

Smá um sögu fyrstu togaranna

12 maí 2018.

Konráð Rúnar Friðfinnsson tók saman.



Myndin til vinstri er af Breka VE 61. Togarinn Breki var smíðaður í Kína fyrir Vinnslustöðina í Vestmannaeyjum.



Myndin til hægri er af togaranum Gardari GK 36 sem útgerðarfélag Einars Þorgilssonar og Co. í Hafnarfirði gerði út. Skipið var smíðað sérstaklega fyrir þessa hafnfirsku útgerð og kom til landsins 1930 og var 432 lestir að stærð.

Takið eftir hvað skipið hægra megin er lágt á sjónum. Líklegt er að þannig hafi þau yfirleitt verið því öll kolabox voru fyllt kolum í upphafi hvers túrs við bryggju sem auðvitað lækkaði í eftir því sem á túrinn leið en aflinn í lestunum vó upp á móti. Munum að mikið fiskaðist á þessi skip og ekki óalgegnat að þau bæru fullfermi að landi.

Á þessum tveimur skipum er gríðarlegan aðstöðumunur. Á Gardari ægði öllu saman í einum lúkar fram í skipinu fyrir hásetanna á meðan hitt skipið býður mönnum máski eins manns herbergi með salerni og sturtu ásamt allri mögulegri og hugsanlegri afþreyingu um borð.

Með kynslóð Gardars GK byrjar visst ævintýri sem mögulega gaf Vinnslustöðinni grunn sem gerir útgerðinni mögulegt að halda rekstri sínum áfram og að eignast hið glæslega skip Breka VE 61. Útgerð nútímans byggir á áratugagömlum merg.

Smá almenns eðlis.

Í dag eru skipin sem við notum og nýtum til að afla sjávarfangs mikil um sig og annað ekki boðlegt miðað við nútímakröfur. Skip þessi afkasta miklu og veiða með tveim trollum í einu sem eykur veiðigetunna um helming miðað við fyrri aðferðir sem miðuðust við eitt troll eins og algengast var lengst af útgerðarsögunnar og gildi í tilviki fyrstu kynslóðar togara sem komu eftir aldamótin 1900 og með veiðigeta sem átti sér í þann tíð enga hliðstæðu í íslenskri útgerðarsögu þó ekki þyki mikið til hennar koma í öfgum nútímans, hvað alla getu til veiða áhrærir.

Þó var það ekki með þeim hætti að íslenskir útgerðarmenn og skipstjórar væru aðilarnir sem uppgötvuðu mátt togveiða hér við land heldur Enskir togaraskipstjórar sem hingað komu á skipum sínum frá Englandi og veiddu fast upp við landsteinanna og gerðu fyrir framan byggðina og augu húsmæðranna sem stóðu við eldhúsvaskinn heima hjá sér að vaska upp leirtau heimilisins meðfram því að fylgjast áhugasamar með togarunum rétt utan við gluggann þar sem þær fengu horft á skipið taka trollið og fylgst með hvort meira en einn poki væri í halinu. Á allt þetta horfði fólkið sem lengi vel spurði sig ekki spurningarinnar hvort ekki væri rétt fyrir þjóðina sjálfa að gera eins og Bretarnir og hefja togarautgerð og mokveiða sjálf eins og hún horfðu á gerast hjá Bresku sjómönnum.

Í þann tíð var sagt að Enskir veiddu upp í „kálgorðum“ íslendinga án þess að íslendingar föttuðu að þeir gætu líka gert svona. En að þeim tíma kom að litla Ísland vildi verða stórt og stærra, mest í þá augum landsmanna sjálfra, mikilvægt er þjóð að sjái annað og meira en bara eigin smæð, og hófst með því að stórhuga menn sáu tækifæri í þessu og vildu grípa. Og meira. Þeir hófust handa. Fyrr en það hafði gerst byrjuðu engin hjól að snúast. En með þessum uppbrettu ermum hófst togarævintýrið sem gerbreytti mörgu hér með stóraukinni framleiðslu fiskafurða og gríðarlegri aukningu verðmæta af aukinni sölu þessara afurða og öll solumál varðandi þær taka stökkbreytingum með stærrri og betri samningum við erlenda kaupendur. Og verð byrja að sjást og magn af áður óþekktri stærð í þessu landi. Allt með þessum líklega fáu framsýnu mönnum sem sögðu: „Við getum það víst.“

