

Gufubáturinn Faxi kom 1891.

Gert 7 febrúar 2015

Í gegnum aldirnar hefur orðið þróun og margt það gerst sem létti mönnum lífið og tók af þeim byrðina sem var með hjálp ýmsa hjálpartækja eftir að þau komu til sögunnar með hugsuðunum sem settust yfir verkið og til varð áhald eða tæki einhverskonar til að menn þyrftu ekki lengur að bera allt á sér sjálfum heldur gætu lagt byrði á annað. Í mikið svona löguðu hefur þróunin verið. Þessu til staðfestingar urðu á tíma útipvottaaðstöðunnar Laugardal í Reykjavík til litlar kerrur, hjólatíkur, sem voru bara litlir einfaldir vagnar með fjórum hjólum á og háum skjólborðum, kassa, sem konurnar létu í óhreinan þvott og drógu á eftir sér til þvottalauganna. Sumar kvennanna héldu gamla laginu áfram og báru sinn þvott í fanginu eða á baki sínu fram og til baka. Talsverð vegalengd til útilauganna í Laugardag frá byggðinni sem þá var og náði ekki jafn langt í austurátt og síðar varð. Að ganga alla þessa leið með blautan þvott hlýtur að hafa verið baki kvennanna erfitt. Svona er maðurinn. Hann finnur upp leiðir til að gera líf sitt betra.

Faxaflóinn hefur fylgd landinu alla tíð og verið sín hindrun íbúum beggja megin við og þeir örugglega upphugsað ýmislegt sem til bóta mætti verða um samgöngur hverskonar á svæðinu. Sjórinn var og er enn sinn farartálmi á milli byggða sitt hvoru megin flóans og menn horfast í augu við. Róið var á arabát yfir til borgarinnar og aftur til baka, nú eða gengið fyrir Hvalfjörð eða leiðin farin ríðandi á hestum. Að vísu fara menn enn Hvalfjörðinn en áætlunarsiglingar yfir Flóann hættar og allt orðið breytt með tilkomu Hvalfjarðarganga. Höfundur heyrði að Reykjavíkurborg hyggist endurvekja siglingaleiðina frá Reykjavík til Akraness en þá alfarið í tengslum við ferðamannaíðnaðinn. Þá vaxandi atvinnugrein og sumpart gullgröft.

Árið 1890 er að mörgum talið eitt merkilegt ár í íslenskri siglingasögu. Það ár voru keypt fyrstu tvö gufuskipin sem Íslendingar eignast. Skipin voru að vísu örlítill og voru gufubáturinn Ásgeiri litli, sem kom til Ísafjarðar og gufubáturinn Faxi sem kom til Reykjavíkur. Að vera á undan hinum að fá sinn bát til sín var keppikeflið á milli byggðanna í þann tíð og umræðuefni margra á stöðunum. Þetta er hægt að skilja með það til hliðsjónar að um var að ræða tímamót sem færi á spjöld íslandssögunnar. Báðir vildu víst eignast sér heiðurinn að því að vera fyrsta bæjarfélagið á Íslandi til að fá til sín alvöru gufuskip. Höfum og hugfast að þrátt fyrir smæð bátanna voru þeir samt fyrstu vélskipin í eigu íslenskra aðila. Önnur skip voru á þeim tíma annað hvort knúin árum eða seglum en ekki afli vélar. Mörg útlend skip sem hingað komu um þetta leiti voru samt gufuskip að slík skip voru fólki ekki með öllu ókunnug. Séð í þessu ljósi er vel hægt að skilja smá rígg og kapp í bæjunum og allt svona blandað gríni og nokkurri alvöru.

Kaupin á Ásgeiri litla og Faxes fóru fram árið 1890 en svo fór að skip ísfirðinga kom sumarið 1890, en hitt næsta sumar 1891 vegna smávægilegrar vélarbilunnar sem tafði för þess yfir hafið og veturinn að bresta á og ekki lengur fært litlu fleyi í að leggja á hafið. Ísfirðingar blessaðir eiga því heiðurinn af því að hafa fyrstir íslendinga fengið til sín alvöru gufuskip.



Gufubáturinn Ásgeri litli tekur vöru í Neskaupstað. Hvenær nákvæmlega myndin er tekin veit höfundur ekki en minnr á að þessi bátur kom til Ísafjarðar árið 1890 og er enn í rekstri árið 1899.

