

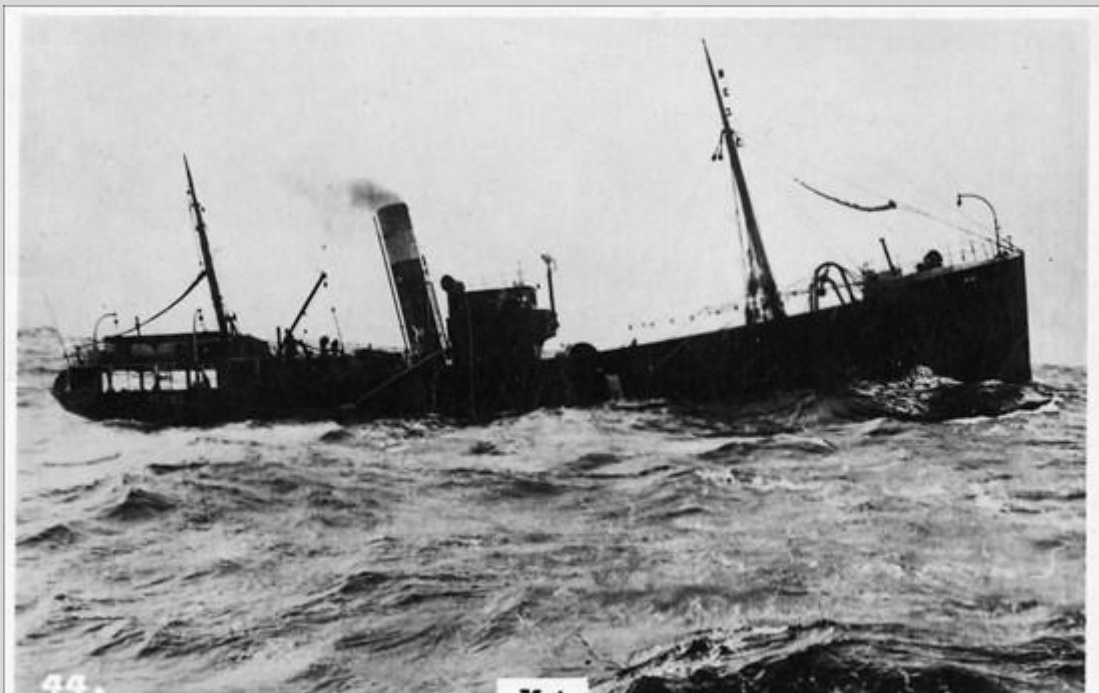
# Togarar með nafninu Maí GK 346 voru þrír



Konráð Rúnar Friðfinnsson tók saman

Ljósmyndirnar eru ekki eign höfundar nema hún sem er af honum.

Skuttogarinn Maí GK 346 kom fánum þrýddur inn til Hafnarjarðar 27 maí árið 1977.



Maí GK 346. Bæjarútgerð Hafnarjarðar keypti skipið árið 1933 og gerði út í mörg ár.

Togarinn Maí, sá fyrsti í röðinni, var af gerð fyrstu kynslóð togara sem Íslendingar eignuðust. Sú bylgja hófst með smíði og komu togarans Jóns Forseta RE, en það skip fórst við Stafnes á þriðja áratug seinustu aldar og fórust með skipinu 15 manns. Hörmulegt slys sem kenndi fólki margt um mikilvægi björgunar og að eiga til í landi fólk og búnað sem kynni að takast á við slys af þessari stærðagráðu og við erfiðustu skilyrði.

