



Gert 18 apríl 2015

## Bretavinnan breyti gangi mála. Togarinn Askur RE 33 kemur.

Konráð Rúnar Friðfinnsson tók saman.  
Myndir sem hér birtast eru ekki eign höfundar nema hún af honum sjálfum.  
Texti KRF. Nema þar sem annað er tekið fram.

Engin vafi er á að mórallinn á Íslandi tekur breytingum í stríðinu og hefur verið svolítið sérstakur í landinu á þessum tíma í íslenskum veruleika. Einkum þá vegna alls sem fólkið upplifir í formi allskonar breytinga á samfélaginu sem ekki fór framhjá neinum að var að gerast jafn fyrirferðamiklar og þær allar saman voru. Allskonar kom inn með aukinni peningaeign landsmanna sem eitt og sér gerir þeim kleyft að kaupa meira en áður hafði þekkt og hluti sem voru bara til í þeirra villtustu draumum en verða þarna möguleiki með aukinni innkomu og gildara launaumslagi. Þetta gerði mörgu fólki mögulegt að hafa uppi plön ýmiskonar sem útilokuð voru á undan á meðan kreppuárin einu sönnu voru. Stríð kom með margt til okkar sem fólk orðið þreifur á með eigin höndum í samfélagi sem óðum er að breytast úr einföldu bænda- og fiskisamfélagi í þjóð sem byrjar fljótlega að hugsa stærra og að selja ekki bara landanum eigin framleiðslu heldur færa út kvíarnar og horfa í ríkara mæli til útlanda. Breytingin í þessu landi af völdum stríðsins á sér vart hliðstæðu í gervallri veraldarsögunni.



Svona bragga voru íslenskir verkamenn með í að reisa í stórum stíl út um allt land fyrir Breska og síðar Bandaríska hermenn sem komu hingað eftir Bretunum og urðu eftir að stríði loknu.

Bretarnir stigu á land í Reykjavík í maí 1940 og flutti ekki bara með sér Breskt herlið og vopn og búnað ætluðum sér sjálfum heldur ollu gríðarlegum umsvifum í landinu sem íslenskir verkamenn flyktust í og gerði að verkum að verkstjórinn við höfnina sem orðin var einskonar alvaldur í þann tíð og réði á vissan hátt heilmiklu um daglegt líf fólks. Með komu hinna missti hann svolítið úr eigin aski er menn færðu sig til hersins og hófu störf hjá honum. Á sínum veldistíma steig verkstjórinn upp á vörubílspalli eða kassa með mannskapinn allt í kringum sig og mændi þaðan árvökulum augum á fólkið sem stóð spennt allt í kring um vörubílspall þennan og vonaði að verða það heppna í dag. Allt snérist um manninn upp á vörubílspallinum og á hvern af þeim vísingur hans benti og stöðvaðist við. Og mikilvægur vísingurinn hófst á loft og einn úr hópnum tók sig út úr og dreif sig um borð, albúinn í verkefnið sem beið hans þar. Fleiri komu á eftir uns í allar stöður hafði verið skipað sem téð verkefni kallaði eftir. Hvort verkefnið í dag væru fleiri fór eftir fjölda togaranna og skipanna í höfn. Var það niðurlægning fyrir mannskapinn að búa við þetta af hendi herra verkstjórans sem kannski inn á milli átti það til að gera sig breiðan og belgja sig út stöðu sinnar vegna? Ekki þarf svo að vera. Var enda hlutverk mannsins að sjá til þess að verk sem honum var falið kæmist í gang og annað ekki. Á vissan hátt var manngreyi þessu vorkunn að þurfa að vísa stórum hópi vinnufæra manna frá vitandi um ástandið og atvinnuleysið í borginni og fátæktina sem ríkti í röðum verkamannafjölskyldna íslenskum á þessum árum. Sjálft atvinnuleysið var mesta og versta niðurlægingin í samfélaginu. Ekki ágætur verkstjórinn né einstaka menn.

