



Nýsköpunartogarar í Hafnarfirði.

7 maí 2018. Konráð Rúnar Friðfinnsson tók saman. Unnið upp úr efni af mest timarit.is

Marshall Aðstoð Bandaríkjamanna aðdragandi kaupanna.

Íslendingar voru ekki beinir aðilar að styrjöldinni sem Evrópa átti í frá því í september 1939 fram í maí 1945.

Þó íslendingar væru ekki beinir þátttakendur voru þeir það samt á vissan hátt. Og örugglega eftir að landið var hernumið af Breska herliðinu 1940. Þjóðin missti á annað hundrað manns sem beint má rekja til þessara átaka. Ekki má heldur gleyma því að íslenskir sjómenn sigldu með afla til Breskra hafna nánast öll stríðsárin að óvíst er hvort orðið „hlutleysi“ eigi við hér. Hlýtur alltént að vera umdeilanlegt. Og hver svo sem er hlutlaus?

Er átökunum lauk stóðu eftir lönd ein rjúkandi rúst með hjá sér allslausa borgara sem ekki áttu ofan í sig að borða með ekkert húsnæði að hafast við í og hvergi skjól að fá og sumir búnir að hreiðra um sig í flugvélaflökum óvinanna sem skotnar höfðu verið niður á meðan styrjöldin enn stóð en nýttust í styrjaldarlok sem afdrep þurfandi fólki sem tilbúið var að skriða inn í allt sem veitt gat skjól.

Sannleikurinn er að löndin sem í lentu voru sprengt aftur til steinaldar og endurheimtu sitt ekki á nýjan leik fyrr en að nokkrum árum liðnum og eftir að seinasta sprengjan hafði verið sprengd í þessu ógnarstríði. En þau endurheimtu sitt með góðra manna hjálp en lærðu ekki neitt af öllu þessu. Skoðið bara ástandið eins og það blasir við í dag.

Þjóðirnar sem aflögu voru gengu í það verk að vera þessum stríðshrjáðu löndum hönd til hjálpar í formi mest fjármagns og varnings og nauðpurfta.

Þjóðin sem veitti hvað ríkulegast úr sínum sjóðum eftir seinna stríð eru Bandaríkjamenn sem komu á fót aðstoð sem í sögunni hefur verið nefnd „Marshall Aðstoðin“ og varð til eftir að byssurnar voru þagnaðar. Marshall Aðstoðin samanstóð mest af Bandarísku fjármagni og var að hluta til í formi styrkja og einnig hluta til lána. Lán í þeim pakka voru ekki mikil að vöxtum og styrkirnir fyrirferðarmestir. Til þessara aðgerða var gripið til að ekki endurtæki sig sömu mistök og gerð voru eftir fyrra stríð er Þjóðverjum var gert að greiða löndunum sem átti í höggi við þá stríðskaðabætur sem var að sliga þjóðina af skuldabyrðinni og færði heiminum Hitler.

Íslendingar fengu úr sjóði þessum eftir að þeir sóttu um í honum. Mörgum hefur fundist einkennilegt að íslendingar skildu hafa fengið aðstoð með þessum hætti. Ekki er fyrirfram víst að skoðunin sé á rökum reist hjá þeim sem slíku halda fram sé málið skoðað örlítið betur og meira í heild sinni.

Munum að Ísland var mest öll stríðsárin hernumið land og gegndi nokkru hlutverki fyrir þessi lönd vegna staðsetningar landsins. Hér var kannski ekki svo fjölmennur her þegar best lét en

aðstaðan sem þeir höfðu í landinu, gegnum stöðu Íslands á heimskortinu, gegndi gríðarlegu hlutverki fyrir bandamenn er á allt er litið. Héðan bárust mikilvæg og örugg veðurskeyti af hafinu kringum landið og allskonar aðrar gagnlegar upplýsingar sem gerði reiknimeisturinum kleyft að reikna út af talsvert meiri nákvæmni en mögulegt væri fyrir þá, nyti ekki upplýsinga héðan.

