

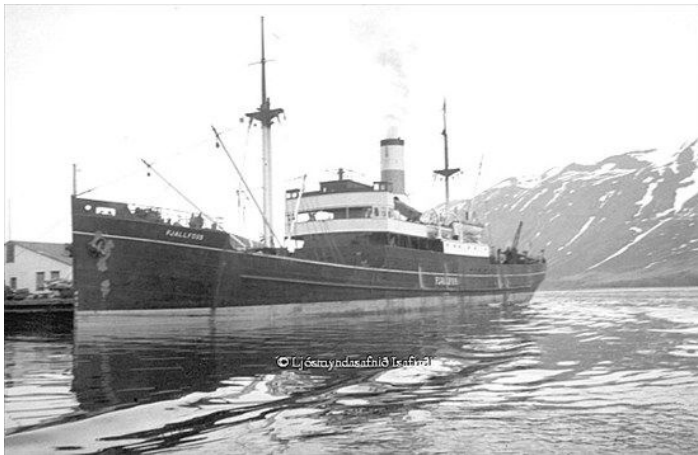


Gert 9 júlí 2015.

# Bretar hertaka farþegaskipið Flóru 9 júlí 1916.

Ljósmyndir, aðrar en af höfundu, eru ekki eign hans.

Texti: KRF. Nema þar sem annað er tekið fram.

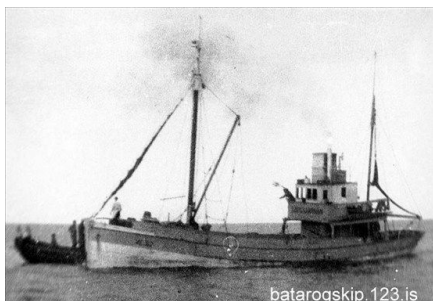


Þegar fyrri heimstyrjöldin í Evrópu skall á 1914 gat hún auðvitað ekki farið framhjá íslendingum né nokkurri manneskju og útilokað annað en að þeir yrðu hennar varir með einum og öðrum hætti, jafn alvarlegt og málið er.

Fyrir fyrri heimstyrjöldina var togarútgerð á Íslandi frekar ung atvinnugrein en samt komin það langt á veg að menn skilja orðið að með því að sigla með ísaðan fisk í lestum skipa

sinna á réttum árstíma yfir til hafna í Þýskalandi, Bretlandi og jafnvel Skotlandi og freista þess í þessum ríkjum að fá gott verð fyrir afurðina á mörkuðum þar og betri verð en gekk og gerðist heima fyrir. Hvort fleiri hafnir en þessar þrjár voru inni sem löndunarhafnir erlendis fyrir íslenska togara þekkir höfundur ekki en hefur ekki heyrt um önnur lönd en þessi, nema fyrir saltfiskinn. En togarar sem söltuðu aflann um borð fóru stundum yfir til Danmerkur og lönduðu þar. En það er löngu seinna. Allavega að þá hættu menn að mesta að sigla á Skotland, hver sem ástæða þess er. Íslensk togarútgerð sem sagt uppgötvaði mjög fljótt að bæta mæti hag útgerðarinnar með því að sigla skipunum út með afla þann sem þau höfðu fiskað hér heima. Erlendis fengu þau oft hreint þrýðileg verð og talsvert betri en hér heima.

Í áratugi sigldu íslenskir sjómenn með fisk til hafna í Þýskalandi, Englandi og um tíma Skotlandi- Peterhead á meðan siglingar togaranna voru enn partur af rekstri þessara miklu skipa. En þeim augum leit fólkið þessi skip sem fram að tíma togaranna þekkti fátt nema útgerð árabáta, sem voru lítil skip. Í millitíðinni er tími “kúttaranna” sem á sinn hátt er líka merkilegt tímabil í sögu íslenskrar sjósóknar. Kúttararnir breyttu ýmsu og bættu alla aðstöðu kallanna um borð. Um borð í kúttarunum gátu menn búið, lagst til svefnis í kojum, eldað sér mat og etið heita máltíð út á sjó og haft um borð sérstakan kokk sem sá um þá hlið málsins sem ekki var neitt léttvægt, eina og allir menn geta skilið. Upp á allt svona bauð litli árabáturinn ekki. Voru kúttararnir gríðarstór fley miðað við krílin sem fyrir voru sem þó



landinn notaðist við í aldir og dró á þeim fisk úr sjó sem fæddi og mettaði stóran hóp fólks. Engin gerir lítið úr krílunum.

