



Rannsóknasetur Háskóla  
Íslands á Vestfjörðum

## Neðansjávarskráning við verslunarstaðinn Básenda

**Ragnar Edvardsson**

Janúar 2024

|                                       |    |
|---------------------------------------|----|
| Inngangur .....                       | 3  |
| Aðferðafræði .....                    | 3  |
| Stutt yfirlit yfir sögu Básenda ..... | 5  |
| Neðansjávarskráning við Básenda ..... | 8  |
| Niðurstöður.....                      | 12 |
| Heimildir .....                       | 14 |

## Inngangur

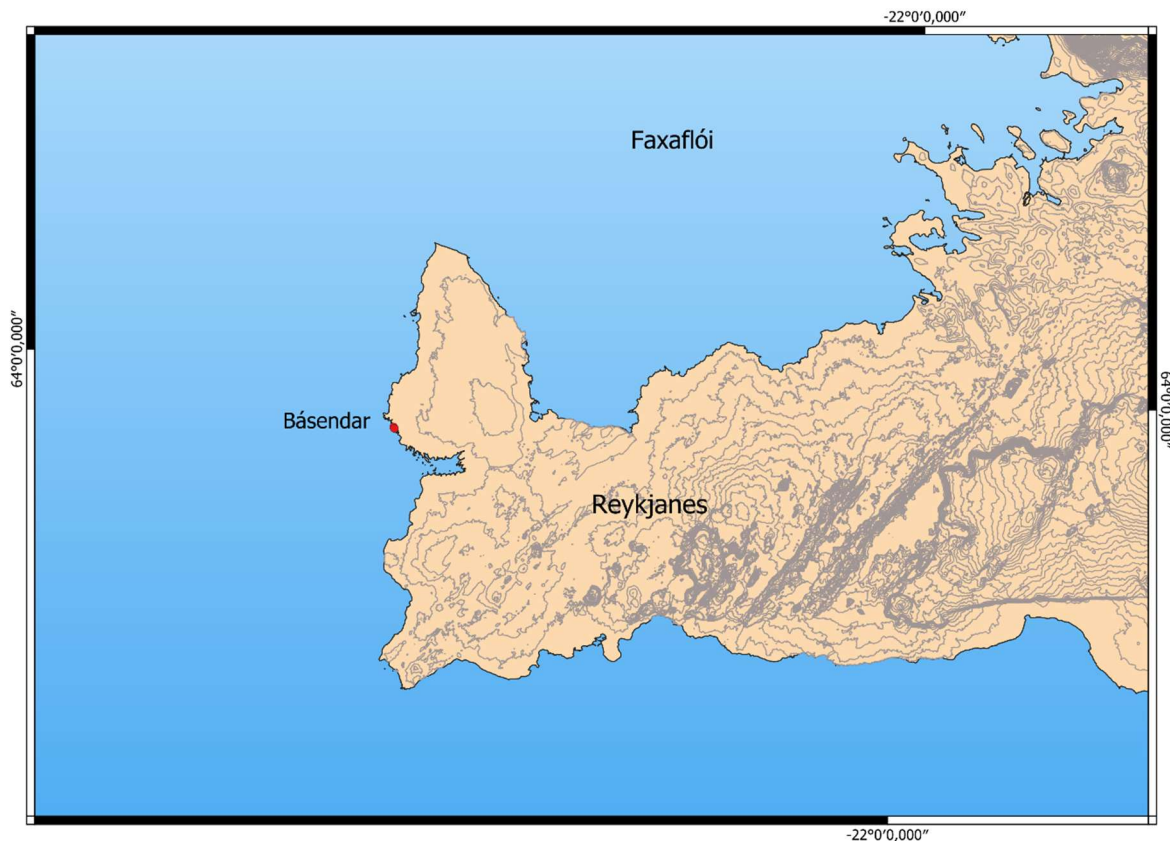
Verkefnið „Neðansjávarskráning við verslunarstaðinn Básenda“ er hluti verkefnisins; "Könnun og skráning minja á hafsbotni við Ísland", sem miðar að því að fá hugmynd um eðli, umfang og ástand neðansjávarminja við Ísland með nánari fornleifarannsóknir í huga. Markmiðið með þessum áfanga rannsóknarinnar er að 1) Fá hugmynd um eðli og fjölda neðansjávarminjastaða við Básenda. 2) Staðsetja skipsflök. 3) Skoða samhengi verslunarstaðarins sjálfs við höfnina, þ.e. innsiglinguna, ytri og innri skipalegurnar. Heildarmarkmiðið er að auka skiling á sögu og þróun Básenda frá sjónarhóli hafsins. Ragnar Edvardsson var umsjónarmaður rannsóknarinnar og sá hann einnig um frágang ganga og skýrsluskrif. Arnar Þór Egilsson aðstoðaði við vettvangsrannsóknir.

## Aðferðafræði

Mikil aukning hefur orðið síðustu ár á nýtingu strandsvæða og svæða á grunnsævi til ýmissa framkvæmda. Á Vestfjörðum hefur t.d. bæði fiskeldi og kalþörunganám verið í örum vexti og er fyrirsjáanlegt að frekari aukning á þessu sviði verið á næstu árum. Aðrar framkvæmdir, t.d. vegaframkvæmdir, stækkun hafnarmannvirkja, osfrv., eru einnig í vexti víða um land og eykur það álag á strandsvæði. Sömuleiðis er fyrirsjáanlegt að sjávarrof vegna umhverfisbreytinga muni aukast á næstu árum, sem ekki bara skapar hættu fyrir menningarminjar á strandsvæðum, heldur einnig fyrir minjar á grunnsævi.

Hingað til hafa fáar fornleifarannsóknir farið fram á neðansjávarminjum á Íslandi og ekki er til neinn gagnagrunnur yfir skipsflök við Ísland. Örfá flök hafa verið friðlýst og flest þeirra eru frá seinni hluta 19. og fyrri hluta 20. aldar (Ragnar Edvardsson og Arnar Þór Egilsson 2015; Minjastofnun).