Ekki var töfin ytra samt án átaka því af varð þvílíkt fjarhagslegt tjón fyrir eigendur gufubátsins Faxa í Reykjavík að vandséð varð um hvort rekstur hans væri mögulegur. Ferill gufubátsins varð því stuttur og lauk er hann sökk í ofviðri í Reykjavíkurböfn. Kaupendur höfðu einungis haft tap af bátnum. Munum samt að áhugaverð tilraun var gerð þó ekki hafi allt farið eins og skildi með rekstur þennan. Var Faxi að dæmi sé tekið ekki tryggður og eftir því sem höfundi sýnist náðu tryggingarnar, hafi þær einhverjar verið, ekki til skips sem sökk með þeim hætti sem gerðist í tilfelli Faxa. Sem sagt út á leggunni.

Svo er að sjá að útgerð Ásgeirs litla á Ísafirði, en hann var hugsaður til að þjónusta íbúa í Djúpinu, hafi gengið betur en Faxa í Reykjavík því sjá má auglýsingu frá 19 apríl 1899 í "Þjóðviljinn + Þjóðviljinn Ungi" eftirfarandi auglýsingu: „Ásgeir litli" hóf ferðir sínar hér um Djúpið 16. þessa mánaðar, samkvæmt bráðabirgða ferðaáætlun er útgerðarmaður bátsins hefur gefið út, og nær til 10. maí næstkomandi en innan þess tíma verður sýslunefndarfundur að líkindum um garð genginn, og áætlun samin um ferðir bátsins í ár. — Var þetta hyggilega ráðið af útgerðarmanninum og mælist almennt vel fyrir. "



Gufubáturinn Ásgeir litli á líklega Ísafirði fyrir aldamótin 1900. Hvort Gufubáturinn Faxi var líkur Ásgeri litla veit höfundur ekki. Báðir bátarnir tuttugu tonn að stærð.

Gufubáturinn Faxi.

Talað var um hér ofar að Faxi hafi sokkið í Reykjavíkur höfn. Aðdragandi óhappsins er að sunnudaginn 17 nóvember gerði ofsaveður í Reykjavík og lá Faxi mannláus út á legunni og valt þar í öldurótinu. Næsta dag, mánudaginn 18 nóvember, sjá menn á vappi niður við sjó í rokinu að báturinn er byrjaður síga og greinlega kominn að honum leki. Töldu menn að vel væri hægt að manna stærri bát á þessari stundu og fara út að Faxa og pumpa, eins og sagt var, upp úr honum sjónum og þurrausa og bjarga skipinu frá því að sökkva. En það var ekki gert og sökk Faxi þriðjudaginn 19 nóvember 1891 og ljóst að útgerðarsaga hans yrði ekki lengri og ekki nema nokkrir mánuðir í rekstri. Skömmu síðar byrjar brak úr bátnum að berast upp í fjöru og var því til staðfestingar nefndur öldustokkur, lyftingin, hvað sem það nú er, og þilfarið ásamt ýmsu öðru braki tengdu bátnum.

Einnig kemur fram að mennirnir sem áttu að sjá um Faxa stóðu ekki sína vakt. Annar mannanna hafði löglega fjarvist en áhöld um hinn. Sigfús Eymundsson bóksali var hluthafi í Faxa og stjórnaði rekstri bátsins en lá er hér er komið sögu lasinn heima og því ófær um að gera verkið og hinn aðilinn, einnig í Reykjavík, sinnti bátnum ekki heldur og lá báturinn áfram undir álögum frá öldunni á legunni og inn í höfn sem á þessum tíma sem var lítt varinn og skipum þar inni hætta búinn í vissri hvassri vindátt og þurfti helst að vakta þessi skip eða líta reglulega eftir þeim. Og grípa þá til viðeigandi ráðstafanna kæmi eitthvað upp til að forða skakkaföllum. Máski að eigendum gufubátsins væri orðið slétt sama um þennan "pung þarna á legunni í Reykjavíkurhöfn " er hér er komið sögu sem bara mátti veltast um í

hafrótinu eins og verkast vildi án þeirra afskipta. Hér hugsar höfundur auðvitað bara upphátt og biður lesanda að hafa svona til hliðsjónar í lestri sínum.

Samt er það svo að alltént margt bendir til þess að upp sé komið áhugaleysi og aðrir álíka þættir eigenda sem á vissan hátt er skiljanlegt þegar svo djarft er teflt og nær sér gengið fjárhagslega og planið sem gert var klúðrast allt og í raun áður en dansinn byrjaði. Kaup voru gerð og þegar menn kaupa án þess að staðgreiða og eitthvað í rekstrinum fer úrskeiðis að þá þarf samt að greiða af lánum og mönnum laun sem starfa við þetta og svona starf krefst og getur heldur ekki án verið. Með engar tekjur á móti segir sig sjálft að dæmið gengur ekki upp til lengdar og rekstri flóabátsins Faxe því sjálfhætt.