" Gaflari " er hugtak sem margir vita að á við um hafnfirðinga sem uppi voru á ákveðnu tímabili í þeim bæ og er til komið vegna þess að atvinnulausir verkamenn hafnfirskir biðu oft við húsgafl á kreppuárunum og studdu bak upp við vegg Verkamannaskýlisins í Hafnarfirði sem stóð gegnt Bæjarútgerðinni eftir að hún reis af grunni og þar niður við sjávarmál og er komið talsvert áður heldur en stálþilið var sett upp og uppfyllingin sem stækkaði hafnarsvæðið verulega til suðurs var gerð. En þarna ku kalla greyin hafa húkt hvernig sem viðraði og beðið eftir skipskomu og að herra verkstjórinn á staðnum stöðvaði vísingur sinn á einhverjum af þeim og þeir hlytu launaða vinnu í dag. Hve lengi menn húktu undir gafl er ekki gott að segja. Hér sannast spakmælið að neyðin kenni nakinni konu að spinna. Auðvitað var þetta ekkert annað en neyðarbrauð hjá blessuðum mönnum sem lögðu á sig það erfiði að koma sér þarna fyrir á hverjum degi sem skips var von af þeirri einu ástæðu að um annað væri ekki að ræða. Svangur magi kallar á sitt. Og þetta gerðu þessir menn og til varð hugtakið " Gaflari " sem en lifir góðu lífi í bænum en virðist ekki hafa tekið sér bólfestu á öðrum þéttbýliskjörum í landinu þó líklega séu til fleiri nöfn yfir sama verknað og að aðrir hafi búið við svipuð kjör og téðir hafnfirðingar. Gerum okkur grein fyrir því að kreppan og atvinnuleysið henni fylgjandi er fyrir allar nútímalegar aðferðir við að kalla fólk saman og ástæða þess að mennirnir völdu fyrir sig að framkvæma þetta með þessum hætti. Sem sagt styðjast við húsgafl og bíða.



Braggahverfi og eitt af mörgum sem hér risu í seinna stríði.

Í þessum bröggum bjuggu erlendu hermennirnir á meðan dvöl þeirra var í landinu.

Er veru þeirra lauk að þá fengu íslenskar fjölskyldur suma af þessum bröggum fyrir sig og kom til af húsnæðiseklu í borginni.

Braggahverfin í Reykjavík voru notuð í áratugi áður heldur en hafist handa við að fjarlægja þá og koma íbúunum fyrir í skárri húsakosti.

Í stríðinu og á meðan uppbyggingin í landinu af Bretavinnunni stóð fengu allir starf sem vildu, að séð verður. Þetta breytti mörgu hjá gamla góða verkstjóranum sem eftirleiðis átti í mesta basli með að fylla í stöðurnar hjá sér og þurfti, lá við, að krjúpa frami fyrir fólkinu og grátbæna það um að koma yfir til sín " í handtak. " Hann væri enda í hreinustu vandræðum með uppskipunina í dag sökum manneklu.

Allt breytist með komu hersins og gerðu sumir sig breiða við kallinn og sögðust því miður ekki hafa neinn tíma fyrir hann núna. Aðrir svöruðu engu og sátu reykjandi á kassa í sínum dagdraumum. Verkstjórinn sá sjálfur að þeir væru í fullu starfi hjá öðrum atvinnurekanda hvernig sem honum á eftir líkaði verkslagið. Af er sem áður var þegar frábær verkstjórinn var nánast í guðatölu með völdugan vísingur sem merkti fyrir hann sem þessi fingur benti á kaup í dag og ákveðna úrlausn sinna mála. Önnur staða er nú uppi þarna á eyrinni.

Líklegt er að uppbyggingin í landinu hafi gerst full hratt í þessu hæggerða samfélagi sem koma dátanna í raun og veru neyddi út í. Nú snérist ekki allt líf landans bara um fisk, kindur, kýr, hross, girðingarvinnu og áburð heldur einnig vegalagningu í stórum stíl, braggabyggingar í ennþá stærri stíl og margt líkt þessu sem gerðist fyrrferðarmikið í hæggingu samfélaginu þar sem vangangurinn réð meira og minna öllu sem hersetan gerbreytti. Það var hún sem hreyfði við liðinu sem ekkert annað afl var fært um. Ekki veður neitt annað sagt.

Á þessum árum varð til orðatiltækið " Blessað stríðið " sem kannski festist ekki beint í sessi meðal fólksins en gekk svona með.