Verkefnið samanstóð af tveim megin þáttum; athugun á rituðum heimildum og fornleifaskráningu á vettvangi. Helstu ritheimildir um verslun á Básendum eru; Íslenskir Annálar sive Annales Islandici ab anno Christi ad annum 1400 og Íslenskir Annálar 1400 – 1800, Annales Islandici Saeculorum Posteriorum sem ritaðir voru af ýmsum höfundum, Íslenskt fornbréfasafn, Diplomatarium Islandicum, bréf og skrár um ýmis efni. All nokkrar sagfræði- og fornleifarannsóknir hafa verið gerðar á Básendum og voru þær hafðar til hliðsjónar við öflun ritheimilda.



Mynd 1. Staðsetning verslunarstaðarins Bäsenda á Reykjanäsi.

Við heimildakönnunina voru upplýsingar um skipskaða við Bäsenda skráð í landfræðilegan gagnagrunn (Geographical Information System), sem sérstakelga búinn var til vegna verkefnisins „Könnun og skráning minja á hafsbotni við Ísland“. Í þennan gagnagrunn hafa verið skráðir úr ritheimildum skipskaðar frá 13. öld og fram á daginn í dag. Gagnagrunnurinn nær aðeins yfir þilfarskip og öllum minni bátum er sleppt, þ.e. arabátar, osfrv. Aðeins er skráður skipskaði ef ritheimild gaf tiltölulega nákvæma landfræðilega staðsetningu, sem hægt var að kortleggja. Nú hafa 916 skipskaðar innan efnahagslögsögu Íslands verið skráðir í gagnagrunninn.

Við fornleifaskráninguna sjálfa voru valdir staðir kannaðir með jarðeðlisfræðilegum aðferðum, þ.e. tvígeislamæli (side-scan sonar), neðansjávardróna (Remote Operated Vehicle). Innsiglingin, ytri og innri skipalegurnar voru kannaðar og var valið byggt á upplýsingum úr ritheimildum. Við jarðeðlisfræðilegu könnunina var notaður Trittech Starfish 452 tvígeislamælir, sem vinnur á 455 khz og dregur 40 metra. Tvígeislamælirinn er dreginn á eftir bát á 4 hnúta hraða (2m/sec). Til nánari könnunar var notast við Bluerove2 neðansjávardróna, sem getur kafað niður á meira en 100 metra dýpi og siglir að meðaltali á 3 hnúta (1,5 m/sec)



Mynd 2. Verslunarstaðurinn á Bäsendum. Innri skipalegan er hægra megin á myndinni.

hraða. Byggt á þeim upplýsingum sem var safnað með jarðeðlisfræðilegu könnuninni voru nokkrir staðir valdir til nánari könnunar með köfunum.

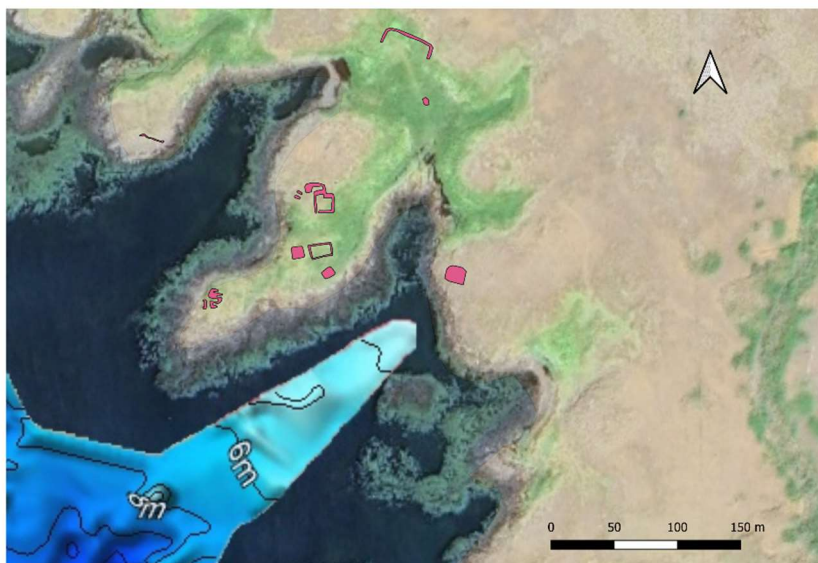
## Stutt yfirlit yfir sögu Bäsenda

Verslunarstaðurinn Bäsendar er staðsettur á vestanverðu Miðnesi, rétt sunnan við Stafness og norðan Hafna

(Mynd 1). Verslunarstaðurinn sjálfur stóð á litlum tanga sem skagar út í sjó og er ströndin í kringum verslunarstaðinn allsett litlum víkum eða básum, sem henta vel sem skipalægi fyrir bæði stærri og smærri báta.

Fjölmargar minjar eru á Bäsendum og standa rústir verslunarhúsa sunnan megin á tanganum, fyrir ofan innri höfnina. Aðrar minjar á tanganum eru rústir lítils kotbýlis, sem stendur yst á honum, grjóthlaðin rétt og nokkrar aðrar rústir sem erfitt er að átta sig á. Fleiri rústir eru að finna á svæðinu umhverfis Bäsenda, t.d. túngarða, gerði og aðrar landbúnaðarminjar sem ekki hafa beint sambengi við verslun á staðnum (Mynd 2 og 3).

