



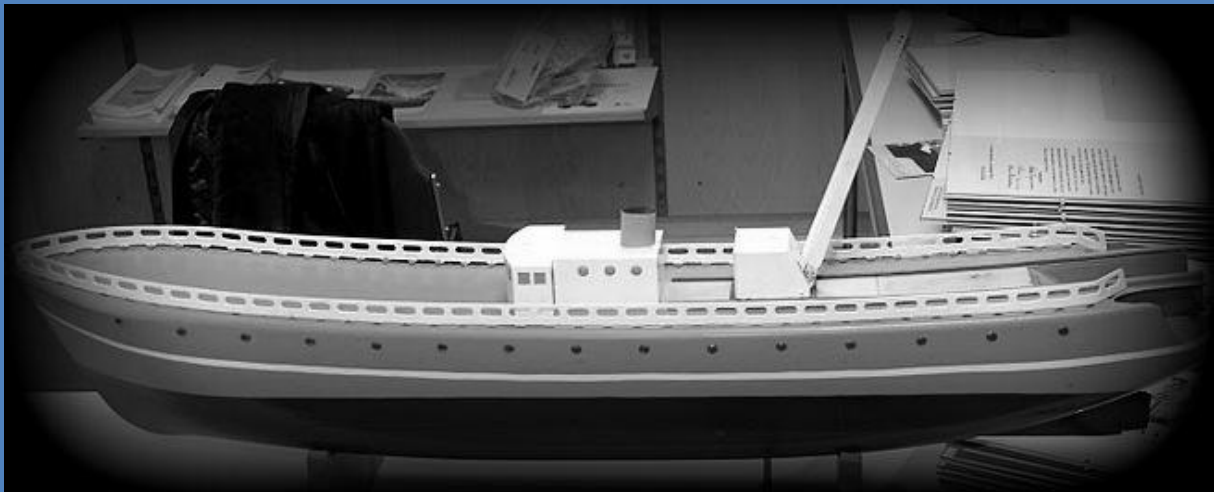
Gert 4 júní 2015

# Pælingar höfundar og togarinn Röðull GK 518.

Konráð Rúnar Friðfinnsson tók saman.  
Myndir aðrar en hún af höfundi eru ekki eign hans  
Texti: KRF. Nema þar sem annað er tilgreint.

## Pælingar höfundar.

Nýsköpunartogararnir, þessi miklu skip og nýjungar, og meira en það, bylting í þessu landi, voru gerðir héðan út í áratugi og hófu að koma til landsins fljótlega eftir seinna stríð. Í dag eru öll þessi skip horfin af sviðinu fyrir áratugum. Sumir harma þetta á meðan öðrum er slétt sama. Gaman væri sögunnar vegna að hafa haft vit á að varðveita eitt af þessum skipum. En af slíku varð ekki af þeirri ástæðu að alla svona hugsun skortir í þjóðarsálina sem og hjá valdhöfum.



Líkanið af fyrsta skuttogaranum sem Andrés Guðmundsson vélstjóri hannaði og flestir í dag viðurkenna að sé " Faðir skuttogars " þó aðrir hafi orðið fyrri til að framkvæma verkið.

Í dag er hér þriðja kynslóð togara, svokallaðir skuttogarar, sem eins og hin skipin voru gríðarleg bylting. Með skuttogaranum batnaði öll aðstaða fyrir mannskapinn mikið og tók í raun stakkaskiptum. Sjálfum fannst höfundi mest um vert með skuttogurunum að losna við trollvaktirnar. En það er önnur saga.

Upphaf skuttogars má rekja til íslensks vélstjóra Andrésar Guðmundssonar sem teiknaði og hannaði skuttogara og lét gera líkan af vinnu sinni sem enn er varðveitt. Hið merkilega hér er að hugmynd Andrésar er komin fram áður en samningur íslensku ríkisstjórnarinnar um smíði 32 síðutogara er gerður við Breta og Skota. Hér heima var hugmynd Andrésar hafnað með þeim orðum þáverandi valdhafa að engir peningar væru til fyrir tilraunarstarfsemi. Ljóst