Kjölur að fyrsta Maí var lagður sem Ephraim Bright árið 1920 en skipið klárað sem Maí RE 155. Sá Maí var í eigu Fiskveiðihlutafélags Íslands en breytist árið 1931 er Bæjarútgerð Hafnarjarðar ákvað að festa kaup á skipinu og gera út á sínum vegum. Við kaupun heldur skipið upprunalegu nafni en einkennisstafirnir breytast úr RE 155 í GK 346 sem hélst við þetta skipsnafn alla útgerðarsögu Bæjarútgerðar Hafnarjarðar á meðan hún enn var starfrækt í Hafnarfirði, sem var áratugir. Má vera að með þessu nafni hafi hugmynd kviknað hjá talsmönnum Bæjarútgerðarinnar að halda sig framvegis við mánaðarnöfn um skip í sinni eigu. Maí var 336 tonn að stærð, 42,7 metra að langur og 7,7 metra breiður. Fyrsta kynslóð

togara voru mjó ílöng skip og hljóta því að hafa oltið nokkuð. Í honum var 660 hestafla gufuvél. Fyrsti skipstjóri á fyrsta Maí GK 346, og jafnframt fyrsti skipstjóri Bæjarútgerðar Hafnarfjarðar, er eins og margir vita Benidikt Ögmundsson. Fyrsti Maí var seldur til Danmerkur og rifinn í Odense í júní árið 1955. Til gamans má geta þess að nýsköpunartogararnir sem byrjuðu að koma til landsins 1947 voru talsvert stærri skip en fyrsta kynslóðin en knúnir 1000 hestafla gufuvél, eða í kringum þá tölu. Höfundur mannt samt ekki eftir því að kvartað væri undan litlu vélarafli á þessum skipum til að mynda á toginu. Þekkir þá sögu reyndar ekki mjög vel.



Halldór Halldórsson hinn fengsæli skipstjóri Maí GK 346

Annar í röð togara með Maí nafninu í Hafnarfirði kom 17 maí 1960. Þessi var þúsund tonna síðutogari byggður í Þýskalandi í skipasmíðastöð þar og gerði garðinn frægan á íslandsmiðum útgerðartíma sinn og var á hápunkti ferilsins á sjöunda áratug seinustu aldar og komst oft á síður dagblaða og í formi fréttu og umfjöllunar allskonar tengd alfasæld og velgengi á miðunum. Einkum var þetta undir farsælli skipstjórn Halldórs Halldórssonar sem lengi var með skipið og gekk afskaplega vel að finna fiskinn á hinum og þessum miðum bæði við strendur Íslands og á miðum annarra landa. (Hve margir skipstjórar voru á undan Halldóri með Maí veit höfundur ekki en mannt eftir tveim.) Togarinn Maí veiddi oft við Vestur Grænlands og dýfði trolli í Grænlandskan sjó og fiskað þar þorsk og karfa við ísröndina og gerði marga góða túra á svæðinu aflað vel sem margir sem til þekkja gætu vitnað um. Fjölmarga metsölutúra sigldi skipið yfir til Cuxhaven í Þýskalandi með góðan aflu í lestum sem kaupendur ytra hrifust af og greiddu hátt verð fyrir. Enda gæðavara sem skipið bar í lestum sínum.

Maí númer tvö í röðinni var tekin af íslenskri skipaskrá 16 maí 1977 og afhentur nýjum eigendum sem litu gersemina augum 17 maí 1977. Og gerðist atburðurinn á sjálfan þjóðhátíðardegi Norðmanna. Maðurinn sem sigldi skipinu yfir hafið í austurátt er Ólafur Gíslason og er aðilinn sem sigldi nýja skuttogaranum Maí heim, samkvæmt heimildum höfundar. En skipið kom 27 maí 1977. Norðmenn gerðu þennan Maí út í allmörg ár og notuðu í tengslum við olúuiðnað sinn. Maí GK 346 var settur í brotajárn 2003 eftir að hafa legið við bryggju frá árinu 2001.



Hér er togarinn Maí komin til Noregs og heldur sama nafni og hér heima og er líklega verið að vinna að breytingunum sem nauðsýnlegar voru til að skipið þjónaði sínu nýja hlutverki. Hann var notaður til að mest þjónusta olúvinnslu Norðmanna og kom við hér heima eftir allar breytingarnar ytra á leið sinni yfir til Kanada. En þar var skipið var notað um tíma. Norski/íslenski/ Maí lá við festar í Straumsvíkurböfn um 1980, eitthvað svoleiðis.

