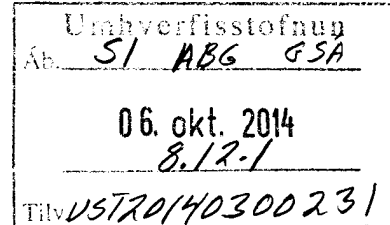


Ísafirði, 2. október 2014.
Tilvísun: UST20140300231/si

**Umhverfisstofnun,
Suðurlandsbraut 24,
108 Reykjavík.**

**Dýrfiskur hf.,
Hafnarbakka 8,
425 Flateyri.**



Efni: Fyrirhugað eldi regnbogasilungs í sjókvíum í Ísafjarðardjúpi.

Inngangur:

Þegar þetta er ritað liggur fyrir til kynningar tillaga Umhverfisstofnunar, að starfsleyfi vegna framleiðslu Dýrfisks hf., á 4.000 tonnum af regnbogasilungi í sjókvíum í Ísafjarðardjúpi, nánar tiltekið utan við Sandeyri á Snæfjallaströnd.

Dýrfiskur hf., hafi áður sótt um leyfi til Skipulagsstofnunar á 4.000 tonna sjókvíaeldi á regnbogasilungi í Ísafjarðardjúpi, samkvæmt greinargerð dagsettri 20. desember 2013.

Samkvæmt auglýsingu landbúnaðarráðherra árið 2004 (nr. 460/2004) er laxfiskaeldi óheimilt við Faxaflóa og Breiðarfjörð allt frá Reykjanestá að Látrabjargi. Einnig er slíkt eldi óheimilt við Húnaflóa, Skagafjörð, Skjálfaflóa, Þistilfjörð og Vopnafjörð, en á þeim svæðum séu mikilvægar laxveiðiar.

Þarna er Vestfjarða ekki getið og er því nærtækast að ætla út frá því, að náttúra Vestfjarða og nytjastofnar á þessu svæði séu ekki þess virði að ástæða sé til að vernda strandlengju og firði þessa landssvæðis. Við vitum að af náttúrulegum aðstæðum er ekki grundvöllur fyrir sjókvíaeldi frá Reykjanestá og austur með suðurströndinni að minnsta kosti til Álftafjarðar og Hamarsfjarðar á Austfjörðum.

Það segir okkur að laxfiskaeldi í sjó verði hugsanlega aðeins leyft (stundað) við Ísland á Vestfjörðum, í Eyjafirði og frá og með Seyðisfirði til og með Álftafirði á Austfjörðum.

Nýlegt dæmi frá Patrefsfirði sýnir og sannar að slyssleppingar verða á eldisfiski úr sjókvíum. Hvaða eldistegund og hversu mikið magn getur enginn sagt fyrir, en það verður. Staðfest hefur verið að smár regnbogasilungur hefur veiðst bæði í bergvatnsá í Dýrafirði og í Önundarfirði sl. sumar. Regnbogasilungur á ekki heimkynni á Íslandi né í Evrópu þar sem slæm reynsla er af honum í náttúrulegu umhverfi. Sleppi regnbogasilungur út í Íslenska náttúru, leitar hann upp í ferskvatnsár og veldur miklum usla á hrygningarstöðvum villtra vatnafiska, þótt hann nái ekki að fjölga sér hér.

Vestfirðir eru að jafnaði grunnir firðir með meiri mun flóðs og fjöru og opnari fyrir óveðrum heldur en margir aðrir firðir á landinu. Því megi telja slys og skemmdir á kvíum og nótum vegna óveðurs og ísmyndunar líklegri á Vestfjörðum, en á öðrum stöðum þar sem sjókvíaeldi hefur verið heimilað.

Veðurofsi í Ísafjarðardjúpi og Jökulfjörðum með tilheyrandi ísingu og sjólagi á vetrum getur orðið slíkur, að ekki verður við neitt ráðið og sanna það skipsskaðar, sem orðið hafa í Ísafjarðardjúpi gegnum tíðina. Þótt bátar og skip geti leitað vars fyrir slíkum veðrum verður ekkert með sjókvíar farið.

Þar sem að löggjafinn virðist nú hafa afmarkað þau svæði við strendur landsins, þar sem fram megi fara eldi laxfiska í sjókvíum, þá gefur það auga leið að mikil aðsókn verður á þessi svæði, samfara mikilli mengun og óafturkræfum skaða á lífríki þessa staða og villtra stofna fiska, skeldýra og annarra sjávardýra.

Vestfirðir.

Nú þegar hafa verið veitt leyfi til sjókvíaeldis á laxi og regnbogasilungi og ræktun hafin í Patreksfirði, Tálknafirði, Arnarfirði, Dýrafirði og væntanlega í Önundarfirði.

Ísafjarðardjúp er með stærri fjörðum á Íslandi og hefur fjöldann allan af innfjörðum. Í öllum þessum innfjörðum eru bergvatnsár, smáar og meðalstórar. Fullyrða má að í þessum ám öllum eru náttúrulegir stofnar laxfiska, það er lax, sjóbleikja og sjóbirtingur. Stundum aðeins ein þessara tegunda, en stundum fleiri og í mis miklu magni.

Helstu laxveiðiárnar á svæðinu eru Laugardalsá, Langadalsá og Hvannadalsá og hafa þær allar verið leigðar út til laxveiði í ára tug. Eins má geta Ísafjarðarár, sem verið hefir í útleigu undanfarin ár.

Lax og bleikja af náttúrulegum stofni er í öllum ánum og farið er að bera á sjóbirtingi í þessum ám nú síðari árin við hitnandi loftslag, en hér á árum áður var sjóbirtingur víða algengur í ám á Vestfjörðum.

Vatnasvæði Laugardalsár er að því leiti frábrugðið vatnasvæðum Langadalsár og Hvannadalsár, að Laugardalsá rennur í gegnum tvö stöðuvötn og í þeim vötnum er bæði staðbundinn urriði og bleikja, er ekki ganga til sjávar.

