



11 júní 2015

Síldarflutningar. - Stígandi ÓF 25 sekur.

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



Mynd til vinstri. Eldborg GK
13 frá Hafnarfriði.

Á síldarárunum og svona undir lok þeirra stóðu menn fram fyrir því hve langt var orðið að sækja síldaraflann og nokkra daga sigling á miðin orðin reglan frekar en undantekningin. Þetta fyrirkomulag og staðreynd, gleymum því ekki, fær, eins og nærri má geta, menn til að vera með uppi

ýmsar pælingar sem stóðu að þessum veiðum og þurftu að sjá um sjálfa síldarverkuninni á síldar plönunum í landi um að finna færar leiðir sem bætir stöðuna þarna og gæti orðið til þess að verðmæti aflans aukist sem einvörðungu getur þó gerst komist aflinn ferskari í vinnsluna á plönunum. Og þá er ekki um neitt annað að ræða nema finna leið og setja um borð í sjálf fiskiskipin til lausnar. Greinilegt er að verkefnið er erfitt sem menn síldarinnar glíma við. Fjarlægðin við sjálf miðinn er sem sjá má augljós hindrun að markinu um meiri ferskleika vörunnar. Öllu þessu fólki var vitaskuld viðkvæmni hennar kunn.

Í ágúst 1967 fara Siglfirðingar þess á leit við Síldarútvegsnefnd að hún hjálpi til við að gera mönnum kleyft að bæta þarna úr og finna til þess leiðir sem ennþá voru ekki til. En orð eru til alls fyrst. Nefndin verður við þessari beiðni Siglfirðinganna og setur í verkefnið 250. 000 krónur. Þegar hér er komið hafa mennirnir þarna fyrir norðan þegar stofnað félag utan um þessa hugmynd sína og hyggjast í næstu skrefum finna hentugt skip sem gæti flutt ísaða síld alla þess leið til söltunarstöðvanna á Siglufirði. Óskað var meðmæla frá Síldarútvegsnefnd til ríkisstjórnarinnar um að hún veiti ríkisábyrgð fyrir láni til skipakaupanna og leggi auk þess fram eina milljón króna til verkefnisins. Þá þegar var kominn heimild ríkisvaldsins frá hæstvirtu Alþingi um svona ívilnanir eins og sjá má hér: " Nd. 171. Lög (2. mál) um heimild fyrir ríkisstjórnina til að ábyrgjast lán til kaupa á síldarflutningaskipi o. fl. " - (Af vef Alþingis.)

Þarna hefur hæstvirt Alþingi gefið boltann yfir til þeirra sem slíkar hugmyndir hafa um mögulega aðstoð frá yfirvöldum.



Kosmos IV sjá mynd.

" Á sl. sumri mátti sjá mjög óvenjulega sýn á miðunum við Bjarnareyjar, en þar var kominn hvalfangarinn KOSMOS IV., 20 þús. tonna skip. Átti hann að vera móðurskip fyrir þrjú veiðiskip og vinna úr afla skipanna til manneldis.

Allur síldveiðiflota Norðmanna hefur að mestu leyti aflað síld í bræðslu að undanfögnu. En markaðsverð hefur sem kunnugt er verið mjög lágt á mjöli.

Tilraunin átti því að vera til að kanna, hvort ekki mætti framleiða verðmeiri vöru úti á sjálfum miðunum.

Upphaflega átti skipið að vera við strendur Íslands, en þar eð síldin kom þangað ekki, hélt skipið norður til Bjarnareyja, og voru þar þá fyrir við veiðar bæði

Rússar og íslendingar.

Á fjórum vikum var KOSMOS IV fylltur. Allar tunnur um borð fullsaltaðar. Frystirúmin full af frystri síld og góður slatti af mjöli og lýsi. Skipið kom að landi með samtals 25750 tonnur síldar. " (Víkungur 1 júlí 1968)

Myndin til hægri. " Síldin bíður eftir síldarstúlkunum "- segir í texta við þessa mynd sem tekin er 15 ágúst 1959.