Talsvert hefur verið ritað um verslun og sögu Bäsenda og benda ritaðar heimildir til þess að verslun og útgerð hafi verið stunduð þaðan að minnsta kosti frá seinni hluta 15. aldar. Þó er líklegt að gert hafi verið út frá Bäsendum mun fyrr þar sem að höfnin þar er ákjósanleg fyrir útgerð og tiltölulega stutt er á miðin. Á 15. og 16. öld voru það aðallega Þjóðverjar og Englendingar sem kepptu um verslun við Ísland og oft sló í brýnu á milli kaupmanna, sem börðust um yfirráð yfir verslunarstöðum á Íslandi. Venjan var að sú Þjóð er fyrst kom á tiltekinn verslunarstað fékk rétt til verslunar og gat bannað öðrum Þjóðum aðgang að verslunarstaðnum eftir geðþóttu. Þetta fyrirkomulag ýtti eflaust undir óvild og jók möguleika á ófriði milli kaupmanna. Um vorið 1532 brutust út átök milli þýskra og enskra kaupmanna á Bäsendum, sem leiddu til frekari átaka um sumarið á Rífi á Snæfellsnesi og Grindavík. Þessi átök hafa oft verið nefnd Grindavíkurstriðin en all nokkur fjöldi enskra sjómanna og kaupmanna féll í



Mynd 3. Afstaða kaupstaðarins við innri leguna.

Þessum átökum. Upphaf átakanna má rekja til þess að þýskir Hansakaupmenn komu snemma vors 1532 á Bäsenda og eru allar líkur að þeir hafi ætlað sér að leita hefnda á Englendingum en þeir höfðu valdið

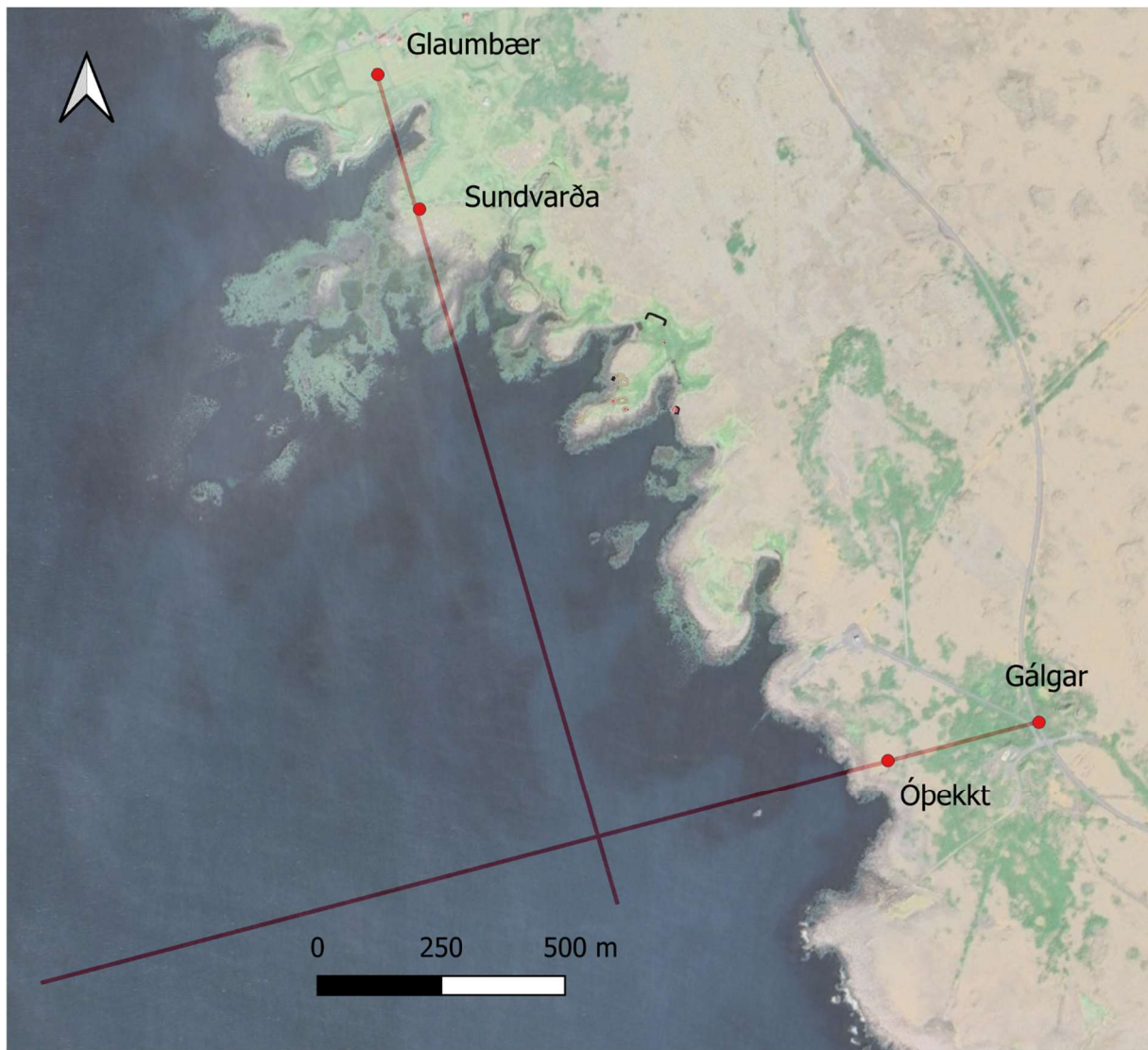
Hansakaupmönnum talsverðum skaða með ofbeldi og ofríki árin þar á

undan. Þegar enskir kaupmenn komu á Bäsenda á tveim skipum, Önnu frá Harwick og Thomas frá Hull, hófst orusta milli þýsku skipanna og þeirra ensku. Orustunni lauk þannig að bæði ensku skipin rak í strand mikið skemmd. Þjóðverjarnir hertóku Thomas frá Hull en leyfðu Önnu frá Harwick að sigla á brott, eftir að Englendingarnir höfðu sætt afarkostum. Skipið Thomas frá Hull var dæmt undir danakonung og er líklegt að það hafi í kjölfarið verið rífið (Björn Þorsteinsson 1980; 1995;; D.I. XI, 831-848; D.I. XVI, 16-99; 492-504; 537-540).

