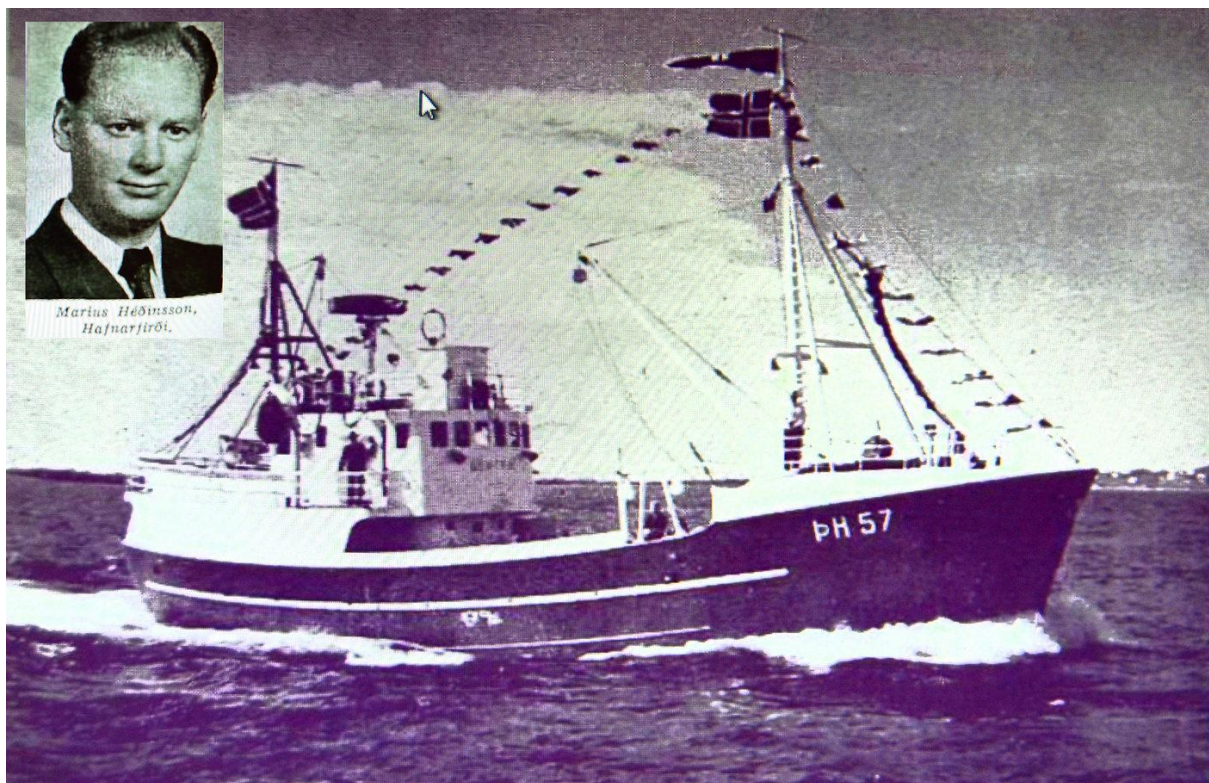


Gert 24 júlí 2015

1961 - Smávegis fróðleikur - Ferðalag.

Konráð Rúnar Friðfinnsson tók saman

Margt markvert gerðist árið 1961 bæði í Hafnarfirði og á öðrum stöðum á landinu, þó einkennilegt sé. Og auðvitað í útlandinu líka þó að Bítlarnir væru enn ekki komnir fram og engin vissi neitt um tilurð þeirra þá en þeir samt starfandi og virkir sem hljómsveit og áhugavert band árið 1961. Hvað alla grósku varðar var árið 1961 líkt öðrum árum hvað hana varðar sem við fengið að lifa með og lifa í og áttum flest okkar á sinn hátt okkar viðburðaríku daga. Hvert ár ber margt með sér fyrir manninn sem gefur honum reynslu sem hann á síðari stigum fær moða- og unnið með og úr. Og sumir hafa lært að gera gott úr öllu saman og er sín viska í framkvæmd.