er, og stórmerkileg í sjálfu sér, að Íslendingar hefðu getað orðið fyrstir allra þjóða til að taka upp á sína arma skuttogara en eignast þess í stað sinn fyrsta ekki fyrr heldur um 1970. Stundum er afskaplega margt skrítið í kýrhausnum. Þessi afstaða fólks getur þó hæglega breyst sé það tekið með í dæmið hve skammt menn sjá til framtíðar lítið. Koma nýsköpunarskipana er fyrir þessa þjóð gríðarleg lyftistöng og bylting og mikilvægur hlekkur í þessari rúmlega eitt hundrað ára sögu togaraútgerðar á Íslandi þó henni í raun hafi ekki verið gerð neitt sérlega góð skil og að alla heildarmynd vanti og að þessi saga sé svolítið á undanhaldi vegna breytts tíðaranda í þessu landi og annarskonar áherslna.

Allar þessar kynslóðir togara hafa eitt sameiginlegt að vera sín bylting og að hafa komið inni aðstæður gjörólíkri þeim sem fyrir voru. Fyrsta kynslóð togara eru hér til að byrja með þegar enn er talsvert til af árabátum í fullum rekstri og menn réru á sér til framfæris og allir bátar sem til voru lítil skip og brot af því sem þessi stóru skip voru. Þó lítil teljist á nútímamælikvarða.

Á tímum fyrstu kynslóðar togara var öll atburðarrás hægari en síðar varð. Í þann tíð gáfu menn, í landi alltént, sér enn tíma til að draga andann og gátu en beðið sem fæstir nútímamenn fá gert. Að vísu gilti þetta ekki um borð í togurunum sjálfum þar sem allt að því var bannað að draga andann sökum vinnuálags. Voru menn þar enda til að vinna og gera helst ekkert nema það. Ekki máttu þeir sofa, svo mikið er víst. Var vinnuharka slík að réttnefni er hjá fólki sem heldur því fram að annað eins hafi að líkindum ekki áður verið til í þessu landi sem þó kallar ekki allt ömmu sína þegar kemur að löngum vinnutíma. Vinnuharka sú sem viðgekkst á fyrstu kynslóð togara hér við land verður ekki endurtekin aftur. Aldrei á nýjan leik mun það gerast að fólki sé meinaður, endurtek, meinaður aðgangur að eðlilegur svefni sólahringum saman. Allt af vanþekkingu og nýrrar hugsunar sem togararnir kröfðust en menn hvorki heyrðu né heldur sáu en breyttist löngu seinna með vökulögunum sem sett voru 1921. Togaraútgerð við þetta land hófst mun fyrr. Á meðan fiskur var enn á dekki að þá stóðu menn og hífingar stanslausar að ógerlegt var að hreinsa upp, eins og sagt er, milli " híf obba" í fiskitörnum. En þetta er algengt að gerist í á fiskiríi og er enn með sama hætti við strendur þessa lands. Að fiska er og verður áfram tarnavinna. Allt þekkt. En menn hafa lært á þetta. Sem er vel.

Til eru gömul ljósmynd frá upphafi togveiða á Íslandi af togaráhöfn einni sem öll hefur lagst til svefns á dekkinu í blíðskaparveðrinu sem var úti. Líklega gerðu mennirnir þetta eftir að hafa náð að hreinsa upp afla síðasta hols og séð að smá stund gæfist fyrir " kríu " sem þeir vildu nýta sem best og gerðu með því að bara leggjast á dekkið og sofna. Svefnvana maður hugsar um fátt nema svefn. Trúið þessu og breyttust við það í " gamlar og vælandi kerlingar. " Svona talar " harkan sex. "



Sjómannblaðið Víkingur 1 júní 1977. Íslendingar sóttu lengi vel hugmyndir til Grimsby um togaraútgerð. Hér er mynd af fyrsta Grimsby-togaranum. Togarinn hét ZODIAC og var smíðaður í Hull 1881 og kostaði £4000. Hann hóf veiðar frá Grimsby 1882. Höfundur skilst að þessi sé eins og togarinn Jón Forseti sem er fyrsti sérsmíðaði togari Íslendinga og fórst við Stafnes 18 febrúar 1928.

