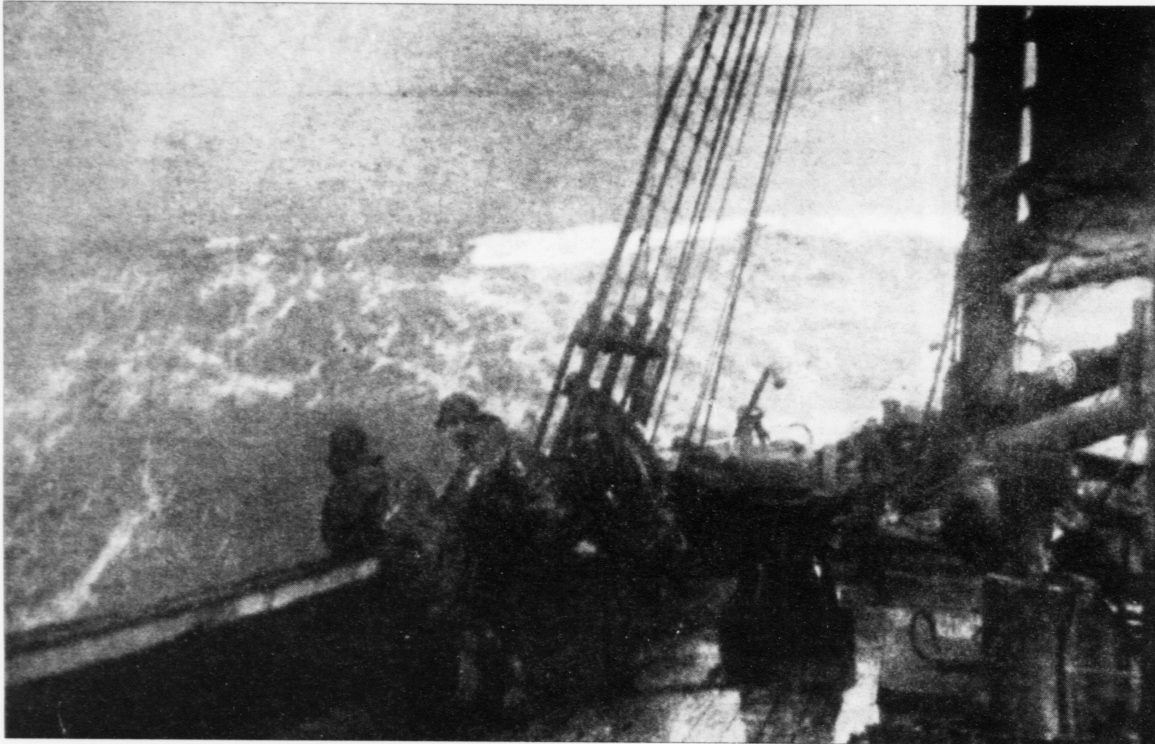




Ein novemberdag í 1877 fór dampdrivni sleipibáturin Messenger, við stórum hjólum á síðunum, togandi eina slupp út úr havnini í North Shields. Komnir á fiskileið varð bummtrolíð skotið, framvegis undir sleiping. Hetta riggaði fint, men setti samstundis tann einfalda spurningin: Hví hetta óneyðuga millumleið, sum sluppín í veruleikanum var, millum maskinkraft og trol? skrivar Jóan Jakku Guttessen m. a. í øðrum parti av greinarøð um troling í 100 ár

Nú varð tóvað við maskinkraft

Í 1898 høvdu trolarar roynt undir Íslandi í eini átta ár, við so mikið góðum úrsliti, at bretar vóru farnir at smíða trolarar, sum burturav vóru ætlaðir til fiskiskap í Norðuratlantshavi. Føroyingar vóru fullvísir í, at hesin veiðiháttur ongan móguleika og onga framtíð hevði á okkara leiðum. Tí kom tað sum ein ógiligur skelkur, tá trolarar í tíggjundatali næstan frá einum degi til tann næsta løgðust á grunnarnar summarið 1898. Tað vóru nógvar gitingar tá, hvussu hetta bar til, og somu gitingar hava verið endurtiknar síðani. Í hesi frásøgn verður roynt at greiða frá, hví trolingin byrjaði, júst tá hon byrjaði, og hví hesin veiðiháttur ikki var móguligur fyrr enn tá. 2. partur um troling í 100 ár:

Jóan Jakku Guttessen

Um aldarskiptið búðu 70.000 fólk í Grimsby, kanska størstu fiskivinnuhavn í heiminum. Fólka-vøksturin hevði alla staðni hesa seinastu hálvu öldina verið ógiligur. Ikki bert í ídnaðarlandinum Bretlandi. Eisini í Føroyum, sum framvegis ikki var leyst av gamla bóndasamfelagnum, var fólkatalið næstan tvífaldað og var nú í 1901 15.230.

Hinumeigin ánnu, sum bretar søgdu um Humber, lá Hull, og aðra staðni við fjørðin lógu skipasmíðju-byrmin Goole, Beverly og Selby, har teir flestu koltrolararnir, sum endaðu í Føroyum, vóru smíðaðir. Her var ein ógilig ferðsla og ein ótrúligur aktivitetur. Her vóru skip við seglføring av ymskum slag, koltrolarar, farmaskip og ísbátar. Hjóldrivnrir sleipibátar og loðsbátar. Stór havnarløg við fiskamarknaði og pakkhúsum og við innsiglingarportum at lata upp og aftur. Her sigldu hjóldrivnrir sleipibátar, við hvørt við fimm sluppum upp á sleip í senn. Her var alt, sum hevði við fiski-

vinnu at gera, savnað á einum stað. Her var The Great Grimsby Coal, Salt and Tanning Co., heimskent fyri at framleiða ella útvega alt, sum hevði við sjógv og fisk at gera. Frá netanálum og smæstu maskindeilum til kol, salt og ís. Ísurin var í stóran mun framvegis natúrligur ísur, fyri mesta partin innfluttur úr Norra. Ísbátar sigldu í pendulsigling um Norðsjógvin fyri at nøktu tann stóra tørvin. Fuglaframi skrivar summarið 1898, at bara í juni mánaði var útflutningurin av ísi úr Noregi til Bretlands 43.000 tons fyri 31.000 pund sterling.

Her var okkurt fyri bæði eygað og oyrað, sum ikki kundi annað enn hugtaka tann, sum kom higat á fyrsta sinni. Frelsunarherurin og gudsótti, pubbar og druknir fiskimenn. Og, sum tað sømir seg einum slíkum Klondike býi, eisini ein blómandi skökjulevnaður.

Jóannes í Klingrutagardi, føddur í 1887, sigur soleiðis um sín fyrsta túr í Grimsby: "Mær dámdi so væl í Grimsby, at eg minnist, at eg hálvgræt, tá ið vit

fóru avstað aftur. Eg bað skiparan lova mær at vera eftir til at fara við einum trolara, men Hanus í Rituvík noktaði mær, sum tann ungdomur eg var tá. Hann var góður við meg, Hanus, tað skal hann eiga."

Bert hálvthundrað ár frammanundan var Grimsby ein fjarskotin, týðningarleysur býur, har færri enn 4.000 fólk búðu. Men tá jarnbreytin kom til Grimsby í 1848 við sambandi til London, vaknaði býurin sum ein onnur Tornurósa. Slíkum vøkturi, sum Grimsby tá var fyri, var í Bretlandi ikki sæddur áður og heldur ikki síðani. Grimsby var við eitt komin í samband við ta stóru verð. Allur fiskur fór, so hvørt sum hann varð landaður, eftir jarnbreytini til London, og tað sá út, sum um marknaðurin ikki kundi mettast.