Á þessum árum má hiklaust halda því fram að grunnur þess sem nú er hafi verið lagður og að velferðarkerfið sem við státum af nú reki sig aftur til upphafsára togarautgerðarinnar sem okkur flestum þykir sjálfsagt mál að sé til og við með fastan og tryggnan aðgang að kerfinu hvenær sem þarf. Allt gott og gilt þó slæmt sé að missa niður þekkinguna á grunni þeim sem eitt sinn var lagður en var ekki áður tiltækur. Grunnur sem er mannaverk og varð til af hugviti og elju fólks sem trúði á þetta en var ekki þetta „Iss fólk“ - né hitt sem sagði: „Þetta gengur aldrei.“

Þetta og meira til bar fyrsta kynslóð síðutogara landsmönnum með útkomu sem til framtíðar litið, og sagan staðfestir, að hafi verið þjóðinni til mikillar framfara og að hafi gerst með eljunni, svitanum, tárnum, vonbrigðunum saman við sigra smáa og stóra á sínum fyrstu skrefum og haldið áfram með verkið uns svo var komið að til verður grunnur sem menn sjá að muni gagnast. Já lengi lengi.

Með togarunum kom margt og meira en margur áttar sig á. Þá fer hinn venjulegi íslendingur sem fékk pláss á togara loks að eignast peninga og að þéna sem aldrei fyrir og fá í vasann fúlgur fjár sem engan áður hafði dreymt um en varð staðreynd á þessum skipum eftir að þau

hefja veiðar og allt komið í gang. Og nú erum við ekki að tala um vökurnar og það allt saman heldur hina hlið málsins sem verkið og vinnan gaf af sér fyrir þetta örþreytta og vansvefta fólki. Peningarnir voru líka þarna með en ekki bara þreyttar og ósofnar áhafnir. Peningarnir komu af sjálfum veiðunum og mokaflanum um borð. Launin á þessum skipum voru afskaplega góð og himinhá og einnig sín bylting í landi sem þá var fátækt og menn svolítið bundnir af fátæktinni með margt sem hugurinn vildi gera en ónógt fjármagn öndvert stoppaði. Til að framkvæma þarf bæði vitlega áætlun og peninga. En það má þjóðin eiga að hafa ekki viljað draga hulu yfir þá smán alla sem vökurnar voru sjómönnum á upphafsárum fyrstu togaranna. Hinu hefur minna verið haldið á lofti að þessir menn skáka öðrum landsmönnum að öllu leiti hvað launagreiðslur útgerðanna til sín varðar. Engum ofsögum er sagt að Ísland sé neitt annað en land mikilla öfga.

Margt vannst með meira fé milli handanna. Með þá í eigin ranni var orðið vinnandi vegur fyrir fjölskyldur, sem vildu, að senda börn sín í skóla og að hjálpa þeim við að ganga menntaveginum sem lengi hafði verið draumur íslenskra foreldra en fæstir gátu sökum auraleysis. Einnig þetta fékk fyrsta kynslóð síðutogara gert fyrir menn þá sem á þeim starfaði og heldur engin spurning um að margar fjölskyldur sjái sér leik á borði að senda krakkanna í skóla og framhaldsskóla og Háskóla. Má vera að úr þessum sjómansfjölskyldum komi fyrstu „fræðingarnir“ sem þessi þjóð fékk státað af og að þetta fólk hafi og rutt öðrum braut og verið hvatning til sama. Máski að fræðingur dagsins reki sitt aftur til þessara manna og grunnsins sem þá var lagður af fyrstu fræðingunum og af togarasjómönnum komnir og sé fólkið í dag sem menn leiti til um ráð varðandi hinar og þessar framkvæmdir sem í skal ráðist. Allt hefur sitt upphaf. Ekkert kemur af himni ofan og fullskapað til okkar. Holtt er að minnast þess að margt sem við gerum lögðu aðrir menn að grunn.