Árið 1601 setti danakonungur verslunareinokun á Íslandi og í kjölfarið lagðist verlu Englendinga og þjóðverja niður. Í stað þeirra tók við kaupmenn sem höfðu fengið leyfi hjá danakonungi til verslunar á Íslandi og voru þessir kaupmenn í flestum tilfellum danskir. Bäsendar varð einn af viðurkenndum kaupstöðum einokunarverslunar og náði verslunarsvæði hans yfir Hafnir, Stafnes og Miðnes. Verslun á Bäsendum stóð með blóma allt til ársins 1799 en 9. janúar það ár gerði óveður sem olli miklum skemmdum á öllu suðvesturlandi og þá sérstaklega á Bäsendum. Óveðrinu fylgdu flóð en vegna þess að stórstreymt var þessa nótt olli flóðið meiri skaða en ella. Þetta flóð hefur síðan verið kallað Bäsendaflóðið, sem eyddi allri byggð á tanganum og í kjölfarið lagðist verslun af á Bäsendum (Jón Aðils 1971; Anna Agnarsdóttir 2017; Ragnheiður Traustdóttir 2000)

Samkvæmt ritheimildum var höfin á Bäsendum talin tiltölulega örugg á sumrin. Skipum sem lágu í höfninni stóð þó hættu af vestanstormum og þá sérstaklega ef stórstreymt var. Innsiglingin í Bäsendahöfn var þröng og heimildir benda til þess að skip sem komu af hafi tóku fyrst mið





Mynd 4. Innsiglingin að Básendum og innsiglingarmið.

í vörðu á ströndinni, sem bar í Gálga og þegar önnur varða (Sundvarða) bar í kotbýlið Glaumbæ í Stafneslandi þá var stefnan tekin í norðvestur og innsiglingunni fylgt inn í ytri höfnina. Ef ekkert skip var í innri höfninni, var skipið dregið inn í innri höfnina og bundið þar fast við kengi sem voru í klettunum beggja vegna hafnarinnar. Skip sem komust ekki inn í innri höfnina biðu á ytri höfnina, bundin í kengi sem voru festir í sker og kletta í ytri höfninni (Mynd 4).

Í ritheimildum finnast heimildir fyrir 4 skipsköðum á Básendum og virðast skipin öll hafa farist í innsiglingunni eða á ytri höfninni. Elsti skipskaðinn er frá 1532 en það ár rak Thomas frá Hull í strand eins og áður sagði (D.I. XVI). Árið 1668 fórst kaupskip í höfninni síðsumars og var það tilbúið til siglingar (Fitjannáll). Árið 1714 fórust tvö skip í höfninni á Básendum og samkvæmt heimildu fórst með þeim allur farmur, en ekki er getið hvort að þessi skip hafi verið á inn- eða útsiglingu. Engar heimildir fundust um skipskaða frá 1714 til 1799, þegar verslun á



Mynd 5. Kengur á klettunum fyrir neðan verslunarhúsin.

Básendum lagðist af (Mælifellsánnáll). Ekki er vitað hvenær byrjað var að versla á Básendum og er ekki ólíklegt að verslað hafi verið á staðnum í nokkur hundruð ár áður en að verslunar er fyrst getið í ritheimildum. Því má alveg búast við því að fleiri skip hafi farist við Básenda, án þess að upplýsingar um skipskaða hafi ratað í ritheimildir.