" Blessað stríðið " var skiljanlegt af þeirri ástæðu helstri að grúinn fékk skyndilega peninga upp í hendurnar og bjó að sumra áliti til sérstaka gæðatíma í ranni verkamannsins. Og hafa sumir sem upplifðu vitnað um að hafa aldrei á ævinni áður haft jafn mikið af peningum milli handa sinna og það sem hervinnan færði þeim. Hér ber að hafa í huga að á þeim árum var færra hægt að versla sér og ekkert í líkingu við það sem síðar varð. Og hið fornkeðna sannaðist í landinu bláa á norðurslóðum að eins dauði sé annars brauð. Og gamli verkstjórinn gekk áfram og hnípnari með hverjum deginum sem leið. Hann vappaði áfram innanum sína fyrrum starfsmenn og bauð jafnvel í nefið í von um smá meðaumkun og að

einn og tveir af þeim kæmu með sér yfir til sín og vinnu. En allt kom fyrir ekki. Mennirnir voru ófánlegir. Fiskilest um borð í togara heillaði engan af þeim lengur og annar hugsunarháttur tekin við. Aðrir gátu bara farið og pikkað fiskinn upp með sting og komið á vörubíllspallinn eða handvagninn sem enn var notast við í lönduninni þó vörubíllinn væri um það bil að ýta handvagninum út af brautinni. Er enda vörubíllin talsvert þægilegri leið.

Eina sem mögulega gat breytt þessu fyrir verkstjórnann var að yfirbjóða Bretann í launum. Sem vart var inn í myndinni, eins og sakir stóðu. Fyrir svo utan það að fyrir margan Bretavinnukallinn var bara ágætt að getað lagt sig á bak við kassastæðu og fengið sér lúr og verið áfram á fullum launum. Ekki amalegt það og skárta heldur en að vera rekin heim fyrir að koma einni mínútu of seint úr mat, eins og gat gerst á meðan allt líf verkamannsins snérist um bryggjuvinnuna og að landa afla togara sem þurfti sem skjótast að koma út og aftur til veiða og vera bundin af því við hvern af þeim vísifingur verkstjórans stansaði.

Hervinnan gerði margt. Hún kenndi íslenskum verkamönnum að svíkjast um í sinni vinnu, var alltént sagt og er áreiðanlega nokkuð til í. Vinna hersins var afskaplega illa skipulögð og virtist litlu máli skipta hvort verkin sem unnið voru gengju hratt fyrir sig og skipulega eða færðu sér hægt og bara einhvernvegin unnin. Að mæta á hverjum virkum vinnudegi var samt málið fyrir starfsmenn og að læra að láta tímann líða með einhverjum hætti. Getur ekki hafa verið neitt sérlega skemmtilegt. En þetta létu menn sig hafa.

### **Nóg um það.**

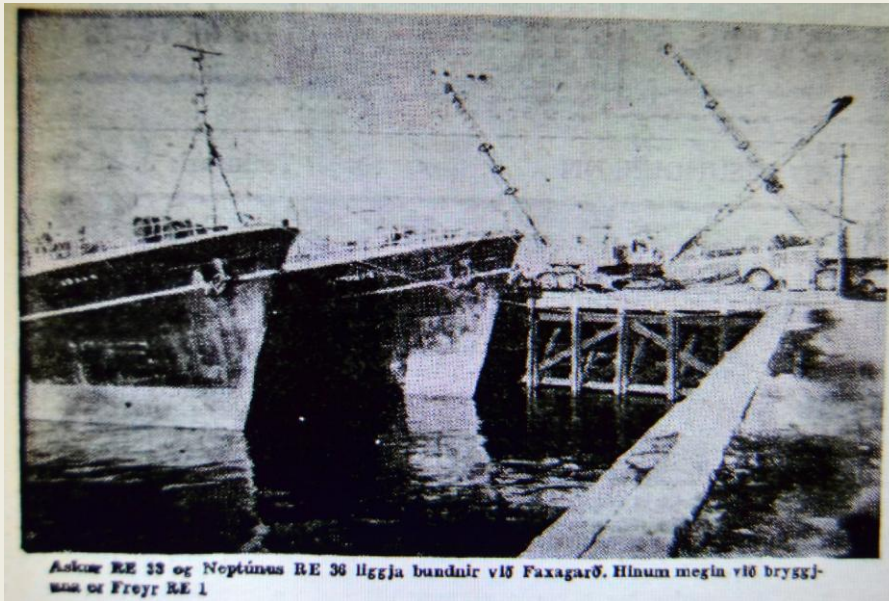
Eftir að hildarleikur seinna stríðs var um garð genginn og rykið sest af sprengjunum og allt sem á undan hafði gengið á hraðleið inn í sögubækurnar fáum við ásamt mörgum öðrum þjóðum Marshalaðstoð sem Bandaríkjamenn buðu fram til að aðstoða stríðhrjáð ríki. Sumir botnuðu ekkert í því hví íslendingar voru með í þeim pakka. Hvað um það þá fengu þeir líka sína Marshalaðstoð.