Um hetta mundið, mitt í 19. öld, hevði trolingin við slupp og bummtrolíð rættliga tikið dik á seg, tó enn mest fram við landi, á grunnum vatni og á sløttum sandbotni. Hálvthundrað ár seinna, tá okkara áðurnevndu landsmenn royndu eydnuna har niðri,

vóru bæði slupp og bummtrol at rokna sum avvaldað veiðiamboð.

Slupptrolarar og móðurskip

Sum tíðin var liðin, og sluppurnar vóru fleiri og størri, og fiskiskapurin minkaði inni við land, speiddist slupplotin kring allan Norðsjógvin og kom soleiðis longur og longur burtur frá marknaðinum. Stór feløg áttu heilar flotar av sluppum, og í staðin fyri at hvør einstøk slupp skuldi spilla tíð upp á at sigla tann langa vegin á marknað, varð trolingin nú skipað soleiðis, at ein tilíkur floti fiskaði saman undir leiðslu av einum admirali, sum teir søgdu, og avreiddu á fiskifeltinum til sokallaðar cutters, skjóttgangandi seglskip, sum soleiðis høvdu sama leiklut, sum móðurskip seinni í tíðini fingi.

Í 1865 læt stórreiðartíð Hewett & Co. í Barking bygja tvey av teimum fyrstu fyra flutningsskipunum úr jarni, við 50 hk maskinu. Hesi skip arvaðu heitið cutters frá segltíðini. Eisini vóru tey kallað carriers, ella snøgt sagt

flutningsskip. Hesi skip vóru útgjörd sum fiskiskip og fiskaðu móguliga ein lítlan part av árinum. Soleiðis skrásett sum fiskiskip sluppu tey nógvar biligari í havna- og landingaravgjöldum, enn um tey vóru skrásett sum farmaskip. Tí kann sigast, at hetta vóru millum fyrstu koltrolarar yvirhøvur. Men tað var kortini ikki fyrr enn nógvar ár seinna, at koltrolarar fingi nakran sum helst týðning sum fiskifør. Annað av hesum fyrstu flutningsskipunum bar tað fina navnið Lord Alfred Paget, uppkallað eftir einum nevndarlími í felagnum, einum parlamentslími.

Av øllum dampdrivnum førum vóru flutningsskipini tey, ið vóru drivin harðast. Tíðirnar aftur og fram vóru hildnar næstan líka stundisligar sum á eini jarnbreytarstøð. Tvær ferðir um vikuna ferðaðust hesi flutningsskip reisu av fiskifeltinum og á marknaðin í Billingsgate við London. Við fullari ferð. Tí tað var altavgerandi ikki at vera ov seinur á flóðini, tað kundi skjótt minka um vírði á veiðuni

við nógvum pengum. Fiskurin varð fluttur í kassum og í miðal eini 50 tons av fiski hvørja ferð. So skjótt sum skipið legði at, varð byrjað at lossa, og tá liðugt var at bunkra og ísurin var komin umborð saman við einum 3.000 tónum kassum, var klárt at fara, og síðan varð aftur full ferð sett á teir 50 hestarnar.

Ikki var altíð líka lætt at finna aftur til flotan. Hann kundi hava flutt seg á aðra leið, ella toka kundi tarna. Soleiðis sigldu teir - ár út og ár inn. Lord Alfred Paget var trolarin, sum Ólavur á Heygum keypti í 1895, tann fyrsti trolarin í føroyska flotanum. Og soleiðis hevði 40 ára gamli trolarin hjá Ólavi á Heygum siglt frá 1865 til 1899, tá áðurnevnda felag Hewett & Co. gavst at trola við slupp. Summarið 1899 vita vit, at Lord Alfred Paget trolaði innan fyri mark í Íslandi og slapp væl frá tí, sum vanligt var. Hvat hann gjørdi síðani er óvist.

Bummtrolíð

Ein novemberdag 1877 í dýrdarveðri og blikalogn