Árið á undan, 1960, kom Héðinn PH 57 nýr til landsins (sjá mynd) og sigldi fánum prýddur inn til Hafnarfjarðar. Þó að Héðinn væri alla tíð skráður á Húsavík að þá hélt báturinn sig mikið í Firðinum.

Héðinn PH 57 var smíðaður í Noregi og einn af sjö bátum sem voru nákvæmlega eins í útliti. Hverjir hinir bátarnir eru þekkir höfundur ekki. Héðinn var 150 tonn að stærð og skipstjórinn um borð Maríus Héðinsson sem um leið var einn af eigendunum. Maríus var lengi með þennan bát og nýja Héðinn einnig eftir að sá bátur kom til landsins árið 1966. Annar skipstjóri var á móti Maríusi Sigurður Héðinsson bróðir hans og skiptust þeir á að standa " í hólnum. " Allavega var Sigurður þessi með nýja Héðinn ásamt Maríusi eftir að hann kom, hvað sem gildi um þennan Héðinn sem myndin er af. Hvort sá bátur sé fyrsti með Héðins-

nafninu þekkir höfundur ekki en telur svo vera. Þó má vera að Héðins útgerðin sé eldri og teygi anga sína norður til Húsavíkur.

Árið 1961 gerði Héðinn góða vetravertíð og var báturinn aflhæstur það ár í Hafnarfirði þó aflatölum beri ekki saman og megi á einum stað finna töluna 861 lest sem báturinn ku hafa fengið í 64 róðrum og á öðrum stað um sömu vertíð tölu í kringum 1100 tonn. Höfundur hallast á að fyrri talan sé rétt. Er hún gefin út í ágúst 1961 öndvert við hina sem fylgir með í frétt frá 2004 þar sem fjallað er um skipið örfáum orðum. Þetta breytir því þó ekki því að árið 1961 er Héðinn ÞH 57 undir skipstjórn Maríusar Héðinssonar aflahæstur allra vertíðarbáta í Hafnarfirði. Hver tók við fiskinum af Héðni ÞH á þessum tíma og vann er ekki gott að segja og veit höfundur ekki til þess að útgerðaraðilar Héðins í Hafnarfirði alltént hafi samhliða útgerð bátsins líka verið með fiskverkun, en þetta tvennt fylgist oft að, þó allur gangur sé á. Kannski að aflinn hafi farið inn í frystihús Bæjarútgerðar Hafnarfjarðar sem á þessum tíma er enn í fullum rekstri með fjölda báta í þjónustu hjá sér og vann aflann af.

Úr því að maður minnst á bátinn Héðinn að þá er ekki úr vegi að geta þess að áður en nýi Héðinn kom er búið að selja gamla bátinn til Grindavíkur og gefa nafnið Geirfugl og fiskaði skipstjórinn sem við bátnum tók Björgvin Gunnarsson mikið á skipið og setti vel í hann árið 1970 á vertíðinni þá og er 11 maí (lokadaginn) kominn með 1673 tonn sem var nýtt íslandsmet í aflbrögðum á einni vetrarvertíð og segist skipstjórinn ætla að vera búinn að ná 1700 tonnum fyrir 15 maí áður en vertíð ljúki. Kapp í karlinum. Hvort honum tókst verkið fylgir ekki sögunni en líklegt er að eitthvað hafi bæst við þessa daga sem eftir voru af tímabilinu af þeirri ástæðu að net liggjandi í sjó veiða. Höfundur skilst að met Geirfugls GK hafi ekki verið slegið og verði líklega ekki úr þessu. Enda margt breyst í sjósókn Íslendinga með kvótakerfinu og stýringunni.



Gríðarlegt magn af síld var veitt á bátinn og sýnir myndin til hliðar Héðinn koma með 191 tonn af síld til Hafnarfjarðar og náði að fara aftur á miðin og landa samtals 391 tonni á sama sólahring að sjá má að mikið stuð hefur verið á köllunum um borð í Héðni ÞH 57. Alltént þann daginn. Einnig vekur athygli að vel hefur verið sett á bátinn og skipið komið með til hafnar yfir 40 tonnum meira en hann var gefinn upp til að bera. Ekki var óalgegnst að skipstjórar hlæðu báta sína eins og á þeim tollði og kæmu þannig með þá til hafnar. Slíkt gengi ekki í dag miðað við öryggiskröfur sem gerðar eru og mönnum er gert að beygja sig undir, að viðlagðri sekt.