Það að sigla með ísaðan fisk til hafna Evrópu er aflagt í þessu landi í dag fyrir margt löngu þó verið hafi veruleiki íslenskra togarasjómannanna í áratugi á haustum og fram yfir áramót, er heimalandanir tóku við.

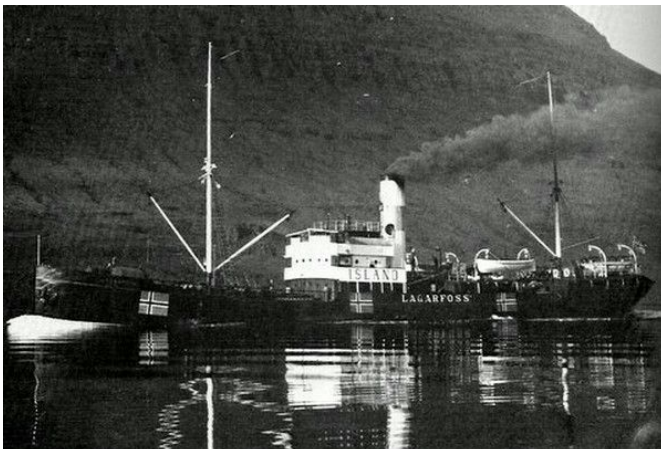
Um tíma og í nokkur ár var ferskur fiskur frá Íslandi sendur ísaður í fiskikörum sem hvert tók um hálf tonn af fiski og komið fyrir í gámi sem flutningaskip flutti yfir hafið og þangað sem eigendur hugðust selja fiskinn hæstbjóðanda á fiskmarkaðnum. En núna er annað upp á teningnum í þessum málum og fiskafli sá sem veiðist er annaðhvort unnin um borð í veiðiskipunum sjálfum, það einnig hefur breyst, eða farið með hann í land og hann tekin til vinnslu inn í þessum fullkomnu nýmóðins frystihúsum sem risin eru vítt og breytt um landið og eiga orðið sinn þátt í því hve vel er talað um íslenskar fiskafurðir í dag.

Höfundur hyggur að ekki komi fyrir í dag eins og einn kaupandi síldarafurða upplifði sem fann klofstígvél í saltsíldartunnu sem honum barst eftir að hafa gert samkomulag við vissa verkunarstöð íslenska um visst magn síldar. Reikna má með að viðtakandi hafi ekki orðið neitt sérlega glaður er hann opnaði þessa tilteknu síldartunnu úr sendingunni og við honum blasti botn á klofstígvéli og restin af stígvélinu lafandi niður í tunnuna og gleðin hafi ekki kviknað er mann greið handlék dragúldið og táfylufyllt klofstígvél sem var þarna með í barmafullri tunnu af saltsíld. Engin það um neinn aukahlut. En svona gerist þegar menn vilja drýgja hjá sér vigtina og vera um leið svolítið fyndnir. Sagan lifir og hafa margir heyrt hana. Fólk alltént sem eldra er.