Áður en til afhendingar og sölunnar kom hafði Maí GK 346 legið nokkrar vikur í Hafnarfjarðarhöfn og mörgum til sárra vonbrigða. Í því sambandi velta menn ýmsu fyrir sér og fannst lítið fyrir kappanum (skipinu) liggja að enda daga sína sem aamt afdrepp hafnfirskum rónum, eins og lesa mátti um í dagblaði einu frá þessum tíma. Er hér er komið sögu þá er bæði búið að breyta systurskipum Maí, þeim Sigurði RE 4, seinna VE, og Víkingi Ak 100, eftir að skuttogaraöldin rann í hlað í íslenskum veruleika og yfirtók gömlu síðutogaranna og ýtti út af borðinu. Bæði Sigurður VE og Víkingur AK 100 voru gerð út í landinu í áratugi og má reikna með að útgerðartími þessar skipa sé lengri á nótinni en var á togveiðunum. Sigurði VE var siglt til niðurrifs í Danmörku árið 2014 og Víkingi 2014 eða 2015, muni höfundur rétt. Allavega þá eru öll þessi þýskbyggðu systurskip og togarar horfin af vellinum og sagan sem þar bjó að baki ekki lengur til nema í minningu þeirra manna sem störfuðu á þessum skipum. Svona er mórallinn og misjafnt sem menn sjá við sína tíð og tíma og fáir í þessu ágæta landi tilbúnir að varðveita skipasöguna og gera með myndarlegu skipaminjasafni, eins og margar þjóðir hafa þó gert og sumar með reisin.



Togarinn Maí GK 346 á veiðum?- á sínum mestu velgengisárum á sjöunda ártug seinustu aldar og kominn með afla á dekk. Sést vel á myndinni að skipið er orðið sigið.

Sjálfur mann höfundur eftir þessum togara í Hafnarfjarðarhöfn með svolítinn afla í dekki er hann vann við uppskipanir á sumrin í kringum 1965-1966, en þó ekki mikinn og bara nokkur tonn. Var enda tekið fyrir að skip kæmu með afla að landi öðruvísi en ísaðan í lest og mann ég ekki eftir öðru tilviki. Greinilegt var að aflinn á dekkinu hafði komið skömmu áður en skipið kom til hafnar því að efst á karfahaugnum leyndist einn sprelllifandi karfi sem hafin var á loft og sýndur þeim sem stóðu á dekki og biðu eftir því að hefjast handa við löndunina. Svona var þetta þá.

Sjáum stutta úrtekt úr grein sem birtist í Þjóðviljanum tengt málinu tengdu togaranum Maí númer tvö: " Í tilefni af þessu langar mig til þess að beina athygli yðar, herra formaður stjórnar Síldarverksmiðja ríkisins, af því að þér beitið öllum þeim möguleikum, sem þér hafið yfir að ráða, til þess að ríkisverksmiðjurnar, annaðhvort Síldarverksmiðja ríkisins á Raufarhöfn eða Síldarverksmiðja ríkisins á Siglufirði, kaupi togarann Maí GK 346, systurskip Víkings AK 100, og að skipin verði þá gerð út af þessum verksmiðjum, annarri eða báðum, eftir að gagnger breyting hefur átt sér stað á Maí, samanber breytinguna á Víkingi. Því að það blæðir mér mjög í augum, sem gömlum skipverja á Víkingi AK 100, að sjá systurskip hans bv. Maí grotna niður bundinn við bryggju suður í Hafnarfjarðarhöfn, þar sem skipið hefur legið um margra vikna skeið, og það um hábjargræðistímann á loðnuvertíð þeirri, er nú stendur yfir og á ef til vill eftir að verða sú gjöfulasta vertíð, sem Íslendingar hafa átt að fagna í mannaminnum. " (Þjóðviljinn fimmtudaginn 3 mars 1977. Höfundur: Árni J. Jóhannsson)





Togarin Maí GK 346 númer tvö í smíðum í Þýsku skipasmíðastöðinni.  
Skipið kom fullklárað til landsins 17 maí 1960 að viðstöddu fjölmenni.