Fram hefur komið í leyfisumsóknum um laxeldi í sjó (t.d. frá Dýrfiski), að stundaðar séu seiðasleppingar með kynbættum seiðasleppingastofni í Laugardalsá og Langadalsá í Ísafjarðardjúpi. Hér er um að ræða rangar staðhæfingar sem viðkomandi ættu að vita betur um og er einfaldast að vísa til reglugerðar nr. 105/2000 2. gr. 2.2. þar sem m.a. segir „Við fiskrækt í ám og vötnum skal sleppa seiðum af stofni viðkomandi veiðivatns.“ Við þessi ákvæði hefur alla tíð verið staðið.

Laxalús og mengun.

Það sníkjudýr er veldur hvað mestum usla við sjókvíaeldi laxfiska er laxalús, sem getur orðið gífurlegur skaðvaldur bæði fyrir eldisfisk, sem og stofna villtra laxfiska og þá ekki síst seiði þessara stofna er koma úr ferskvatni og ganga til sjávar til frekari þroska. Séu fiskeldiskvívar t.d. á gönguleiðum seiða getur laxalús tortímt þessum seiðum.

Því hefur verið haldið fram, að laxalús fjölgi sér síður við kaldari aðstæður í sjó, en annað virðist vera að koma í ljós miðað við það sem frést hefur frá Fjarðarlaxi, sem er með eldiskvívar í Patreksfirði, Tálknafirði og Arnarfirði.

Talið er ljóst að með auknu umfangi á eldi laxfiska í sjókvíum og hækkun á sjávarhita aukast líkur þess, að laxalús geri vart við sig í auknu mæli á eldissvæðum.

Skipulagsstofnun telur nýjar upplýsingar um laxalús í sjókvíaeldi í Fossfirði í Arnarfirði gefa til kynna að laxalús virðist geta náð sér á strik við þær aðstæður sem ríkja í sjó á Vestfjörðum. Því er ekki raunhæft að útiloka útbreiðslu laxalúsar og annarra óværu í kjölfar eldis laxfiska í Ísafjarðardjúpi og hugsanleg áhrif þess á náttúrulega stofna.

Til að minnka skaða er laxalús getur valdið í sjókvíaeldi er notast við eiturefni til að drepa lúsina. Þetta eiturefni hefur jafnframt skaðleg áhrif á aðrar tegundir skeldýra svo sem rækju, krabba, kuðunga og skeljar og e.t.v. fleiri botndýr.

Mengun út frá sjókvíum vegna fóðrunar og úrgangs frá fiskinum getur og haft neikvæð áhrif á lífríkið á ákveðnum svæðum. Spurning er um hvort það verður varanlegt eða tímabundið meðan á eldi stendur á viðkomandi svæðum.

Áhrif á stofna villtra laxfiska.

Það er nokkuð ljóst að laxeldi í sjókvíum getur og hefur haft áhrif á erfðaeiginleika villtra laxastofna. Slíkt er ekki afturkræft og getur á tiltölulega fáum árum gert út af við þá stofna, sem nú eru í veiðiám við Ísafjarðardjúp. Reynsla Norðmanna.

Hvað regnbogasilung varðar er ekki talin hætta á að um erfðablöndun verði að ræða, en hinsvegar er spurning um hvort að regnbogasilungur, sem sleppur úr eldiskvíum og gengur upp í ferskvatnsár, gangi ekki á ætisstofna seiða í ánum og jafnframt éti seiði og hrogn. Fyrir utan það að spilla orðspori ána sem verið hafa virtar laxveiðiár með náttúrulegum stofnum laxfiska.

Lokaorð.

Veiðifélag Langadalsár í Ísafjarðardjúpi mótmælir harðlega þeim áformum er uppi eru um stórfellt laxfiskaeldi í sjókvíum í Ísafjarðardjúpi, er getur haft óafturkræfar afleiðingar fyrir villta laxfiskastofna í ám og vötnum á Vestfjörðum. Jafnframt mun slíkt eldi hafa neikvæð áhrif á hefðbundnar veiðinytjar Ísafjarðardjúps og valdið þeim sjómönnum er stundað hafa veiðar þar ómældum skaða og tekjumissi.

Krafa um umhverfismat allra umsókna um sjókvíaeldi í Ísafjarðardjúpi verði skilyrðislaus.

Ferðaðþjónusta á Vestfjörðum byggir nú og hefir byggt á hreinleika náttúru svæðisins og dýralífs. Stórfellt sjókvíaeldi með tilheyrandi sjónmengun fer ekki saman við þá uppbyggingu er átt hefur sér stað í þessari atvinnugrein.


Veiðifélag Langadalsár skorar jafnframt á Alþingi Íslendinga, að gangast fyrir því, að nú þegar verði Ísafjarðardjúp friðað fyrir sjókvíaeldi á laxfiskum, eins og gert hefur verið við stóran hluta strandlengju Íslands.

Sveitastjórnir í um eða yfir 60 sveitarfélaga í Noregi hafa nú skorað á stjórnvöld þar í landi að laxfiskaeldi í sjókvíum verði alfarið bannað og heimildir einungis veittar til eldis í lokuðu umhverfi á landi.

Þeir atvinnurekendur sem sannanlega hugsa til framtíðar og vilja vanda til framleiðslu sinnar munu fara í eldi í lokuðu umhverfi og ná þannig betra og stöðugra verði á vistvæna framleiðslu sína.

Ísafjarðardjúp hefur verið nefnt „Gullkistan“ og það ekki af ástæðulausu. Strengjum þess heit að Ísafjarðardjúp haldi þeirri nafnbót vegna sjálfbærni sinnar og hreinleika villtra stofna, um ókomna framtíð.

F.h. Veiðifélags Langadalsárdeildar,

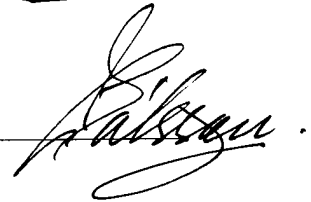


Þorleifur Pálsson, formaður stjórnar, Móholti 6, 400 Ísafirði.
gstor@simnet.is, GSM 862-3811.