Í september 2004 sökk þessi bátur og var þá kominn með nafnið Kópanes. Hvort hann var gerður út frá Hólmavík, en þangað var hann seldur eftir að hafa verið stækkaður, er óhappið skeði veit höfundur ekki en telur svo vera.

Margt annað var það sem menn gerðu árið 1961. Í janúar 1961 er gefin út skýrsla sem sýnir mönnum það svart á hvítu hvað kosti fólk að vera til og hve miklu það þurfi að kosta til, til að fá lifað. Til matvörukaupa fóru krónur 25, 680, 59 aura. Í hita, rafmagn og fleira fóru krónur 12, 146, 97 aurar, og til annarra kaupa krónur 14, 048, 86 aura. Samtals leggur þetta sig á 56, 664,08 krónur til að vera inn í öllu því sem samtíminn gerði kröfur um, rétt eins og í dag. Samtíminn gerir alltaf kröfur til fólks þó að þær breytist milli ára.

1961 er ekki ólíklegt að kol séu enn talsvert notuð til húsahtunar í Hafnarfirði og eru enn það sem notað var til upphitunar í foreldrahúsum á þessum árum og mann höfundur eftir kolum niður í kjallara á Hellisgötu 15 (þá Kirkjuvegi 19) í pokum á bak við hurðina inn í þennan kjallara og eldinum sem kom af brennslu allra kolanna og reyknum sem steig upp um skorsteininn og lyktinni sem af kolareyknum kom og lá yfir öllu svæðinu, og líka þegar einn íbúinn fór niður þeirra erinda að hreinsa skúffuna með kolasallanum í og hinu er maðurinn kom upp frá sínu verki allur í kolaryki frá hvirfli til ylja að ekki sást í hvítan blett á honum, ef undan er skilin hvítan í augunum sem skein af innanum alla þessa kolasvertu. Af þessu er ljóst að fleiri en sótarinn einn í bænum glímdu við kolaryk á sér öllum eftir að hafa sótburstanum sínum niður strompa hafnfirskra húsa og fjarlæggt sallann sem skilaði sér niður að hreinsun lokinni. Starf sótara var eitt af launuðu embættum í bænum á meðan enn var notast við kol til upphitunar íbúðarhúsa í Hafnarfirði. Hvort fleiri en einn maður sinnti þessu hreinsunarstarfi þekkir höfundur ekki en mann ekki eftir nema einum aðila sem maður sá aldrei öðruvísi en bikaðan ofan og neðan og hefði líklega ekki þekkt aftur óklæddan sparifötum og hreinan og strokinn. Í sóttugum samfestingnum kannaðist maður vel við þennan ágæta heiðursmann.

1961 voru kol til hitunnar íbúðarhúsa ekki ódýr vara og kominn á hratt undanhald og stóðust illa samkeppnina við olíuna sem þá var farinn að veifa til manna. Hátt verðlag kolanna ruddu olúkyndingunni braut sem eftir að hún tók yfir lækkaði talsvert hita reikninginn og hélst í lægri kantinum uns verð hennar byrjaði að stíga og breyta reikningi heimilanna til hækkunar og strjúka burt bros af andlit þess sem greiddi. Þá tók olían að hopa fyrir öðrum hitagjafa sem að lokum tók yfir í upphitun húsa hafnfirskra. Og er það sjálf hitaveitan. Í dag er ódýrt að kynda upp hús, á allavega stór- Reykjavíkursvæðinu. Köldu svæðin, sem kölluð eru, búa enn við of háan hitunarkostnað vegna rafmagnsins sem brúkað er, svo einkennilegt sem það nú hljómar miðað við allt þetta rafmagn sem til er í landinu. Hið eðlilega væri að rafmagnið sé ódýrasti kosturinn fyrir landsmenn að nota en í reyndinni er sá dýrasti.