Á þessum tíma, kannski er það enn við lýði til sjós, var þetta með þeim hætti að hver áhafnar meðlimur um borð var einnig læknir sem einkum fær var um að skera úr um að menn væru ekki veikir þó þeir segðust vera það. Bæri einhver við veikindum var strax kveðið upp úr um það að svo væri ekki. Og borið við leti og að finna sér gilda ástæðu til að sofa ögn lengur. Um þetta atriði urðu þessir "læknar á staðnum" sammála. Og þessi veiki þar með kominn upp að vegg og vandræðalega stöðu. Hann var ekkert veikur og þóttist það bara. Kunnuglegur þessi. Ekki satt? Og voru þeir ekki á sjó til að vinna, ha? Eða misskildu menn eitthvað í stöðunni, ha? Hugsið ykkur frekjuna að verða veikur. Og það út á sjó. Kvillarnir hins vegar spyrja einskis og bara herja á fólk, nú eða ekki. Þetta þvertóku allir þessir sérfræðingar í veikindagreiningum fyrir að gæti gerst um borð. Og manngreyið með sinn hita stóð sitt áfram þarna á dekkinu með þeim hvert sem var vetur eða sumar, rok, frost og bræla með sjóinn sífellt gangandi yfir sig eins og gerist þegar sjórinn yfir sig framan í allt sem fyrir honum er, hóstandi og reynandi að bera sig vel þó vart stæði hann í lappirnar af slappleika og slæmsku. Eins og gengur og gerist hjá fólk með flensu en læknarnir um borð viðurkenndu ekki að væri flensa og töldu allir sem einn bara "leti." Bara einn í hópnum var þessu ósammála. Einmitt! Sá veiki. Hann kenndi sér meins. Hinir ekki og gátu því "rifið kjaft."

Allskonar sögur þessu tengt er til frá tímum fyrstu togaranna þegar að vinna var bara það sem gildi og ekki um neitt nema hana hugsað. Til er önnur saga af öðrum einstaklingi frá þessum tíma sem kom ekki upp á dekk og stýrimaðurinn vatt sér niður í káetu til, til að kanna málið, og spyr kauða hvernig á þessu standi og hvort hann sé hér til að sofa eða vinna. Gamall þessi. Svárið sem maðurinn gaf er svona: "Herra stýrimaður! Ég er með svo mikinn sting hérna." Og benti á brjóstið á sér. "Akkúrat maðurinn sem ég þarf. Mann með sting" Og fór manngreyið á eftir honum upp stigann og svo áfram út á dekk og hné eftir nokkra fiska örendur niður í fiskikösina. Hjartað gaf sig. Sjálfsagt eru þetta ýkjur en samt nokkuð inn í þessi mál og gekk lengi meðal sjómanna.



Ljósmyndasafni Reykjavíkur 1960-1970, Hafnarfjörður.  
Skip með einkennisstafina GK 122 liggur við bryggju.  
Hafnarfjarðarhöfn, í baksýn sér í byggðina.

Eitt sinn gerðist það að togvír eins togarans slitnaði á toginu og þurfti að splæsa nýtt auga á vírinn. Líkt og nærri má geta var mikil hamangangur í öskjunni. Á þessum tíma notuðust menn við meitill og sleggju til að klippa endanna á vírnum eftir að splæst hafði verið og gerðu svona í enda splæsingarinnar, eins og enn er gert. Það er að segja sé togvírinn enn splæstur með melspíru. En sem sagt splæsingin komst á enda og grípur einn áhafnarmeðlimur meitil og stillir af á einum vírendanum og stýrimaður, að sagt var, sleggjuna og hefur hana á loft en vill svo til að hann hittir ekki meitilshausinn og lendir sleggjan af talsverðu afli í hönd mannsins og mölbrýtur. Ekki var mikið verið við að huga að þessu þá og líklega manninum sjálfum að kenna að vera svona skjálfhentum. Beið enda heill togari eftir að koma trollinu í botninn og hefja fiskiríið á nýjan leik. Hrópar stýrimaðurinn þá hátt og hveitt út yfir hópinn: "Næsti" Hvort sá var líka skjálfhentur fylgir ekki með í sögunni en búast má við ýmsum hugsunum alltént á meðan manngreyið hélt enn um sinn meitil og verið afskaplega feginn er allir vírendarnir höfðu verið högggnir og hann enn með óbrotna hönd. Hörkukallar þetta.