Afrit bréfsins send: Forsætisráðuneytinu, Ísafjarðarbæ, Fiskistofu, Landssambandi veiðifélaga, Veiðimálastofnun, Hraðfrystihúsinu Gunnvör hf.

Veiðifélag Langadalsárdeildar, kennitala: 670683-0609,
Móholti 6, 400 Ísafirði.

AFRIT.



Úrskurðarnefnd umhverfis- og auðlindamála,
Skuggasundi 3,
101 Reykjavík.
uua@uua.is;

Ísafirði, 28. mars 2014.

Efni: Kærður er úrskurður Skipulagsstofnunar, um að umsókn Dýrfisks hf., um 4.000 tonna sjókvíaeldi regnbogasilungs í Ísafjarðardjúpi, sé ekki háð umhverfismati.

Skipulagsstofnun hefur úrskurðað, að fyrirhugað 4.000 tonna eldi Dýrfisks hf., á regnbogasilungi í sjókvíum við Snæfjallaströnd fram af Sandeyri í Ísafjarðardjúpi, sé ekki háð umhverfismati.

Hins vegar hefur Skipulagsstofnun úrskurðað, að fyrirhugað sjókvíaeldi Hraðfrysti-hússins Gunnvarar hf., á 6.800 tonnum af regnbogasilungi og 200 tonnum af þorski í Ísafjarðardjúpi sé háð umhverfismati og er það vel. Það verður þó ekki séð að fyrirhugað eldi Dýrfisks hf., hafi einhver minni umhverfisleg áhrif heldur en fyrirhugað eldi HG og ætti því einnig að vera háð umhverfismati.

Áhrif strokufiska á náttúrulega stofna.

Í greinargerð Dýrfisks hf., „Tilkynning um stækkun í 4.000 tonna ársframleiðslu á regnbogasilungi við Snæfjallaströnd“ dagsettri 20. desember 2013, kemur fram að regnbogasilungur geti ekki lifað og fjölgað sér í íslenskri náttúru.

Það er ekki dregið í efa að regnbogasilungur nær ekki að fjölga sér í ferskvatni á Íslandi, en ef hann sleppur úr eldiskvíum og gengur upp í ferskvatnsár þar sem fyrir eru stofnar laxfiska, svo sem lax, sjóbirtingur og bleikja, þá getur hann valdið þessum stofnum verulegum skaða. Í náttúrulegu umhverfi nærast regnbogasilungur á skordýrum, krabbadýrum og seiðum annarra fiska svo sem laxfiska og jafnvel hrognum þeirra. Í ferskvatnsám við Ísafjarðardjúp eiga seiði laxfiskastofna oft erfitt uppdráttar vegna náttúrulegra aðstæðna og flökkufiskur eins og regnbogasilungur getur valdið óafturkræfum skaða í viðhaldi og viðgangi stofnanna.

Eins ef eldisfiskur fer að veiðast í laxveiðiám við Ísafjarðardjúp, eyðileggur það orðspor ána hvað varðar veiði úr náttúrulegum villtum stofnum laxfiska.

Mengun og laxalús.

Eldiskvíum sem alls er áætlað að verði 10 verður komið fyrir fram af Sandeyri við Snæfjallaströnd í Ísafjarðardjúpi í 5 kvía röðum þvert á ríkjandi strauma. Ríkjandi straumar í Ísafjarðardjúpi eru innstraumur að vestanverðu og útstraumur að austanverðu.

Þó ekki hafa vitanlega farið fram sérstakar rannsóknir um göngu laxfiska um Ísafjarðardjúp, má þó ætla að fiskur er gengur í þær ár sem innst eru í Ísafjarðardjúpi, Selá, Hvannadalsá, Langadalsá og Ísafjarðará, komi inn með Snæfjallaströnd á móti straumi. Þessum hugleiðingum til stuðnings má benda á, að algengt er að lax veiðist í silunganet, sem lögð eru inn með Snæfjallaströnd og inn fyrir Kaldalón.

Göngufiskur þarf því að fara um þetta kvíaeldissvæði, sem er mengað af úrgangi, e.t.v. smitsjúkdómum svo sem blóðsótt (Færeyjar), laxalús og hugsanlegri notkun lyfjum og eiturefa.

Seiði sem ganga til sjávar gætu og verið í hættu og þá meiri hættu en fullorðinn fiskur, ef leið þeirra liggur með straumi út með Snæfjallaströnd á leið til hafs.

Sjónmengun er ein tegund mengunar og kæmi hún harðast niður á ferðaþjónustunni á svæðinu, en hin síðari ár hefur verið mikil uppbygging í þeirri atvinnugrein, bæði til sjós og lands. Þar hafa einstaklingar og félög lagt fram verulegt fjármagn og ómælda vinnu við þá uppbyggingu, sem sjáanlega er farin að bera árangur. Þar vegur hvað þyngst hreinleiki og óspillt náttúra svæðisins.

Veðurfarslegar aðstæður.

Það er öllum ljóst, sem á annað borð hafa kynnt sér veðurfarslegar aðstæður í Ísafjarðardjúpi, eða reynt það á eigin skinni, að þar geta orðið ofsaveður og einkum þó að vetri til. Norðan stormar með snjókomu og miklu frosti og ísingu verða ekki umflúnir í Djúpinu. Þeim hafa fylgt skipsskaðar allt frá togurum og til smærri skipa og báta. Við slíkar aðstæður getur ísing hlaðist svo á eldiskvíar, að þeim verður ekki bjargað og hætt við að eldisfiskur sem í þeim er slippi út eða dræpist. Eins getur hafisrek valdið skaða á kvíum.