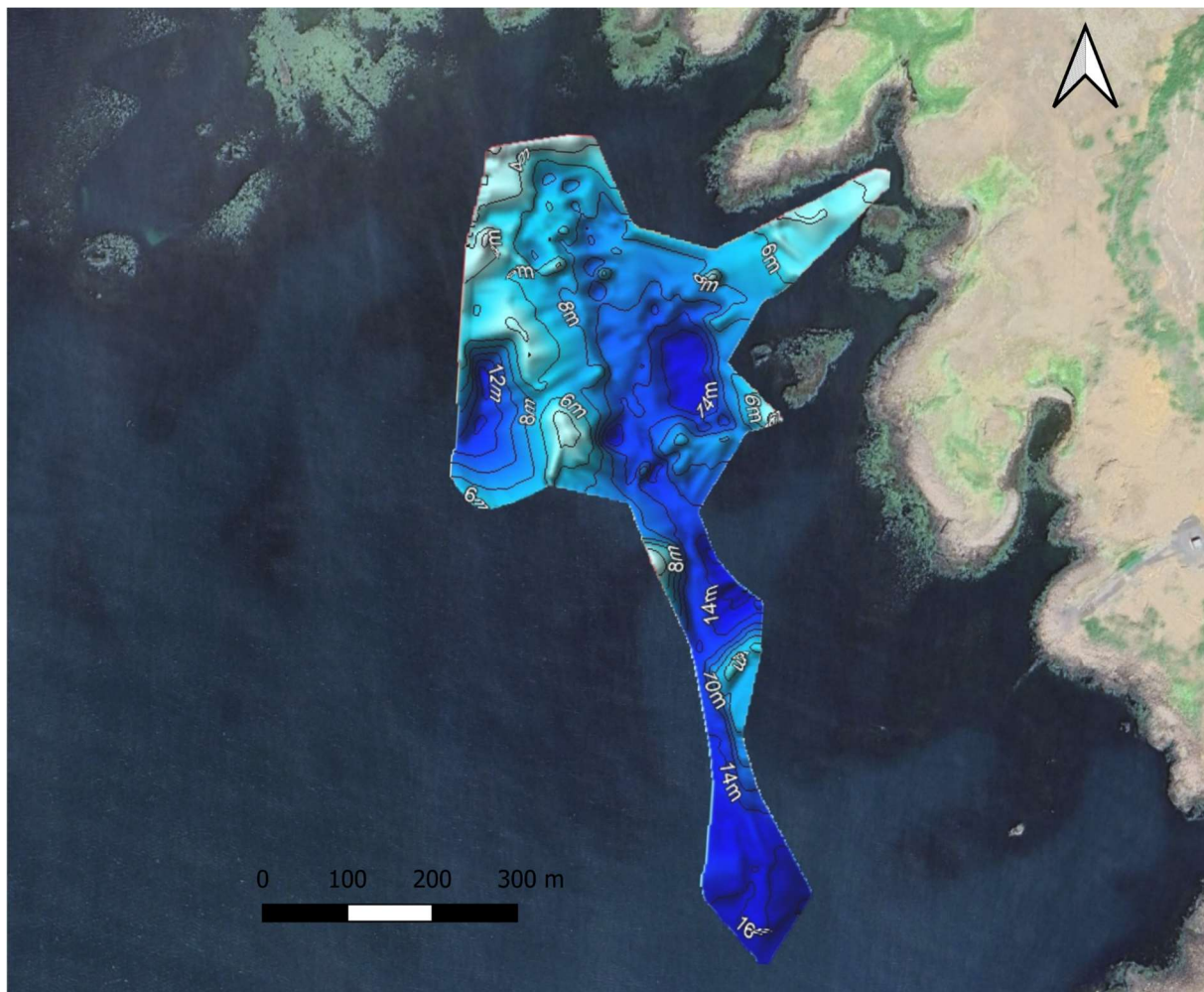
## Neðansjávarskráning við Básenda

Í upphafi vettvangsrannsóknarinnar voru minjar á landi mældar upp en við skráningu landminja var áhersla lögð á að staðsetja, ef hægt væri, minjar sem tengust insiglingu- og legu skipa í Básendahöfn. Ekki var talin þörf á að fornleifaskrá aðrar minjar á landi þar sem að fornleifaskráning hefur þegar farið fram á Básendum. Þó voru nokkrar minjar, t.d. verslunarhúsin, mældar upp (Ragnheiður Traustadóttir 2000).

Byrjað var á því að leita að miðum (innsiglingavörðum) sunnan við Básenda, þ.e. miðum sem leiðbeindu skipum að innsiglingunni. Á Gálgum og svæðinu vestan þeirra, þ.e. nær ströndinni, sáust engin manngerð mið og er líklegt að klettaþyrpingin Gálgar hafi verið sjálft miðið og þegar Gálga báru í óþekkt mið við ströndina hafi skip verið á réttri stefnu að höfninni. Norðan við Básenda, á litlu nesi sem skagar í sjó rétt sunnan við Stafnes, sáust leifar af grasi gróinni vörðu og er líklegt að þetta hafi verið ytra innsiglingarmiðið, svo kölluð Sundvarða. Þegar hún bar í óþekkt mið við kotbýlið Glaumbæ, fylgdu skip þeirri stefnu inn innsiglinguna og inn í ytri höfnina á Básendum. Ekki var hægt að átti sig af nákvæmni á því hvar miðið við Glaumbæ var áður, þar sem að svæðinu hefur verið umturnað í gegnum tíðina. Þó er spurning hvort að miðið hafi ekki frekar verið nær kotbýlinu Grundir en Glaumbæ, þar sem að Glaumær er mun austar og ekki í beinni stefnu við insiglinguna á Básendum (Mynd 4).

Næsta skerf vettvangsrannókna var að reyna að staðsetja kengi, þ.e. málmhringi sem festir voru í kletta og skip bundin við. Samkvæmt korti voru 5 slíkir við Básenda, til að binda skip bæði í innri og ytri höfninni. Tveir kengir voru á nesi verslunarstaðarins, 1 á skeri sunnan innri legunnar, 1 á stóru nesi sunnan versunarstaðarins og við ytri leguna og loks 1 á liltu skeri vestan