Að ganga menntaveginum var mörgum lengi áhugavert í þessu landi en fáir gátu veitt sér. Og af hverju? Fjármagn var ekki tiltækt. Með meiri peningum og fleiri sémilega stöndugum fjölskyldum komst lærdómurinn upp á annað stig og birtist samfélaginu með æ fleiri menntamönnum með prófskírteini upp á vasann og staðfestingu um fræðing einhvern og sumir með sérfræðingagráðu í ofanálág á ýmsu sviðum sem eftir að náminu lauk gafst ráðrum til að koma sér upp eigin stofu og að planleggja á pappírurum alvöru plön um alvöru verk sem gagnast einstaklingi og eða þjóðinni. Með fleiri starfandi menntamenn hjá sér verða þeir öðru fólki hvatning um sama og til verður í þjóðinni nægur mannaflí menntaðra einstaklinga til að fylla í stöðurnar sem kalla eftir prófgráðum og prófskírteinum sem öndvert hjálpa til við plönin sem minnkar áhættu hvers verks fyrir sig. Ákveðið hjól tilveru og athafna fara að snúast og gera á æ meiri hraða með hjólum þeim sem fyrir voru í samfélaginu og menn vissu að væru til góðs eins að láta þau snúast áfram. Allt í grunninn vegna stórhuga manna sem sögðu við sjálfa sig og hina sem þurftu að heyra. „Víst er þetta hægt. Víst getum við líka gert verkin rétt eins og hver annar.“ Og litlum hræddum „spóahjörtum“ byrjar að fækka í þjóðinni og hinu fólkinu að fjölga sem ekki lengur lítur sig sjálft smáum augum. Oft er það stærsti sigur þjóða að sjá sjálfa sig rétt. Manneskja hefur hæfileika hvar sem hún er fædd.

Hitt er annað mál að með tímanum og peningunum hefur allt tilhneigingu til að ofríska og er erfitt verk að koma í veg fyrir þetta ofríska í, segjum, opinbera geiranum. Einnig er staðreynd að margt í þessu landi hefur ofrískað vegna krafna þegna sinna sem fráleitt byggja alltaf á sanngirni, réttvísi né skilningi. Allt vegna þess að svo margt fólk missir áttir og allt þakklæti sitt niður. Hvernig má snúa ofan af slíkri þróun? Tel að slíkt sé ekki vinnandi vegur. Og þar kemur margt til. Eitt er eigingirni og ófúsleiki fólks til að gefa neitt af sínu eftir og að vera heldur þiggjandi en gefandi.

Skoðum grunninn og fyrstu kynslóð íslenskra síðutogara.



Togarinn til vinstri er Barðinn RE 374. Smíðaður í Englandi 1913, er 416 tonn að stærð og má reikna með að um 25 manna áhöfn hafi verið þar um borð.

Skipið til hægri er Engey RE 91 í eigu útgerðarfyrirtækisins Granda hf í Reykjavík. Engey er fyrsta skipið á Íslandi með þessu nýja lagi á framenda og er ferskfisktogari með búnað í lest sem sér um að kæla fiskinn niður kjöraðstæður án þess að ís komi þar nálægt. Hvernig kæli búnaður þessi kemur út þekkir höfundur ekki né hefur haft af neinar spurnir. Um borð í Engey eru klefar fyrir 17 manns. Hve margir séu í áhöfn Engeyjar þekkir höfundur ekki. Kannski að sautján manns skipi áhöfnina.