## Um farþegaskipið Flóra.

Það sem um farþegaskipið Flóru er að segja er að þetta farþegaskip var í eigu Norðmanna og útgerð staðsettri í Björgvin í Noregi. Nafnið á félaginu hefur höfundur því miður ekki en svo er að sjá að skipið hafi hafið siglingar hingað til lands árið 1908 og sinnt farþegum íslenskum í nokkur ár á eftir. Flóra var gufuskip sem hafði verið í ferðum milli Noregs, Færeyja og Íslands frá árinu 1908, eins og áður segir og notið vinsælda í landinu fyrir margra hluta sakir. Árið 1910 er ljóst að skipið muni áfram halda uppi áætlunarsiglingum í landinu þrátt fyrir að tap sé á þessum siglingum hér við land, sem er merkilegt og um leið áhugavert að hugsa um. Taprekstur útgerðarfélags er engu félagi nein óskastaða né léttbær byrði. Máski að útgerðin sem stóð að baki Foldu hafi verið þokkalega stæð og því getað haldið þessari áætlun þó gert

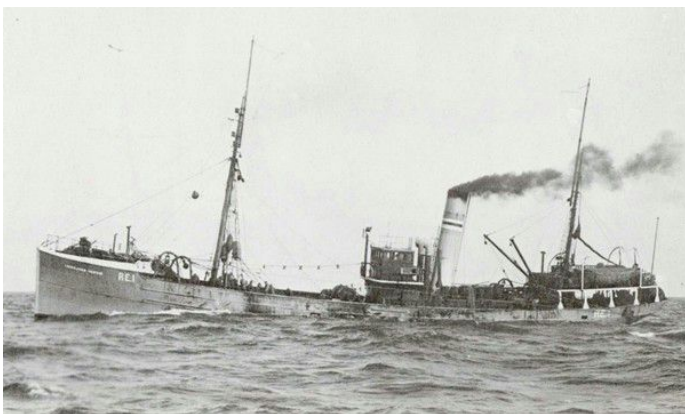
væri með tapi vegna góðrar stöðu á þá öðrum leiðum. Allskonar gerist þegar viðskipti eru annars vegar. Og svo er líka lengi von á einum, sem menn halda furðu lengi í, oft á tíðum.



Um haustið, í síðustu ferð sinni 1909 er sagt frá því að skip þetta hafi hreppt fádæma vonsku veður er það var statt norðvestur af Íslandi og hrakist um hafið í fjóra sólahringa og laskast nokkuð utanborðs í áganginum og veðurofsanum

og öldurótinu sem gekk yfir og allir sjómenn þekkja og vita hvað gangi sé um borð er slíkur atgangur á sér stað. Eftir að skipið er komið til Björgvinjar fer af stað mikill vinna um borð og meðal annars settur nýr ketill í það og raflagnir fyrir rafljós lagðar um allt skip að ljóst er að engin bilbugur er á rekstraraðilum og eigendum farþegaskipsins Flóru um að halda verkinu áfram. Því miður virðist engin ljósmynd vera til af þessu farþegaskipi. Einnig kemur fram að skipið muni halda ferðum sínum áfram á Íslandi og sinna áfram hlutverki sínu við íbúa landsins eins og verið hefur. Af lestrinum að dæma má sjá að áhugi landans á þessari Björgvinjar- útgerð og einkum áhuga hennar sjálfar á að vilja þjóna íslendingum áfram gleðji landann, sem hljóta þá um leið að hafa verið ánægðir með þjónustu þessa. Einnig má lesa út úr skrifunum að einhver umræða hafi verið í gangi meðal fólksins um átök skipsins þarna á hafinu. Það atriði eitt og sér segir okkur nokkuð um tilfinningarnar sem fólk ber stundum til skipa. Enda ekki með öllu óskiljanlegt með það til hliðsjónar að allt snérist þetta meira og minna í þessu landi um tryggar og öruggar skipaferðir. Enda hið eina þekktu í þann tíð: “ Svo að það (farþegaskipið Flóra. Innskot höfundar) hefur nú aftur íslandsferðir sínar sem fullkomið hraðfara fyrsta flokks farþegaskip. “- segir í Lögréttu 2 mars 1910.

