



Gert 4 maí 2015

Bretar hófu togveiðar við þetta land.

Konráð Rúnar Friðfinnsson tók saman.

Texti: Konráð Rúnar Friðfinnsson, nema þar sem annað er tekið fram.
Ljósmyndir eru ekki eign höfundar nema hún af honum sjálfum.

Mynd til hægri. Gamall Ensukur togari og kannski líkur togurunum sem veiddu upp í " kálgörðum " í Faxaflóa rétt fyrir aldamótin 1900 og reykvíkingar fylgdust með út um eldhúsgluggann hjá sér. Hvernig sem við lítum málið voru það þessir menn sem komu landanum á bragðið varðandi togara og veiðar í troll.



Stuttu eftir aldamótin 1900 fór áhugi Íslendinga að vaxa á togveiðum og að hægt væri að fanga fisk við strendur þessa lands með öðrum hætti en

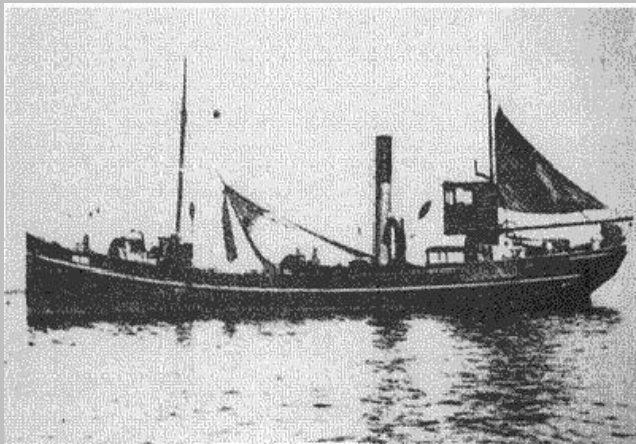
línu og handfærum og eftir að hafa horft árum saman á Breta veiða þann gula fyrir framan augun á sér. Einn hængur var þó á þessu að um þessar mundir voru skip þau sem menn gerðu út árabátar sem vitaskuld gekk ekki með togveiðar í huga, eins og þær sem þessi miklu Bresku skip notuðu upp við íslenska landsteina á þessum árum og mörgum Íslendingnum sveið skiljanlega undan, eða þeim af þeim sem einhverja skoðun höfðu á málinu og hefur sjálfsagt verið misjafnt þá eins og í dag. Hvort orðið " Rányrkja " sé þá komið inn í málið skal ósagt látið en breytir þó ekki hinu að það sem blessaðir Bretarnir gerðu í þann tíð upp við landsteinanna var rányrkja og ekkert annað.

Þessir ágætu sjómenn gengu illa um miðin ekki af græðginni einni saman heldur meira vanþekkingu en nokkuð annað og sáu ekki þá, frekar en flestir aðrir menn, að fiskimið yrði að umgangast og nota af virðingu en ekki fantaskap eins og gert var til að byrja með og líka loddvið í áratugi er kom að þessum málum og breyttist ekki svo neinu nam fyrir en með kvótakerfinu. Hvaða skoðun öndvert sem menn hafi á því fyrirkomulagi öllu saman. Í dag leggja menn allt kapp á að fara vel með aflann sem um borð kemur og gera sér grein fyrir að vel með farin afli merkir hærra verð. Bretarnir fóru illa með þessi veiðisvæði þar sem þeir veiddu og fiskuðu einvörðungu kola og fleygðu útbyrðis öllu sem hét þorskur og öðrum tegundum sem upp í vörpuna kom. Varpan skilur ekki tegundirnar frá. Hún bara dregst eftir botninum og hirðir það sem fyrir er og gerir engan greinarmun á kola og þorski. Og upp kom varpan með því sem í hana kom. Og mennirnir á eftir fleygðu verðmætum racleitt aftur í hafið sem bara flutu þar um eins og hráviður allt í kringum þessi miklu skip.

Þegar Bretinn er að byrja hér veiðar með botnvörpuna voru á Íslandi mest árabátar og á sínum árabátum réru sjómenn sem stunduðu veiðar í Faxaflóa oft á tíðum að þessum miklu

stáltröllum, togurunum, og gogguðu upp þorskinn sem flaut þarna um og fylltu báta sína vænum þorski. Svo sem ágætt og betra heldur en að láta þetta algerlega fara til spillis. En vinnubrögð góð voru þetta ekki né til eftirbreytni hjá þessum ágætu Bresku sjómönnum. og hlaut vitaskuld að fara í annan og betri farveg. Það sjá allir menn.

