



Gert 5 júlí 2015

1973. Jón Kjartansson SU sökk, Reykjanes GK strandar.

Konráð Rúnar Friðfinnsson tók saman.

Flestar ljósmyndanna eru eign höfundar.

Texti KRF: Nema þar sem annað er tekið fram.

Myndir sem hér sjást tengjast ekki beint efninu heldur eru settar handahófskennt með.

Kemur vonandi ekki að sök.



Fyrsti stýrimaður stendur við rúlluna á netaveiðum um borð í Reykjanesi (Bjarma II) í apríl 1972 sunnan við Snæfellsjökul.

Margt gerðist í janúar 1973 og líklegt að annað eins hafi ekki áður skeð í janúar í þessu landi þó ýmislegt væri hægt að tína til tengt þeim mánuði. Enda harðasti tími vetrarins.

Fyrst er að nefna að í janúar 1973 hófst eldgos í Vestmannaeyjum og gerðist við bæjardyr íbúa og olli auðvitað allskonar viðbrögðum og sumum íbúnum skelfingu, sem vel er hægt að skilja miðað við svo óvæntar og ófyrirséðar aðstæður fyrir Vestmannaeyjabæ. En þetta var staðan umræddan dag í janúar 1973 sem skjótt varð að

bregðast við. Allt fór vel fram og ekkert óðagot á neinni manneskju. Kraftaverk var hversu gott veður var og hitt, einnig merkilegt, að allur floti Eyjamanna væri í höfn vegna brælu á undan, muni höfundur rétt. Á alveg ótrúlega skömmum tíma tókst að tæma byggðina fólki og koma öllum sem fara þurftu yfir til meginlandsins á bátum þeim sem í höfninni voru og þar til taks. Einnig er það aðdánarvert hve fljót tókst að koma öllum í hús og finna því samastað upp á fastalandinu. Á þessu andartaki var öll þjóðin eitt hjarta og einn hugur og allir tilbúnir að gera sitt þar sem þurfti og sýnir samtakamátt þjóðar vorar þegar háska ber að. Eyjagosið stóð sem betur fer ekki lengi en var kröftugt á meðan það varði og lagði stóran hluta byggðarinnar undir hraun. Goslok voru í júlímánuði sama ár. Árlega er haldið upp á þau í Vestmanneyjum.

Ólafur Jóhannesson var forsætisráðherra Íslands í janúar 1973.



Annað sem gerðist í janúar 1973 var að háttvirtur þáverandi forsætisráðherra landsins Ólafur Jóhannesson formaður Framsóknarflokksins, sá mæti maður, gleymdi hvað forsætisráðherra Dana hétu og sagði eitthvað á þá leið við það tækifæri: "Æ þarna! Hvað heitir hann aftur forsætisráðherra Danmerkur?" Þetta heyrði pressan og þótti fréttuþæmt og birti á síðum sínum og því hægt að finna þessi ummæli Ólafs og lesa áratugum seinna. Ekki neitt sérlega merkileg orð

en samt sett á sinn stað í söguskránni.

Mynd til hægri. Apríl 1972. Háseti (höfundur) um borð í Reykjanesi greiðir fiskinn úr netinu um borð. Netin voru lögð sunnan við Snæfellsjökul. Eins og algengt var í þann tíð var 12 manna áhöfn um borð á netunum. Landað var annan hvern dag. Sem einnig var ekki óþekkt.



Skipskaðar.

Að minnsta kosti tveir skipskaðar urðu í janúar árið 1973. Annað var skipstrand og í hinu tilviki sökk bátur eftir að hafa lagst á hliðina á loðnumiðunum. Minnstu munaði að næðist að draga bátinn til hafnar og bjarga.

Skipin eru Jón Kjartansson frá Eskifirði með einkennisstafina SU 111, hét áður Jörundur og var togari rétt innan við fimm hundruð tonn. Báturinn sem strandaði er Reykjanes GK sem Íshús Hafnarfjarðar gerði út. Hét áður Bjarmi II frá Dalvík.

Jón Kjartansson SU 111.