Í mars 1910 er farþegaskipið Flóra í áætlunarsiglingum milli Bergen í Noregi og Rotterdam í Hollandi. Áætlun skipafélagsins hljóðar upp á það að skipið muni byrja íslandssiglingar sínar árið 1910 á að koma til Seyðisfjarðar og sigla norður um land og koma til Reykjavíkur 13 júní, júlí, ágúst, september og október og fara frá Reykjavík á sama degi, eða 16 hvers mánaðar á meðan skipið siglir hér, og engin ástæða til að hafa frekari orð um, eins og gat gerst með aðrar áætlanir skipa í samskonar þjónustu og farþegaskipið Flóra veitti. En áætlanir skipanna sem margir í þessu landi miðuðu sitt við stóðust misjafnlega vel og voru allavega í framkvæmdinni. Að annað hafi gilt í tilviki Flóru má vel skilja að menn hafi verið bærilega sáttir við þá þjónustuna sem útgerðin veitti. Einnig skal það haft í huga að um mestmegnis sjöveg einan var að fara vildu menn komast milli staða og vegasamgöngur allar litlar og engar og vegir á þessum tíma mest troðningar og eða slóðar þar sem voru vegir á annað borð, en samt byrjað að huga að alvöru vegalagningu í landinu. Að skipið komi við hér einu sinni í mánuði bendir til þess að það hafi líka farið út fyrir landsteinanna í sama tús. Allir vita að engan einn mánuð tekur að sigla hringinn í kringum Ísland að sjá má að hringurinn sem Flóra fór hefur verið eilítið stærri heldur en svo.



Reykvíkingum og landsmönnum öllum líkar vel að skipið skuli láta úr höfn í höfuðborginni á sama mánaðardegi allan tímann sem það er hér og að það fyrirkomulag geri mönnum auðveldara fyrir að muna brottfarartíma, sem gat verið fólkinu mikilvægt sem þarf að fara milli staða. Að missa af ferð fjögurra vikna biðtíma. Nema annar kostur bjóðist á þeim tíma. Til var í dæminu að fólk fengi far með togurum sem fóru á milli hafna. Sjá má auglýsingar í

blöðum þess efnis frá þessum tíma.

Samkvæmt mánaðafjöldanum sem gefnir voru upp hér ofar sést að þjónusta farþegaskipsins Flóru hefir varað fimm mánuði ár hvert. Grípum niður í umsögn Lögréttu frá 2 mars 1910. “ Á fyrri ferðum sínum við Ísland hefur „Flóra“ áunnið sér það hrós, að varla nokkurt skip hafi komið svo stundvíslega á ferðum sínum meðfram hinum löngu, illviðrasömu ströndum Íslands, eins og einmitt „Flóra“. “ Hér eru góð meðmæli viðhöfð. Ekki verður neitt annað sagt.

## Aftur til styrjaldaráranna hinna fyrri.

Svo virðist sem Bretar hafi ekki allskostar treyst íslendingum hvað varðar stuðning við sig og talið þá jafnvel halla undir Þjóðverja. Allavega bendi margt til að slíkur þanki hafi verið upp hjá Breskum. Auðvitað var þeim kunnugt um að togarar frá Íslandi höfðu siglt fyrir stríðið jafnt til Þýskaland sem og Bretlands og nokkuð ljóst að þeir vildu sjálfir halda þessum ferðum skipa sinna áfram á báða staðina eins og verið hafði og ráða því sjálfir hvernig þetta væri gert. Er hér er komið sögu eru Bretarnir búnir að setja algert hafnbann á Þýskar hafnir og vildu með því þrengja að Þjóðverjum með björgina eins og frekast væri kostur, eins og algengt er að lönd sem berast á banaspjótum geri. Þegar maður les um þessa tíma og svona viðbrögð manna í blöðunum, aðrar heimildir hefur maður ekki en gömul dagblaðaskrif, er vel hægt að komast að þessari niðurstöðu að vissst vantraust hafi gætt hjá Bretum. Allir vita að

dagblöðin endurspegla álit almennings og viðhorf almennt í landinu.