Heildarupphæð Marshall Aðstoðarinnar hljóðaði upp á 13. 325, 8 milljónir dala þar af beinir styrkir 11. 820,7 milljónir dala og lán 1.505,1 milljónir dala að við sjáum að Marshall Aðstoðin er að stærstum parti til styrkur og bara brot af honum lán sem greiða þurfti til baka. Marshall Aðstoðin er fyrir þær sakir merkilegur gerningur.

Í þessu ljósi er ekki með öllu óskiljanlegt að landinn hafi fengið svolitla upphæð úr þessum sjóði sem þó var ekki stór í stóra samhenginu. Vissulega var íslensk þjóð ekki á sama stað í þessu og þær sem horfðu upp á hjá sér eintómar rústir. En horfandi til þessara fjármuna sáu þeir sér leik á borði að byggja til framtíðar og endurnýja skipaflota sinn sem, er hér er komið sögu, var allur að eldast og úreldast. Margt kom í kjölfar togaranna og máski að grunnur hafi þá verið lagður að því iðnaðarsamfélagi nútímans sem tók svolítið við af sjósókninni og eftir að það allt saman var endurskoðað og höft sett á hana.

Marshall Aðstoðin til Íslendinga var tuttugu og níu milljónir dalir og voru af þeirri tölu tuttugu og fjórar milljónir dala í beinan styrk en fimm komma þrjár milljónir dala í formi láns sem greiða þurfti til baka. Marshall Aðstoðin var greidd út á nokkrum árum og seinasti hluti hennar árið 1953. Um sextán lönd þáðu aðstoðina og gerðu árið 1947 með sér áætlun um viðreisn landa sinna. Íslendingar lögðu sínar áætlanir fram á þessum fundi.

1947 fengu Íslendingar sinn fyrsta togara bv Ingólf Arnarsson RE sem er beint framhald af ágætri og merkilegri Marshall Aðstoðinni. Skipið sigldi inn til Reykjavíkurbarnar í febrúar 1947. Gunnar Thoroddsen, þáverandi borgarstjóri í Reykjavík, sté út á brúarvæng skipsins og ávarpaði mannfjöldann á bryggjunni.

Gríðarleg bylting varð er landanum tókst að endurnýja allan togarflota sinn og gera á tiltölulega skömmum tíma sem hefði verið ógerningur svo fljótt án tilstuðlan sjóðsins. Skipin sem þá komu lögðu vissulega grunn til framtíðar litið þó á ýmsu hafi gengið í rekstri þeirra sumra. Á þessum tíma eru togarar af fyrstu kynslóð allir komnir fast upp að dyrum úreldingar. Tímans tönn vinnur á sérhverju handtaki manna, sama hvernig að öllu viðhaldi sé staðið. Einnig sá kostnaður á einhverjum tímamarki hættir að standa undir sér og eina eftir í stöðunni að skipta skipi út fyrir nýtt skip. Þessi endurnýjun varð á tíma nýsköpunartogara eftir að þeir hófu að sigla hver til sinnar heimahafnar hér og þar um landið. Nýtt er nýtt og sinn kostur að vera með nýtt í höndunum.

Hafnirðingar fengu sína nýsköpunartogara.

1947, sama ár og fyrsti nýsköpunartogarin kom hingað og næsta ár á eftir (1948), fengu hafnirðingar til sín fimm nýsköpunartogara. Fyrsti sem kom og lagðist við bryggju er Bjarni riddari GK 1. Útgerðin sem gerði togarann út hét Akurgerði og var með aðstöðu í Firðinum. Hve lengi Akurgerði var starfrækt í bænum þekkir höfundur ekki en telur að hafi verið í áratugi. Dagurinn sem togarinn kom á er laugardagur og mánaðardagurinn 6 september 1947. Merkisdagur í sögu bæjarins.