Mynd til vinstri. " Jón Kjartansson SU, sökk undan Vattarnesi í fyrrakvöld. Ekki er enn vitað hvað það var, sem olli því að skipið fór á hliðina og sökk síðan. Þessi mynd er tekin af skipinu fyrir nokkrum árum, þegar það var stutt í Reykjavíkurböfn. "- (Tíminn 30 janúar 1973)

Vel má halda því fram að loðnuvertíðin 1973 í janúar hafi á sinn hátt komið sér í sögubækurnar. Sunnudaginn 28 janúar tilkynnti Neskaupstaðarradíó að, vélskipið Jón

Kjartansson SU 111 hefði skyndilega lagst á bakborðshlið er nýlokið var við að dæla loðnu úr nótinni og um það bil sem átti að fara að taka nótina um borð. Er atvik þetta skeði var skipið stutt suður undir Hvalbak. Tveir bátar voru í fylgd með Jóni Kjartanssyni og var annað skipið Dagfari ÞH frá Húsavík. Þegar þetta gerðist var kald og dálítill sjór. Lónaði skipið síðan í átt til lands, en tilkynnt að menn væru ekki í neinni hættu. Klukkan 10, 24 á sunnudagsmorgni tilkynnti Dagfari ÞH frá Húsavík að hann fylgdi Jóni Kjartanssyni eftir. Var skipið enda talið í mikilli hættu, en menn allir óhultir um borð.

Skipið hallaðist upp í vindinn á bakborðshlið sem breytist skyndilega klukkan 11, 15 er skipið lagðist á hina hliðina og hallinn svipaður og áður. Mönnum varð nú ljóst að ekki væri lengur stætt á að vera með mannskapinn um borð og yfirgaf öll áhöfnin skipið í gúmmíbáti og fór

yfir í Dagfara, nema 3 menn, skipstjórinn Þorsteinn Erlingsson, 1 vélstjóri og 1 stýrimaður sem urðu eftir um borð í Jóni Kjartanssyni. Á siglingunni til lands hallaðist skipið meira og fór svo að lokum að ekki væri hættandi lengur á það að vera með þessa þrjá menn eftir um borð og tók Dagafari þá yfir til sín klukkan 20.00.



Fyrsti vélstjóri um borð í Reykjanesi á netaveiðunum sunnan við Jökul í apríl 1972. Hér gengur hann aftureftirskipinu eftir að hafa aðgætt eitthvað frammi bakka. Að mörgu þarf að hyggja um borð og menn tilbúnir til að sinna sínu og gera samviskusamlega. Flestar myndanna eru ekki skírar en samt hafðar með vegna þess að aðrar eru ekki til. Allt er hey í harðindum, eins og sagt er.

Slysavarnarfélagið fylgdist með ferðum skipanna og klukkan 16,20 voru þau kominn það langt að fimm sjómílur voru eftir í Skrúð. Þá hafði halli Jóns Kjartanssonar aukist mikið, að því er Hannes Hafsteinn, fulltrúi hjá SVFÍ skírði frá 29 janúar 1973. Um klukkan 17,00 áttu skipin eftir fimm sjómílur í Seley og klukkan 18,45 áttu skipin eftir 12 sjómílna siglingu í Vattarnesið, en

það er við fjarðarmynni Reyðarfjarðar. En ávallt seig á ógæfuhliðina fyrir skipið. Fengin hafði verið bátur frá Eskifirði til að fara til móts við sökkvandi skipið með dælubúnað og freista þess að dæla sjónum frá borði á meðan skipið væri dregið inn til hafnar, ef það mætti verða til að bjarga því. Verkið tókst ekki og sökk Jón Kjartansson SU 111 hálfa aðra sjómílu undan Vattarnesi klukkan nákvæmlega 21, 15. Jón Kjartansson SU 111 hafði um árabíl verið eitt af mestu aflaskipum íslenska flotans og um 500 rúmlestir að stærð.

Jón Kjartansson var smíðaður í Englandi 1949 og hét í byrjun Jörundur og var einn síðutogaranna og sennilega minnstur þeirra. Höfundur alltént mann ekki eftir öðrum togara af þessari stærð á þessum árum. Tappatogararnir voru annað og talsvert minni skip. Eigendur skipsins voru Jón Kjartansson h.f á Eskifirði og Gíslason h.f í Reykjavík og var þar á meðal hinn góðkunnri aflamaður Þorsteinn Gíslason skipstjóri og bróðir Eggerts Gíslasonar, oft kenndur við vélskipið Gísla Árna úr Reykjavík.