Til er mynd af togarasjómönnum frá svona fyrstu árum íslenskra botnvörpunga (sjá mynd) og sagt í texta undir myndinni eitthvað á þá leið að sjómenn væru mikið með sígarettuna í

munnavíkinu og reyktu með þeim hætti. (Munum að á þessum árum er engin áróður rekin gegn reykingum eins og viðgengst í dag og þær fullkomlega teknar í sátt hvar sem var. Það allt saman kom löngu seinna.) Og bætt við að hendurnar væru hvort eð er til að vinna með en ekki halda utan um sígarettu. En eitt dæmið inn í þessa umræðu sem hér er og er nokkur fótur fyrir þó margt flokkist undir ýkjur og eða brandara. Húmorinn hefur alltaf fengið að fljóta með öllu sem í mannheimum gerist.

Samt kemur þetta svolítið inn á andann um borð í þessum togurum um vinnuhörkuna sem viðgekkst á upphafsárum togaraútgerðar á Íslandi og fyrir tíma vaktanna sem ótrúlega langan tíma tók útgerð og fólk almennt að átta sig á að yrði að vera til að gera allt líf manna um borð svona eðlilegra. Líka er merkilegt að ekki hafi tekist að koma á vöktum með samkomulagi milli sjómanna sjálfra og útgerðarinnar heldur að hæstvirt Alþingi hafi þurft að grípa inn í sjálfsagt mál íslenskra sjómanna sem lifðu orðið við breyttar aðstæður á hafinu og hjuggu á hnútinn sem þá var þarna á milli með sératakri lagasetningu sem líklegt er að einhugur hafi ríkt um meðal þingmanna á þessum tíma og að vaktafyrirkomulagið á togurunum sé verk Alþingis, kannski ekki alveg í grunninn, en samt verk þings en ekki þeirra sem málið snerti og er bara staðreynd að svona var í pottinn búið. Að hefja verk er eitt og að klára verk annað. Að verki loknu geta menn farið að nýta sér það sem gert var. Ekki á undan. Við sjáum að hæstvirt Alþingi er ekki með öllu alvont kerfi eins og stundum mætti ætla miðað við umræðuna og álit fólks á háttvirtum alþingismönnum.



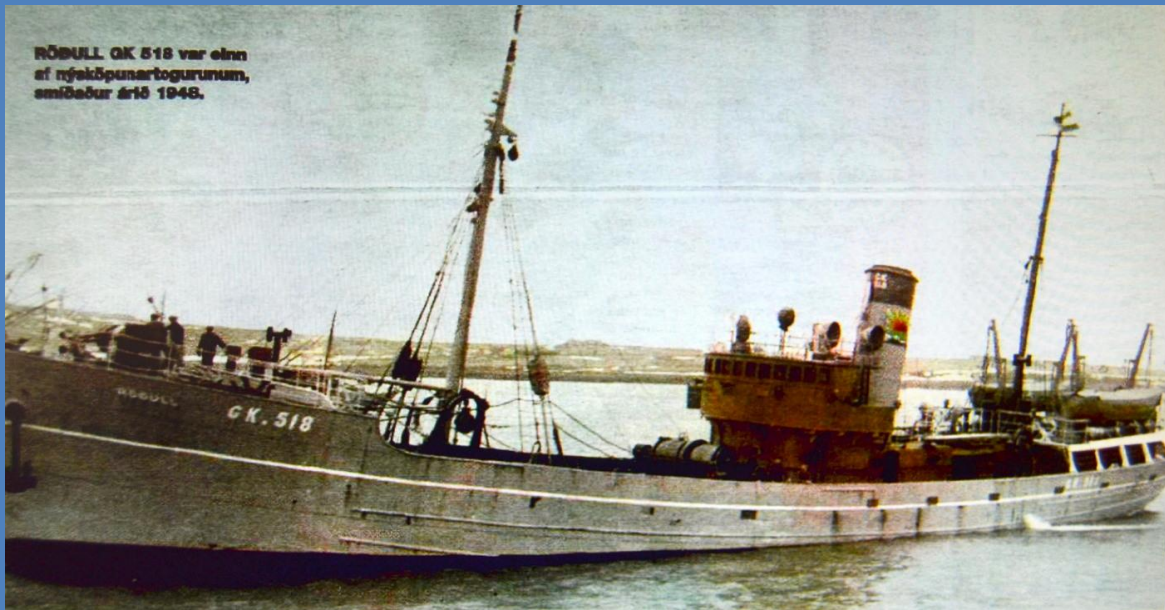
Ljósmyndasafni Reykjavíkur.  
20. apríl 1963, togarinn Röðull GK 518 strandar á útleið.  
Tveir ungir drengir fylgjast með skipinu frá landi.  
Skipið er að fara frá Hafnarfirði.