Sem dæmi um ofsaveður í Djúpinu má nefna norðan storm er gekk yfir Vestfirði fyrstu daga febrúarmánaðar 1968, þegar tveir breskir togarar fórust og línubátur frá Bolungarvík og fjöldi togara og skipa voru hætt komin. Þessir skipsskaðar voru fram af Snæfjallaströnd þar sem Dýrfiskur hf. áætla að staðsetja sjókvíar sínar.

Til frekari upplýsinga fylgir hér með samantekt um þennan „Hildarleik í Djúpinu í febrúar 1968“. Eins hafa bátar sem stunduðu rækjuveiðar í Djúpinu farist, þegar norðan stormar hafa skolið á fyrirvara lítið.

Frá því er febrúarveðrið var 1968, hefur mikil þróun orðið í útbúnaði skipa og báta og allar spár um veður og tímasetningar veðrabrigða verið með góðum fyrirvara, þannig að t.d. þeir er sækja sjóinn geta haft varan á og ekki róið eða komið sér til lands í tíma.

Sama verður ekki sagt um sjókvíar, þær verða þar sem þeim hefur verið fyrir komið hvað svo sem á gengur í veðrinu.

Er til framtíðarsýn.

Nú er svo komið fyrir laxveiðiám á Vestfjörðum, að aðeins árnar er renna í Ísafjarðardjúpið eiga í dag raunverulegan möguleika á að vera með ómengaða náttúrulega stofna, en fiskmestu árnar eru Langadalsá, Laugardalsá og Hvannadalsá, en einnig eru laxastofnar t.d. í Ósá í Bolungarvík, Ísafjarðará í Ísafirði og í Selá er rennur um Skjaldfannadal innst í Djúpinu.

Þegar hafa verið veitt leyfi til sjókvíaeldis á laxfiskum allt frá og með Patreksfirði til og með Öndarfjarðar. Því er það aðeins Ísafjarðardjúpið og Jökulfirðir, sem er í dag eini staðurinn á Vestfjörðum, þar sem laxfiskaeldi í sjókvíum hefur ekki verið leyft formlega.

Því er hér með skorað á þær stofnanir, er hlut eiga að máli varðandi leyfisveitingar til sjókvíaeldis, að láta náttúruna njóta vafans og heimila ekki sjókvíaeldi laxfiska í Ísafjarðardjúpi eða Jökulfjörðum.

Jafnframt er skorað á Alþingi Íslendinga, að Ísafjarðardjúp og Jökulfirðir verði friðuð fyrir slíkri starfsemi og sitji þar við sama borð og Faxaflói, Breiðafjörður, Húnaflói, Skagafjörður, Skjálfaflói, Þistilfjörður og Vopnafjörður.

Einasta von til að vernda villta stofna laxfiska á Vestfjörðum er friðun Ísafjarðardjúps og Jökulfjarða.

Skorað er á Úrskurðarnefnd umhverfis- og auðlindamála, að hún láti fara fram umhverfismat á ofangreindri umsókn Dýrfisks hf., um 4.000 tonna sjókvíaeldi á regnbogasilungi í Ísafjarðardjúpi.

Hugleiðingar.

Fyrir áratugum var minkur fluttur til landsins til ræktunar í búrum og átti ekki nein hætta að stafa af því fyrir lífríkið á Íslandi. En hver hefur orðið raunin, sem ekki sér fyrir endann á og verður trúlega aldrei.

Dettur nokkrum heilvita manni í hug að flytja til Íslands sæði t.d. úr hestum frá Arabíu eða flytja til landsins graðfola af slíkum stofnum og sleppa lausum í hryssustóð á Íslandi ?

Hjálagt bréfi þessu er frétt úr Bæjarins Besta á Ísafirði þann 7. mars sl., þar sem greint er frá úrskurði Skipulagsstofnunar hvað varðar matsskildu umsóknar Dýrfisks hf., um 4.000 tonna sjókvíaeldi á regnbogasilungi í Ísafjarðardjúpi.

Jafnfram er hjálögð grein um „Hildarleikinn í Djúpinu 1968“, þar sem greinilega kemur í ljós sá veðurhamur er ríkt getur í Ísafjarðardjúpi og enginn mannlegur máttur ræður við.

Virðingarfyllst,
fyrir hönd Veiðifélags Langadalsárdeildar,

Þorleifur Pálsson, formaður stjórnar.
gstor@simnet.is;

Afrit send neðangreindum aðilum:
Skipulagsstofnun, Dýrfiski hf., Umhverfisstofnun, Fiskistofu, Hafrannsóknarstofnun,
Matvælastofnun, Samgöngustofu, Landssambandi veiðifélaga, Veiðimálastofnun og
Hraðfrystihúsinu Gunnvör hf.



Regnbogasilungur.

Skipulagsstofnun hefur úrskurðað að 4000 tonna eldi Dýrfisks hf. í Ísafjarðardjúpi sé ekki háð umhverfismati. Dýrfiskur fyrirhugar aukningu á eldi regnbogasilungs í sjókvíum í utanverðu Ísafjarðardjúpi, við Snæfjallaströnd, á svæði sem kennt er við Sandeyri og fyrir utan eyðibýlið Ytra-Skarð. Fyrir hefur Dýrfiskur starfs- og rekstrarleyfi fyrir 200 tonna framleiðslu á svæðinu. Dýrfiskur fyrirhugar að koma fyrir 10 eldiskvíum á 360 hektara svæði. Eldissvæðið verður meira en 150 metra frá landi og falli því ekki undir skipulagslög. Hraðfrystihúsið- Gunnvör hf. hefur tilkynnt um fyrirhugaða stækkun á sinni fiskeldisstarfsemi og stefnir á að framleiða allt að 7.000 af þorski og regnbogasilungi.