Með komu Bjarna riddara gerði útgerðarfélagið Akurgerði út þrjú skip. Haukanes GK 3 og Óli Garða. Höfundur telur að bæði þessi skip hafi verið af fyrstu kynslóð togara. Aðstaðan um borð í þessum gömlu skipum þótti á þessum tíma góð en væri ekki mikið gefið fyrir í dag. Áhöld eru um hvort nægt kojupláss hafi verið fyrir allan mannskapinn fram í lúkar og á þetta bent því að eftir að nýsköpunartogararnir byrja að koma hingað til lands og menn að fjalla um þá á síðum dagblaðanna var þess oft getið að nægt kojupláss væri um borð í þessum nýju og glæsilegu skipum fyrir alla áhöfnina. Slíkar fregnir benda alltént til hins gagnstæða í þeim eldri. Líklega er samt að átt sé við væru skipin send á saltfisk. Þá fjölgaði nokkuð í áhöfninni. Sama tíðkaðist á nýsköpunarskipunum að væru skipin send á saltfisk var fjölgað um borð og áhafnartalan fór úr 32 köllum upp í kannski 42-til- 45 kalla og máski meira og fyrir þessu gert ráð þegar á byggingartíma nýsköpunarskipanna sem áhöld eru um að hafi verið á gömlu skipunum sem voru talsvert minni og flest um og yfir 350 tonn að stærð. Eina sem á skorti með þessi nýju skip var frysti- og geymslupláss matvæla, sem var frekar rýr í roðinu en samt mikilvægt væru skipin send í saltfiskatúra sem voru langir og strangir túrar og stundaðir um tíma hér við land og á fjarlægum miðum.

Nýsköpunarverkefninu var skipt niður á byggðirnar og fengu hafnfirðingar fimm nýju togara sem allir komu á til þessa að gera hver á eftir öðrum. Skipin eru Surprise, Júlí, Venus, Skinfaxi og Neptúnus árunum 1947 og 1948.

Togarinn Surprise var í eigu Einars Þorgilssonar sem á þessum tíma var umsvifamikill atvinnurekandi í Hafnarfirði með fjölda starfsmanna á sínum vegum til sjós og lands. Surprise GK eins og margir vita og líka muna, strandaði á Landeyjarsandi í birtingu 5 september 1968. Mannbjörg varð. Skipstjóri er Kristján Andrésson. Er skipið lenti upp í sandinum var það að sjá óskemmt. Þrátt fyrir nokkrar tilraunir við að ná því aftur á flot tókst verkið ekki og hvarf það með tímanum ofan í sandinn en hefur komið upp úr honum á milli og efsti partur þess sést. Mikil hreyfing er á þessari sandfjöru þar eystra.

Júlí GK 21, eign Bæjarútgerðar Hafnarfjarðar, kom til heimahafnar sinnar skömmu á eftir Bjarna riddara og er dagurinn 16 nóvember og árið 1947. Sem kunnugt er að þá fórst Júlí GK 21 við Nýfundnaland 1959 vegna yfirísingar og fórst öll áhöfnin í slysi þessu samtals 32 menn. Fleiri skip sem þarna voru lentu illa í veðrinu sem skírt hefur verið „Nýfundnalandsvæðrið.“ Hefði engin verið ísingin hefði heldur ekkert skeð með þessi skip og þau bara haldið sjó og allt þannig séð verið í lagi um borð í þeim. Að halda sjó var og er algengt. Togarinn Þorkell Máni RE er eitt skipanna sem lenti í sama ísingarveðri og áhöfn Júlí GK. Með harðræði mannskapsins náðist að vinna sig frá henni. Á köflum var baráttan tvísýn. Skipið kom nokkuð lemstrað til Reykjavíkur en með allan sinn manskap um borð.

Sumir af þessum nýsköpunartogurum virðast hafa fengið aðra eigendur en til að byrja með stóð til og er höfundur ekki viss um að nýsköpunartogarinn Venus hafi komið til Hafnarfjarðar og minnst þess ekki að hafa um það heyrt né sjálfur séð skipið við bryggju í Hafnarfirði. Fyrir kom að menn hættu við kaupin er skipin voru enn á byggingarstigi og að aðrir tækju þau og gæfu jafnvel nýtt nafn. Í sumum tilvikum getur verið erfitt að átta sig á hvar hvert skip að endingu lenti.