Sjópróf vegna óhappsins áttu að byrja 29 janúar 1973 en af því gat ekki orðið og fóru þau fram daginn eftir, 30 janúar.



Mynd til vinstri. Um borð í Reykjanesi GK (Bjarna II) í apríl 1972 á netaveiðum.

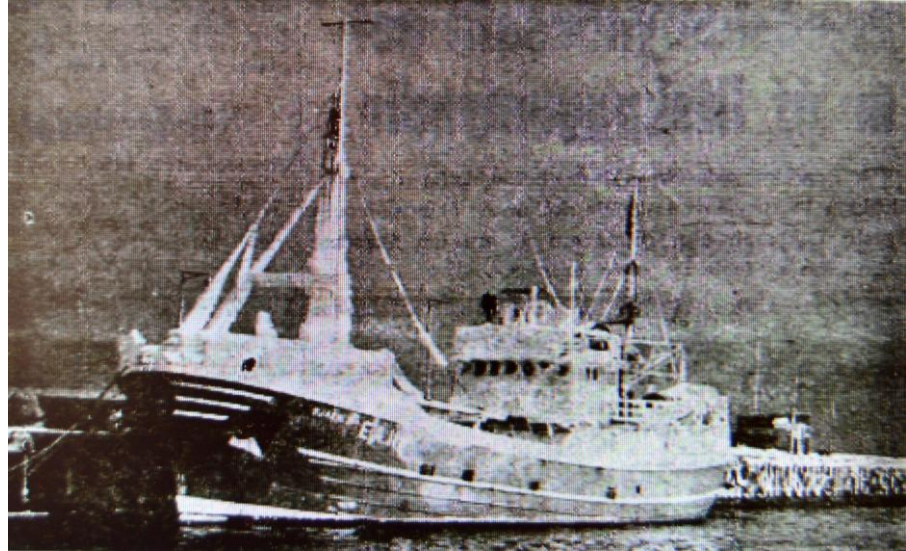
Jón Kjartansson var nýkominn úr viðgerð og yfirferð í Noregi, þegar óhapp þetta kom fyrir. 1976 fékk skipið einnig mikla slagsíðu og þurfti þá að fara inn til Stöðvarfjarðar, þar sem skipið var létt áður en það fór áfram til Eskifjarðar. Sumir töldu að um ofhleðslu hafi verið að ræða sem olli slysinu um borð í Jóni Kjartanssyni í janúar 1973 en fyrir allt svoleiðis þvertók Þorsteinn Gíslason að ætti sér neina stoð í veruleikanum og sagði ekki vitað hvað gerst hefði, er hann var inntur eftir. Tíma tekur að komast til botns í öllu svona löguðu. Ástæða

óhappsins mun hafa verið að afli hafi kastast til í lest skipsins þarna um

sunnudagsmorgunninn sem orsakaði hinn mikla bakborðshalla er báturinn var út af Hvalbaki sem því miður varð ekkert við gert og því farið sem fór.

Bjarmi II EA 110.

Mynd til hægri. Bjarmi II EA 110 nýlagstur að bryggju í Dalvík, heimahöfn sinni allur klakabrynjaður eftir óveðrið sem skipið hrepti á leiðinni heim. Mynd. Þjóðviljinn 8 febrúar 1964.



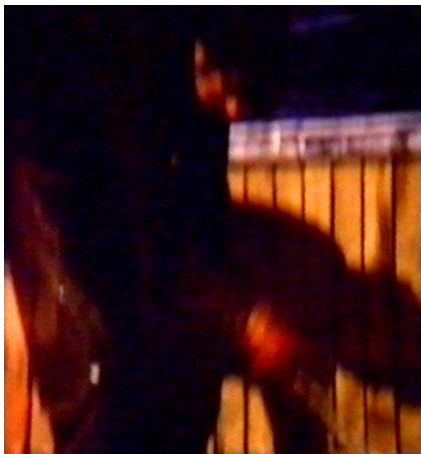
7 febrúar 1964 sigldi nýtt stálskip til heimahafnar sinnar í Dalvík og er það Bjarmi II EA 110 í eigu hlutafélags að nafni Röðull sem einnig er eigandi bátsins Bjarma EA 760, 58 tonna trébáts.