Samantektin sem við litum á hér ofar, um kostnað heimilanna, er að öllum líkindum ársyfirlit ársins 1960 en varla einn mánuður þegar það er skoðað hver meðallaun verkamanna voru árið 1961 sem voru hjá karlkyns verkamanni, verkamenn í Reykjavík voru þá samtals 1161, krónur 77.000.00 yfir allt árið. Hjá konunum, en þær voru 131 á reykvískum vinnumarkaði í verkamannastétt, voru launin krónur 48.600.00 að meðaltali yfir árið. Tölurnar hljóta að miðast við eitt hundrað prósent starf hjá báðum þessum hópum. Einnig sjáum við að munurinn á launum karla og kvenna eru um 29, 000 krónur á ársgrundvelli að meðaltali. Ekki er samt svo að skilja að karlarnir, verkamenn í þann tíð, hafi tilheyrt hálaunafólki en

samt borið talsvert meira úr bítum en konurnar. Og er það víst engin ný frétt þó eitthvað sé búið að minnka bilið þarna á milli frá því sem hér er sýnt.

Haft skal í huga að konur voru mikið heimavinnandi á þessum árum og skírir auðvitað hinn mikla mun á körlum og konum á sjálfum vinnumarkaðnum árið 1961 og er bara staðreynd, hvað sem menn vilja meira um það sérstaka mál segja. Og hver af okkur sem erum fædd um og eftir 1950 munum ekki eftir mömmu heima að sýsla eitthvað þar? Svona var samfélagið uppbyggt í þann tíð og erfitt að þræta fyrir að örðuvísi hafi verið í stakk þann búið.



Mynd. Höfundur telur að þessir peningaseðlar hafi verið í notkun í íslensku samfélagi árið 1961, allavega 50 króna og eitt hundrad króna seðlarnir en fimmhundruð kallinn líkast til nýrri. Vont að glöggva sig á þessu og skera úr um hver sé hvurs með nákvæmum hætti. Einhverveginn rennur þetta allt saman samann í minningunni. Og láti mér hver sem vill.

Árið 1961 að þá hætti Landsbankinn að gefa út peningaseðla sjálfur. Í dag eru allir peningaseðlar prentaðir í Englandi hjá fyrirtæki sem De La Rue heitir og hófust viðskipti íslendinga við þessa prentsmiðju árið 1961 sem gerir það ár ennþá merkilegra. Einnig er áhugavert að upplifa eitt og annað sem komi upp úr skjóðunni þegar farið er að gá ofan í hana og gramsa. Sumir kalla þetta ruslasöfnun og ruslasöfnunar áráttu sem grömsurinum er slétt sama um og bara gramsa gramsi meira í sinni upplýsinga kistu og slá hvergi af. Kistur með upplýsingum í eru víða og mörgum aðgengilegar.

Berjaferðir voru algengar árið 1961 og ekki óalgegnat að félög margskonar auglýstu þær fyrir sínum félagsmönnum og um leið tilkynntu að farið yrði frá þessum og hinum staðnum á þessum og öðrum deginum og lagt í hann á einum og öðrum tímanum og komið til baka samdægurs, eftir nokkra klukkutíma berjaferð. Sennilega hefur verið notast við rútu sem

félögin þá sáu um að leigja og þeir sem þátt tóku greiddu. Svona berjaferðir kostuðu vissa upphæð per haus. Allavega hjá sumum félögum. Þetta má sjá í auglýsingu frá verkalyðsfélagi á Akureyri sem auglýsti berjaferð og getur þess að miða megi nálgast á skrifstofu félagsins til laugardags og að farið verði frá Ferðaskrifstofunni klukkan 08 á sunnudegi. Áfangastað er getið og er hann Ystihvammur í Aðaldal, sem ekki vefst fyrir mönnum hvar sé. Í Alþýðublaðinu 8 september 1961 má sjá eina svona auglýsingu frá Berklavörn Reykjavíkur og Berklavörn Hafnarfjarðar sem saman auglýsa svona ferð sem farin verði frá Bræðraborgarstíg 9 í borginni klukkan 09 og óskað eftir því að þeir sem áhuga hafi leiti til S.Í.B.S. og forstöðumanna deildanna, og nefna nöfn sem hafa má samband við, ásamt símanúmeri og tilkynna þar um þátttöku.