Einnig kemur fram að Bretar bjóðast til að kaupa allar afurðir (líklega fiskafurðir) af íslendingum gegn föstu verði sem að mati manna er lágt miðað við að selja Þjóðverjum. En engin framleiðandi er skyldur að taka því, sögðu menn. Vörur landa má bjóða út á frjálsum markaði, bættu þeir við: “ En því aðeins geta þeir fengið vörurnar fyrir þetta verð, að

íslendingar vilji selja og enginn annar bjóði meira. Og með því að neita að selja eru allar líkur til að verðið geti fengist hærra. “ (Vísir 11 júlí 1916.)

Þegar maður les umsagnir blaðanna frá þessum tíma sést vel að íslendingar eru ekki neitt sérstaklega hallir undir Breta á þessum tíma og margt sem segir til um það að Bretar hafi ekki heldur fullkomlega treyst íslendingum né heldur vitað hvoru megin línu þeir stæðu í málinu eins og það blasti við Evrópu á þessum tíma og fyrri heimstyrjöldin í algleymingi sem eins og menn muna hófst 1914 og stóð til 1918. Það sem á eftir fer styður svolítið þessa hugmynd höfundar um tortryggni Breskra og kannski gert til að knýja fram hreina og tæra afstöðu íslendinga í málinu, sem vel er mögulegt að hafi legið til grundvallar. Stríðstímar eru alvörutímar og engin leikur.

Þetta rennir líka stoðunum undir það hve fljótt breskir hermenn komu til landsins í seinni heimstyrjöld og hertóku Ísland og gerðist aðeins nokkrum mánuðum eftir að herir Hitlers ruddust inn í Póllands í september 1939. Bretarnir, líkt og menn muna, hernámu landið 10 maí 1940. Margt sem bendir til þess að hernámið á sínum tíma hafi mögulega verið vegna þess að þeir væru ekki alveg með það á hreinu hvar þeir hefðu landann sem eins gott var að

vera með á hreinu miðað við aflið sem leystist úr læðingi með valdatöku Hitlers og flokks hans í Þýskalandi. Eins og líka best kom í ljós að styrjöld lokinni í maí 1945. Þá var ekki glæsilegt um að litast í löndunum sem þessir herir höfðu farið um að ógleymsdu mannfallinu og hörmungum nauðungarþátanna sem víða var komið upp og menn þekkjá.

## **Farþegaskipið Flóra hertekið.**

Það gerðist 9 júlí 1916 að vopnaður Breskur togari tók farþegaskipið Flóru og og fluttu hana með valdi til Leirvíkur til rannsóknar. Samkvæmt skrifum frá þessum tíma hafði það áður gerst að Bretar stöðvuðu póstskip héðan og skoðað farm þeirra og fólkid sem um borð var, og höfðu menn svo sem lítið um það mál að segja og gerðu sér vitaskuld grein fyrir tímunum sem ríktu, vitandi þann sannleika að siglingar um úthöfin væru ekki lengur frjálssar eins og áður var.



Samt horfir málið dálítið öðruvísi við er þeir lentu sjálfir í þessum átökum stríðandi aðila með beinni hætti en áður var, eins og segja má að gerst hafi með töku vopnaða togarans á farþegaskipinu Flóru sem tók skip sem var í þjónustu íslendinga í sína vörslu. Skip sem sinnti strandferðum og þjónaði með beinum hætti íbúa við sjávarsíðuna í landi sem átti í

engum illdeilum við aðrar þjóðir: “ Og flutt svo sem 4 - 5 daga siglingu suður í höf vegna nokkurra lýsistunna “- eins og segir í Morgunblaðinu 16 júlí 1916.

Flóra var með eitt hundrað farþega um borð er vopnaði togarinn þvingaði skipið til að fara þessa leið yfir opið og úfið haf með allt þetta fólk um borð. Fæstir farþeganna voru útbúnir til langrar ferðar og höfðust margir af þeim við í lest skipsins, sem kannski var ekki með öllu óþekkt á þessum árum að fólk léti hafa sig út í til að komast með í ferðina sem það þurfti að fara.