Að henda þorski og ýsu stóð ekki lengi hjá Breskum og þeir innan tíðar byrjuðu að hirða allan þorsk og ýsu sem gerði að verkum að litlu íslensku knerrirnir höfðu ekki lengur erindi sem erfiði af því að sniglast þetta kringum Ensku togaranna og urðu að dýfa eigin handfærum og eða leggja línustubbinn sinn í sjó til að sjá þann gula og fiska aftur upp á gamla mátann. En á perunni er kviknað um útgerð togara hjá mörgum íslendingnum.



Coot GK 310 LCBN

5 mars 1905 kom fyrsti togari íslendinga sem var eins og kunnugt er togarinn Coot GK 310. Árið 1912 er komnir alls tuttugu togarar hingað til lands og dreifðir víða um land. Sjá má af þessu að togaraútgerð hefur verið stunduð hér í rúma eina öld og vart fallið úr dagur hvað togveiðar áhrærir frá því að togarinn Coot fyrst dýfði trolli í íslenskan sjó og hóf að toga.

Miðin í kringum þetta land eru ótrúlega öflug en samt þarf að umgangast þau með varúð og virðingu en lengi vel óvirtu

eins og sjá má af lýsingum af hegðun Bresku sjómanna í byrjun togveiðanna og allir viðurkenna að var svona.

Í dag höfum við lært að umgangast veiðisvæðin eins og vera ber. Lexían sem menn loks lærðu var þung en samt staðreynd sem menn gátu ekki lengur horft framhjá og sáu svart á hvítu að veiðisvæðin væri viðkvæmari en menn lengi vel áttuðu sig á.

Og að því kom að menn gripu í taumanna og bjuggu til kvótakerfi sem æ síðan hefur verið þrætuepli í þessu landi og verður víst áfram enn um hríð.

Nóg um það.

Togarinn Gerpir NK 106 kemur til Neskaupstaðar.



Tíminn 22 janúar 1957
Togarinn Gerpir við bryggju á Neskaupstað. Þessi togari var í nokkur ár gerður út frá Norðfirði en var svo seldur til Reykjavíkur og hlaut nafnið Júpiter RE 161. Eftir að tími togarans Júpíters rann út var skipinu breytt í nótaskip en hélt Júpíters nafninu um tíma að minnsta kosti og þá orðin gerbreyttur.

Miðvikudaginn 16 janúar 1957 varð bjart í Neskaupstað er togarinn Gerpir NK 106 birtist út á

firðinum og nálgast bryggjuna, þar sem hann mundi leggjast upp að. Þeir sem sáu skipið á lengdar hrífast vitaskuld af glæsileikanum sem þarna birtist fólkinu í þessu nýja skipi sem hafði verið smíðað sérstaklega fyrir bæjarfélagið. Gerpir NK var þá stærsti togari Íslendinga sem áreiðanlega hefur vakið sumum bæjarbúnum sitt stolt í brjósti yfir að stærsti togari á Íslandi skyldi tilheyra bæjarfélaginu sem ól þá upp og menn voru stoltir af að tilheyra. Gerpir NK kom í stað nýsköpunarskipisins Egils Rauða NK 104 sem fórst undir Grænuhlíð við Ísafjarðardjúp í janúar 1955.

Föstudaginn 18 janúar 1957 héldu norðfirðingar móttökufagnað og spyrtu saman komu togarans Gerpis og vígslu sjúkrahússins á staðnum. Myndu enda bæði breyta miklu fyrir bæjarfélagið til framtíðar litið að ástæða var til að fagna.

Nokkrir úr ríkisstjórninni fóru austur til að taka þátt í herlegheitunum og voru það Lúðvík Jósepsson sjávarútvegsráðherra, Hannibal Valdimarsson félagsmálaráðherra og Eysteinn Jónsson fjármálaráðherra. Enda nokkur viðburður í gangi í bæjarfélaginu og ekki á hverjum degi sem slíkt á sér stað í landinu bláa. Það að vígja glæsilegt sjúkrahús er ekki léttvæg aðgerð heldur mikilvæg og gagnast ekki bara bæjarfélaginu sem sjúkrahúsið er staðsett í heldur líka nágrannabyggðunum. Sjúkrahúsið á Neskaupstað þjónar enn tilgangi sínum á Austjörðum og er með starfsemi enn í dag 2015 sem um munar.