Eins og áður kom fram er um órasjóveg að fara eftir síldinni og engin leið til að flytja aflann heim og koma með í söltunarhæfu ástandi eftir tveggja, þriggja daga siglingu með aflann að öllu leiti ókældan í lestunum eins og venjan var að gera með síldina á



þessum árum. Sjálf lagði Síldarútvegsnefnd ekki til neina eina leið heldur að reyndar yrðu nokkrar mismunandi leiðir að þessu markmiði. Talað er um að salta síld í tunnur á venjulegan hátt og mögulega gera um borð í veiðiskipunum sjálfum, umskipa síldinni og ísa í kassa um borð í flutningaskipunum eða setja síldina hauseða eða óhauseða í kör eða þækiltanka og eða fara einhverjar aðrar leiðir þarna. Ýmsar vangaveltur í gangi, sem sjá má. Ein rökin sem menn notuðu var að benda á það sem gert sé um borð í norsku skipi að nafni Kosmos IV og skoða hvort samskonar aðferðir dugi hér.

Síldarútvegsnefnd fól þeim Gunnari Flóvens og Jóni Stefánssyni að hafa yfirumsjón með þessari tilraun í samráði við Rannsóknarstofnun fiskiðnaðarins.

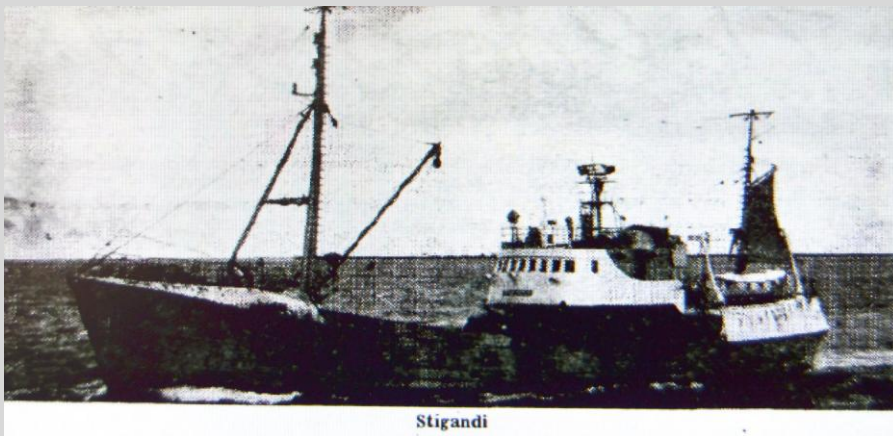
" Einn nefndarmanna, Jón Skaftason greiddi tillögunni um þessar tilraunir atkvæði með sérstakri greinargerð, þar sem hann telur eðlilegt, þrátt fyrir þessa samþykkt að Síldarútvegsnefnd mæli með ríkisábyrgð við kaup eða leigu á skipi til

síldarflutninga til Siglufjarðar, sbr. umsókn þar um í bréfi dagsettu 4. ágúst 1967, enda liggi fyrir upplýsingar um stærð og búnað slíks skips. "- segir í frétt Vísis 25 ágúst 1967. 1966 voru fjögur síldarflutningaskip á síldarmiðunum og hétu þau Dagstjarnan sem var frá Bolungarvík, Síldin, sem mögulega reykvíkingar gerðu út, allavega flutti Síldin síld til Reykjavíkur, svo kom Sírion (hét áður Polana) og Haförninn sem var á vegum Síldarverksmiðja ríkisins með heimahöfn á Siglufirði. Þarna eru menn auðsjáanlega hvergi af baki dottnir og eiga í engu von á öðru en að síldveiði haldi áfram með sama krafti og hingað til og menn að búa sig undir að sækja hana lengra en áður þekktist í þessu landi. Sannleikurinn er að 1967 er seinasta árið sem alvöru síldveiði er við þetta land því 1968 var hún ekki svipur hjá sjón.

Árið áður en þessar pælingar eiga sér stað í ranni Siglufirðinganna, 1966, sigldi síldveiðiskipið Héðinn ÞH frá Húsavík nýr til landsins og búin fullkomnum kælitönkum til að geyma síldina sjókölda og halda ferski í nokkra daga í lestunum.