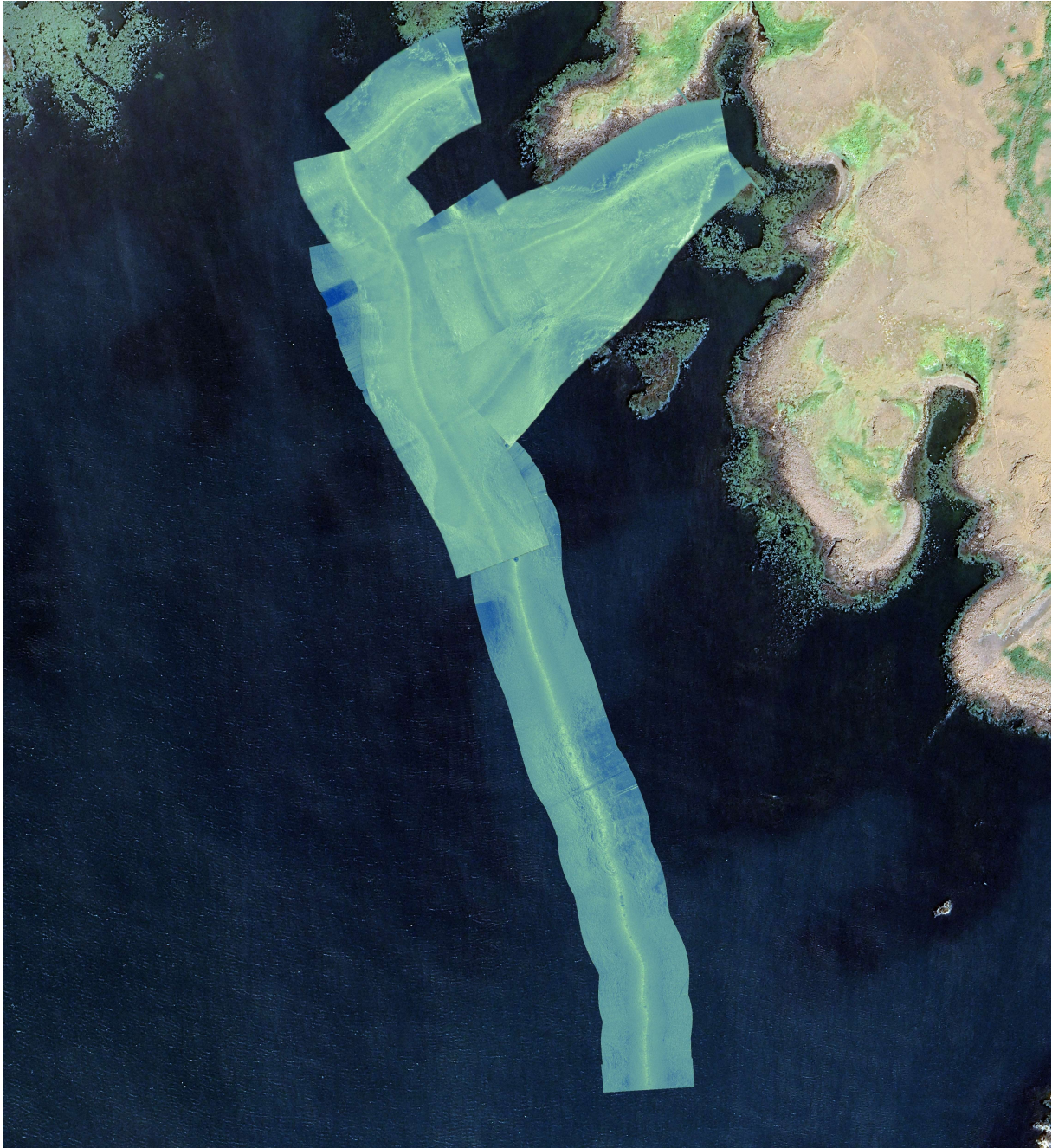


Mynd 6. Dýptarkort fyrir ytri og innri leguna á Bäsendum.

ytri legunnar. Af þeim 5 kengjum sem skráðir eru í ritheimildir fundust aðeins 2 við vettvangsrannsóknir. Á nesinu sem verslunarstaðurinn sjálfur stendur á, fannst 1 og svo fannst annar á skerinu hinu megin við innri leguna. Farið var út í skerin austan við ytri leguna, svo og meðfram allri ströndinni en engin ummerki um aðra kengi fundust (Mynd 5).

Síðan hófst uppmæling á innsiglingunni og höfninni á Bäsendum með tvígeislaðmæli. Byrjað var á svæðinu við Gálga og síðan voru bæði ytri- og innri hafnirnar mældar upp. Frá Gálgum og inn í ytri höfnina er innsiglingin um 750 metra löng og aðeins 50 – 80 metra breið. Innsiglingin var dýpst 16 metrar þar sem hún byrjar við Gálga en grynkar smá saman, þar til að dýpið er orðið 8 metrar við ytri höfnina. Ytri höfnin er dýpst 14 metrar en innri höfnin er dýpst 6 metrar. Skipalægið í innri höfninni hefur eflaust verið ákjósanlegt, þar sem að öll höfnin er tiltölulega jöfn að dýpt, sem hefur gert skipum kleift að liggja alveg upp við klettana við verslunarhúsin. Þetta hefur auðveldað alla upp- og útskipun á farmi, þar sem að ekki þurfti að

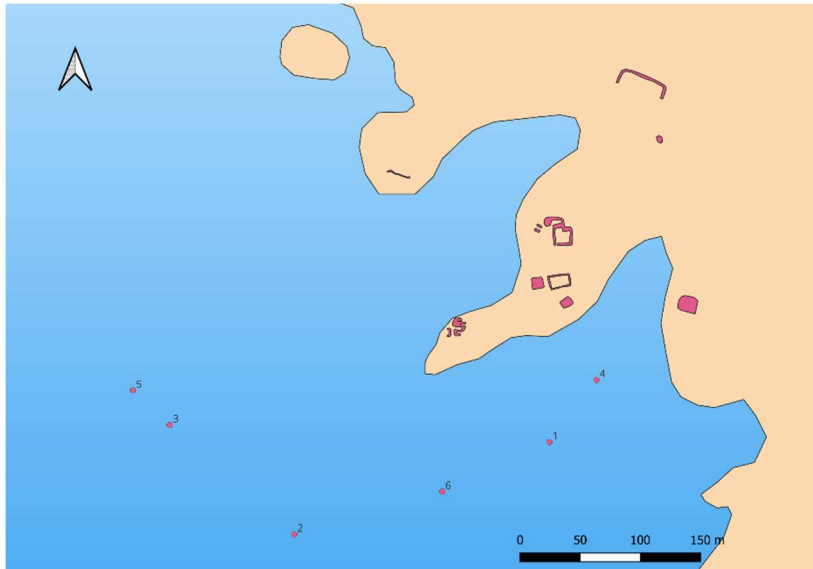




Mynd 7. Samsett mynd af því svæði sem mælt var með tvígeislaþæli.

róa á smábátum fram og tilbaka, eins og nauðsynlegt var á mörgum verslunarstöðum á Íslandi (Mynd 6).

Mælingarnar með tvígeislaþæli sýndu að hafsbotninn bæði í innsiglingunni og ytri- og innri legunum er skerjóttur, sendinn og skerin eru velgróin sjávargróðri. Skerin gerðu tvígeislaþælingar erfiðar þar sem að ill mögulegt var að sigla alveg upp að þeim og í kjölfarið mynduðust göt (skuggar) í sönarmælingarnar (Mynd 7). Í innsiglingunni sjálfri komu engir manngerðir hlutir fram á sónar en í innri og ytri legunni komu fram 6 frávik sem gátu verið manngerðir hlutir (Tafla 1, Mynd 8). Tvö frávik voru í innri innsiglingunni og við nánari



Mynd 8. Staðseting frávika. Númerin eiga við töflu 1.