Fjórdi Þýskbyggði togarinn frá sömu skipasmíðastöð og af sömu stærð fyrir Íslendinga er Freyr RE 1. Sá togari staldraði frekar stutt við í landinu og var seldur 1963 til Englands og gerður út þar sem togari um árabíl en er í dag safn útvarpsstöðvarinnar Radio Caroline sem eignaðist skipið og notaði undir sinn útvarpsrekstur utan landhelginnar. Margir Íslendingar kannast vel við útvarpsstöðina Caroline og að hlusta á hana á meðan sjómennska var enn stunduð og aðeins eins útvarpstöð í boði í landinu bláa sem bara stundum náðist og stundum ekki. Oft var notalegt þegar loftskeytamaðurinn stillti á annað hvort Luxemborg-útvarpsstöðina eða hina sem var í loftinu Radio Carolina á næturvaktinni. Má vera að um fleiri álíka útvarpsstöðvar hafi verið að ræða sem hægt var að hlusta á á Íslandsmiðum. En þessar tvær mann vel höfundur eftir og stillir enn annað veifið á útvarpsstöðina Radio Caroline á netinu.



Togarin Sigurður RE 4 að veiðum árið 1971.



Skuttogarinn Maí GK 346 siglir fánum skreyttur í fyrsta sinn í höfnina í Hafnarfirði og er númer þrjú í röð Maí GK 346 frá upphafi og einnig sá síðasti í röðinni. Bæjarútgerð Hafnarfjarðar er hætt allri starfsemi í bænum fyrir margt löngu og engin skip lengur til í bænum með þessu nafni.

Þriðji togarinn með nafninu Maí GK 346 sigldi fánum skreyttur inn í fagra höfnina í Hafnarfirði 27 maí 1977, eins ofar segir. Hvort sú skipskoma vakti sömu athygli bæjarbúa og hinar eru áhöld um. Þó svo geti vel verið.. En samt! 27 maí 1977 er dagurinn sem skuttogarinn Maí GK 346 kom fyrsta sinn til eigin heimahafnar til að skaffa atvinnu og gefa eigendum sinn arð.

Skuttogarinn Maí GK 346 er byggður hjá Mek. Verkstad A/S í Kristíansund í Noregi, og er nýsmíði nr. 80 hjá stöðinni og sjöundi skuttogarinn í eigu landsmanna, sem byggður er hjá umræddri stöð. Skuttogari þessi er af svonefndri R - 155 A gerð frá Storvík og samsvarandi og Gullberg NS, en frábrugðin fyrri skuttogurum af þessari gerð að því leitinu til að breiddin hefur verið aukin um 40 sentímetra, svo og breytt fyrirkomulag, einkum varðandi íbúðirnar.

Á þessum tíma eru togarar í eigu Bæjarútgerðarinnar aðeins tveir og er Maí hinn togarinn sem Bæjarútgerðin gerir út. Gamli Maí, sá Þýskbyggði, er farin nokkrum dögum á undan komu skuttogaranis yfir til Norðmanna og afskráður í flokki togara á Íslandi, eins og áður segir. Skipstjóri á Maí GK 346 nýjum er Guðmundur Jónsson og fyrsti vélstjóri Jóhannes G. Jóhannesson. Framkvæmdarstjóri Bæjarútgerðar Hafnarfjarðar er Guðmundur R. Ingvarsson.

Aðalvél togarans er Wichmann, gerð 6AX, sex strokka tvígengisvél með forþjöppu og eftirkælingu, sem skilar 1800 hestöflum við 375 snúninga á mínútu.