Á þessum tíma er í rekstri í Hafnarfirði togari með nafninu Venus sem útgerðarfélagið Venus hf þar í bæ gerði út og er þá orðið gamalt skip af fyrstu gerð togara. Þessum Venusi var lag út á ytri höfnina í Hafnarfirði kringum 1950 og lá þar í nokkur ár. Á óveðursdegi í desember 1956 slitnuðu ankerisfestar Venusar og rak skipið upp að gamla hafnargarðinum og strandaði. Brak úr skipinu mátti árum saman sjá við garð þennan en var löngu síðar hreinsað upp og

svona eftir að menn fara að huga betur að eigin umhverfi. Þangað til mátti þetta bara eiga sig þar sem það var niðurkomið.

Þó erfitt sé að sjá þetta með skírur hætti er togari að nafni Skinfaxi nefndur í frétt um togara sem hafnfirðingar muni fá í flokki nýsköpunartogara. Þaðan alltént var gert út skip með sama nafni, af þá eldri gerð síðutogara. Sum af þessum eldri togurum voru seld Færeyingum. Hafi nýsköpunartogariinn Skinfaxi komið til Hafnarfjarðar er ljóst að hann hefur þá haft þar stutta viðdvöl því í frétt í dagblaði frá 29 apríl 1948 má lesa um togara frá Færeyjum að nafni Meðalfell FD 69 sem kom inn til Reykjavíkur og þess getið að hafi áður verið íslenskur og borið nafnið Skinfaxi með einkennistafina GK 3. Höfundi sýnist að Skinfaxi sem seldur var til Færeyja sé af eldri gerð togara og því ólíklegt að Skinfaxi nýi hafi nokkurn tíman lagst upp að bryggju í Hafnarfriði né hafti heimahöfn þar undir þessu nafni. Hvað nafn annað skipið fékk á Íslandi væri fróðlegt að vita.

Þessi þrjátíu og fjögur skip sem samið var um og menn þekkja sem nýsköpunartogaranna skiluðu sér öll til landsins en eins og áður segir fengu sum nýja eigendur eftir að hafist var handa við smíðina og sumir einnig nýtt nafn.

Neptúnus GK 361 kom í fyrsta skipti inn til Hafnarfjarðar 27 desember 1947. Eigandi er Júpiter hf sem þá hafði aðstöðu í Hafnarfirð en útgerðarmaður skipsins Tryggvi Ófeigsson ákvað að binda endi á og flytja alla starfsemina yfir til Reykjavíkur þar sem hún svo var á meðan útgerðarfélag þetta enn var í rekstri. Flutningurinn fór fram í ársbyrjun 1948 að ljóst er að togariinn Neptúnus er stuttan tíma með heimahöfn í Hafnarfirð en var í áratugi gerður út frá Reykjavík og bar þar einkennistafina RE 361.

Neptúnus var fyrstur togara íslenskra hér við land til að reyna flotvörpu. Og gerðist það undir forystu Bjarna Ingimundarsonar skipstjóra sem náði allgóðum árangri á, minnir mig, Selvogsbanka. Samt náði flotvarpan á þeim tíma engri hylli hvorki sjómanna né útgerða og hætt að notast við hana og hún ekki tekin fram á nýjan leik fyrr en með skuttogarunum. Líklegt er að ástæðan sé aðstöðuleysi um borð. Sérstök vinda var sett upp í skuttogurunum sem veiðarfærinu er rúllað upp á og er svolítið annað verkslag heldur en að snörla svona trolli öllu um borð. Flottroll er mikið um sig.

Togariinn Röðull GK var eitt skipanna sem hafnfirðingar fengu í flokki nýsköpunartogara og sjötti í röðinni. Allir bæjarbúar á þeim tíma þekktu Röðul GK gerður var þaðan út allan sinn útgerðartíma og allt til ársins 1974 er honum var lagt og rekstri hætt. Var enda skuttogariinn alfarið tekin við og áhöld um hvort lengur væri hægt að manna þessa gömlu síðutogara. Röðull var smíðaður 1948 og eign Venusar hf. Hvort útgerðin Venus hf sé enn til þekkir höfundur ekki.