Eitthvað segir höfundur að þetta fyrirkomulag hafi aldrei komst á með síldarflutningaskipin og að þau sem notuð voru á miðunum hafi flutt sinn kost til skipanna og afgreitt þau með olíu þarna á úthafinu ásamt því að sigla með afla skipanna til lands handa bræðslunum, eins og verið hafði. Allt vegna þess hve geymsla síldar er vandasamt verk og vart möguleg lengur en fáeina daga. Það er að segja eigi að halda henni ferski. Öll þessi nýttísku skip í dag standa fram fyrir þessu vandamáli og geta því ekki verið mjög lengi að á miðunum eftir að afli er komin um borð sem vinna á í landi. Þó þetta sé ekki í sama farvegi og var hér í eina tíð er samt um ákveðið lögmál að ræða sem menn beygja sig fyrir varðandi geymsluþol síldar.

Stígandi ÓF 25 sekkur.



Vitað er að þó hafið sé gjöfult og gefi mönnum oft góða afkomu og ágætis viðurværi krefst það sinna fórna þó sem betur fer ekki verði í öllum tilvikum neitt manntjón og að menn sleppi með skrekkinn. En samt hafa þessi óhöpp til sjós kennt

fólki ákveðna lexíu sem til framtíðar litið hefur gerbreytt öllu fyrir sjómannastéttina og gert allar slysavarnir um borð markvissari og mennina sér meðvitaðri um mikilvægið. Allt svona er svo mikið á höndum mannskapsins sjálfs sem starfar á þessum skipum og er viðurkennt í dag að sé þó tímenn sinn tæki að koma þessu á. Líkt og stundum vill brenna við.

Það gerðist miðvikudaginn 23 ágúst 1967 að vélskipið Stígandi ÓF 25 tilkynnir Síldarleitinni á Raufarhöfn með aðstoð síldarskipisins Vigra, að það ásamt síldarskipinu Sigurbjörgu, bæði skipin voru frá Ólafsfirði, væru með fullfermi af síld og að leggja af stað yfir til Íslands. Afli Stíganda ÓF og Sigurbjargar ÓF var 240 lestir og fullfermi hjá báðum skipunum. Önnur síldarskip höfðu einnig fengið fullfermi á þessum degi á miðunum við Jan Mayen og tilkynntu

sig sama dag til Síldarleitarrinnar. En þau eru Gísli Árni 250 sem gaf upp tonn, Þorsteinn 200 tonn, Albert 220 tonn, Gjafar 200 tonn og Árni Magnússon 200 tonn

Líkleg ástæða þess að síldarbáturinn Vigri er hér nefndur til sögunnar er að skipið hafi verið nær landi og að skipstjóri Vigra tekið verkið að sér að flytja skilaboð hinna bátanna áfram og alla leið. Enda óvíst að hægt væri að koma skilaboðum beint heim frá þessu veiðisvæði með öðrum hætti. Reyndar þekkir höfundur ekki hvernig þessum málum var háttað og minnst þess heldur ekki að hafa heyrt neitt um það sérstaka mál. Veit þó að lengi vel var sá siður uppi á meðal síldarskipstjóra íslenskra að aðstoða hverjir aðra á miðunum eins og hægt var og er á sinn hátt afskaplega merkilegt að skuli hafa verið og líka sérstakt mál og dæmi um það, og fleiri en eitt og tvö, að menn hafi sleppt veiði bærisk slíkt kalla frá síldarbát í vandræðum í grennd. Svona var þetta. Hér má sjá gamla sveitasiðinn í verki.

En þennan dag hvarf Stígandi í hafið og vissu menn ekki um stund að neitt óeðlilegt væri að um borð hjá þeim. Þögnin var alger sem engin kippti sér neitt upp við. Ekki var það nefnilega fyrr heldur en 28 ágúst sem Slysavarnarfélagi Íslands var tilkynnt um að Stígandi hafi ekki komið fram. Var þá samstundis haft samband við forráðamenn Stíganda og byrjað að grennslast fyrir um bátinn og að hafa samband við síldarmóttökustaði á Norður- og Austurlandi. Samhliða þessum aðgerðum var hafist handa við að skipleggja leit að skipinu. Slysavarnarfélagið hafði samband við norska slysavarnarfélagið og bað það að tilkynna öllum norskum skipum að skipsins væri saknað. Einnig sendi norska slysavarnarfélagið samhljóða tilkynningu á ensku til rússneskra síldarskipa á þessum slóðum. Öll þessi skip voru beðin um að leita að Stíganda.