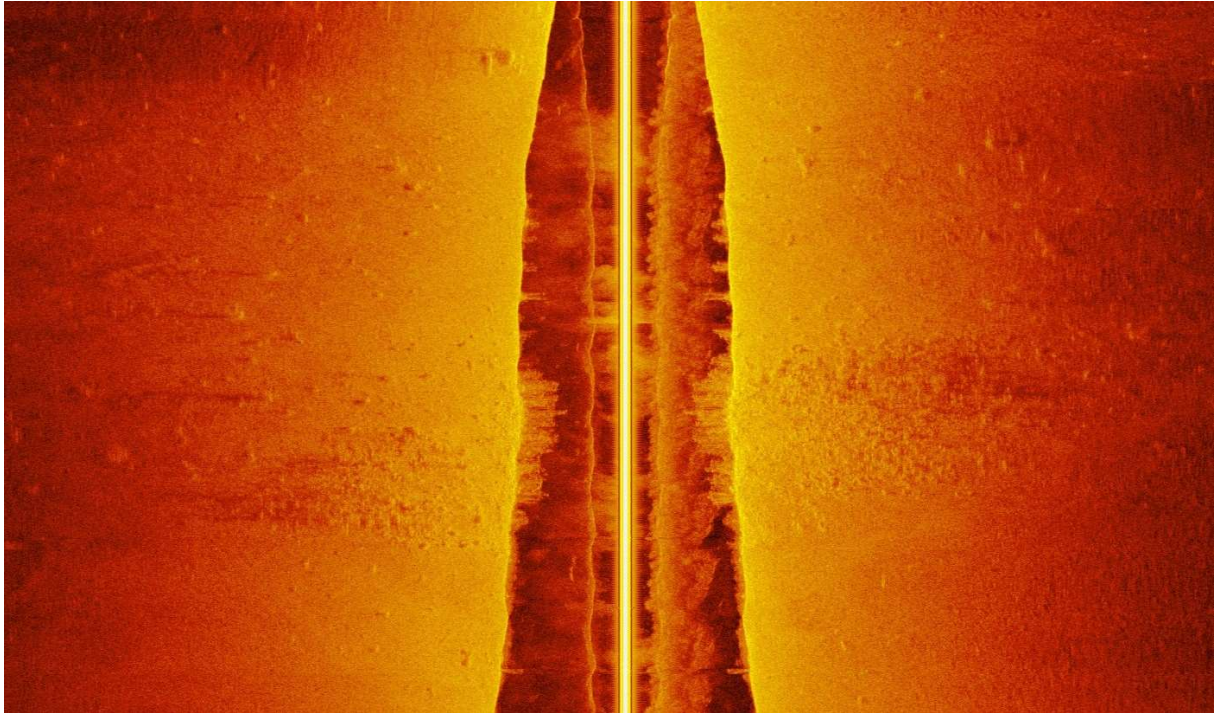
athugun með köfunum reyndust þau vera ballaststeinar. Þessir staðir voru kannaðir nánar með köfunum en ekkert benti þó til þess að ballaststeinarnir væru úr skipsflaki, líkleggra er að þeim hafi verið kastað í sjóinn við útskipun. Áhugavert var að á nokkrum stöðum í sandinum sáust gripir,

þ.e. lerikera- og krítarpípubrot og er sennilegt að fleiri gripir geti leynst í sandinum í innri legunni. Nokkrir gripir voru fjarlægðir til nánari rannsóknar. Tvö lítil frávik voru í mynni og rétt fyrir utan innri leguna en þau voru ekki könnuð nánar. Loks voru tvö frávik norðan við ytri leguna, alveg upp við sker, sem þar eru mörg. Annað þessara frávika var sporöskjulaga, 30 x 5 metrar að breidd og nánari könnun á því með neðansjávardróna sýndu að hér er sennilega leifar af skipi. Viðarskrokkur skipsins hefur grotnað niður í gegnum tíðina og aðeins er ballest skipsins eftir á hafsbotninum, sem liggur þannig að grófar útlínur skipsins eru sýnilegar (Mynd 9). Síðara frávikðið var talsvert minna og er líklega ballest skips sem hefur einnig grotnað niður. Ekki reyndist unnt að kanna þessi tvö frávik nánar með köfunum, þar sem að veður og sjólag kom í veg fyrir köfun. Nauðsynlegt er að kanna báða staðina frekar til að átta sig betur á eðli og umfangi þeirra.

| Id | x          | y         | z  | Tegund                           |
|----|------------|-----------|----|----------------------------------|
| 1  | -22,736761 | 63,964725 | 12 | Nokkrir litlir hlutir            |
| 2  | -22,740985 | 63,963928 | 14 | Lítill ferhyrndur hlutur         |
| 3  | -22,743198 | 63,964686 | 8  | Sporöskjulaga hlutur. Skipsflak? |
| 4  | -22,736031 | 63,965204 | 6  | Margir litlir hlutir             |
| 5  | -22,743967 | 63,964933 | 6  | Skipsflak                        |
| 6  | -22,738517 | 63,964317 | 5  | Margir óreglulegir hlutir        |

Tafla 1. Listi yfir frávik sem komu fram á tvígeislaæli.





Mynd 9. Frávik nr. 5. Á þessari tvígeislamynd sést greinilega sporöskjulaga útlit ballestarinnar.

## Niðurstöður

Ritaðar heimildir sýna að á 15. og 16. öld hafi verslunarstaðurinn Básendar verið jafn mikilvægur og aðrir verslunarstaðir á Reykjanesinu. Þó svo að verslunarstaðarins sé ekki getið í eldri heimildum en frá 1500 má leiða líkur að því að verslun á Básendum hafi byrjað mun fyrr.