Mönnum sem höfðu sínar væntingar með komu gufubátsins Faxe í Faxaflóa til að þjónusta íbúanna þar þóttu súrt í brotið hvernig fór fyrir þessum íslenska gufubáti og spáðu því að dráttur gæti orðið á að aftur yrði gerð tilraun í þessa veru. Voru svona svartsýnir á allt framhald. En samt fór ákveðin bolti af stað með þessari vinnu og viss gagnsemi kominn fram fyrir íbúa við Faxaflóa sem ekki fór framhjá fólkinu sem naut þó stærðinni væri ekki fyrir að fara og tíminn stuttur sem bátsins naut við á Faxaflóa. Margt í gegnum tíðina hefur byrjað smátt og svo vaxið með tíð og tíma. Allt vel þekkt.



Sigfús Eymundsson bóksali og ljósmyndari í Reykjavík og einn hluthafanna í gufubátinum Faxe og stjórnandi félagsins.

Sigfús Eymundsson bóksali var jafnan talinn fremstur og áhugasamastur gufuskipsmanna og átti það meðal annars rót sína að rekja til ákveðins atviks, sem gerðist á æskudögum hans. Þá hafði hann verið við nám úti í Kaupmannahöfn og gengið á fund hins mikla skipakónings Dana, C. F. Tietgen, í þeim tilgangi að biðja hann um að aðstoða Íslendinga við að eignast gufuskip sem höfundur telur að hafi ekki verið mjög jákvæð né borið tilætlaðan árangur í alltént það

skipti. Skáldinu fræga Mattíasi Jochumssyni varð svo að orði í eini kvæða sinn tengdum atburðinum:

„En hvað sagði Tietgen, —
þú fórst á hans fund??"
„Hann fussaði og sveiaði ísagrund;
kvað þar eilífan eld og ís og jag,
og að aldrei sæjum við glaðan dag.
Hann starði á mig byrstur, fögur og fár,
unz fann eða sá, að mér hrutu tár.
Ég sneri frá kalt. En þá kallaði hann:
„Komdu og heyrðu mig, ungi mann!
Ég býð ekki íslandi ölmusunáð;
ég ætla að gefa ykkur heillaráð:
Sá blessaðist aldrei í heimi hér,
sem hafði ekki trú á sjálfum sér.
Þið eigið sjálfir að leysa landið,
losa ykkur sjálfir við okurbandið!
Hvað vorum við fyrir örfáum árum?
uppgjafa-lýður flakandi í sárum!
Áttum ei vini, fé eða frændur,
en fáraða höfðingja, volaða bændur!
Þó áttum við menn með andans dáð,
með æðri völdum en kónsins náð,
með stáli viljans, með von og trú, —
og verk vor og dæmi sjáið þið nú!"
Og Tietgen var orðinn sem annar maður,
á augabragði svo hýr og glaður;
hann tekur í hönd mína hlýtt og sagði:
„Hafðu nú með þér það ráð, sem ég lagði."
(Mattías Jochumsson)

" Gufuskipafélag Faxaflóa og Vestfjarða. Á fundi hér 29. fyrri mánaðar var samþykkt að hætta að reyna að halda því frekara áfram og fær hver sitt aftur, sem nokkuð hefur til þess galdið. "- segir í frétt um málið í Þjóðólfi 2 október 1891.

Á þessum tíma er líklegt að ríkið ábyrgist ekki bátakaup af neinu tagi í eigu almennings né heldur bæjarsjóðir og bankar í landinu og bankarnir líklega að takmörkuðu leiti og með hangandi hendi sem þó gerðu og að menn hafi meira og minna gert svona lagað " tilraunastarfsemi " á eigin reikning og ábyrgð og með velvilja náungans með eigin fjárframlögum, hlutabréfakaupum. Hvort sem út í slíkt var farið með gufubátinn Faxe eða ekki. Það sérstaka atriði var ekki með öllu óþekkt á þessum tíma á Íslandi og er ekki ennþá.

Hvort rétt sé álikað hjá höfundum um " slétt sama " viðbrögð eigenda að þá er margt sem styður það að áhugi þeirra hafi verið orðin takmarkaður er þar er komið sem dró úr áhuga fólksins á að bjarga skipinu úr því að reksturinn var jafn erfiður og raunin var og kannski vonlaus nema til komi aukið flæði peninga í spilið. Á stund þar sem allt útlit var fyrir að

frumkvöðlarnir stæðu eftir með tapað fé. Allavega er hvatinn til áframhalds stafsemi ekki hátt upp hafinn, að séð verður.