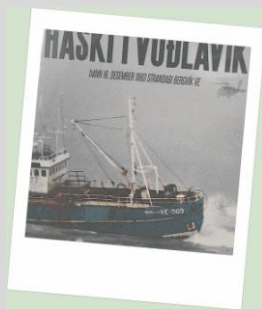
Mynd til vinstri. " Það var mikið um dýrðir á Ólafsfirði í fyrrakvöld, þegar skipbrotsmennirnir af Stíganda komu þangað. Mikill mannfjöldi hafði safnast saman á bryggjunni og var skipshöfninni færð blóm og ræður voru fluttar. Í gær hófust svo sjópróf út af slysinu. Myndin hér að neðan var tekin við komu Stígandamanna til Ólafsfjarðar í fyrrakvöld. Sýnir hún hluta áhafnarinnar. Karl Sigurbergsson, skipstjóri, er lengst til vinstri. (Ljósstofa Páls Akureyri). "

Á þessum slóðum sem slysið gerðist á hafði verið ágætis veður undanfarna daga nema á laugardegnum, en þá var suðaustanátt með sjö til átta vindstigum. Gísli Árni kom til Raufarhafnar klukkan hálf tíu á laugardagsmorguninn. Sem hefur þá verið 26 ágúst 1967.

Ekki bara skip tóku þátt í leitinni að Stíganda heldur hófu flugvélar sig á loft, en öll leitarskilyrði austur af landinu voru slæm vegna þoku á svæðinu.

Mynd til hægri. Mannskapurinn á Stíganda kemur til hafnar á Ólafsfirði eftir hrakfarir sínar.

Leitarskipunum var skipt í fimm hópa, og stjórnaði eitt skip leit hvers hóp, sem hagaði leit með þeim hætti að ein sjómíla var á milli hvers skips. Í hópi 1 voru 20 skip og var leitinni stjórnað frá björgunarskipinu Goðanum (Goðinn fórst fyrir austan land í Vöðlavík í desember 1993 og með honum einn maður. Mikið afrek var unnið við björgun áhafnar Goðans sem gert hefur verið frábær skil í heimildarmyndinni " Háski í Vöðlavík "-sem út kom 2014 og hægt er að mæla með að menn eignist. Afskaplega vandað efni.)



Í hópi 2 voru 25 skip undir stjórn Árna Magnússonar, í hópi 3 voru 16 skip undir stjórn Hafarnarins. Í hópi 4 voru 8 skip undir stjórn Gullvers og í 5 hópnum 10 skip undir stjórn Hafþórs. Í leitinni voru og 4 flugvélar og voru þrjár af þeim í eigu íslendinga og ein Norðmanna.

Um kvöldið barst Slysavarnarfélaginu sú gleðifrétt að síldarleitarskipið Snæfugl frá Reyðarfirði hafi fundið gúmmibát með allri áhöfn Stíganda í. Klukkan sem þetta gerist á er 21, 32 og staðsetningin 73. 56 norður beiddar og 04.00 austur lengdar. Og er tilkynningin send í land eftir að öll áhöfnin á Stíganda er komin um borð í Snæfugl og líður að sögn vel eftir atvikum.

Stígandi ÓF 25 var smíðaður í Ausur Þýskalandi og einn svokallaðra tappatogara sem hingað komu nokkrir saman og gerðir héðan út árum saman vítt og breytt út um þetta land. Skipstjóri á Stíganda í ferðinni heitir Karl Sigurbergsson.

Sjálfur var höfundur á einum svona austur á Reyðarfirði árið 1970 sem Hólmanes hét. Og var þetta þá um vorið.

Áfram með umfjöllunina.

Er áhöfn Stíganda hafði verið bjargað um borð í Snæfugl frá Reyðarfirði hafði ekki heyrst neitt frá henni í fimm sólahringa, eða frá þeim tíma sem hann hóf siglinguna frá Jan Mayen og yfir til hafnar íslenskrar. Og fimm dagar við svona kringumstæður er langur tími. Þessi frétt er birt á meðan Snæfuglinn er enn á leið til Reyðarfjarðar með skipbrotsmenn Stíganda um borð hjá sér og sagt í sömu frétt að sé væntanlegur þangað á morgun. Sem er þá 1 september 1967.

Þegar Stígandi fór í sína hinstu ferð sagði Sigurður Baldvinsson eigandi bátsins að skipið hafi nýverið verið í klössun á Akureyri og á Ólafsfirði sem stóð í einn og hálfan mánuð.