Gufuvélin

Gufuvélin var gríðarlega þýðingarmikill fyrir alla framþróun í skipasmíðum og veiðum. Saga gufuvélarinnar er afskaplega löng og teygir sig allt aftur til forn Grikkja sem þekktu gufuaflíð og smíðuðu gufuhverfil. Gufuvélin gerði mönnum kleyft að endurskoða sumar veiðiaðferðir sínar og gaf fólki tækifæri til að koma fram með nýjar hugmyndir með vélaraflið í huga í sínum teikningum og pælingum. Stærsta byltingin þar sem vélaraflið réði úrslitum í hönnun veiðarfæris er augljóslega botntrollið. Án afls frá vel og skrufubúnaði er tomt mál að tala um togveiðar. Gufuvélin er merkilegt innlegg í þróun mála til sjós. Að vera háður segli og afstöðu vinda hverju sinni gengur ekki þar sem stunda á togveiðar. Um gufuvélinna má því með sanni segja að hún hafi verið sjálfstætt starfandi kraftur um borð í hverju skipi með eigin orkuöflun sem viðhélt mikilvægum kraftinum. Sem var kol og vatn. Einkennileg blanda en samt ekki. Viti menn ögn meira. Kolum var sturtað af vörubílspalli sem til að byrja með var lyft upp með handafli og fóru þau af pallinum í rennu sem lá niður í skipið og þar gegnum stúta í dekkinu sem lágu niður í kolabox skipsins í magni sem hentaði hverjum tús. Samt er líklegt að kolaboxin hafi verið fyllt upp í lúgur í hvert skipti. Hve mikið magn kola skipin tóku þekkir höfundur ekki. Talsvert magn af kolum fóru um borð og vel yfir eitt hundrað tonn í hvert skipti, svona til að koma með einhverja tölu.

Kraftur gufuvélar verður til með þeim hætti að kolum er mokað inn í sérstök eldhólf í vélarrúmi og eldur kveiktur sem hitar upp vatn í kötlum sem öndvert býr eftir að vissu hitastigi er náð sem höfundur veit ekki hvað sé, sem hleypt er inn á vélina sem hönnuð er til að vinna úr gufunni. Þetta allt saman fær tannhjól öll til að snúast og drífa skrufuna af stað. Og afl hefur leysts úr læðingi sem fært er um að keyra skipið á ferð og að draga á eftir sér troll sem slakað hefur verið niður á oft talsvert dýpi og dregið eftir botninum í tiltekinn tíma.

Klukkutími og korter var ekki óalgengur togtími á þessum fyrstu togurum að sjá má að menn voru alltaf að hífa. Á tíma höfundar var á togurunum algengur togtími þetta tvær og hálf stund til þriggja tíma tog en ekki mikið lengri. Gerðist þó í undantekningartilfellum. Þróun

varð á lengd togtíma eftir að menn áttuðu sig á að troll veiðir ekki mikið af fisk upp á dekki. Svona gerir reynslan. Hún er hjálpleg við að búa til hentugri niðurstöðu.

Til er saga sem höfundur þekkir persónulega á meðan hann enn var við þetta og ennþá staðnar trollvaktir á togurum að sá sem leisti hann af á vaktaskiptum („Á glasi“- heitir það á sjómannannamáli) spyr sá nýkomni hann hve lengi trollið hafi verið í botni, en það var algeng spurning við svona aðstæður, er hann kom kapplæddur út á dekk og fékk svar höfundar á þá leið að þrír klukkutímar væri liðnir. Hýrnaði þá heldur yfir honum: „Flott!- sagði hann: „Þá fær maður loksins stubb.“- Ekki varð honum kápan úr því klæðinu því híft var eftir aðra þrjá klukkutíma. Frétt þar um barst honum sem fyrsta frétt vaktarinnar strax á næstu vakt. Togið stóð í sex stundir sem var óalgegn en ekki með öllu óþekkt í þá daga. Síðar lengdist togtími botnvörpunga almennt, eftir því sem höfundur skilst. Togtími flotrolla var talsvert lengri og ekki óalgegn að híft væri tvisvar á sólarring á áttunda áratug seinustu aldar. Hvernig sem þessum togtímamálum er háttað í dag.

Vindum okkur í efnið.



Skipið á vinstri myndinni er Jón forseti RE. Hann strandaði við Stafnesið í febrúar árið 1928 og drukknuðu 15 menn af áhöfninni. 10 mönnum var bjargað í land og gerðist við afskaplega erfiðar aðstæður. Höfundur telur að eftir þetta slys hafi verið gerðar endurbætur á öllu kerfi því sem felur í sér bjargannir úr sjó.