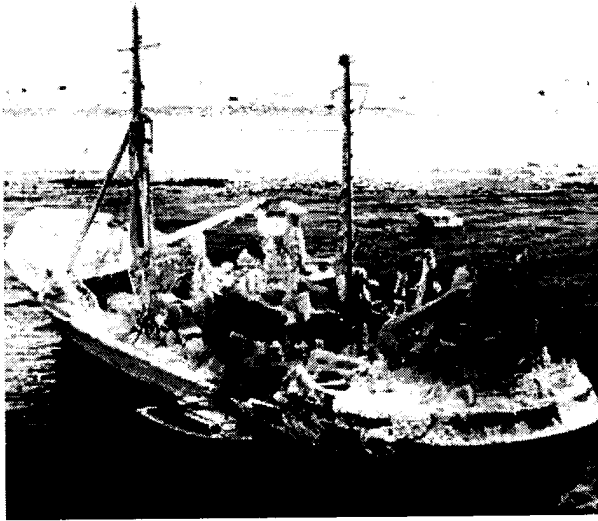
Skipulagsstofnun úrskurðaði að stækkun HG sé háð umhverfismati og er unnið að því. Fáist umbeðin leyfi samþykkt stefni í að hámarksframleiðsla af eldisfiski á einstöku ári geti orðið 11.000 þús. tonn í Ísafjarðardjúpi. Samkvæmt burðarþolsmati muni það ekki hafa neikvæð áhrif á vistkerfi eða lífríki fjarðarins. Eldissvæðið við Sandeyri er fjarri megin veiðislóð rækju í Ísafjarðardjúpi. Sérhver eldiskví verður með 45.000 rúmmetra eldispoka og þéttleiki fisks að jafnaði undir 10 kg á hvern rúmmetra eldisrým. Kvíarnar verða staðsettar í tveimur röðum með 5 kvíum í hvorri röð þvert á straumstefnu.

Fram kemur í umsókn Dýrfisks að við slátrun verði fiskinum dælt í sérútbúinn bát, þar verði fiskurinn blóðgaður og kældur um borð. Til að fyrirbyggja hugsanlegar smitleiðir verði þess gætt að ekkert blóðvatn fari í sjóinn á eldissvæðinu. Siglt verði með sláturfisk til Flateyrar, eða til Ísafjarðar og fluttur þaðan með bíl til Flateyrar þar sem fram fari slæging, flökun og pökkun, í vinnsluhúsi Arctic Odda.

Regnbogasilungur getur ekki lifað og fjölgað sér í íslenskri náttúru. Náttúruleg heimkynni regnbogasilungs eru í Norður-Ameríku, þar sem árhitastig er mun hærra en hér á landi. Regnbogasilungur þroskar hrognin því seint að vetri og hrygnir snemma vors. Hrognin klekjast út síðsumars eða að hausti og seiðin lifa ekki af komandi vetur. Ekki þekktist að regnbogasilungur hafi myndað náttúrulegan stofn í landinu, þrátt fyrir að eldi á þessari tegund hafi verið stundað hér á landi í meira en hálfa öld.

Samkvæmt lögum má kæra ákvörðun Skipulagsstofnunar til úrskurðarnefndar umhverfis- og auðlindamála. Kærufrestur er til 11. apríl 2014.

Hildarleikurinn í Djúpinu 1968



Notts County á strandstað. Mynd: Bragi Guðmundsson.

Í Hull í Bretlandi eru í dag haldnar minningarathafnir um sjóslysin miklu við strendur Íslands og Noregs fyrir fjörutíu árum. Á fáeinum dögum fórust 58 sjómenn og upphófst mikil umræða um öryggi og aðbúnað breskra sjómanna í norðurhöfum. Mesta athygli vöktu þó atburðir í Ísafjarðardjúpi þann 4. febrúar 1968 og næstu daga á eftir. Í síðasta tölublaði Bæjarins besta atburðirnir rifjaðir upp og birtist umfjöllunin hér í heild sinni. Árið 1968 byrjaði ekki vel á Íslandi. Óstöðug veðráttu og sjaldan gaf á sjó. Engin meiri háttar slys urðu fyrri hluta janúarmánaðar en það átti eftir að breytast. Föstudaginn 26. janúar skall á með slæmu norðanveðri og gætti þess mest norðanlands. Vindhraðinn náði 12 vindstigum og frostið var meira en 10 gráður um kvöldið. Illviðrið stóð fram á næsta dag.

Þegar kom fram á sunnudag fór að bera á olíubræk í Axarfirði og daginn eftir fannst mannlús gúmmibátur þar í firðinum. Að morgni þriðjudagsins 30. janúar lýsti Slysavarnafélag Íslands eftir enska togaranum Kingston Peridot en ekkert samband hafði náðst við hann í fjóra daga. Fjörur voru gengnar um allt Norðausturland en án árangurs og á föstudeginum var leit hætt. Nokkrum dögum áður hófst leit að togaranum St. Romanus sem hélt til veiða frá Hull 10. janúar eða sama dag og Kingston Peridot lagði af stað til Íslands. Ferð St. Romanus var heitið á miðin við Norður-Noreg en talið er að togarinn hafi farist daginn eftir að hann lét úr höfn. Ekki var tilkynnt um hvarf hans fyrr en 24. janúar.

Í Bretlandi var mjög mikið skrifað um hvarf togaranna og ekkjur sjómanna sem fórust með þeim ákváðu að senda Harold Wilson forsætisráðherra áskorun um að rannsókn færi fram og að stjórnvöld beittu sér fyrir því að öryggi togarasjómanna yrði bætt. Var ákveðið að sjómannskonur og fulltrúar frá verkalýðsfélagi færu til Lundúna og afhentu þar áskorun til Wilsons. En áður en lagt var í hann bárust válegar fréttir frá Íslandi.

„We are going over“

Veðrið þegar Kingston Peridot fór þótti slæmt en var þó einungis forsmekkurinn að veðurofsanum sem gekk yfir Vestfirði fyrstu helgina í febrúar. Aðfaranótt laugardagsins 3. febrúar fór loftvogin að falla og um morguninn var spáð hvassviðri. Seinna um daginn þótti sýnt að þetta yrði meira en hvassviðri og spáð stormi um norðan- og vestanvert landið. Aðvaranir Veðurstofunnar urðu til þess að bátar reru ekki og þeir sem voru á veiðum á Vestfjarðamiðum héldu í var. Togarar sem höfðu dagana á undan leitað að Kingston Peridot og St. Romanus stefndu inn Ísafjarðardjúp og venju samkvæmt í var undir Grænuhlíð. Mörg skip lágu þar í vari, m.a. togararnir Ross Cleveland og Notts County. Skipstjórnarnir höfðu margsinnis legið undir Grænuhlíð og það gengið áfallalaust.