Þrátt fyrir eðlilegt viðhald og allt saman það er það eitt og sér engin trygging fyrir að óhöpp gerist ekki. Slys bara ske og er oft erfitt að geta sér til um hvað hafi farið úrskeiðis og því mikilvægt upp á framtíðina og reynsluna að kanna mál ofan í kjölinn og gera skírslu af niðurstöðum rannsóknaða mönnum kunna. Sjópróf vegna slyssins fóru fram á Akureyri.

Snæfuglsetti áhöfn Stíganda um borð í annað skip er það var stutt út af Langanesi sem var handfærabáturinn Ólafur Bekk eins og kom fram í frétt frá þessum tíma og talið að kæmi með fólkið um kvöldið 31 ágúst 1967. Má vera að nafn bátsins sé ekki rétt, en svona sagði blað eitt frá atburðinum á síðum sínum.

"Alþýðublaðið átti í gær stutt viðtal við Bóas Jónsson, skipstjóra á Snæfuglinum, og sagðist honum svo frá, að á mánudagskvöldið hefði verið þoka og lélegt skyggni á þeim slóðum, sem björgunarbátarnir fundust eða frá 300 metrum og upp í mílu. Taldi hann höfuðástæðuna fyrir því, hve fljótt og giftusamlega tókst að bjarga áhöfn Stíganda, gott skipulag og einhug þeirra sjómanna, sem þátt tóku í leitinni.

Bóas sagði, að strax á aðfaranótt mánudags hefði sú fregn borist á milli síldveiðiskipanna, að Stíganda væri saknað. Hins vegar hefði ekkert verið hægt að gera fyrr en sími opnaðist, en engu að síður hefði fréttin gert það að verkum, að skipin voru fljóttari til þegar skipulögð leit var ákveðin. Þá var Snæfuglinn á heimleið og var ákveðið að hann leitaði vestur fyrir flotann. Sagði Bóas, að leitin hefði verið mjög yfirgripsmikil og markviss. Var leitað á 60 sjómílna svæði, og var ein míla á milli bátanna.

Þegar Snæfuglinn fann gúmbjörgunarbátana, voru skipbrotsmenn gengnir til náða, enda allslæptir eftir fimm sólarhringa hrakninga. Urðu þarna miklir fagnaðarfundir með áhöfnum skip anna beggja." (Alþýðublaðið 31 ágúst 1967 - Stytt. Innskot höfundar)

Mynd hægra megin sjá menn staðsetningu Stíganda er hann hvarf í hafið.

Í frétt í Vísi 1 september 1967 segir frá því að skipsbrotsmenn Stíganda hafi komið kvöldið áður til Ólafjarðar með bátnum Guðbjörgu (ekki Ólafi Bekk) og allflestir Ólafsfirðingar hafi þá verið samankomnir á bryggjunni til að taka á móti mönnum og sóknarpresturinn séra Ingbór Indriðason við það tækifæri ávarpað mennina. Einnig var á staðnum karlakór Ólafsfjarðar sem söng "Táp og fjör og frískir menn."

Skipstjórinn Karl Ingibergsson lét hafa eftir sér að allar móttökur hafi verið góðar, og að þeir skipbrotsmenn hefðu ekki yfir neinu að kvarta: "Maður vonar að sjóprófin taki sem stytstan tíma, svo að maður geti farið heim. Ég er sem betur fer óvanur svona löguðu, en ég vona að þetta taki ekki mjög langan tíma". (Vísir 1 september 1967)

Um orsakir þess, að Stígandi sökk, sagði skipstjórinn um að hann vildi ekkert um þær segja að svo stöddu.



Skoðum úrdrátt úr skírslu um Stígandaslysið að sjóprófum loknum.



