

Skipafélagið Foldin



Konráð Rúnar Friðfinnsson tók saman.
Myndir, aðrar en af höfundi, eru ekki eign hans.
Samantektin er um es Fold og svoltið um tíðarandann.
Mest samt hugsanir höfundar.
Sett fram til að gleðja og vonandi einnig fróðleiks.

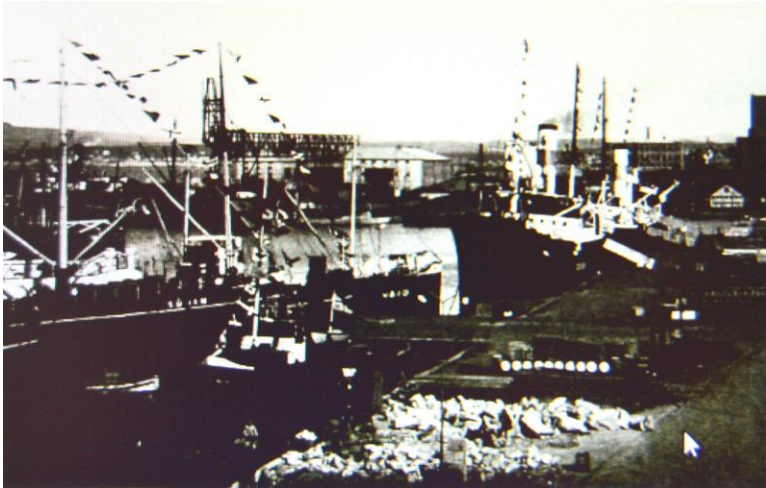
Formáli. Ótengdur ágætu skipafélagi heldur almenn þæling höfundar.

Margir hafa reynt margt í landinu bláa í norðri og sumum tekist verkið allvel og átt lengi á meðan aðrir hafa svona rétt kíkt við og svo horfið af sviðinu. Allt eins og gengur og gerist í lífinu. Sumir hverfa á braut eftir skamma stund á meðan aðrir þrauka og enn við lýði áratugum seinna með blómlegan rekstur. Engin ein skíring er til sem svarar öllu. Málið er flóknara en svo.

Líkleg skíring á hví sumir staldri skemur við en aðrir er að þeir gerðu óviturlegt plan í upphafi ferðalagsins. Trúðu svona í grunninn á að einhverveginn mundi úr leysast. Trúðu um of á mátt og getu heppni, sem vissulega fylgir sumu fólki en fráleitt öllu. Með of marga óhnýtta enda lögðu þeir svo í hann og stukku út í djúpu laugina en bara sumir stökkvarar náðu að krafsa sig upp úr og koma sér yfir á bakkann. Hinir byrjuðu að sökkva uns vatnið náði þeim yfir höfuð og eina eftir í stöðunni að rétta höndina upp fyrir vatnsborðið í von um einhver sé þar til að grípa í hana. Líka þarna eru sumir heppnari en aðrir og fá nauðsynlega hjálp sem verður til þess að úr rætist og félagið nái að endurfjármagna sig. Aðrir biða skipbrotsins aldrei bætur og komnir með endanlega tapað spil og búið mál. Hinir, þessir heppnu, fara af stað með eilítið meiri varfærni í farteskinu en einkenndi fyrra tímabil þegar allt átti bara að reddast og bjargast einhverveginn. Gott plan er lykill að velgengni og viska í verki.

Allur gangur er á hjá fólki. Þó treysta menn sér til að framkvæma eitt og annað og gera líka oft með sóma. Og mörgum tekst líka margt í lífinu. Glegjum ekki því.

Stundum, fer eftir aðstæðum, má segja að áræði flokkist með dyggð. En þarna má sannarlega læra af sögunni sem allir menn fá gert fáist þeir til að staldra ögn við og gefa henni séns. Og þeir fá haldgóðan lærdóm um bæði mistök fólks og hitt sem vel gekk hjá því. Bæði í boði sögunnar til lærdóms og hjálplegt til að lenda ekki í sömu forarvilpu og hinir sem misstu fótanna og ultu út af markaðnum sem gætnin hefði forðað þeim frá að gera. Sagan er til að læra af. Sagan fær varið framkvæmdarmanninn til framtíðar litið og er hiklaust hyggileg leið sem menn geta vel tekið undir að sé um leið góð leið. Þetta breytir ekki hinu að þó að allt sé rétt gert getur samt margt gerst sem aldrei var með inn í myndinni en menn þurftu þó að horfast í augu við. Er lífið enda mesta ólíkandatól.