Þegar leið fram á nóttina og sunnudagsmorguninn fór ástandið að versna. Griðarleg ísing safnaðist á skipin og þau urðu þung á sjónum. Ísingin lagðist líka á radara skipanna og þeir urðu meira og minna óvirkir. Radarlaus áttu skipin á hættu að stranda og einnig að lenda í árekstri við önnur skip þar sem þau voru svo mörg á litlu svæði. Að því kom að skipstjórar ræstu út áhafnirnar til að fara út og höggva ís. Í fæstum skipanna voru til áhöld til slíks og þurftu menn að grípa til alls sem að gagni gat komið. Kjötaxir voru sóttar í eldhúsin og í flestum skipanna voru til nokkrar axir. Menn gerðu sér grein fyrir alvöru málsins og reyndu jafnvel að rífa klakann af með berum höndum.

Um miðjan dag urðu skipstjórar Ross Cleveland, Kingston Andalusite, Prince Philip, Kingston Garnet og Kingston Emerald sammála um að ekki væri lengur hægt að liggja undir Grænuhlíð. Sama hvað menn reyndu, ekkert yrði ráðið við ísinguna. Þeir héldu því innar í Djúpið og undir kvöld voru skipin milli Hnífsdals og Snæfjallastrandar. Veðrið var þá að ná hámarki. Skipverjum fannst að fyrir hvert kíló af ís sem náðist að kasta útbyrðis bættust tvö við. Rétt fyrir miðnætti var radar Ross Cleveland orðinn óvirkur vegna ísingar og skipstjórinn bað hin skipin að fylgjast með sér. Kingston Andalusite sigldi eins nálægt Ross Cleveland og hægt var. Skyggni var nær ekkert en þó rofaði til á milli og sáust þá ljósin á Ross Cleveland. Þegar skipin voru þrjár mílur út af Arnarnesi sammæltust skipstjórnarnir um að fara nær landi og setti skipstjórinn á Ross Cleveland stýrið hart í stjórn og vélina á hálfra ferð. Skipið var orðið þungt af ísingu og ekkert gerðist. Var þá sett á fulla ferð og byrjaði þá skipið að snúast og lagðist á hliðina og rétti sig ekki. Í talstöðinni heyrðist í skipstjóra Ross Cleveland senda frá sér sín hinstu skilaboð: *We are going over. I am going. Give my love and the crews love to the wives and the families.*

Ljósin hurfu skyndilega og skipstjóri Kingston Andalusite setti stýrið hart í bak og á fulla ferð til að komast að Ross Cleveland í von um að bjarga einhverjum skipverjum. Minnstu munaði að eins færi fyrir Kingston Andalusite. Skipið lagðist á hliðina og virtist ekki ætla að rétta sig við. Á síðustu stundu mjakaðist það til baka og náði skipstjórinn að beina því

upp í vindinn. Ómögulegt var fyrir Kingston Andalusite að koma skipverjum af Ross Cleveland til bjargar, væru þá einhverjir í sjónum. Enginn komst lífs af nema Harry Eddom.

Notts County

Togarinn Notts County var í mynni Ísafjarðardjúps þegar óveðrið skall á og var búinn að vera á Íslandsmiðum í nokkra daga. Skipstjórinn ætlaði að halda sjó en fljótlega bilaði annar radarinn og fékk hann þá fylgd annarra togara inn Djúpið. Erfitt var fyrir skipstjórarmenn að vita nákvæmlega um staðsetningu skipanna og var ýmist keyrt á fullri ferð eða hálfri eða látið reka. Veðrið magnaðist og um hádegi byrjaði ísing að hlaðast á skipið og hreyfingar þess urðu þyngri. Áhöfninni var skipað út að höggva þrátt fyrir bágborinn verkfærakost. Fjórar ísaxir voru um borð og þurftu skipverjar að notast við melspíurur og hvað eina sem gat komið að notum til að höggva ísinn. Um kvöldið heyrði loftskeytamaðurinn á Notts County síðasta kallið frá Ross Cleveland.

Ástandið um borð í Notts County var orðið ískyggilegt, skipið var orðið yfirísað, báðir radararnir óvirkir vegna ísingar og dýptarmælirinn virkaði ekki vegna hafróts. Tímaspursmál var hvenær loftnet miðunarstöðvarinnar slitnaði niður, svo mikill ís hafði hlaðist utan á það. Tíðindin um Ross Cleveland bárust milli skipverjanna á Notts County og eflaust hafa þeir hugsað hvort þeir færu niður næst.

Skyndilega var eins og skipið tæki stökk og í fyrstu vissu menn ekki hvað var að gerast. Ærandi brimgnýr kæfði flest annað en í gegn heyrðust lætin þegar skipið nuddaðist við grýttan sjávarbotninn. Notts County var strandaður. Sjórinn fossaði inn í vélarrúmið. Skipstjórinn skipaði áhöfninni að koma aftur í brú. Mennirnir voru í mikilli hættu þegar þeir hlupu yfir þilfarið því að svo mjög gaf yfir skipið að það færðist að mestu í kaf.