Nýja og glæsilega skipið sem þennan dag lagðist upp að bryggju í fyrsta sinn á Dalvík er smíðað í skipasmíðastöðinni Sandfjord í Noregi og er talin þriðja stærsta skipasmíðastöð þar í landi.

Skipið er 230 lestir að stærð og svipaðrar stærðar og hin nýju skip Dalvíkinga Loftur Baldvinsson og Hannes Hafsteinn. (Ath. 1964)

Bjarmi II er búin öllum fullkomnustu öryggisbúnaði og fiskleitartækjum, sem títt er um ný íslensk skip og engu til sparað til að hafa þau sem fullkomnust og best úr garði gerð. Enda nokkuð í húfi fyrir rekstur svona báts og alla innkomu til framtíðar litið, eins og nærri má geta.

Ganghraði skipsins í reynslusiglingu reyndist vera 11, 6 sjómílar en var að jafnaði um 10 sjómílar á heimleiðinni.



Mynd til vinstri. Um borð í Reykjanesi (Bjarma II) í apríl 1972.

Helgi Jakobsson á Dalvík sigldi skipinu heim, en skipstjóri Jóhannes Jónsson. Stýrimaður er Sigurður Haraldsson, nýútskrifaður úr Stýrimannaskólanum og 1 vélstjóri Bjarni Jónsson og allir frá Dalvík. (Ef rétt reynist að þá var Bjarni þessi fyrsti vélstjóri á Otri GK frá Hafnarfirði nýjum (1974) og í nokkur ár á eftir. Sett hér inn til gamans)

Skipið fékk vonsku veður yfir hafið og var nokkuð ísað er það kom til hafnar á Dalvík klukkan 10. 00 7 febrúar 1964. Gert var ráð fyrir að skipið héldi til síldveiða fyrir

Suðurlandi. Lestin í Bjarma II er lítið eitt stærri en lest Loft Baldvinssonar og Hannesar Hafsteins, en vélarúm og beitulest að sama skapi minni. Með tilkomu Bjarma II er skipastólinn á Dalvík árið 1964 orðinn 1483 lestir. Framkvæmdarstjóri útgerðarfélagssins Röðuls er Jón Stefánsson.

Bjarmi II seldur til Hafnarfjarðar.



Mynd til vinstri. Verið að taka baujuna um borð í Reykjanes GK (Bjarmi II) á netavertíðinni 1972 sem farið var á eftir loðnuna.

Jóhannes Jónsson (alveg prýðisnáungi hann Jóhannes með ljúfa lund og eftirminnilegur í minningunni) var með skipið alla tíð á meðan það var gert út frá Dalvík og skipstjórinn sem sigldi því til Hafnarfjarðar 1972, eftir að Íshús Hafnarfjarðar keypti bátinn af fyrri eigendum í Dalvík og gerði út meðal annars á loðnuveiðar og netaveiðar, eftir að báturinn kom til Hafnarfjarðar. Skipstjóri: Viðar Þórðarson.

Á loðnuvertíðinni sem hófst í janúar 1972 var Jóhannes (alltaf kallaður Jói) með um borð svona til leiðsagnar og aðstoðar en endaði með því að vera alla loðnuvertíðina með okkur. Að

henni lokinni var skipt yfir á net og báturinn gerður klár undir þær veiðar með sínum auðvitað breytingum á dekki. Jóhannes kom annað veifið niður á bryggju til að fylgjast með gangi mála og greinilega ekki sáttur við það sem fyrir augun bar. Varð honum enda að orði við þetta tækifæri að "nú væri verið að breyta skipinu sínu í netapung" og gekk í burt, allt annað en glaður í lund. Menn tengjast oft skipum sínum óskaplegum tilfinningaböndum. Ekki með öllu óskiljanlegt eftir margra ára veru um borð og meira þar en nokkru sinni heima hjá sér líkt og líf sjómannsins er oft á tíðum, þó gert sé með öðrum hætti í dag.