Myndin til hægri er af einu af nýjustu skipum þessarar þjóðar Berki NK frá Neskaupstað og eign Síldarvinnslunnar æi Neskaupstað. Börkur NK 122 er mikið skip

Fyrsti sérsníðaði síðutogari í eigu Íslendinga er eins og margir vita Jón forseti RE 108. Togari þessi var frekar lítið skip og 233 tonn að stærð þó mönnum eflaust hafi þótt það flennistórt er það sigldi inn til hafnar í fyrsta skipti miðað við alla smábátanna sem þá voru við líði í skipadeild Íslendinga. Skipið kom til hafnar í janúar 1907 og ljóst orðið að með komu hans myndi togaraútgerð festa sig í sessi meðal þjóðarinnar. Togarinn Jón forseti kom ekki hingað sem tilraunarverkefni. Samt hófst ævintýrið ekki alfarið með honum. Svólítið höfðu menn fengið að þreifa á því nokkrum árum fyrr.

Ljóst er að miklar breytingar verða í allri sjósókn í þessu landi með innreið gufuafslvélarinnar í skip og verður áþreifanlegri eftir því sem skipstjórum lærist betur inn á skipin og skrúfbúnaðinn og hvernig þetta allt virki og vinni saman. Að finna réttan toghraða tók tímann sinn fyrir þessa menn að glöggva sig á sem og mið sem engin vissi að væru til en skipstjórnarnir römbuðu á og merktu inn á sjókortin sín.

Togararnir og notkun þeirra má segja að hafi raskað högum og opnað á margt sem lokað var á áður vegna þess, eins og fyrr segir, að þá komu peningar í buddu margs mannsins og eftir að togarastarfsemin er komin á fullt skrið. Svo ótal ótal margt fór af stað í þessu landi við komu

skipanna og eftir að útgerðin fær náð betri tökum á rekstri sínum og skipstjórnir á miðunum og á sínum þætti málsins þarna á hafinu. Allt til að byrja með var þetta meira og minna þróunarvinna sem menn urðu að mestu leiti að leika af fingrum fram og láta á eftir reynsluna segja sér til um það hvernig best væri að málum staðið. Fyrstu togararnir voru um leið þróunarvinna sem togaraskipstjórnar nútímans sannarlega hafa getað nýtt sér, endurbætt og lagfært.

Merkilegt er að skoða að fyrstu hásetar fyrstu togaranna voru vinnumenn bænda sem þeir sendu af búum sínum til að starfa fyrir þá - takið eftir þessu - fyrir bændurna, um borð í þessum nýju togurum. Hve lengi þessi siður var að bændur á sinn hátt eignuðu sér þessa starfsmenn sína, vinnumennina, með rétt til að senda þá burt frá sér hvar sem vinnu væri fyrir þá að hafa er ekki gott að segja en höfundur telur að eigi sér allanga sögu í landinu. Svo er ekki loku fyrir það skotið að aðrir vinnuveitendur hafi að fyrra bragði haft samband við bændur eftir sumarönn og falast eftir þessum starfskrafti til sín og að bændur á þessum tíma hafi gegnt ákveðinni vinnumiðlun rétt eins og gildir í dag um leigumiðlanirnar sem hér eru og starfa við að útvega íslenskum verktökum og öðrum sem þurfa erlent vinnuafll. Sé tilgátan rétt eru leigumiðlanirnar fráleitt einhver ný bóla í þessu landi sem varð til á okkar tíð heldur að fyrirbærið sé talsvert eldra. Svo sem skiljanlegt að bændur hafi valið að breyta með þessum hætti á svona rólegasta tímanum í sveitinni hafandi enga þörf fyrir vaska menn heima á bæjunum sem hvort eð er varð að greiða laun. Orðið „Vinnumaður“ ber með sér að um launaðan mann sé að ræða.

Og auðvitað má ekki gleyma hinu að mennirnir sjálfir vissu fyrirfram að sú staða gæti mögulega komið upp hjá sér að þeir yfirgæfu bæjarstaðið og ynnu annarstaðar yfir veturinn.