Björgunarbátar voru settir út en skipstjórinn gaf fyrirmæli um að ekki mætti fara út í þá. Þeir áttu að vera til taks við síðuna ef skipið skyldi brotna í briminu. Þegar fyrsti gúmmibáturinn var sjósettur gekk sjór yfir skipið og hreif hann með sér. Einn hásetanna kastaði sér um borð í bátinn meðan hann flaut með síðunni. Gekk þá aftur sjór yfir skipið og hvolfdi bátinum og maðurinn fór í sjóinn en á undraverðan hátt tókst skipsfélögum hans að bjarga honum um borð. Maðurinn var mjög kaldur og fljótlega fór að draga verulega af honum og lést hann í höndum féлага sinna. Ástandið um borð í Notts County var skelfilegt þar sem skipið barðist í fjörunni á Snæfjallaströnd, nokkrum mílum utan við Æðey. Mennirnir héldu sig í brúnni og reyndu að halda á sér hita. Fljótlega fór að bera á kali. Það drapst á ljósavélum en eftir margar tilraunir tókst að koma neyðarljósavél skipsins í gang. Þá náðist loftskeytasamband og fengu skipbrotsmennirnir þau fyrirmæli frá Sigurði Árnasyni skipherra á varðskipinu Óðni, að þeir ættu að halda kyrru fyrir og ekki reyna landtöku. Varðskipið kæmi þeim til bjargar eins fljótt og veður leyfði.

Bátar flýja Bolungarvík

Varðskipið Óðinn kom á Vestfjarðamið laugardaginn 3. febrúar til að sinna hefðbundinni gæslu. Skipið lá inni á Önundarfirði þegar hjálparbeiðni barst frá togaranum Northern Prince, sem staddur var suðvestur af Rit, en leki var kominn að skipinu. Þegar varðskipið var komið inn á Ísafjarðardjúp var ljóst að togarinn kæmist hjálparlaust til hafnar á Ísafirði. Óðinn lagðist þá í var undir Grænuhlíð. Þá voru þar 22 togarar. Aðfaranótt sunnudagsins versnaði veðrið til muna. Ekki var treystandi á radar Óðins vegna ísingar og til að forðast árekstrahættu hélt varðskipið inn í Jökulfirði.

Sömu nótt voru Bolvíkingar farnir að óttast um báta sína við Brjótinn.

Hafnarmannvirki í Bolungarvík voru mjög bágborin miðað við það sem er í dag og gengu skipin til eins og þau væru úti á rúmsjó. Þegar svo mikið ólag var í höfninni flúðu menn með skip sín til Ísafjarðar. Snemma um morguninn lögðu vélbátarnir Sólrún ÍS og Hugrún ÍS úr höfn í Bolungarvík. Aftakaveður var á leiðinni en bátarnir komust heilu og höldnu til Ísafjarðar og mátti ekki tæpara standa eins og Hávarður Olgeirsson og Bjarni Benediktsson greina frá síðar í umfjölluninni.

Þessa helgi voru margir Bolvíkingar á þorrablóti á Ísafirði og í Hnífsdal. Meðal þeirra voru Jón Eggert Sigurgeirsson skipstjóri á Heiðrúnu II og Anders Guðmundsson 1. vélstjóri. Heiðrúnin lá við Brjótinn í Bolungarvík og var farin að slíta landfestar. Rögnvaldur Sigurjónsson 2. vélstjóri var um borð ásamt tveimur sonum sínum, Ragnari og Sigurjóni, og einnig voru um borð Páll Ísleifur Vilhjálmsson, Kjartan Halldór Halldórsson og Sigurður Sigurðsson. Ekki var hægt að láta Heiðrúnina liggja öllu lengur við Brjótinn þegar landfestar voru að slitna. Þrátt fyrir að Rögnvaldur væri með stýrimannspróf var gamalreyndur skipstjóri í Bolungarvík, Leifur Jónsson, fenginn til að stýra bátnum til Ísafjarðar.

Þegar Leifur kom niður á höfn hafði síðasti spottinn slitnað og ekkert annað fyrir Rögnvald að gera en að bjarga bátnum og halda til Ísafjarðar. Veðurhæðin var þá orðin gífurleg og sást vart út úr augum fyrir hriðinni. Þegar Heiðrúnin var út af Hnífsdal bilaði radarinn og þótti ekki hættandi á að sigla inn Skutulsfjörðinn blint. Ákvað Rögnvaldur að fara undir Snæfjallaströnd í var. Jón Eggert skipstjóri var um borð í Guðmundi Péturs ÍS í Ísafjarðarhöfn og í stöðugu talstöðvarsambandi en fljótlega varð sambandið slitrótt.

Upp úr hádegi kallaði Ísafjarðarradíó í Óðin og bað um að fylgst yrði með Heiðrúnu. Varðskipið reyndi að ná sambandi við bátinn en það var slitrótt og þurftu Guðmundur Péturs og Ísafjarðarradíó að bera skilaboð á milli. Skömmu seinna bárust þau skilaboð frá Heiðrúnu að dýptarmælirinn væri kominn í lag og settu skipverjar út ljósbauju og andæfðu við hana. Um miðjan dag fréttist það af Heiðrúnu, að ísing hefði sest á bátinn en búið væri að berja það mesta af en erfiðlega gengi að halda sig við baujuna.

Þegar leið á daginn versnaði veðrið og varð hvassara og meira frost. Ísing hlóðst á Óðin og fór hann inn í Jökulfirði þar sem varðskipsmenn börðu ís í fjóra klukkutíma. Laust fyrir klukkan tíu bar Guðmundur Péturs skilaboð til Óðins um að varðskipið kæmi til Heiðrúnar og staðsetti bátinn. Töldu skipverjar að þeir væru undir Bjarnarnúpi.

Óðinn yfirgefur Heiðrúnu

Óðinn lagði þá af stað úr Jökulfjörðum en þegar skipið kom fyrir Bjarnarnúp var þar fárviðri og haugasjór. Mikil ísing settist á skipið á augabragði. Í radarnum sáu varðskipsmenn 4-5 skip sem ljóst var að voru erlendir togarar. Varðskipið hélt áfram og stundarfjórðungi fyrir ellefu sást bátur í radarnum um 1,2 mílur sunnan við Bjarnarnúp og gat ekki verið nema um Heiðrúnu að ræða. Sigurður skipherra reyndi að komast að bátnum kulmegin en það reyndist erfitt þar sem annar radarinn virkaði illa og hinn var alveg óvirkur vegna ísingar.