Til að byrja með gekk vel að fiska á Röðul og var hann frá því að skipið kom til Hafnarfjarðar til ársins 1949 aflahæstur hafnfirski togara og með sögur á erlendum fiskmörkuðum sem voru hærri öðrum togurum í landinu. Skipið var mikið í siglingum og í einstaka undantekningartilvikum að landaði væri heima. Fór eftir markaðshorfum hverju sinni sem fylgst var náíð með milli túra af hálfu útgerð togaranna. Fyrir kom að tollverðir sem tollskoðuðu Röðul GK fyndu í honum smygl og sú saga til að undir brúargólfinu hafi leynst kynstrin öll af áfengi í eigu sjálfs kapteinsins sem tollararnir ráku augun í og gerðust brúnaþungir mjög. Væri talað um smygl um borð í skipi í þá daga var í flestum tilvikum átt við áfengi.

Togarinn Júní GK 346 strandar.



5 Desember 1948.
Skipbrotsmenn af Júní GK 345
komnir til Reykjavíkur frá Flateyri
eftir hrakningar sínar.

Í Hafnarfriði hafa þrír togarar verið gerðir út undir nafninu Júní og allir borið sömu einkennisstafi GK 345.

Fyrsti Júní tilheyrði fyrstu kynslóð síðutogara og var smíðaður í Englandi 1920 fyrir útgerðarfyrirtæki í Reykjavík sem Haukur hf hét og bar þá nafnið Ingólfur Arnarson RE 1. Tveim árum eftir komu sína til Íslands er það selt til Vogs í Færeyjum og gekk eftir það kaupum og sölum og fór til hinna og þessara landa næstu ár en endaði í ranni Bæjarútgerðar Hafnarfjarðar í mars 1934. Eftir það byrjar skipsnafnið Júní að sjást í hafnirskri höfn og fylgja hafnirfiringum eftir næstu áratugi. Hve margir hafnirfiringar störfuðu á þessum þremur Júní togurum væri fróðleg upptalning.

Nýsköpunartogarinn Júní GK 345 kom til hafnar í Hafnarfriði 13 mars 1951 og þremur árum eftir að fyrsti Júní er ekki lengur eitt blómanna í eigu Bæjarútgerðar Hafnarfjarðar. Fyrsti Júní strandaði og endaði daga sína á strandstað. Skoðum það atvik betur á eftir.

Skuttogarinn Júní kom nýr til heimahafnar frá Spáni á Sjómannadaginn í júní 1973.

Ekkert af þessum skipum eru lengur til í þessu landi og engin skip hafnirsk bera lengur nafnið Júní, samkvæmt vitund höfundar.

Lýsing áhafnarneðlims á atburðum um borð í Júní. Birt 31 janúar 1949.

Endir togarans Júní GK 345 hins fyrsta varð sviþleg. Skipið strandaði við Sauðanes sem er á milli Önundarfjarðar og Súgandafjarðar.

Frá 1 desember 1948 hafði skipið verið að veiðum út á Halamiðum. Snemma um daginn breyttist veðrið og gerði storm og stórhrið, af veðurspám að dæma mátti búast við vonsku veðri á þessu svæði jafnvel næstu daga. Ákvörðun skipstjóra vegna veðurbreytingarinnar var að leita til hafnar og vélar keyrðar með fullum afköstum. Og ekki skánaði veðrið er leið á daginn heldur bætti í það.