Eftir að Marshalaðstoðin er kominn í hendur landans gerist margt í einu í landinu og menn að sjá með eigin augum allskonar sem þeir áður bara heyrðu um í fréttum og gátu ekki ímyndað sér að ættu nokkru sinni eftir að gerast hjá sér sjálfum. Jafnvel það fór að gerast. Merkilegir tímar í sögu landsins þessir stríðstímar. Víst er um það.

1945 var byrjað að leita til Breskra skipasmíðastöðva um að þær taki að sér smíði fyrir íslenska þjóð öflugra botnvörpunga sem kæmu í stað úrelta togaraflotans sem fyrir var í landinu og samanstóð af gömlum skipum með ónógt viðhald á sér. Bretarnir gengu að þessu boði og byrjuðu fljótlega á eftir að undirbúa verkið. Og smíði togaranna hófst.

Á þessum árum sem sagt að þá horfa menn íslenskir framan í helling af nýjungum sem flestir af þeim og aðeins örfáum árum fyrr hefðu mögulega verið lokaðir inni út við Sundin blá við að nefna eitt af þessu en eru farnir að takast á við með beinum hætti í þeim mestu breytingum sem gerst hafa á Íslandi. Ævintýrið birtist landsins lýð með komu síðutogarans Ingólfs Arnarssonar RE sem frá fyrstu tíð var farsælt skip og bar gríðarlegan afla að landi útgerðartíma sinn og um var sagt að sama hver skipstjórinn um borð væri að allir fiskuðu þeir á hann og fiskuðu mikið.

## Koma togarans Asks RE 33.



Það gerðist laugardaginn 13 nóvember 1947 að nýsköpunartogariinn Askur RE 33 sigldi í fyrsta skipti til heimahafnar sinnar í Reykjavík. Þessi nýsköpunartogari er sá þrettándi í röðinni sem Íslendingar sömdu um að yrði smíðaðir fyrir sig og eru að eignast þessa daganna og þeir einn á eftir öðrum að skila sér til sinna heimahafna. Og gekk þetta með þessum hætti til ársins 1952 með síðasta skipinu sem kom undir flokknum " Nýsköpunartogari. ". Útgerðarfélagið sem rekur togarann Ask ber sama nafn og sjálfur togarinn og heitir Askur, með aðsetur í Reykjavík.

Askur RE 33 er byggður í Aberdeen og er af sömu gerð og Egill Rauði. Skipstjóri á Aski nýjum er Karl Jónsson og fyrsti stýrimaður Helgi Ársælsson og fyrsti vélstjóri S. Andersen.

Fram kemur í stuttri frétt í Morgunblaðinu um komu Asks RE 33 til landsins að skipið haldi til veiða næstkomandi þriðjudag, sem hefur þá verið 16 nóvember 1947. Skipið hélt til hafs á settum degi og setti stefnuna á miðin út af Vestfjörðum. Aflatölur úr fyrsta túr togarans eru höfundu ekki kunnar.

Skoðum litla klausu úr Morgunblaðinu frá 8 nóvember 1947:

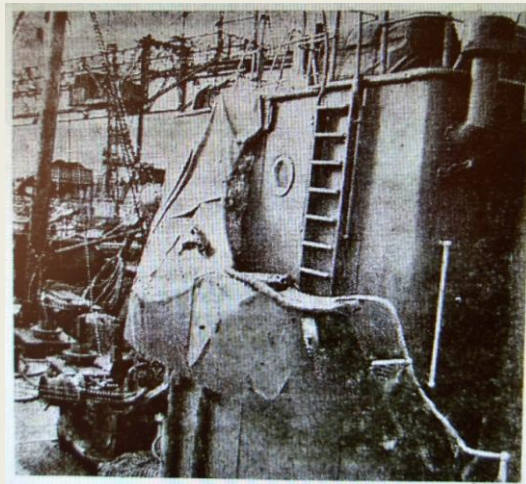
### " 17 TOGARAR UM ÁRAMÓTIN.