Reikna má með að berjaferðirnar hafi verið vinsælt uppbrot inn í venjubundinn hversdaginn og líka af þeirri ástæðu hve bifreiðar voru fáar og frekar lítið um ferðir allskonar út fyrir bæinn og hver ferð á sinn hátt sín upplifun fyrir fólkið sem fór. Til gamans má geta þess að bílaeign landans árið 1961 var með þeim hætti að 7,7 manns voru um hverja skráða bifreið. 1971 er talan kominn niður í 3,7 manns og orðin 1,8 manneskja á hvern bíl í júní 1987.

Til upplýsingar má svo sem geta þess að árið 1959 voru skráðir 20.000 bílar í öllu landinu. Þess ber þó að geta að árið 1961 er árið sem öll höft eru losuð af öllum bílainnflutningi og hann gefin frjálts og fer eðlilega vaxandi upp úr því. Og enn sjáum við hvað margt er merkilegt við árið 1961. Allt hefur sitt upphaf.

Á þessum árum í Hafnarfriði var fátt um bíla í bænum og þeir sem áttu bíla glímdu ekki við bílastæðis vandamál við heimili sitt og gengu að bílastæði sínu vísu þegar á þurfti að halda af þeirri ástæðu að talsverður spotti var í næsta bíl og nokkur hús á milli. Svona var þetta á æskulóðum höfundar og svona var ástatt á Hellisgötunni og á götunum í grennd við heimilið í allar áttir. Allt þetta átti eftir að breytast og var orðið öðruvísi útlits er við fluttum þaðan árið 1976, 13 til 14 árum síðar.

Í ágúst 1961 héldu íslenskir togara, sem veiddu á heimamiðum, þetta er tekið fram af þeirri ástæðu að oft fóru togararnir til fjarlæggra miða og dýfðu trolli þar, sig mikið út af Vestfjörðum og aflað þar vel og að norðlensku togararnir hafi haldið sig við Norðurlandið austanvert og fengið þokkalega uppskeru. Einnig var nokkuð algengt að bátar og tappatogarar sigldu með afla yfir til Englands og seldu á mörkuðum í Hull, Grimsby og Aberdeen og haft þar nokkuð öra viðkomu í júlí 1961. Þarna má sjá bátsnöfn eins og Leó sem fór þessa leið með rúm 28 tonn, Steingrím trölla með 65 tonn, Margréti með rúm 58 tonn í lestinni, Pétur Thorsteinsson með 80 tonn í seinni ferð sinni þann mánuð, og fleiri báta af mismunandi stærðum sem á þessum tíma stunduðu siglingar og náðu að fara tvær sölufærðir með afla yfir til Englands í júlímánuði 1961.



1961 kom það oft fyrir að hafnfirskar fjölskyldur semdu við leigubílstjóra í bænum sem störfuðu á annarri hvorri bifreiðastöðinni, um að taka frá, segjum, sunnudag fyrir sig og fara með fjölskylduna í bíltúr út fyrir bæinn og á vit sveitarinnar gegn sanngjarnri greiðslu, sem höfundur veit ekki hver er og hefur heldur ekki grennslast neitt fyrir um hana. En þetta var gert heima þegar maður var barn að aldri og líklega árið 1961. Í allavega tvö skipti var farin svona leigubílaferð heiman frá mér með sama leigubílstjóra sem faðir minn blessaður var kunnugur og samdi við. Sunnudagur var valinn og kom leigubíll af gerðinni Simca Ariena (Sjá mynd) snemma dags. Simca Ariena bílarnir voru framleiddar í Frakklandi frá árinu 1957 til ársins 1963 og þóttu henta til leigubílaksturs vegna þess að þeir voru sex manna og eyðslugrannir með fjögurra strokka vél en kom í ljós við reyninguna að hentuðu ekki vel í þessa þjónustu þegar upp var staðið og voru því ekki lengi notaðir sem leigubílar, í allavega Hafnarfirði, þó svolítið bæri á þeim á þessum árum akandi á götum bæjarins. Einnig þóttu vélar bílanna full kraftlitlar fyrir þessa vinnu. Ekki er alltaf allt gull sem glóir.