Eftir nokkra siglingu taldi skipstjóri, af miðum þeim sem hann hafði fengið upp gefnar frá bv Ingólfi Arnarsyni RE og bv Skúla Magnússyni RE, að skipið væri statt inn í Önundarfirði. Skyggni var slæmt og úti sorti að ekki sást út úr augum. Var þá siglt hægustu ferð og áætlanir

uppi um að varpa út ankeri á 15 faðma dýpi. Sjálfritandi dýptarmælir skipsins sýndi 19 faðma dýpi. Voru þá menn sendir fram á hvalbak til að vera tilbúnir að losa upp á bremsum ankerispilsins og láta ankerið falla. Eftir stutta stund kenndi skipið grunn og skipaði skipstjóri þá að vélar skipsins skildu keyrðar fulla ferð afturábak. Og vegna þess hversu hægt skipið fór reyndist þetta auðvelt. Allir um borð bjuggust nú við að skipið myndi losna. Brimið úti færði það til og innan tíðar kom gat á byrðinginn rétt aftan við ketilinn, og fossaði sjórinn inn í vélarrúmið. Ljóst var að gríðarleg hættu hafði skapast.

Vélstjórinn hljóp þegar upp í brú til skipstjóra og sagði að útlokað væri að skipið við svo búið flyti. Voru þá vélar stöðvaðar. Vegna þess að eldar voru litlir undir katlinum urði líkur á ketilsprengingu minni. Eftir því sem sjórinn óx í skipinu tók það að halla og allt útlit fyrir að ljósavélin færi senn á kaf, sem og gerðist eftir um 25 mínútur. Skipstjóri vildi nota gufuna í katlinum til að þeyta eimpípuna á meðan hægt væri, og var það gert. Klukkan hálfnú var ketillinn orðin gufulaus. Eimpípan þagnaði.

Undireins og leki kom að skipinu lét skipstjóri ryðja öllum lýsistunnunum út af bátadekkinu til að koma bátunum á flot og tókst með bátinn stjórnborðsmegin, en hinn ekki. Verkið tókst ekki betur til en svo með bátinn sem í sjó komst að hann slitnaði frá skipinu, rak á land og brotnaði þar í spón. Sjósettur var björgunarfleki skipsins. Sama gerðist með hann að taugin sem tengdi hann skipinu brast, og rak hann einnig í land.

Þá var skotið á loft neyðarblysum og neyðarbál kynnt, fyrst við svokallaða brauðkistu og á eftir skorsteininn og steinolúvættar rúmdýnur brenndar og lestarborð og bálinu haldið við til klukkan 3. um nóttina, er sjór reið yfir og slökkti eldinn.

Bylurinn hélst alltaf jafn dimmur, með ofsastormi. Gerði inn á milli slíkar hryðjur að engin úti gat staðið þær af sér sem ekki hafði eitthvað til að halda sér í. Brátt fylltist skipið sjó að aftan. Ofurlítið var til af mjólk í ískistu, og var hún drukkin um nóttina og hressiti mannskapinn nokkuð.

Er á leið og afturskipið allt að færast í kaf færðu skipverjar sig fram í hvalbak og komu sér fyrir inn í hásetaklefa. Þar var eldur í ofni og leið mönnum sæmilega. Seinni hluta nætur var kominn upp önnur staða fram í hásetaklefanum er sjór skall á skipinu og kom niður ofnþípunar og drap í eldinum. Og var nú ekki lengur hættulaust að hafast þar við sem mennirnir voru og skipaði skipstjóri öllum að drífa sig upp á hvalbakinn. Hver maður var með band bundið um sig miðjan sem hann festi í handriðið bakborðsmegin eftir að upp kom. Að vera með sjálfan sig óbundinn við slíkar aðstæður var ekki neinum boðleg staða.

Lýsing af atburðunum sem birtar voru í blöðum 3 desember 1948.

Atvikið átti sér stað 2 desember 1948 og þá um kvöldið. Mannbjörg varð og kom nýsköpunartogarinn Ingólfur Arnason RE að verkinu sem hleypti niður hjá sér eigin björgunarbáti eftir að skipið hafði farið eins nálægt Júní og frekast var hægt. Báturinn var með taug í sig úr togaranum. Undireins og færi gafst var línu skotið frá bát þessum í átt að Júní. Skotið heppnaðist. Skömmu síðar tókst að selflytja 23 úr áhöfn Júní á fleka yfir í hitt skipið. Einn mann á flekanum tók þó út af honum en mótorbátnum Gardari tókst að bjarga honum úr sjónum og draga um borð til sín og skila um borð í bv Ingólf.