Fyrst að höfundur er kominn út í þessa sálma má hann til með að láta eina sögu til viðbótar fylgja með sem hann veit að er sönn og kominn frá sjómanni sem var honum vel kunnugur en er nú farinn fyrir mörgum árum sem sjálfur starfaði á þessum togurum en þó komin á vökulög er hann kemur en samt enn talsverð vinnuharka um borð og þess enn vandlega gætt að menn væru ekki mikið að slæpast á meðan dekkvinnan varði. Maður þessi var alla tíð léttur og frár á fæti og átti ekki í miklum vandræðum með að hreyfa sig. Enda enn á besta aldri og stundaði íþróttir, allavega fyrir sína sjómannstíð og máski með henni, og þótti nokkuð góður í sumum greinum sem hann tók þátt í. Eins og áður segir eru komnar á vaktir og hann einmitt að fara á frívakt fram í lúkar eftir sínar tólf eða átján stundir á dekki, tíma tók að færa vaktafyrirkomulagið á botnvörpununum niður í sex og sex stunda kerfið, að hann stekkur léttilega yfir vírin eða rörið sem togvírinn fór í gegnum sem lá frá rúllunni á miðju dekki og að framgálganum, sjómenn vita hvað um er talað, að haft var á orði við þetta tilefni að þessi hafi laglega slegið af við vinnu á vakt sinni úr því hann sé svona sprækur að vakt lokinni og stökkvi þarna yfir eins og ekkert væri. Maðurinn bætti við í eyru höfundar að engu væri líkara en að ætlast væri til að menn skriðu dauðuppgefnir eftir dekkinu að vakt lokinni til að vera meðteknir sem duglegt fólk. Höfundur spurði manninn hvort hann væri ekki að grínast. Þessu neitaði hann og sagði að svona hafi þetta oft verið. Höfundur talaði hér ofar um marga lækna um borð og spyr hvort þetta hafi ekki bara verið enn ein læknisgreiningin í hópnum sem reyndar öll var á einn veg með einum og öðrum hætti. Sem sagt, allt af letinni einni saman. Einkennilegur mórall.

En hvað um það og hvað sé sannleikur um þessar sögur sem hér eru dregnar fram að þá breytir málið ekki þeim sannleika að mikil vinnuharka ríkti um borð í fyrstu kynslóð togara í á annan áratug eftir að skipin hófu að veiða hér við land og gera undir íslensku flaggi. Þetta allt saman gerbreyttist með vaktafyrirkomulaginu sem útgerðin var sjálf sannfærð um til að byrja með að legði togaraútgerðinni á hliðina en er ennþá það sem gildir um borð í þessum skipum og allir hafi fyrir löngu tekið í fulla sátt. Maðurinn sér svo ósköp skammt

Í dag er viðurkennt að menn séu ekki vélar sem hægt sé að hafa í gangi eins lengi og mönnum dettur í hug heldur fólk sem þarf hvíld og einkum svefn til að fá haldist réttu megin striks. Allt svona hefur sem betur fer breyst og með nýrri kynslóð síðutogara er komið betra skikk á þessi mál hvort sem sex og sex kerfið sé að fullu komið í gagnið er fyrsti nýsköpunartogarin sigldi milli hafnargarðanna tveggja í Reykjavíkur höfn í febrúar 1947. Sem höfundur telur að hafi verið án þess þó að staðhæfa.