Í næsta mánuði er von á Ísólfu togara Seyðisfjarðar, Goðanesinu eign Neskaupstaðar og Neptúnus hlutafélagsins Júpíter í Hafnarfirði. Neptúnus verður stærstur nýsköpunartogaranna, sem koma á þessu ári.

Um næstkomandi áramót verða því nýsköpunartogarar landsmanna orðnir 17 að tölu. " - Segir hér og má bæta við að er allir voru komnir til síns heima var talan yfir 30 togarar. Allt stór og glæsileg skip.

Þegar maður fer að skoða komu þrettánda nýsköpunartogarans, togarann Ask RE 33 kemur í ljós að hann fær frekar litla umfjöllun í blöðunum og eru sum blöðin ekki með neina umfjöllun um komu hans á sínum síðum og þau sem fjalla um gera það frekar snubbótt og í litlum og lítt áberandi klausum án mynda. Þetta segir mér að nýjabrumið sé farið af þessu og menn ekki lengur nærri eins áhugsamir né uppteknir við komu þessara skipa og gerðist í fyrstu og kom svo vel í ljós er síðutogarinn Ingólfur Arnarsson RE sigldi inn í Reykjavíkurböfn á góðviðrisdegi 1947. Hann fékk svo mikla athygli landsmanna að sjálfur borgarstjórinn í Reykjavík, sem þá var Gunnar Thorodsen, stóð á brúarvæng er skipið hafði verið bundið við bryggjuna og ávarpaði fólkið sem þar var stadd og var ekkert lítill hópur og hélt ræðu og dásamaði skipið fram og til baka og fagnaði merkilegum tímamótum. Engin spurning er að athyglin var í þann tíð gríðarleg og margt sagt í því tilefni. Til er ein saga frá þessum tíma um mann sem stakk höfði sínu niður um op einnar lestarlúgu togarans Ingólfs Arnarsonar og lét hafa eftir sér þau orð að svona stóra lest væri hreinlega ekki hægt að fylla fiski, og meinti allt sem hann sagði. Maðurinn hafði ekki rétt fyrir sér því í ófá skipti kom sami Ingólfur Arnarsson RE með í öllum sínum lestum og upp í lúgur.

### **Skoðum fréttir tengdar útgerðarsögu togarans Asks RE 33.**



Svona var bakborðshlið brúarinnar á togaranum Aski RE 33 útlítandi eftir árekstur við togarann Víking Ak 100 á miðunum við Austur-Grænland.

18 september 1964 gerðist það á Jónsmiðum við austur-Grænland að togarinn Víkingur AK 100 rakst á Ask RE 33 og var höggið nokkuð á bakborðshlið brúar Asks sem við það gekk talsvert inn og skemmdist nokkuð. Skipstjóri á Víkingi er atvikið gerðist er Hans Ragnar Sigurjónsson. Ástæða árekstursins var að sólin blindaði skipstjóra b/v Víkingi AK. Samkvæmt venjunni í slíkum tilvikum urðu bæði skipin að sigla til lands svo hægt væri að útkljá málið fyrir sjórétti eins og til siðs er að gera er slíkt kemur upp. Er árekstur á sjó mikið alvörumál sem þarf að komast ofan í kjölinn á og læra af.

Víkingur og Askur komu inn til Reykjavíkur fimmtudaginn 17 september 1964 og fóru sjóréttarpróf fram á skrifstofu Borgardóms klukkan 10 þá um morguninn.