Algennt var á tíma vinnumannanna að vinnuveitendur, bændurnir, sendu þá á vetrarvertíðir til Þorlákshafnar, Grindavíkur, Keflavíkur, Vestmanneyja, og fleiri staða sem róið var frá á hefðbundnum vetrarvertíðum og þeir látnir ganga þessa leiðir allstaðar af á landinu á vorin á aftur á haustin og tækju hlut þeirra til sín sjálfir en greiddu vinnumönnum umsamin laun og sjálfsagt ekki há.

En sem sagt að þá voru fyrstu hásetar íslensku togaranna þessir vinnumenn úr sveitinni og býttin áfram sömu hvað þá sjálfa varðar og fékk bóndinn hlut þeirra. Hvenær fyrir þetta var tekið fylgir ekki sögunni en líklegt að fyrirkomulagið hafi ekki lengi verið í gildi, á alltént togurunum og menn fljótleiga farið að mögla er þeir áttuðu sig á að um verulegar upphæðir væri að tefla sem þeir sjálfir nytu í engu góðs af og bara hinir. Munum að menn þessir voru skráðir hásetar rétt eins og aðrir skipsmenn. Allir sjá óréttlætið í þessu að manngreyin með allt sitt erfiði af vinnunni á eigin herðum fengju bara brotabrot af því sem aðrir hásetar höfðu í hlut sem þó unnu við hlið þeirra túrinn á enda. En skoðað í ljósi sögunar og hugsanagangsins í þann tíð er verkslag bænda samt skiljanlegt. Tíma tekur að breyta vana og venjum í samfélögum. Að ekki sé talað um sem hafa lengi viðgengist.

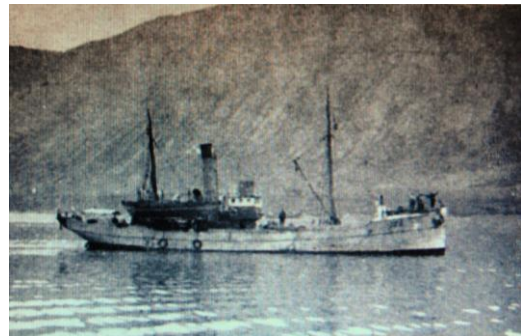
Engum var hlíft neitt um borð í þessum skipum og allir á dekki þegar þurfti. Trúið þessu og svo sem til sögur um það atriði. Ein þekkt saga er til um mann sem ekki skilaði sér upp á dekk þegar taka átti trollið sem fyrsti stýrimaður skipsins veitti athygli og vatt sér niður í káetu og spyr hverju þetta sæti. Svar mannsins var á þá leið að hann hefði svo mikinn sting fyrir brjóstinu: „Sting?“ sagði þá hinn: „Akkúrat það sem ég þarf. Mann með sting.“ Var hann með sama drifinn upp á dekk og hné örendur niður í fiskikösina. Allir sem veiktust voru ekki veikir heldur bara þóttust vera veikir. Með þeim hætti var mórallinn mikið en breyttist með tímanum og er með öðrum hætti í dag. Sem er vel.

Þegar togararnir komu var sem vonlegt er ekkert orð til um þá á íslensku. Skipin voru nýlunda í landinu sem varð að finna á nafn. Nokkur nöfn voru höfð um þessi skip eins og, trawler, trollari, trolari, botnskefill, botnvörpungur, botnverpill, botnvörpuskip og eflaust mörg önnur. Talið er að Guðmundur Björnsson, þáverandi landlæknir, eigi heiðurinn að orðinu „togari“ sem stóð eftir í málinu. Ásamt líka orðinu „botnvörpungur.“ En það orð er ekki eignað neinum sérstökum. Hin dattu út og eru heldur ekki að finna í Íslensku Orðabókinni sem út kom 2003. Bókin geymir aðeins orðin „Togari“ og „Botnvörpungur.“ Hin ekki. Segir sagan að Guðmundur þessi hafi brugðið sér einn túr á Snorra Sturluson og máski komið til baka að ferð lokinni með þetta orð „togari“ Þó engum sögum fari af því gæti það samt hafa gerst. Guðmundur Björnsson lét sér öryggismál nokkuð varða og telst til brautryðjanda þar og með í að stofna Slysavarnarfélag Íslands sem enn er starfandi og virtur félagsskapur í þessu landi með sömu hugsjón og var í upphafi.