Samkvæmt þessu, og bestu vitund höfundar, að þá stundaði Bjarmi II nótaveiðar allan útgerðartíma sinn þarna fyrir norðan. En allt tekur enda og sínum breytingum og nýir eigendur hafa sitt í huga með eignir sínar og fullan rétt til.

Bjarmi II, þá kominn með nafnið Reykjanes GK, varð klár til sinna netaveiða með netaborðið klárt á dekkinu og netaspilið staðsett út við lunningu eins lög gera ráð fyrir og allt tilbúið undir netaveiðarnar næstu vikur. Að lokum kom að því að mannskapurinn leysti landfestar að morgni dags í Hafnarfjarðarhöfn, í líklega aprílbyrjun, og stímdi norður eftir. Og lagði skipstjórinn, Viðar Þórðarson, netin út af Snæfellsjökli og landaði í Hafnarfirði annan hvern dag, eins og stundum var gert á netveiðunum á árum áður og er máski ennþá. Það fyrirkomulag hélst til vertíðarloka 1972. Afli á þessari vertíð var almennt rýr heilt yfir landið, þó sumir settu ágætlega í hann, eins og alltaf er þegar menn róa að þá er afli báta misjafn. Þess ber þó að geta að Viðar var oft með hreint prýðis afla á netavertíðum og náði allavega á einni vertíð um tólf hundruð tonna afla upp úr sjó er hann var með Arnarnesið GK frá sömu útgerð og Reykjanes um og eftir 1970.

Reykjanes GK strandar.

Mynd til hægri. Um borð í Reykjanesi í apríl 1972 sunnan við Snæfellsjökul. Fyrsti stýrimaður með gogginn tilbúinn út við rúlluna og hægræðir því sem rúllumanni er ætlað. Hver maður sinnir sínu verki og allt gengur eins og vel smurð vél.

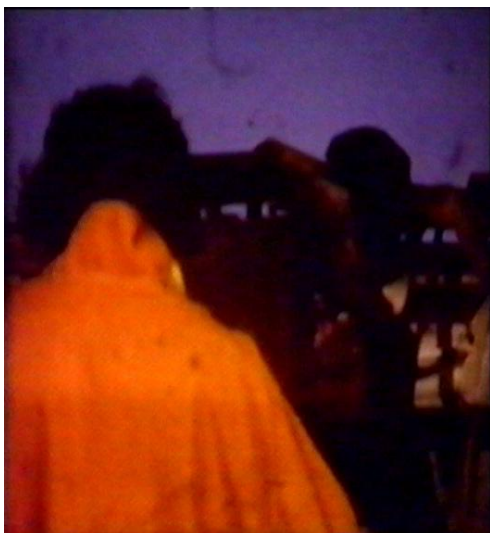
1973 í janúar heldur Bjarmi II, Reykjanes GK, til veiða eins og árið á undan til að fanga loðnuna þar sem hún veiddist við landið. Á þessum tíma eru loðnuveiðar hér við land einvörðungu stundaðar í janúar og nokkrar vikur á eftir og þeim hætt eftir að loðnan öll hefur hrygnd er nær dró vorinu. Að veiða sílið líka á öðrum tíma ársins hófst síðar.

Það gerðist um morguninn mánudaginn 29 febrúar 1973 að loðnuskipið Reykjanes strandar á Hvalbak fyrir austan land, en nótabátarnir hafa haldið sig þar og kastað nótum sínum á loðnutorfur sem finnast.



Strand Reykjanes gerðis klukkan 6, 20 þennan morgunn, en báturinn hins vegar kom til hafnar klukkan 16, 45 sama dag, 29 febrúar 1973. Næstu skip við bátinn voru Dagfari ÞH frá Húsavík og Höfrungur III frá Akranesi. Tókst áhöfninni á Dagfara að koma línu um borð í Reykjanes og gerðist það klukkan 8,00 um morguninn. Þá var sjór komin í dæluhús og forlest bátsins, en ekki flæddi inn í afturlest skipsins eða vélarrúm.