Skipstjóri Víkingi, sem fyrstur kom til yfirheyrslu vegna atviksins, taldi ástæðuna vera sólskinið og að Askur hafi komið að Víkingi AK úr sólarátt og hann því ekki séð skipið fyrir heldur en of seint. Aðspurður kvaðst skipstjóri Víkingi að forða hefði mátt árekstri ef skipstjóri Asks RE hefði haldið ferð sinni áfram, í stað þess að stöðva. Skipstjóri togarans

Asks á þessum tíma er Arinbjörn Sigurðsson sem gat sér gott orð eftir að hann tók við eitt þúsund tonna Þýskbyggða togaranum Sigurði - seinna VE. Nafnið Sigurður hélst við skipið allan útgerðartíma þess.

Hans Ragnar skipstjóri á Víkingi bætti því að hann hafi vitað af Aski á veiðum á svipuðum slóðum og þeir á Víkingi en ekki um tíma komið auga á hann og því talið að skipið væri farið af svæðinu og fært sig yfir á annað veiðisvæði, eins og stundum gerist á trollinu. Einnig kemur fram að þeir á Víkingi hafi verið búnir að kippa í 10 mínútur er þeir verða Asks varir og að skipstjóri sjálfur hafi allan tíman verið í brúnni, ásamt háseta sem stóð við stýrið. (Hér á líklega að standa: Stóð stímvakt. Sjálfstýring var um borð í öllum þessum stóru eitt þúsund tonna síðutogurum) Skipstjóri Víkings bætti við að hann hafi heyrt flaut frá Aski, en að þá hafi í mesta lagi verið 200 metrar eftir í hitt skipið og árekstur ekki umflúinn úr því sem komið var. Skip á kannski 16 sjómílna ferð verður ekki stöðvað á punktinum.



Togarinn Askur RE 33 á veiðum á miðum þeim sem togarar veiddu á sem gerðir voru út frá Íslandi. Flest veiðisvæði þessara skipa voru í kringum þetta land. Þó var ekki óalgengt á þessum árum að þau sæktu á fjarlæg mið eins og á Nýfundnalandsmið og á mið Austur- Grænlands.

Fréttin í Vísi fjallar ekki neitt um málflutning Arinbjarnar sem kom strax inn eftir að Hans Ragnar skipstjóri á Víkingi AK lauk sínum málflutningi. Gert var við Ask RE 33 og hélt hann til veiða að viðgerð lokinni.

### **Skoðum fleiri fréttir tengdum togaranum Aski RE 33.og flettum í dagblaðinu Vísi frá 11 september 1963.**

#### **" Góð sala í morgun**

Skömmu fyrir hádegi frétti Vísir, að togarinn Askur hefði náð góðri fisk sölu í Cuxhaven. Seldi hann 118 tonn á 107 þús. mörk. "

## **Meira um Ask RE 33.**

Föstudaginn 7 desember 1962 var togaranum Aski RE 33 rennt niður sleðann í Reykjavíkurslipp þar sem hann hafði verið nokkra daga á undan til viðhalds og lagfæringar, eins og algengt er með skip í rekstri. Upp í slippinn eru skip dregin og svo rennt niður aftur eftir fáa eða marga daga uppi og eigandinn tekur við sínu skipi til sinna nota. Það í sjálfu sér er engin frétt nema þegar eitthvað ber útaf eins og gerðist í þessu tilviki. Eftir slippinn var Aski RE lagt við Faxagarð. Að tveim tímum liðnum á maður fyrir tilviljun leið framhjá skipinu og kemur þá auga á sér til skelfingar að skipið er orðið verulega sigið og reyndar við að sökkva við bryggjuna. Og voru nú góða ráð dýr.

Strax var brugðist við hjá slippnum og var Askur í snarhasti tekin aftur upp. Þá kom í ljós að fjórar botnlokur voru opnar sem gerði að verkum að sjórinn átti greiðan aðgang inn í skipið.

Ekki var ljóst af þeirri frétt sem höfundur rakst á um málið hvað gerst hefði og hvort gleymdist að setja botnlokurnar aftur í áður en skipinu var rennt niður, en starfsmenn slippisins töldu hugsanlegan möguleika á að um skemmdarverk væri að ræða, hvað sem út úr því öllu saman kom. Telja kunnugir að ekki hefði neinu mátt muna að togaranum yrði bjargað. En allt slapp þetta fyrir horn og útgerð skipsins hélt áfram og var skipið í rekstri í talverðan tíma eftir þetta.

Gert 19 apríl 2015  
Kveðja KRF.