Ef horft er á Básenda frá landi virðist staðurinn ekki ákjósanlegur fyrir verslun, þar sem að bæði ströndin er vogskorin og skerjótt. En að auki er landið í kringum Básenda berangurslegt og lítt ákjósanlegt til búsetu. En ef horft er á verslunarstaðinn frá hafi, þá kemur í ljós að staðurinn býður upp á einstaklega hentugt skipalægi. Innsiglingin inn í Básendahöfn er þröng en þó bæði nægilega breið og djúp til að stærri hafskip gátu athafnað sig þar. Ytri höfnin á Básendum er hentug fyrir tvö stór skip en ólíklegt er að fleiri skip gætu hafa legið þar við festar í einu. Skerin sem liggja vestan við innsiglinguna og ytri höfnina hafa veitt skipum skjól fyrir úthafsöldu og stormum en við vissar aðstæður, þ.e. suðvestanstormi og stórsteymi, gátu skip orðið fyrir skemmdum og jafnvel farist. Það sem þó gerir Básenda einstakan verslunarstað er innri höfnin, því að vegna umhverfisaðstæðna, þá myndar klettatanginn sunnan megin náttúrulega bryggju og gátu stór hafskip legið alveg upp við land, sem einfaldaði alla út- og uppskipun á vörum.



Mynd 10. Ballesteinar á hafsbótinum við Básenda.

Sæmkvæmt rituðum heimildum fórust 4 skip við Básenda á tímabilinu 1532 – 1714. Elst þeirra, Thomas frá Hull, rak í strand sunnan innri hafnarinnar og ritheimildir benda til þess að skipið hafi verið rífið og timbrið nýtt annars staðar. Því er ólíklegt að eitthvað sé eftir af því skipi. Fjarkannanir með tvígeislamæli og neðansjávardróna leiddu í ljós leifar tveggja skipa í ytri höfninni á 6 – 8

metra dýpi (Tafla 1). Timburskrokkur skipanna hefur alveg grotnað niður og ekkert er eftir af þeim nema ballestin sem myndar útlínur skipanna á hafsbótinum. Ástæða þess að lítið er eftir af skrokki skipanna er að umhverfisaðstæður við Básenda eru ekki ákjósanlegur fyrir varðveislu skipsflaka. Botn ytri legunnar á Básendum er harður og lítt sendinn og þar af leiðandi geta skipsflök ekki grafist í set. Þetta kemur því til leiðar að flök eru opin fyrir straumum, öldum og þá sérstaklega trémaðki (*Teredo Norvegica*), sem er algengur á norður Atlantshafi. Við slíkar aðstæður grotna tréskip tiltölulega hratt niður og ekkert verður eftir nema ballestin. Til samanburður má geta þess að tvö skipsflök tréskipa frá því um aldamótin 1900 sem finnast á svipuðu dýpi í Önundarfirði og Álftafirði og liggja bæði á hörðum botni, eru að mestu horfin og aðeins neðsti hluti þeirra eftir á hafsbótinum. Af þessu má draga þá ályktun að timburskrokkur skipa sem sökkva á grunnsævi, þ.e. 6 – 20 metra dýpi, og lenda á hörðum botni, hverfi að mestu á 100 – 150 árum. Þó er mikilvægt að benda á að þeir skipshlutar sem eru gerðir úr harðari efnum, þ.e. ballest, akkeri, fallbyssur, osfrv., varðveitast mun lengur. Sömu sögu er að segja um gripi, eins og leirker, krítarpípur, sem varðveitast inn á milli balleststeina.

Næsta skref rannsóknarinnar á Básendum er að kanna nánar leifar þessara tveggja skipa, sem finnast í ytri höfninni, til að reyna að ákvarða aldur þeirra. Því miður reyndist það ekki mögulegt sumarið 2023 vegna sjólags á meðan á rannsókninni stóð.



## Heimildir

Anna Agnarsdóttir (2017). „Utanlandsverslun Íslands 1788-1830“, Líftaug landsins. Utanlandsverslun Íslands 900-2010, ed. Sumarliði R. Ísleifsson (Reykjavík: Skrudda og Sagnfræðistofnun Háskóla Íslands, 2017), 3. hluti, pp. 285-343.

Björn Þorsteinsson (1995). *Enska Öldin*. Reykjavík: Sögufélag (Saga Íslands, 5).

Björn Þorsteinsson (1980). ‘Básendaorustan 1532’, *Faxi*, 7, bls. 242–243.

*Diplomatarium Islandicum, Íslenskt fornbréfasafn sem hefir inni að halda bréf og gjörninga, dóma og máldaga og aðrar skrár er snerta Ísland eða íslenska menn*. IX.bindi. Hið íslenska bókmenntafélag. Reykjavík 1909 – 1913.

*Diplomatarium Islandicum, Íslenskt fornbréfasafn sem hefir inni að halda bréf og gjörninga, dóma og máldaga og aðrar skrár er snerta Ísland eða íslenska menn*. XVI.bindi. Hið íslenska bókmenntafélag. Reykjavík 1952 – 1972.

„Fitjaannáll 1400 – 1712. Með ýmsum viðaukum séra Jóns Prófasts Halldórssonar í Hítardal 1643 – 1712,“ Annálar 1400 – 1800, *Annales Islandici Posteriorum Saeculorum* bindi II, 3, Hið Íslenska bókmenntafélag 1927.

Jón Aðils (1971). *Einokunarverslun Dana á Íslandi 1602-1787*. Heimskringla, Reykjavík.

„Mælifellsannáll 1400 – 1640.“ Annálar 1400 – 1800, *Annales Islandici Posteriorum Saeculorum*, bindi I,1 – I,3., Hið íslenska bókmenntafélag 1922.

Ragnar Edvardsson, Arnar Þór Egilsson (2015) ‘The Phønix; a Danish steamer wrecked on the Snæfellsnes Peninsula, Iceland.’, *International Journal of Nautical Archaeology*, 44(1), pp. 196–213.

## Óprentaðar heimildir

Sjókort af Básendum frá 1750, Þjóðskjalasafn Íslands.  
<https://www.minjastofnun.is/is/fornleifar/fridlystar-fornleifar>