Nokkrum dögum eftir að Egill Rauði fórst, 26 janúar 1955, boðaði Lúðvík til fundar með heimamönnum til að ræða hin nýju viðhorf sem skapast höfðu í atvinnumálum bæjarins. Á þessum fundi lagði Lúðvík fram tillögu um að hafinn yrði hið allra fyrsta undirbúningur að því að fá nýjan togara á svæðið í stað hans sem fórst undir Grænuhlíð: " Hann gerði að tillögu sinni að leitað yrði eftir því við minnihlutaflokkana í bænum, að þeir tækju höndum saman við sósíalista um að vinna að útvegum nýs togara. " (Tíminn 22 janúar 1957) - segir í frétt um málið frá komu skipisins. Við sjáum hér talar sjálf pólítíkin sínu máli. Í þann tíð talaði hún talsvert hærra en síðar varð og einnig með öðrum hætti og var svona meira tengd byggðunum í landinu sem menn vildu varðveita og lífi fólks en kannski er í dag.



Málið hélt áfram á þessum nótum og var byggingarstjórn valin sem í valdist þeir Lúðvík Jósepsson frá Sósíalístaflokknum og Oddur A Sigurjónsson frá Alþýðuflokknum og Axel Túliníus frá Sjálfstæðisflokknum.

Kom það í hlut Lúðvíks Jósepssonar að fylgja málinu eftir, enda talin öllum hnútum kunnugastur af þessum mönnum um heppilegasta fyrirkomulagið hins nýja norðfirska togara, og fór meðal annars til Þýskalands ásamt fulltrúum frá minnihlutaflokkunum í bæjarstjórninni og Erlingi Þorsteinssyni vélfræðingi og Gísla Þorkelssyni sem voru þá ráðunautar norðfirðinga um togarakaupin.

Í maí 1955 voru svo undirritaðir samningar um smíði á Gerpi hjá þekktu togarabyggingafélagi í Vestur- Þýskalandi, Seebeck í Bremerhaven.

Togarinn Gerpir NK 106 sigldi til hafnar aðeins tveim árum eftir að togarinn Egill Rauði fórst og um þrem vikum eftir að Goðanesið NK strandar við Færeyjar. Togarinn Gerpir er 804 brúttólestir að stærð og nokkru stærri en togararnir sem fyrir voru á Íslandi og veiddu á miðunum umhverfis landið. Stærðarmunur Gerpis miðaða við aðra togara sem þá voru við lýði var 150 lestir. Sem telst nokkuð. Togarinn Gerpir er mikið skipið, líkt og sjá má.

Aðalvél Gerpis er 1470 hestafla MAN- dísilvél. Skipið er búið öllum fullkornustu tækjum sem íslensk skip státa af með meðal annars nýjustu gerð ratsjá, tveim dýptarmælum, fisksjá, lórantæki og giróáttavita og sjálfstýringabúnað og er eina skipið í íslenska flotanum á þessum tíma sem búið er slíkum tækjabúnaði. Við sjáum að framfarir halda áfram með Gerpi og menn að kaupa það besta sem völ er á og ekkert til sparað þegar kemur að búnaði í brúnni.



Mynd til vinstri. Magnús Gíslason er skipstjóri á togaranum Gerpi NK 106 frá Neskaupstað er hann kom nýr til heimahafnar.

Helstu nýjungar sem er að finna á Gerpi NK 106 og er frábrugðið því sem er á nýsköpunarskipunum að Gerpir er með eitt samfellt þilfar og ekki með brotið dekk um miðju eins og er á Enskeyggðu togurunum, nýsköpunarskipunum, og er af öllum sem til þekkja miklu betra fyrirkomulag. Hefur það enda sannast að á eldri togurum Íslendinga að tvískipta dekkið um miðju skipsins gerir það miklu veikara.

Rafmagnshitun er í öllu skipinu, og önnur hitunartæki aðeins hugsuð til vara, en í eldri skipunum var aðallega notast við olúkyndingu.