Skipafélagið Foldin hf.

Myndin til hliðar var birt í Sjómannablaðinu Víkingi 1 mars árið 1985 og fylgdi með í texta undir að væri tekin nokkrum áratugum fyrr. Reykjavíkurhöfn var með svolitlu öðru sniði í þann tíð sem myndin er frá en nú og allt svona hægara en krafist er í dag en samt fútt og sinn hraði á.

Sé grannt gáð má sjá kolakranann sem um áratugaskeið var tákmynd Reykjavíkurhafnar og gríðarleg bylting um alla uppskipun kola sem voru til upphitunar húsa um máski allt land.

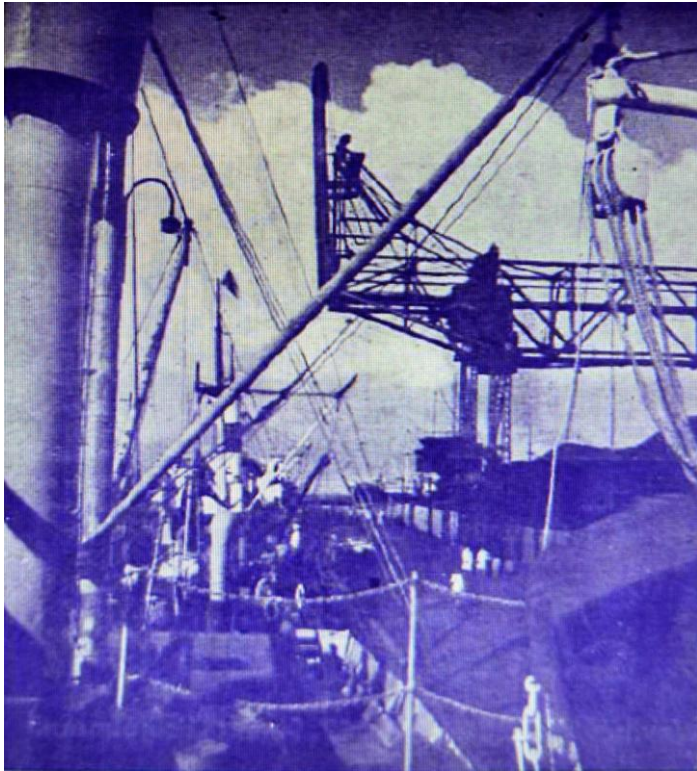
Hvað um það að þá gerðist það í nóvember árið 1947 að nýtt og fullkomið kæliskip, eins og sagt var frá í fréttinni, sigldi inn í Reykjavíkurhöfn og menn sem þar voru staddir sáu, er skipið kom nær, að hét es Foldin. Þetta glæsilegt skip er smíðað í Kalmar í Svíþjóð fyrir íslenskt útgerðarfélag sem bar sama nafn og skipið sjálft og að hefja sinn ferill. Að fara strax út í að láta smíða fyrir sig sérstakt skip sýnir ákveðna djörfung eigenda útgerðarfélagsins sem vert er að taka hattinn ofan fyrir vitandi sem er að skipasmíðar séu dýr verkefni og ekki heiglum hent að ráðast í slíkt dæmi fyrir nýja útgerð sem er viss áhætturekstur. Smíði nýs skips krefja verðandi eigendur nokkuð meira heldur en eilítilla vasapeninga. Þar þarf gott skipulag og fjáröflun og freista þess að þeir sem hyggist styðja við bak hins nýja félags með fjármunum sjái ljósið af verkinu og reiðbúnir að vera þátttakendur í, já, framtíðinni. Að stofna skipafélag er að tjalda til framtíðar. Rekstur skips krefst að vel sé farið yfir málin rekstrinum tengt og skoða mál til mergjar. Með þeim hætti eru menn í stakk búnir að mæta þeirri samkeppni sem ríkir á flutningamarkaðnum bæði hér heima og á erlenda markaðnum sem skipin leita á og fara til með sinn varning. Lestun og losun.