Lestin er kæld niður með kerfi frá Kværner Brugs. Kælipjappa er staðsett í vélarrúmi og drifinn af 23 hestafla rafmótor, kælimiðill er Freon 22. Fyrir matvælageymslur er sjálfstætt kælikerfi, kælipjappa af gerðinni Bitzer IVL.

Rafkerfið er 220 volta straumur fyrir alla rafnotendur. Og er einnig búnaður fyrir landtengingu til staðar í skipinu. Á þessum árum eru menn farnir að nota þær talsvert í landlegum til að hlífa ljósavélunum. Enda kominn upp umræða í Hafnarfirði og víða annarstaðar í landinu tengd mengun sem svona drag úr mönnum eð að keyra ljósavélar skipa sinna í höfn. Við þessari umræðu eru menn líka að bregðast við með því að nota

landtengingu. Hugsun bæjarbúa og forráðamanna bæjarfélagsins er að breytast að þessu leiti.



Maí númer þrjú á siglingu á Sjómannadegi í Hafnarfirði í kringum 1980. Eldborg GK 13/ hugsanlega líka Hafrún ÍS/ liggur við hafnargarðinn og líklega Fífill GK 54 sem liggur utan á bátum.

Fiskilestin er 320 m<sup>3</sup> að stærð og gerð fyrir kassa. Í lestinni er ísdreifikerfi (blásturskerfi) og ísinn framleiddur um borð í sérstökum ísklefa á millidekki. Skuttogarinn Maí er því sjálfum sér nógur um allan ís og ekki háður ís úr landi eins og hinn togari Bæjarútgerðarinnar skuttogarinn Júní. Enda nokkrum árum eldri.

Maí gekk vel að fiska og voru oft rífandi tekjur hjá hásetunum um borð. Og vitaskuld allri áhöfninni. Giltu enda annarskonar skiptakjör á þessari stærð togara en viðgekkst á stærri skipunum. Hvað sem gildir í þessum málum í dag. Ekki var óalgengt að skipið kæmi til hafnar vikulega með fulla lest og einnig á milliþilfari og í stíum þar. Eitt sinn var haft eftir skipstjóranum að menn færi tvö til þrjá túra í röð og tækju sér svo frítúra og brygðu sér til Spánar og á sólarströnd. Og átti þar við tekjurnar væru svo miklar um borð að þetta væri hægur vandi fyrir þá að gera. Og rétt er það að tekjurnar um borð í skuttogaranum Maí GK 346 voru miklar og sumpart svimandi en vinnutörnin auðvitað nokkur eins og gengur og gerist þegar mikið berst af að fiski á stuttum tíma.

Hvort skuttogarinn Maí GK 346 er enn í eigu Bæjarútgerðar Hafnarfjarðar er nýir eigendur komu að rekstrinum og breyta nafninu yfir í Hvaleyri h/f mann höfundur ekki lengur en minnir þó að svo sé. Hitt er ljóst að á síðari stigum fékk skipið nýtt nafn og hét að minnsta kosti um tíma Margrét EA 710 og var breytt úr ísfisktogara í frystiskip árið 1986. Sá háttur hinsvegar að frysta aflann um borð virðist í dag hafa gengið til baka því að núna koma flest skipin með aflann kældan í lestum sínum eins og áður viðgekkst. Svona fer nú allt í eintóma og endalaus hringi og spurning um hvenær hann lokist hverju sinni.



Bæjarútgerð Hafnarfjarðar hafði á að skipa miklar byggingar og gríðarlega starfsemi þegar rekstur þar var hvað blómlegastur. Hjá þessu fyrirtæki unnu hverju sinni fjöldi manna og kvenna og margir sem komu voru lengi þar í starfi og eiga sér bara góðar minningar frá veru sinni í þessu sumpart merkilega fiskiðjuveri. Gott mál.

Sett hér inn til gamans og vonandi líka fróðleiks.

Kveðja. KRF.