Fremsti hluti lestartýmisins er einangraður með kælikerfi, og tekur það um 20 lestir af frosnum fiski. Frystilestin er aðallega hugsuð til geymslu á góðfiski, og tegundir eins og lúðu, flöttum fiski og jafnvel ýsu, en henni varð að henda er skipin veiddu í salt. Á þessum árum eru saltfisktúrar nokkuð algengir í rekstri íslenskra togara og stóðu þessir túrar skipanna í allt að þrjá mánuði og voru mikið úthald og komið kannski tvisvar til þrisvar í land á tímanum til að sækja kost og olíu. Þessir saltfisktúrar voru oft gerðir við Grænland og fóru skipin til hafna þar þegar kom að því að byrgja sig upp af kosti, vatni og olíu. Og svona er ásigkomulagið í þessum málum árið sem togarinn Gerpír kemur nýr til hafnar í Neskaupstað. Og hafði þetta fyrirkomulag viðgengist í nokkur ár á undan og er hluti þeirra hugsunar sem til varð í kringum hugmyndina að því hvernig Gerpír skildi vera útbúinn.

Sjá má að menn hafi viljað nýta sem mest og best það sem trollið innbyrti af góðfiski og hafa alltént möguleika til að geyma að minnsta kosti lúðu, ýsu og frysta í frystilestinni. Versta af öllu fyrir starfandi sjómann um borð í sínu skipi er að fleygja afla og er ekkert annað en að henda verðmætum. Verðmæti þau sem til verða um borð í skipinu eru um leið partur launanna. Við sjáum hér örla á þeirri hugsun að fara vel með það sem í trollið kemur og er svona hugsun sem er að ryðja sér til rúms í landinu þó enn eigi margt eftir að gerast á miðum þessa lands áður en málin komast í það horf sem nú gildir í þessu.

Frystilestin um borð í Gerpi er talin afskaplega mikilvæg í upphafi túrs til geymslu matvæla ef séð var að túrinn yrði langur eins og saltfisktúrar voru. Á gömlu skipunum vildi brenna við að matvæli skemmdust um borð vegna þess að nauðsýnlegt geymslupláss var ekki tiltækt og túrar mun lengri á saltinu en skipin voru byggð til að fara í upp á alla geymslu matvæla að gera. Að byrgja skipi upp af nægum matvælum er vitaskuld eitt lykiltríðanna þegar ákveðið er að senda skip á hafið þetta lengi eins og gildi um saltfisktúranna. Þarna kemur með öðrum orðum upp vandi sem menn gátu illa leyst af því einu að geymsluplássið um borð gaf ekki færi á neinu slíku og var leyst með því að sigla skipunum til hafnar með vissu millibili. Og ekki um neitt annað að ræða. Sjá má að öllu þessu hafa menn velt upp er kom að aðbúnaði sem skildi vera um borð í Gerpi NK. Enda svolítill reynsla komin á allskonar varðandi útgerð togaranna sem fyrir voru.

Frágangur í aðallestarúmi skipsins er töluvert annar en í eldri togurunum og er meðal annars betur gengið frá botni lestarinnar og fyrirkomulagið allt haganlegra en verið hefur. Hér má sjá að menn sem plönuðu verkið hafa verið sammála um að hafa búnað sem allra bestan og kynnt sér rækilega hvernig til hafi tekist með þau skip sem þegar voru í rekstri og ágæt reynsla komin á hvernig höfðu reynst og gert í þeim eina tilgangi að gera bót á með nýja skipinu sem smíðað var fyrir Norðfirðinga og fékk nafnið Gerpír og einkennistafin NK 101.



Mynd til vinstri. Þjóðviljinn 22 janúar 1957. Skipstjórinn, Magnús Gíslason, er annar frá hægri og stýrimennirnir sinn til hvorrar handar, en bátsmaðurinn er yst til vinstri. Sigurður Guðmundsson tók allar myndirnar er fylgja frásögn af Gerpi.

Mikilvæg breyting frá eldri togurunum sem gerð var um borð í Gerpi er innbyggður gangur í vélareisn, sem nær frá stjórnþalli og aftur eftir skipinu, og þurfa skipverjar sem fara milli borðsalarins og íbúða afturí ekki lengur að fara út á dekk eða út á ganginn, eins og var á eldri

skipunum. Gangur þessi er því, auk þess að vera til mikilla þæginda áhöfninni, stórkostlegur öryggisbúnaður í skipinu þar eð ferðir eftir göngunum hafa oft reynst vera hinar hættulegustu. Síðutogararnir þóttu oft blautir í göngunum og að losna við að fara þá því verið mörgum mannum léttir og að dómi sjómanna sem til þekktu mikil framför frá hinu.