Mynd til vinstri. " Þetta er sennilega síðasta myndin sem tekin er af Stíganda. Jóhann M. Guðmundsson 2. stýrimaður á Gísla Árna tók hana er Stígandi var með ristastórt kast á síðunni sem m.b. Sigurbjörg háfaði einnig úr. Borðstokkur Stíganda er á kafi undan þunga síldarnótarinnar. "

" 2. Hleðsla m/s Stíganda er

skipið sökk. M/s Stígandi, ÓF-25, sökk á síldarmiðunum suðvestur af Svalbarða, fimmtudaginn 24. ágúst 1967. Farmur þess er það sökk var áætlaður um 200 tonn af síld. Olía og vatn var tekið á Raufarhöfn þann 20. ágúst og voru geymar þá fylltir. Með þennan farm var skipið hlaðið það mikið að sjór hefir verið um eða yfir 60 cm. yfir

þilfar miðskipa. Sjór hefir þannig verið um eða yfir hnéhæð á þilfari í kyrrum sjó, en skjólborð að sjálfsgöðu farið í kaf þegar skipið hallast, eins og þegar háfað var, og nótin hallaði skipinu um 15 gráður í stjórnbörða.

Mynd birtist í Morgunblaðinu af þessu ástandi skipsins, tekin á miðunum, þegar háfað var í Sigurbjörgu ÓF-1 úr sama kastinu, álíka mikið og í Stíganda, þ.e. um 240 tonn af síld.

5. Aðalvélin stöðvast.

Ástæðan fyrir því að aðalvélin stöðvast er ekki sjór í vélarrúmi, heldur það, að aðalvélin varð olíulaus. Daggeymir hafði tæmst af olíu. Aðalvélin er hinsvegar í gangi aftur, þegar skipið sekkur, en þá hafði vélstjóri dælt aftur olíu á daggeyminn.

6. Neyðarkall-

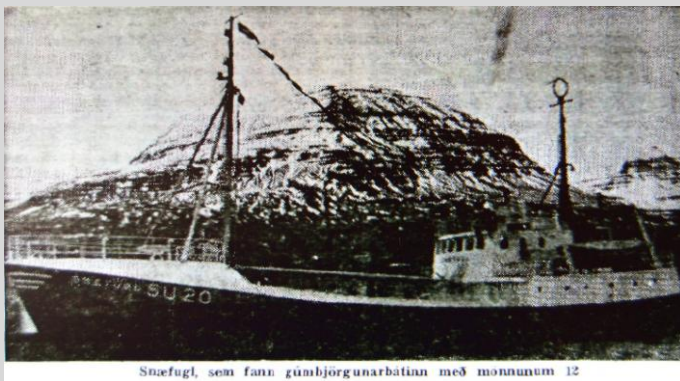
Neyðarkall er ekki sent út frá skipinu fyrr en um leið og gúmmibátar eru settir á flot, og ákveðið var að yfirgefa skipið. Skipstjóri telur sig hafa kallað á neyðarbylgjunni 2182 kc/sek., en það er þó ekki alveg öruggt eftir sjóprófunum. Hann sendir hinsvegar aldrei út alþjóðaneyðarkallið, en um það er sérstakt spjald frá Skipaskoðun ríkisins við talstöðina.

10. Framhaldsrannsókn.

Allir Íslendingar fagna af heilum hug hversu vel tókst til með björgun áhafnar m/s Stíganda. Sú ánægja má þó ekki draga úr áhuga á að kanna til fulls aðdraganda og orsök þessa skipstapa.

Ýmis atriði þurfa nánari rannsókn. Hér er sérstakt tækifæri til að læra af reynslunni og meta hvað kann að hafa verið ábótavant í skipi, búnaði þess, björgunartækjum og síðast en ekki síst í siglingu, hleðslu og meðferð skips og tækja. Slík frekari rannsókn getur orðið dýrmæt. Til þess eru vítin að varast þau og reynslan er ávallt gagnleg, en stundum dýr skóli.

Hjálmar R. Bárðarson. " (Vikingur 1 september 1967) "



Snæfugl, sem fann björgunarbátinn með mönnum 12

Mynd til vinstri. Snæfugl SU 20 frá Reyðarfirði fann gúmmibátinn sem áhöfnin á Stíganda var í eftir að hafa hrakist um hafið í honum í fimm langa sólahringa er Snæfugl kom auga á björgunarbátinn og áhöfnin heil á húfi. Eftir Stíganda slysið var miklu strangara tekið á allri tilkynningaskildu íslenskra báta og eftirlit stórlega eftt. Sannleikurinn er að tveir eða þrjú dagar liðu uns menn vissu hvað skeð hefði og gátu sett leitarkerfi sitt af stað. Að læra er gott en stundum kostar lærdómurinn okkur mikið.