Hjá mörgum landanum þóttu þessir togarar bera af öðrum skipum íslenskum og vaknaði mikill áhugi til sveita um þessi skip sem fýsti það helst að fá litið þessi skip augum. Ferðir allar voru með öðrum hætti en þekktist í dag og meiriháttar mál fyrir fólk til sveita að taka sig upp og ferðast. Að ekki sé talað um til höfuðborgarsvæðisins þar sem flest þessara skipa voru gerð út. Fyrir kom að dagblöð birtu ítarlegar lýsingar af þessum skipum á síðum sínum til að svala forvitni fólks um þau og lýsa í orðum útliti nýju togaranna sem fólkíð vildi fá af mynd og því mætt með þessum hætti. Skoðum eina slíka sem birtist í Lögréttu eftir áður nefndan Guðmund Björnsson:

„Togarnir eru borðlágir. Lyfting er miðskipa. Í henni er íbúð formanna aftast, þá gangvél skipsins, en fremst, fyrir framan reykberann, stendur stýrisklefi upp úr lyftingunni, með gluggum á alla vegu. Þar er stýrishjólið og þar er skipstjóri jafnan, þegar skipið er á ferð. Niðri á þilfarinu, rétt fyrir framan lyftinguna, er stórvindan. Henni snýr gufuvél. Á vinduásnum sitja tvær feiknastórar spólur; um þær er vafið járntaumunum, sínum á hvora spóluna. Taumarnir ganga af spólunum fram eftir miðju þilfarinu, kringum tvo uppstandara úr jární nálægt framstafni og þaðan afturá við og út á borðstokk, sinn í hvorn hlera. Eru tveir hlerar á hvort borð og hanga utanborðs þegar skipið er búið til veiða, annar fram á, hinn aftur á skipinu.“ (Birt í Lögréttu)

Fyrsta gerð síðutogara á Íslandi höfðu á sér orð meðal margra í landinu um að þeir gætu ekki sokkið. Virtist þessi skoðun hafa verið nokkuð útbreidd hjá fólkinu en Halaveðrið 7 og 8 febrúar 1925 gersamlega afmáði í vitund fólks sem áður taldi hið gagnstæða. Margur hefur því fengið „áfall“ er það allt saman fór að spyrjast út í hverskonar háska þessi skip höfðu verið í þessu veðri sem kom eins og hendi væri veifað og náði til landsins alls og stóð hátt í tvo sólahringa. Tveir togarar fórust og með þeim samtals 62 menn. Og voru það togararnir Leifur heppni og Fieldmarshal Robertson.



Myndin til vinstri er tekin í Hafnarfirði á milli styrjalda. Sem sjá má er hvorugur hafnargarðururinn komin og bryggjupláss lítið fyrir svo stór skip og togarnir út á og lítt varðir. Sennilegt er að fyrir hafi komið að þurft hafi að kalla út mannskapinn gerði veður og að skipin hafi híft upp ankeri sín og fært sig utar. Hví öll þessi skip liggja þarna á legunni er ekki gott að segja. Kannski að í landinu sé togaraverkfall. Fyrir kom að til þeirra væri efnt.

Myndin til hægri er af línuveiðarinn Jökli sem gerður var út frá Hafnarfirði, í eigu samnefnds félags. Af ljósmyndinni að ráða er línuveiðarinn Jökull veglegt skip og ekki annað að sjá og að betur athuguðu máli en að sé líka með á myndinni til vinstri og sé skipið næst landi vinstra megin á þeirri ágætu ljósmynd.



Bv Jón Ólafsson RE. Smíðaður 1933. 425 tonn að stærð.



Bv Surprise GK 4. 313 tonn að stærð. Eigandi: Einar Þorgilsson og Co í Hafnarfirði.



Skinfaxi GK 3 frá Hafnarfirði. Seldur til Færeyja 1948. Hét þar Miðafell FD 69. Fór í brotajárn í október 1951.