Ferðin sem Flóra fór í áður en þetta atvik átti sér stað hófst er skipið leysti landfestar í Reykjavík á laugardagskvöldi og hélt rakleitt þaðan til Vestmannaeyja og á sunnudagskvöldi, daginn eftir, beinustu leið til Siglufjarðar en var ekki kominn þangað fjórum og hálfum sólahring síðar. Ferðin þangað er í mesta lagi tveggja og hálfis sólahringa sigling frá Eyjum, sögðu menn.

Er hér er komið sögu geta menn sér þess til að Bretar hafi hertekið skipið, sem reyndist rétt tilgáta. Um borð í Flóru var hópur verkafólks á leið í síldarvinnu þarna fyrir norðan: “ Þá verður því ekki neitað, að skörin er farin að færast upp í bekkinn helst til mikið, þá verða ekki lengur varðar þessar skipatökur Breta, hvorki frá réttlætis eða mannúðarinnar sjónarmiði. “ Segir í Morgunblaðinu 16 júlí 1916.

Fram kemur í einni umfjöllun um málið að ekki væru nægir björgunarbátar til um borð fyrir allan þennan hóp og það talið ámælisvert af hálfu Breta að leggja á hafið með svo stóran hóp innanborð í Flóru sem hefur enga burði til að bjarga öllu fólkinu kæmi eitthvað alvarlegt upp

sem gerði að verkum að farþegar og áhöfn yrði að yfirgefa skipið. Eins og alltaf getur gerst með skip a sjó. Þarna sjáum við reyndar ákveðna réttlætningu og vissa blindu landans. Í dag myndum við ekki gera nokkurn greinarmun á strandsiglingum og siglingu yfir hafið heldur gera skilyrðislausu kröfu um næga björgunarbáta fyrir alla. Svo fyrir utan það færu ekki fleiri farþegar um borð en skipið væri gefið upp fyrir að flytja. En margt á þessum árum var sveigjanlegra en síðar varð. Var enda í mörgu annarskonar hugsun ríkjandi: “ Þetta sleppur allt saman.” sögðu menn og klóruð sér í kollinum og eða fengu sér í nefið.

Munum að á þessum árum eru mörg mál, kannski ekki öll, er lúta að björgunum, enþá í skötulíki í þessu landi og líklega líka víða annarstaðar í löndunum þó margt sé að byrja til góðs og menn farnir að sinna mörgu betur er lítur að öryggi á sjó en samt ekki komnir langt með verkefnið og margt enn ógert. Allavega að þá virðast útgerðaaðilarnir Norsku taka það í mál fyrir sitt leiti að hafa um borð í skipi sínu á Íslandi mun fleiri farþega en björgunartæki eru til undir og skipið er gert út fyrir.

Er atvikið með farþegaskipið Flóru gerist eru íslendingar undir Dönnum og ekki með öllu sjálfráðir um sín eigin mál. Og fór svo að framferði Breskra heryfirvalda var mótmælt fyrir hönd íslendinga bæði í gegnum Danska utanríkisráðuneytið í Kaupmannahöfn og í símskeyti til Björns Sigurðssonar verslunarfulltrúa Íslands í Englandi.

Lyktir í Flóru- málinu eru þær að farþegunum sem fóru með skipinu yfir til Leirvíkur 9 júlí 1916 fengu allir að fara til síns heima seinna í sama mánuði og ljóst að tíminn í Leirvík hefur ekki verið langur en örugglega samt með sínar hliðar fyrir fólkið sem lenti í.

Hvað varð um farþegaskipið Flóru þekkir höfundur ekki né heldur hvort hún þjónustaði íslendinga eftir þetta. Dramatíkin gerist líka á Íslandi.



N.S. Savannah, Newport News, Virginia. Deck view of cranes, facing the bow, at Patriots Point, Mount Pleasant, South Carolina. Photo by James P. Delgado, 1988

9 apríl 2015.

Gert til gamans og vonandi einnig lítilsháttar fróðleiks.

Ljósmyndirnar sem birtast tengjast á engan hátt umfjölluninni.

Kveðja: KRF.