Að standa sig í samkeppninni við hin skipafélögin er málið og það sem gildir í þessum bransanum og allir vita sem í eru. Allt eðlilegt í heimi sem vill fá allt sitt á sem lægstu verðum til að gróðinn af endursölunni gefi þeim meira í aðra hönd. Ríkjandi hugsun meðal okkar.

Allir vita að skip eru dýr verkfæri sem krefur fólk um góða og reglusama áætlun og skipulagðan rekstur eftir að ferðalagið hefst og allskonar aðgerða annarra til að komast alla leið. Mál rekstraraðila eins skipafélags er að útvega því vöru sem henti rekstrinum og flytja þangað sem til er ætlast og þiggja fyrir umsamda greiðslu sem heldur öllu batteríinu gangandi og hægt að greiða starfmönnum sín laun sem. Og lánardrottinn fá sitt. Og allir glaðir. Sem sjá má er málið að hafa næg verkefni í skiparekstrinum og lykkillinn besti að góðum og farsælum rekstri til framtíðar. Allt gerlegt með vinnu og svo meiri vinnu og heiðarlega unninni. Engin lognmolla þar.

Ári 1947, og árin þar á eftir, er rykið af seinni heimstyrjöldinni nýsest í löndum Evrópu. Og saga Íslands byrjar að skrást með nýjum hætti, ef svo má segja, með öllum þessum framförum sem landinn sér æ meira af og birtist honum í öllum þessum nýju og glæsilegu skipum og frábærlega búnu fleyjum sem menn hafa aldrei áður augum litið og í mesta lagi dreymt um að gerðist en þreifa nú á með höndum sínum. " Jú - það skeði. " - segja þeir við sjálfa sig og hvora aðra með stolti. Villtustu draumar rættust. Öll vinnuaðstaða um borð

bylting og aðbúnaður kallanna ekki í neinu samræmi við neitt það sem áður var gjaldgengt og þekkt í þessu landi og burðarþol slíkt að jaðraði við brjálsemi, að álitu nokkra kalla sem sáu og snertu á með höndum sínum. Allt orðið margfalt að gildleika og vexti. Fólkið, á kannski gamals aldri, upplifði gríðarlegar breytingar á sögu þessa fallega lands og er að hluta til þátttakandi í. Þvílíkt o annað eins. Litla Ísland bara að verða stórt í heimi tækni og tækifæra fjármagnsins og verslunar og viðskipta.



Myndin til hliðar er úr Ægi 1 nóvember 1947 og tekin í Reykjavíkurhöfn.

Vel má reikna með að obbi sjómanna sem enn eru starfandi til sjós árið 1947, og komnir við aldur, hafi allir þekkt lífið um borð í árabátum og róði á honum og gert sem fastir stafsmenn og miðað allt sitt við. Er es Foldin sigldi til hafnar má segja um fragtskipamennskuna í landinu að hún sé enn ung og hófst fyrir alvöru með stofnun Eimskipafélags Íslands 1916 er fyrstu tvö skip félagsins sigldu heim og rekstur á þeim hófst með fullskipuðum áhöfnum. Samt er kominn dálítill reynsla á árið 1947 og búið að gefa svona tóninn inn í hljómkviðu farmmennskunnar.

Skipstjóri í þessari fyrstu ferð es Foldar er Ingólfur Möller sem lengst af stýrði skipinu. Aðrir yfirmenn skipsins eru Steinar Kristjánsson 1. stýrimaður og Guðmundur Hjaltason 2. stýrimaður. Fyrsti vélstjóri er Jón Örn Ingvarsson.

Ferðin til Íslands hófst í 30 október út í Svíþjóð með afhendingu skipsins. Þar var íslenska flaggið fyrst sinn hið upp á þessu skipi. Er það var tilbúið var haldið frá Kalmar til Grymsby með timburfarm. Þaðan var farið til Hull og vörur teknar um borð til Þórshafnar í Færeyjum. Hluti farms es Foldar fór til Reykjavíkur.

Eftir að endum hafði verið sleppt í Færeyjum var stefna tekin á Íslands. Á leiðinni hreppti skipið versta veður og kom þá í ljós þrýðileg sjóhæfni þess sem reyndist eins og best var á kosið miðað við aðstæður. Að óveður komi á milli Færeyja og Íslands er alþekkt fyrirbrigði.