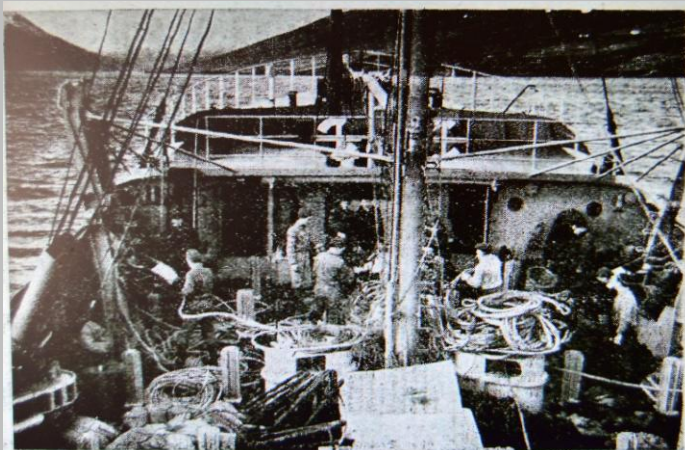
Í eldhúsi er rafmagnseldavél og rafmagnspottur, en horfið frá gömlu olíueldavélinni sem er í eldri togurunum.

Skipið er búið tveim alúminíum björgunarbátum sem komið er fyrir á þann hátt að auðveldar á að vera að koma þeim frá borði en á eldri skipunum, og tala menn þarna af reynslu. Einnig eru gúmmíbjörgunarbátar um borð.

Ýmsar fleiri breytingar hafa verið gerðar á þessu skipi frá því sem var á eldri togurunum, eins og til að mynda það að togrúllur eru útbúnar með kúlegum í stað hinnar einföldu fóðringaraðferðar sem verið hefur, og er það álit manna að hér sé um mikla endurbót að ræða. Enn sjáum við að þeir sem stóðu að þessari byggingu togarans Gerpis hafa velt við hverjum steini og gert heilmikla könnunarvinnu sem kemur fram í skipinu fullsmíðuðu og menn sjá að er til bóta.

Að öðru leit er Gerpír NK 106 útbúin eins og best hefur reynst á hinum íslensku togurunum en reynt að betrubæta það sem var ekki eins vel heppnað á hinum skipunum. Og líka þannig læra menn með því að veita athygli því sem ekki er að virka neitt sérlega vel hjá öðrum. Eins og alltaf er þegar svo mikill fjöldi skipa kemur á stuttum tíma eins og var með nýsköpunarskipin sem hingað má segja að hafi flætt og voru auðvitað mikil tækniundur en smáatriðin kannski ekki alveg eins og menn vildu að þau væru. En þetta er algegn og gerðist líka í tíð fyrstu skuttogaranna sem hingað komu. Margt í smáatriðunum vildu menn hafa öðruvísi og breyttu eftir því sem reynsla komst á.

Eitt voru þeir menn sem skoðuðu skipið sammála um að allur frágangur á smíð skipsins væri hinn besti og meira í hann lagt en áður hefur þekkt hér á íslenskum togurum. Leynir sér ekki að Þýska skipasmíðastöðin sem tók verkið að sér hefur lagt sig fram um að skila verkefninu sem allra best af sér. Lagði hún enda talsverða áherslu á að fá að byggja þetta skip fyrir þá og vildu sanna með handbragð sínu að Þjóðverjar byggðu í engu neitt lakari skip en Englendingar sem höfðu er hér er komið sögu smíðað obba þeirra togara sem veiddu við Íslandsstrendur og voru í eigu Íslendinga sjálfra.



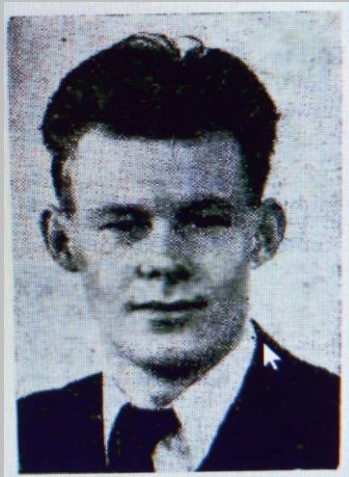
Mynd til hægri. Tíminn 22 janúar 1957. Á siglingu með Gerpi. Skipverjar vinna að veiðarfærum á þilfari!