Er hér var komið í björgunaraðgerðunum voru aðeins tveir menn eftir um borð í togaranum Júní skipstjórinn Júlíus Sigurðsson og 1 stýrimaður Guðmundur Þorleifsson sem

björgunarsveit frá Suðureyri, sem var á vettvangi, tókst að bjarga úr landi og koma um borð í bv Ingólf Arnarsson.

Er sjóslysið átti sér stað vestra var foráttuveður, norðaustan ofsaveður og blindbylur og 10 11 vindstig. Togaranum Ingólfi Arnarsyni tókst með radartækjum sínum að finna skipið um nóttina þar sem það strandaði og gat björgun hafist strax um morguninn. Sagt var að björgunarmenn hafi lagt sig í verulega hættu við björgunina.

Togarinn Júní strandaði á sjöunda tímanum 2 desember 1948. Neyðarkall frá honum barst til nokkurra skipa sem þegar stefndu í átt til hans. Öll leit var erfiðleikum háð við þessi veðurfarlegu skilyrði sem þá ríkti á svæðinu er togararnir Ingólfur Arnarson frá Reykjavík, Júlí GK 21 frá Hafnarfriði og Skúli Magnússon RE 202 hófu leit. Er skipin komu á staðin virtist öll björgun illmöguleg og gripið til þess ráðs að kalla til mótorbáta sem mögulega voru liprari í snúningum á staðnum og hentuðu betur en þessi stóru og þungu skip fengu gert.

Seint um kvöldið komu mótorskipin Garðar og Hardy á vettvang.

Sem vonlegt er fékk Slysavarnarfélag Ísland fregnir af slysinu sem strax hafði samband við þá á Suðureyri sem gerðu ráðastafanir sín megin og sendu út vaskan flokk sem kominn var á staðinn um morguninn, eftir erfiða ferð. Um níuleytið um morguninn, er svolítið hafði rofað til um tíma, virtist Júní vera um eitt hundrað metra frá landi og þar innan um stórgrýti. Allmikið brim var og sást ekkert af skipinu standa uppúr nema hvalbakurinn. Sjá má að aðstæður allar eru frekar ískyggilegar fyrir björgunarmenn að vinna við, og auðvitað einnig áhöfnina sem hírðist um borð. Talið var að gat hafi komið á skipið og sjór runnið inn í vélarrúmið, sem reyndist rétt tilgáta. Þá um morguninn var skyggni enn slæmt og talsverð veðurhæð.

Björgunarstarfið var verulega hættulegt og sagt að björgunarmenn af bv Ingólfi Arnarsyni hafi sjálfir lagt sig í verulega hættu við björgunarverkið.

Þegar togarinn Júní strandaði var skipið orðið 28 ára gamalt.

Um kvöldið 2 desember barst framkvæmdarstjóra Bæjarútgerðar Hafnarfjarðar Ásgeiri Stefánssyni símskeyti frá Júlíusi skipstjóra sem þá var kominn til Flateyrar þar sem greint er frá því að skipsáhöfninni líði nú vel og sé öll stödd í þorpinu.

Togarnir bv Ingólfur Arnarsson og bv Skúli Magnússon komu sér aftur fyrir í vari því sem þeir höfðu verið í rétt fyrir utan Flateyri er neyðarkallið frá Júní barst þeim og fékk til að hífa upp ankeri sín og hefja leit að nauðstöddu skipinu.

Togaranaum Júní GK 345 varð ekki bjargað af strandstað og því ekki lengur einn togaranna sem skaffaði útgerð, starfsmönnum og fiskivinnslunni hráefni til að umbreyta í verðmæti heldur endaði þar sem það var niðurkomið. Hvort flakið af togaranum Júní sé enn sýnilegt er ekki gott að segja en er samt vel mögulegt.