Hvað um það að þá fór gufubáturinn Faxi samt í ferðir frá Reykjavík til Akranes og Borgarnes, Keflavíkur, Voga og máski fleiri staða Faxaflóa.

Til er saga af ferð gufubátsins frá því í lok septembermánaðar 1891 sem segir frá því að báturinn hafi hreppt versta norðanstorm á leið sinni til Borgarfjarðar og komist furðu vel út úr þeim dansi öllum saman og skilað sér klakklaust heim. Með Faxa í bakaleið þessarar tilteknu ferðar (til Reykjavíkur) komu 60 manneskjur ofan af Mýrum, Akranesi og fleiri stöðum og nokkrir farþeganna nafngreindir og er einn þeirra séra Árni Þórarinsson í Miklaholti, annar verslunarmaðurinn Kristján Jónasarson og þriðji einhver Tejll úr Ólafsvík. Reikna má með að þessi nöfn hafi verið mörgum kunn á þessum árum.

Skoðum að lokum auglýsingu úr Ísólfri frá því í júlí 1891 um ferðaætlun Faxes. Ljóst er að báturinn hóf áætlunarferðir til valina staða í Faxaflóa þó stutt hafi verið en samt gefið mönnum smjörþefinn af gagnsemi slíkra ferða fyrir fólkið og hafi hreinlega aukið því lífsgæði. Hefur áreiðanlega mörgum sem nutu þjónustunnar fundist nokkuð til koma og að það atriði eitt og sér hafi valdið að áhuginn viðhélst hjá íbúum við Faxaflóa um að gera framhald á verkefninu með nýjum bát. Allt hefst einhverstaðar.

Gufubáturinn „FAXI“ (skipstjóri Setter),

sem nú er búið að mála og prýða og setja á háan öldustokk, byrjar ferðir sínar um Faxaflóa þannig:

1. ferð, föstud. 10. júlí kl. 8 f. m. fer báturinn frá Reykjavík til Akraness, þaðan eftir 1 kl. tíma dvöl til Borgarness, stendur þar við lítinn tíma; kemur við á Akranesi til baka, og svo til Reykjavíkur um kvöldið.
2. ferð, laugard. 11. júlí kl. 8 f. m. frá Reykjavík til Vogavíkur, stendur þar við 1 kl. tíma; þaðan til Keflavíkur og svo eftir litla stund út í Garð (ef nokkuð er að gjöra þangað fyrir bátinn); snýr sömu leið til Keflavíkur, Vogavíkur og til Reykjavíkur um kvöldið.
3. ferð, sunnudag 12. júlí kl. 8 fer báturinn sömu leið og 1. ferð, þó samt til Brákarpolls, ef eitthvað er að gjöra þangað fyrir bátinn.
4. ferð, mánudag 13. júlí kl. 8 fer báturinn sömu leið og 2. ferð.

Þessar ferðir fyrst um sinn vikulega, ef nokkuð er að gjöra.

Allir þeir, er senda vörur með „Faxa“, verða að fá hlaðseðil hjá undirskrifðum, og borga fragt fyrir fram, og vörur verða einungis teknar eftir því sem pláss leyfir.

Með bátnum verður íslenskur maður bæði sem loðs og til þess, að leiðbeina fólki og selja farþreif „Faxi“ tekur pósti á allar hafnir, er hann kemur á.

Farþegar geta tekið dælitinn farangur með, einnig geta menn, ef þeir vilja, leigt bátinn einhverja vissa ferð til vörufutninga með því að semja við undirskrifða.

Fargjald:

	Aðra leiðina		Báðar leiðir	
	1. pláss	2. pláss	1. pláss	2. pláss
Milli Reykjavíkur og Akraness	kr. 2,00	1,50	3,00	2,25
— Reykjavíkur og Borgarness	— 4,00	3,00	6,00	4,00
— Reykjavíkur og Voga	— 2,00	1,50	3,00	2,25
— Reykjavíkur og Keflavíkur	— 3,00	2,00	5,00	3,50
— Akraness og Borgarness	— 2,00	1,50	3,00	2,25

Farséðlar fást í báðum undirskrifðum til kl. 8 á kvöldin, og um borð á „Faxa“.

Reykjavík 8. júlí 1891.

Í umboði eigendanna

Guðbr. Finnbogason. Þorl. O. Johnson.

Sett fram til fróðleiks og skemmtunar.
Kveðja KRF.