## Togarin Röðull GK 518 frá Hafnarfirði kom 24 mars 1948.



Togarin Röðull GK 518 kemur inn til Hafnarfjarðar. Hvaleyri blasir við í baksýn.  
Þessi togarí var einn þeirra sem landaði í Hafnarfirði.  
Skiptið seldi mikið afla sinn á erlendum fiskimörkuðum en kom annað  
vefið til löndunar í heimahöfn sinni Hafnarfirði,  
væri útlit markaðanna erlendis slæmt.

Hvar nýsköpunartogarin Röðull með einkennistafina GK 518 er í röðinni um komu allra þessara nýsköpunartogara sem samið var um við Breta og Skota veit höfundur ekki. Röðull kom 1948 og rúmu ári eftir að sá fyrsti kom sem var í febrúar 1947 og menn vita að er Ingólfur Arnarsson RE sem fór til Bæjarútgerðar Reykjavíkur og gerður þaðan út allan útgerðartíma sinn.

Togarin Röðull var svipaður að stærð og togarinn Fylkir sem fórst er tundurdufl sprakk við síðuna á honum nokkrum árum síðar. Margir vita að togarinn Fylkir RE fékk drápstól þetta í vörpuna og sáu menn ekki hvers kyns væri fyrr en of seint.



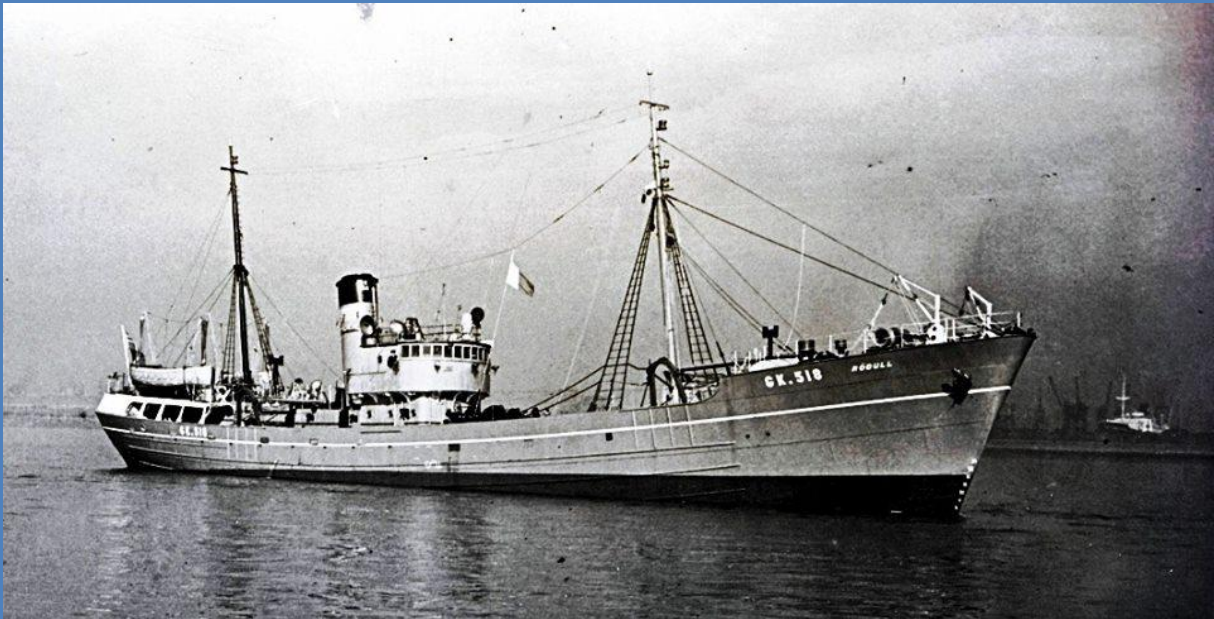
Um borð í togaranum Röðli frá Hafnarfirði.