Langþráður tími rann upp sem hýrgaði áhöfnina er hún sá glitta í Reykjavík og heyrði er slegið var af vélinni og vaktin í brú kom niður og kallaði dekkliðið út í enda og að láta ankerið falla er skipun bærst úr brú. Og er til ytri hafnarinnar kom rann ankerisfestin upp úr keðjukjallaranum og í sjóinn og skipið orðið fast með ankerinu sem stóð í botni og hélt því kyrru. Beðið var eftir tollvörðunum til að toll skoða skipið og gefa sitt leyfa til að sigla því til

hafnar. 19 nóvember 1947 er dagurinn sem allt þetta skeði á. Es Foldin var seld SÍS og fékk þar nafnið Drangajökull. En það var löngu síðar.

Engar ofsögur eru það þó að sagt sé og á það bent að landinn lifi talsverðar breytingarverða hjá sér árið 1947 og nokkur næstu ár með komu allra þessara frábæru nýsköpunartogara sem sigldu einn og eftir öðrum til hafna landsins og bjóði 32 köllum fast starf hjá sér sem telst vera yfir eitt þúsund starfandi íslenskir togarasjómenn um borð í þessum togurum eftir að allir höfðu skilað sér heim 1952. Er es Foldin kom heim fyrsta sinn voru sumir nýsköpunartogarar byrjaðir veiðar og farnir að skaffa landfólki vinnu og eigendum peninga í kassann.



Myndin til hliðar birtist í Morgunblaðinu 19 nóvember 1947.

Ms Foldin við bryggju í Reykjavík með alla fána uppi eins og tilheyrir nýjum skipum sem koma í fyrsta skipti til heimahafnar.

Frá hvað tíma sá siður er að skreyta ný skip fánum frá skut og fram á bakka þekkir höfundur ekki en veit að hefur allengi verið til siðs um svona atburð eins og koma nýs skips óneitanlega er.

Til gamans má geta þess að í 29 eða 30 desember 1947 kom til landsins Herðubreið.

Herðubreið var smíðað í Skotlandi og þjónaði hlutverki lengi í strandferðum hringinn í kringumandi.

Sumir muna eftir strandferðaskipinu Herðubreið.

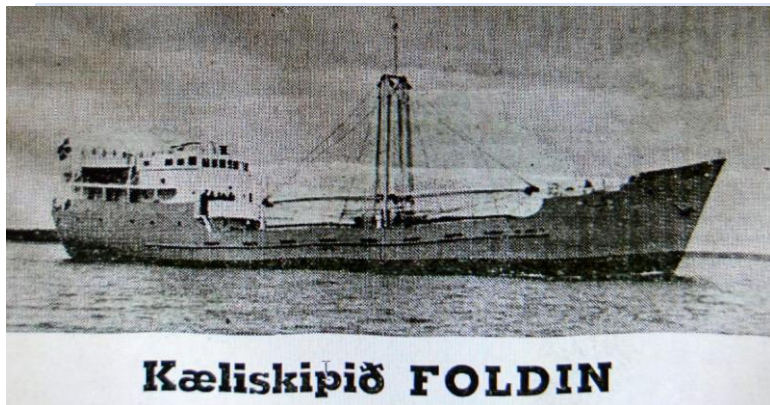
Líkt og fram kom þá er es Foldin Sænsksmíðað skip, um 625 brúttólestir að stærð og gert ráð fyrir að geti flutt 500 til 550 tonn af frystum fiskflökum í hverri ferð frá Íslandi yfir til hafna erlendis. Einnig er talið gerlegt að halda 18 stiga frosti á varningnum í lestum skipsins þó lofthiti úti snái 25 gráðum, eins og oft er á sumrum víða í Evrópu og þaðan af hærra hitastig.

Á Gamlársdag 1947 var fréttamönnum blaða, og útvarps Reykjavíkur, eins og yfirleitt var sagt á þessum tíma, og þá átt við Ríkisútvarpið, boðið að koma og skoða skipið þar sem það lá við bryggju í borginni.