Hvað um það að svona sort af bíl renndi í hlað heima á umsömdum sunnudegi þá um sumarið og flyktist yngri partur fjölskyldunnar inn í bílinn og komu sér fyrir aftur í en foreldrar okkar í framsætið. Ekki mann ég lengur hve mörg við vorum sem fórum í ferðina en hafi öll þau yngstu farið með, sem ég reikna með, eru það fimm manneskjur sem deila með sér aftursætinu og það yngsta um þriggja ára en elsta níu ára 1961.

Ekki mann ég mikið úr ferðinni sjálfri en minnst þó spenningsins sem greip mann og hve allt var nýtt fyrir manni sem fyrir augun bar. Að sjá allt þjóta svona fyrir augum sér á sínum ógnarhraða út um bílgluggann hafði sitt vægi í lífi strákgutta á áttunda ári sem í fyrsta sinn var að fara út fyrir bæjarmörkin heima í bifreið og á “ heimsenda, “ eins og fjarlægðin var í manns augum með sínu fólki sem maður þekkt hvað best á þessum árum og deildi öllu saman með. Og fannst manni mikið til koma er maður sá kúarekstur austur í Flóa sem verið var að reka er við áttum leið þar hjá.

Hvert var farið og hvar stoppað er allt þurrkað út úr minninu. Mann samt eftir að komið var við á Stöng sem byrjað var að vinna við er okkur bar að. En talið er að bær þessi hafi lagst í eyði um 1100 eftir mikið öskugos í Heklu. Stöng var byggð upp og er bæjarstæðið allt hið glæsilegasta í dag. Einnig var komið við á Skálholti mann ég sem þá var líka verið að byggja og líklega reisa kirkjuna sem þar stendur í dag. Svólítið langt um liðið frá atburðum þessum.

Eftir einu mann ég þó vel úr þessari ferð að á einum stað, líklega á leiðinni upp að Stöng, var yfir litla ársprænu að fara sem ekki vildi betur til með en svo að vél bílsins stöðvaðist út í miðri á og þurftu krakkarnir að vaða yfir á bakkann ásamt föður okkar en bílstjórinn vatt sér að mömmu og tók hana á bakið og bar þessa leið. Og fannst manni talsvert til koma að sjá mömmu og bílstjóran bera hana á baki sér yfir á þurrt til þess að hún sjálf vöknaði ekki í fæturna. Og svo sem ekki á hverjum degi að strákar sjái mömmu sína borna á baki heils leigubílstjóra yfir á þó ekki væri áin mikil að vöxtum. Á þeim dögum lifði riddarinn enn í sumum hjörtum karlanna. En auðvitað var leigubílstjórinn bara að sinna farþega í vissri nauð og skildu sinni um leið sem ábyrgur leigubílstjóri sem skapaðist er bifreiðinni stóð föst út í miðri á vegna vatns sem skvest hafði yfir kveikjuna og vélin missti afl. Allt margsinnis gerst áður og alvanalegt á ferðum eftir þjóðvegum landsins á meðan margar ár voru enn óbrúaðar og allir vegir án malbiks. Á tímum sem ferðahraðinn þótti góður næði hann 70 kílómetrum að meðaltali á klukkustund. Á tímum sem þurrviðrisdagar mynduðu þvílíkt ryk á vegum að allt sem ekki var þétt fylltist ryki inn í bifreiðum. Svona var þetta árið 1961 um land allt.



Mynd. Konráð Rúnar Friðfinnsson höfundur efnisins 24 júlí 2015.

Sett inn til gamans og vonandi einnig lítilsháttar fróðleiks.

Kveðja: KRF.