplega til frambúðar. Geti þó hafskip flest lagst að henni á flóði. Nú hafa útlendingar riðið á vaðið hér sem víðar. Svo komum við á eftir. Og þá verður gaman að lifa! Mikil og stæðileg hafskipabryggja, eign bæjarins, með vatnsleiðslu og raflýsingu fram á bryggju-spord og margföldum vagnsporum eftir bryggjunni allri. Lyfti- og hreyfivélar á bryggjum og í geymslulúsum, knúnar rafmagn frá „ljósastöðinni“. Þá selur bærinn rafmagn sumar og vetur. Og græðir vel á því. Þá verður miljonabryggjan í Rvík að „gömlu ævintýri“, en rafbrautin milli Hafnarfjarðar og Reykjavíkur að arðsömum veruleika. – Þetta eru engir draumórar. Viða myndi einn duglegur maður hrinda þessu áfram. – Þessi leið verður farin fyrr eða síðar. Og það er sorglegt að sjá menn árum saman vera að hika við að vinna að sjálfs sin heill og hamingju í stað þess að taka höndum saman. Og starfa!“⁵¹

Engin fjárveiting til bryggjusmiði – 1910

23. júní 1910 var haldinn annar fundur Hafnarnefndarinnar. Á fundinum var lagt fram bréf til bæjarstjórnar frá Guðmundi Guðmundssyni bryggjusmið þar sem hann bauð bænum til kaups efnivið sem pantaður hafði verið vegna bryggju sem til stöð að smíða í Arnarfirði. Nefndin sá sér ekki fært að taka boði Guðmundar þar sem nefndarmenn töldu að ekki væri víst að efniviðurinn væri hentugur eða fullnægjandi í fyrirhugaða bryggju. Meginástæðan var þó að undirbúningurinn fyrir bryggjusmiðina var skammt á veg kominn. Bærinn hafði ekki enn umráðarétt yfir landi fyrir hafskipabryggju og ekki var búið að tryggja fjármögnun bryggjunnar. Formanni nefndarinnar var falið að leita samninga við bankana um veðdeildarlán til fyrirtækisins upp á allt að 40.000 krónur. Einnig var formanninum falið að fara þess á leit við landsstjórnina að hún tæki láníð upp í fjárlagafrumvarp