Dagurinn sem togarinn Röðull kom á er miðvikudagur 24 mars. Líklegt er að nokkrir togarar af svipaðri gerð og stærð séu komnir á undan Röðli. Höfðu þeir streymt til landsins einn á eftir öðrum frá komu Ingólfs Arnarssonar og dreifst um hafnir landsins. Koma allra þessara miklu skipa er í sjálfu sér afskaplega merkilegur kafli í Íslandssögunni sem því miður hefur ekki verið gerð nein vegleg skil af til að mynda Ríkissjónvarpinu enn sem komið er og verði ekki fljótlega drifið í verkinu má gera ráð fyrir að erfiðara verði um vik þarna af því einu að dragist framkvæmdin úr hömlu fram minnka líkur á að til manna sem unnu á þessum skipum náist. Góða fréttin hér er að enn má bæta úr. Fjöldin allur af mönnum er enn á meðal okkar sem tóku á verkum um borð í þessum merkilegu skipum með allgóða þekkingu blandaðri reynslu af þeim að ótækt er að láta alla þessa þekkingu fólksins sigla burt frá þjóðinni án þess fyrst að hafa tekið púlsinn hjá fólkinu um lífið um borð og lífga þann hluta Íslandssögunnar við með hjálp kvikmyndarinnar. Alltaf er best í allri svona heimildarvinnu að tala beint við fólk sem tók með beinum hætti þátt og þekkir vel til allra aðstæðna af eigin reynslu. Þar sem slíkt er gert í heimildarmyndagerð kemur á miklu sterkari blær en væri þar sem of langur tími líður og fólkið sem þátt tók kannski allt horfið af vellinum og allt gert út frá skráðum heimildum og eða munnmælum. Eitt er að heyra söguna utan af sér og annað að hafa aðgengi að fólki sem með eigin svita og tárur tók á verkinu og barðist við vinda og sjóa, frost og kulda, trekk og ágjöf og allt hitt sem lífið um borð í þessum skipum gaf og var fylgífiskur verunnar um borð og gerir jafn einstaka og hún er. Og annað. Nýsköpunarskipin eru fyrir tíma yfirbyggðra skipa og sú hugsun ekki til í samfélögum stéttarinnar hvar sem er í heiminum. Að standa undir berum himni hvort sem er vetur eða sumar, vindur eða logn segir svolítið til um lífið á togurunum hér áður fyrr. Að ná til fólksins sem þetta upplifði er enn gerlegt en möguleikinn minnkar verði ekki gerð áætlun í ranni segjum, Ríkissjónvarpsins, í tæka tíð. Framtakinu mun þjóðin sjálf vissulega fagna.

Og annað sem vert er að nefna hér er að Ríkissjónvarpið hefur oft gert afskaplega vandað heimildaefni sem er stofnunninni til sannrar fyrirmyndar. Lögleg skilda Ríkissjónvarpsins er að sinna sögu lands og þjóðar. Vilji menn viðhalda merkilegum kafla sögunnar koma nýsköpunarskipin og þáttur þeirra í uppbyggingunni þar sterk inn.



## Meira um togarann Röðul GK 518.



Röðull GK 518 var eins og hinir nýsköpunartogararnir glæsilegt skip sem sannarlega færði eigendum sínum og hafnfirsku bæjarfélagi björg í bú og tekjur.

Er togarinn Röðull kom til Hafnarfjarðar er líklegt að skipið hafi verið fánum skreytt mastra á milli eins og til síðs er að gera við komu nýrra skipa hvort sem er í þessu landi eða öðrum sem fá til sín nýsmíðuð skip. Eigendur Röðuls GK 518 er h/f Venus með aðsetur í Hafnarfirði sem á þessum tíma er afskaplega öflugur útgerðarbær með fjölda skipa og báta hjá sér sem fjöldi sjómanna starfaði um borð í og fiskverkanna sem veitti bæjarbúum framfærslu. Skipstjórinn sem sigldi skipinu yfir hafið og heim heitir Vilhjálmur Árnason og var áður með togarann Venus í eigu sama útgerðarfélags. Venusi þessum var lagt út á legunni í Hafnarfjarðarhöfn og lá þar árum saman en er líklega enn í rekstri er togarinn Röðull kemur nýr til heimahafnar sinnar árið 1948. Vilhjálmur þessi var landsþekktur togaraskipstjóri eins og margir af þessum mönnum líka voru og þá einkum fyrir aflasæld sem menn horfði einnig nokkuð til með þessa skipstjóra. Mórallinn í landinu hefur breyst dálítið.