Takið eftir haugnum á dekkinu. Svona haugar þegar farið var frá bryggju voru það venjulega á togurunum á Íslandi á þessum árum. Menn fóru í að ganga frá haugnum og koma fyrir þar sem við átti undireins og endum hafði verið sleppt og búið að ganga frá þeim. Í dag er frá öllu svona gengið í landi. Margt hefur áunnist til batnaðar.

Hvort eitt þúsund tonna skipin sem komu 1960 séu frá sömu

skipasmíðastöð og Gerpír var smíðaður í veit höfundur ekki en þeir alltént voru byggðir í Bremerhaven.

Í reynsluför reyndist ganghraði Gerpis NK vera 13, 8 sjómíllur á klukkustund. Á leiðinni til Neskaupsstaðar reyndist hann hið besta og er það álit skipstjóra og áhafnar að um þrýðilegt sjóskip sé að ræða.



Myndin til vinstri er af skipstjóra Goðanes NK 105. Hann hét Pétur Hafsteinn Sigurðsson og var 24 ára er hann fórst um borð í skipi sínu. Aðrir úr áhöfn Goðanes komust lífs af og voru fluttir í land í Akurey í Færeyjum.

Maðurinn sem sigldi Gerpi NK 106 heim nýjum er Magnús Gíslason (sjá myndina hægra megin örlítið neðar) en hann var áður með Goðanesið, en hætti með það um haustið 1956. (Goðanes NK 105 fórst við Færeyjar 2 janúar 1957) 1 stýrimaður er Birgir Sigurðsson frá Neskaupstað. Til að byrja með var Hjörtur Kristjánsson 1 vélstjóri og 2 vélstjóri Magnús Hermannsson. Í skipinu er íbúðir fyrir 42 menn, en auðvelt að koma fyrir allt að 48 mönnum.

Kostnaðarverð Gerpis er 12, 5 milljónir króna. Gert er ráð fyrir að skipið muni fyrst um sinn veiða í ís og landa aflanum í Neskaupstað.

Með vorinu mun Gerpír svo halda til Grænlands og veiða í salt, en til þess er skipið einkar heppilegt vegna stærðar og þar sem hann getur verið lengur úti án þess að þurfa að taka olíu og vatn, eða yfir 60 daga.

Norðfirðingar létu ekki deigan síga þrátt fyrir skipskaðanna sem bærinn varð fyrir, fyrst með strandi Egils Rauða undir Grænuhlið og svo tveim árum síðar strandi Goðanessins við Færeyjar um þremur vikum áður en togarinn Gerpír sigldi fánnum þrýddur inn til Neskaupsstaðar.



Fréttir af Gerpi:

í Austurlandi 15 febrúar 1957, en Austurland var fréttablaði sem gefið var út í Neskaupstað í áratugi, segir að togarinn Gerpír hafi komið af veiðum með 155 lestir af fiski, sem lagður var upp til vinnslu í frystihúsunum og að þrálátur stormur hafi talsvert hamlað veiðum togarans. Einnig segir í blaðinu að Gerpír hafi haldið til veiða um morguninn, sem hefur þá verið 14 febrúar. Líklegt er að aflatölur sem hér birtast séu úr fyrstu löndun skipsins, en ekki samt örugg heimild.

í Austurlandi 1 mars 1957 segir frá því að togarinn Gerpír hafi komið til hafnar í Norðfirði með 163 tonna af fiski og að um 40 tonn af aflanum sé grálúða. En grálúða er hraðfryst og einnig þess getið að allt sé á huldu um markað fyrir þann fisk. Þetta eru svona fyrstu löndunartölur togarans Gerpis sem gerður var um tíma út frá Neskaupstað en fór þaðan til Reykjavíkur þar sem hann var gerður út í áraraðir, líkt og margir sjómenn muna.



Myndin til vinstri. Tíminn 22 janúar 1957-
Í vélarúmi Gerpis. Vélstjórar við stjórnborðið.

Myndin til hægri. Tíminn 22 janúar 1957

Skipverjar togarans Gerpis hnýta togvira á þilfari áður en lagt er upp í fyrstu veiðiferð.

Gert 4 maí 2015.
Kveðja KRF.