Foldin var fyrsta skipið sem Sænska skipasmíðastöðin hafði þá smíðað sem einvörðungu var ætlað til að flytja frosinn fisk milli staða. Flest af þessum skipum höfð tvíþættan tilgang. Annarsvegar að flytja frosna vöru og hins vegar að slökkva á frystivélunum, afþýða lestar og koma fyrir um borð hefðbundinni vöru til að flytja með sér til baka og nýta til fulls flutningsgetu skipsins. Svo sem rökrétt hugsun. Fyrir þessu voru útgerðarmenn Foldarinnar opnir, það er, annarskonar varningi til að flytja, eins og fram kom með skipið nýtt og flutninginn sem það fór með og endaði í Reykjavík.

Gera má ráð fyrir að frystivara væri ekki svo mjög uppi á borðum til Íslands frá löndum Evrópu, Bandaríkjunum eða annarstaðar í veröldinni. Höft hafa ætíð verið á öllu svona á Íslandi og líklega stífari reglur gilt í þann tíð en þó er í dag. Alltaf má samt finna leiðir sé bara nógu mikið leitað og spurst fyrir hjá byrgjum, eins og sagt er í dag um heildsöluna, og framleiðslufyrirtækjum hverskonar.

Vel er þekkt í sögu flutninga á sjó, til að mynda minni útgerða, að skip séu leigð til hinna ýmsu aðila erlendis með allri áhöfn sem svo sigla milli hafna vikum og mánuðum saman án þess að koma við heima. Þetta kannast margir íslenskir farskipa sjómenn vel við og hafa sjálfir verið þátttakendur í og sumir árum saman. Hvernig sem staða þessara mála akkúrat er í byrjun árs 2015 að þá hefur þetta verkslag verið virkt í áratugi í fragtskipaútgerðinni og vel þekktur gerningur þar á bæ.



Myndin er úr blaðinu Víði og birtist 23 september 1950. Víðir var á þessum tíma gefin út í Vestmannaeyjum.

Í texta undir myndinni segir " Kæliskipið Foldin. " Þetta er ekki rétt lýsing því eitt er að kæla vöru og annað að frysta vöru. Es Foldin var frystiskip með lestar sem gátu haldið 18 stiga frosti í sér þó heitt væri úti. Enda smíðað með þann sérstaka flutning í huga, samkvæmt heimildum höfundar. Fallett skip.

Frétt um es Fold frá árinu 1950.

" Aðalvélin í skipinu er 720 BHP Nohab díselvél, en tvær 140 BHP Hermans Svendsen díselvélar knýja 2 stálfrystivélar. Ganghraði skipsins er 11 mílur.

Foldin hefur verið mikið í ferðum erlendis, farið víða um heimshöfin og verið happaskip, sem kallað er, aldrei hlekkst á eða slys orðið á mönnum um borð, og talin gott sjóskip. Hún hefur fermt hér fisk á flestum höfnum og þykir ágætt að hlaða hana, einkum á smáhöfnunum, því að hún 'getur lagst að bryggju víðast hvar, vegna þess hve grunnskreið hún er.

Sem kæliskip hefur Foldin reynst ágætlega. Þegar hún var að sigla á milli Englands og Ísrael í sumar, var hitinn stundum 35° C. í skugganum og framþilfarið svo heitt, að það var vart gangandi. Var þá 20° C. kuldi í farmrúmunum skipsins.

Á skipinu er 16 manna áhöfn. Í stjórn þess eru Óskar Norðmann, formaður, Geir G. Zoega og Baldvin Einarsson, sem er framkvæmdastjóri. " (Úr Víðir 23 september 1950)



Steinar Kristjánsson, maðurinn til vinstri á myndinni, var 1 stýrimaður á es Fold á þeim tíma sem samantektin er gerð. Hér er hann að koma heim með M/s Langá í eigu Hafskipa þriðjudaginn 13 apríl 1965. Maðurinn við hlið Steinars er framkvæmdarstjóri Hafskipa Sigurður Nikulásson. Steinar Kristjánsson var fyrsti skipstjóri Hafskipa og sennilegt að hann hafi farið beint af Foldinni til að taka við skipstjórn hjá Hafskipum, án þess þó að höfundur þekki þá sögu alla. Veit þó að Steinar var lengi hjá félaginu og farsæll skipstjóri alla tíð.