Reykjanesið GK strandaði á grynningum landmegin við Hvalbak, en það er klettur er stendur einstakur upp úr sjó út á hafi.



Mynd til vinstri. Um borð í Reykjanesi í apríl 1972. Stakkaklæddir menn á dekki. Svona klæðnaður var það sem gildi til sjós á þessum árum. Stakkur, klofstígvél, sjóhattur og gúmmivettlingar var allt málið í þá daga.

Áhöfn Dagfara hefur á þessum tíma haft í nógu að snúast og er það heldur ekki daglegur viðburður áhafna íslenskra skipa og sjómanna sem stunda störf sín að vera þátttakendur í að bjarga tveim áhöfnum með stuttu millibili, sem er auðvitað nokkuð sem menn vilja helst aldrei þurfa að gera en er samt ánægjulegt þegar vel tekst til, eins og var í tilviki Reykjanes GK og Jóns Kjartanssonar SU 111 og hér er getið um.

Gert var við Reykjanes GK og var hann áfram gerður út frá Hafnarfirði af Íshúsi Hafnarfjarðar í nokkur ár eftir þetta og svo seldur. Hver saga skipsins er þekkir höfundur ekki né heldur hvort skipið sé enn notað til veiða við þetta land eða kominn í glatkistuna eins og fjöldi annarra íslenskra skipa og eru víst örlög alls hér í heimi.

Reykjanes GK var ágætis bátur en nokkuð valtur að manni fannst eftir að fullfermið var komið og verið að leggja af stað í land til löndunar af miðunum. Þá átti skipið til að halla undir farminum og ekki óalgegnt að bómunni væri slegið út til að vega upp á móti halla þessum. En við þá aðgerð hélst báturinn réttur og þannig siglt til hafnar. Mann sjálfur ekki eftir neinum skakkaföllum né neinu veseni af þessum völdum. En samt fannst manni þetta hálf einkennilegt allt saman. En svona var þetta bara.

Mynd til hægri..Um borð í Reykjanesi í apríl 1972. Í þann tíð var enn notast við netahringi og netasteina og talsverð vinna við sjálfan netdráttinn og vinnutími oft langur á degi hverjum og ekki svo mikið munur á púlinu þó þokkalega veiddist.

Eina sögu svona í lokin um borð í Bjarma II, en það kölluðu menn skipið en ekki Reykjanes, látum við fylgja með. Þannig var að sumir úr áhöfninni höfðu aldrei áður notast við loðnudælu né séð gríðarleg afköstin hennar og vanir háfnum og löndun síldar upp á gamla mátann. Þessir menn voru sem sagt þátttakendur í síldveiðunum en hættir áður en dælan kom. Í fyrstu löndun og búið að fjarlægja lúgurnar og loðnan blasti við upp að lúgubörmum og búið að setja dæluna, barkann, réttara sagt, hétu þær ekki barkadælur? og maðurinn sem aldrei fyrr hafði séð löndun gerða með dælu horfði á og sá hvernig loðnan sogaðist upp á ægihraða og örskömmu síðar hvernig loðnubingurinn var kominn niður fyrir lúgukarma að honum varð að orði: " Jah hérna, maður minn! Hér sko gengur það " Veðurbarið andlit mannsins ljómaði allt af því sem hann þarna varð vitni að.



Víst er um það að gríðarleg afkastageta fylgir því að notast við kraftmikla loðnudælu hvort sem er við að koma aflanum um borð eða losa sig við í land, eins og menn í dag vita vel um en ekki allir á þessum bátum gerðu á þessum tíma og vanir annarskonar handtökum og vinnubrögðum. Löndunin með dælubúnaðinum var til að byrja með mörgum mannum framandi sem þekkti aðferðina við að háfa upp úr nót en höfðu ekki verið neitt á nótaveiðum lengi en komu svo aftur og þá margt orðið breytt. Skemmtilegur og eftirminnilegru tími um borð í ágætis skipi með hreint frábærri áhöfn. Ekki verður neitt annað sagt.

Sett hér inn til gamans og vonandi einnig fróðleiks.
Kveðja. KRF.
Gert 5 júlí 2015