Röðull GK var smíðaður í skipasmíðastöðinni Cook Welton & Gemmel í Beverley. Togarinn er fimm fetum lengri, en flestir hinna nýsköpunartogaranna. Framkvæmdarstjóri h/f Venusar er Loftur Bjarnason.

Svo einkennilegt sem það mál er að þá fann höfundur enga umfjöllun aðra en þessa sem hér er vitnað í upp úr Morgunblaðinu frá því 24 mars 1948 um komu togarans Röðuls til landsins. Og spilar þar sennilega inn í að sama dag sigldi annað nýtt skip inn í Reykjavíkurböfn. Og er það skipið Goðafoss. Töluvert var fjallað um komu þess skips af svo sem skiljanlegum ástæðum. Menn muna að Goðafossi sem var á undan þessu skipi var sökkt út af Garðskaga af Þýskum kaþbát og því eðlilegt að allra augu beinist að koma nýja skipsins sem bar sama nafn sem var þjóðinni svo vel kunnugt bæði af atburðinum sjálfum og þjónustu skipsins við landsmenn gegnum tíðina. Goðafoss gamli og hinn voru bæði farþega- og flutningaskip.



Frá gosinu í Vestmanneyjum (Heimaey) sem hófst 23 janúar 1973 og höfundur sá með eigin augum þann dag.

Sjálfur var höfundur háseti á togaranum Röðli GK 518 23 janúar 1973 og þar um borð er fregnir fyrst bárust um að gos væri hafið í Heimaey og allt farið af stað varðandi það að flytja íbúanna yfir til meginlandsins sem gekk kraftaverki næst. Togarinn hafði lokið veiðum fyrir þann túr rétt fyrir miðnætti og endað á Halanum og voru menn búnir að gera allt klárt á dekkinu og skipið á leið til Hafnarfjarðar til að gefa mönnum siglingafri sem um báðu og halda svo ferð áfram til Cuxhaven í Þýskalandi með um eitt hundrað og þrjátíu tonn af fiski í lestinni. Öll vaktin var stödd í borðsalnum að dekkfrágangi loknum eins og venjan var undir svona kringumstæðum og smurðu sumir sér brauðsneið og meðan aðrir muldu kex er höfuð fyrsta stýrimanns birtist skyndilega í dyragættinni og hrópaði: " Það er allt að springa í loft upp í Vestmanneyjum " og var svo rokinn aftur upp í brú. Engin af okkur tók orð mannsins neitt alvarlega og minnst höfundur þess ekki að meira hafi verið rætt um þetta mál þá. Er á leið og undir morgunn skírðist máli auðvitað betur enda ekki um neitt annað rætt í útvarpinu. Seinna sama kvöld, á milli tuttugu og eitt og tuttugu og tvö 23 janúar, var Röðull staddur djúpt suður af Eyjum áleiðs til Cuxhaven og sá höfundur bjarmann frá eldgosinu og var svo sem ekki sérlega tignarlega sjón sökum fjarlægðar en samt ákveðin forréttindi að hafa fengið að sjá viðburðinn með eigin augum, sem gefur alltaf sitt. Skipstjóri vildi ekki vera of nálægt staðnum vegna gossins og kannski líka til að trufla ekki umferðina frá Eyjum sem

trúlega hefur verið þarna í gangi vegna atburðanna í eyjunni. Blíða var og minnir mig að siglingin fram og til baka hafi verið blíða þó þessi árstími væri.

Togarinn Röðull GK 518 var ekki einn togaranna sem gekk kaupum og sölum eins og gerðist um suma nýsköpunartogaranna heldur var gerður út af sömu útgerð allan sinn útgerðartíma og fór aldrei úr Hafnarfirði fyrr heldur en hann yfirgaf legupláss sitt í síðasta skipti. Röðli GK 518 var lagt 1974. Hvenær skipið yfirgaf Hafnarfjarðarhöfn mann höfundur ekki lengur né heldur hvert skipið fór er það yfirgaf sína gömlu heimahöfn. En það allt saman gerðist á þessu árabili.

Sett fram til skemmtunar og vonandi einnig fróðleiks.

Kveðja: KRF.

4 júní 2015



Höfundur Konráð Rúnar Friðfinnsson 4 júní 2015.