Rétt áður en Óðinn kom að Heiðrúnu bárust þau skilaboð frá Ísafjarðarradíói, að Ross Cleveland hefði horfið af ratsjám og ekkert talstöðvarsamband næðist. Óðinn gaf Heiðrúnu upp staðsetningu og hélt upp undir Grænuhlíð þar sem reyna átti að berja ís af radarloftnetunum. Það var enginn hæðarleikur að vera undir Grænuhlíð við þessar aðstæður, radarlaus innan um fjölda skipa sem flest voru líka án radars vegna ísingar. Það tókst að mestu að hreinsa loftnetin og var því lokið um hálf tólf. Bárust varðskipsmönnum þá aftur váleg tíðindi. Notts County hafði strandað á Snæfjallaströnd og hélt Óðinn þegar áleiðis á strandstaðinn. Á leiðinni töldu skipverjar sig sjá Heiðrúnu í radarnum og blindsendu tilkynningu um að lóna vestur fyrir Bjarnarnúp því þar virtist vera minna rok. Síðast þegar varðskipsmenn urðu varir við bátinn virtist hann vera á vesturleið 2,7 mílur frá Bjarnarnúp.

Ekkert hægt að gera á strandstað

Þegar varðskipið var komið á strandstað Notts County var þar svartahrið og fárviðri og ekki hægt að bjarga skipverjum að svo stöddu. Klukkan tvö um nóttina ákvað Sigurður skipherra að yfirgefa strandstaðinn, þar sem ekkert var hægt að gera, og halda vestur fyrir Bjarnarnúp og svipast um eftir Heiðrúnu. Þeir urðu bátsins ekki varir og héldu undir Grænuhlíð þar sem veður var orðið mun betra. Þá tókst loks að hreinsa radarloftnetin almennilega og voru báðir virkir.

Með tvo radara í góðu lagi hélt Óðinn aftur af stað frá Grænuhlíð og hélt áfram leit að Heiðrúnu fram undir morgun en án árangurs. Björgunarsveitarmenn frá Slysavarnafélaginu á Ísafirði og Hjálparsveit skáta gengu út með Eyrarhlíð og menn frá Hnífsdal á móti þeim. Leit þeirra bar engan árangur um nóttina.

Giftusamleg björgun

Veður fór að ganga niður um morguninn en var þó enn mjög slæmt. Óðinn var kominn aftur á strandstað Notts County klukkan átta um morguninn. Þrátt fyrir skárna veður en geisað hafði daginn áður og um nóttina var haugasjór og skyggni lítið. Varðskipsmenn sendu fyrirmæli um borð að skipbrotsmenn ættu að halda kyrru fyrir og ekki reyna að yfirgefa skipið. Undir hádegi fór veður að lægja og sigldi varðskipið upp að strandstaðnum. Vegna ísingar var ekki hægt að koma stórum vélknúnum báti sem var á varðskipinu fyrir borð. Var því ekkert annað í stöðunni en að notast við gúmmíbát með utanborðsmótor til að komast um borð í

Hættuför varðskipsmanna

Tveir varðskipsmenn héldu út í sortann og var þetta mikil hættuför. Erfiðlega gekk að hemja bátinn og munaði minnstu að honum hvolfdi. Þó að um stuttan spöl væri að ræða tók ferðin að togaranum allmargar mínútur. Skipbrotsmenn hjálpuðu þeim að binda bátinn og var þegar hafist handa við að blása upp tvo gúmmíbata sem voru með í för. Skipbrotsmennirnir renndu sér síðan einn af öðrum á kaðli niður í bátana. Lík mannsins sem lést var skilið eftir um borð.

Þegar allir voru komnir um borð í gúmmíbátana var haldið af stað og dró varðskipsbáturinn hina bátana á eftir sér. Bátarnir létu illa í ölduganginum og vindhviðunum og mátti ekki miklu muna að einum þeirra hvolfdi. Kl. 13:35 á mánudag tilkynntu varðskipsmenn Ísafjarðarradíói að búið væri að bjarga öllum mönnunum sem lifandi voru um borð í Notts County. Fjölmenni beið á bryggjunni á Ísafirði þegar Óðinn kom klukkan þrjú um daginn. Farið var með þá sem verst voru haldnir racleiðis á sjúkrahúsið. Tveim dögum síðar var aftur farið á strandstaðinn og líkið sótt.

Heiðrún talin af

Strax í birtingu á mánudag hófst leit að Heiðrúnu og skipbrotsmönnum af Ross Cleveland. Guðmundur Guðmundsson formaður slysavarnadeildarinnar á Ísafirði stjórnaði henni úr landi en Hálfván Einarsson skipstjóri á Sólrúnu stjórnaði leit á sjó. Gengnar voru fjörur frá Óshlíð og fyrir Kambsnes inn í Seyðisfjörð. Fljótlega fundust á Kirkjubólshlíð belgir merktir Heiðrúnu og skammt fyrir utan Súðavík fannst sjórekið lík sem strax var talið fullvíst að væri af skipverja á Ross Cleveland. Leitað var fram í myrkur á nítján bátum og sigldu þeir um Ísafjarðardjúp og Jökulfirði en ekkert fannst.

Leitinni að Heiðrúnu var haldið áfram næstu tvo daga en að kvöldi miðvikudagsins 7. febrúar var báturinn talinn af. Í þessu mannskaðaveðri fórust 25 sjómenn.

Maðurinn sem reis upp frá dauðum

Harry Eddom var 1. stýrimaður á Ross Cleveland í ferðinni örlagaríku á Íslandsmið. Á sunnudagskvöldið þegar skipstjóri Ross Cleveland ætlaði að komast í betra var sendi hann Harry upp á brúarþak til að hreinsa ís af radarloftnetinu. Frostið var nístandi og Harry vel klæddur. Stuttu eftir að hann kom aftur inn í brú byrjaði skipið að halla.

Þegar skipstjórinn sendi út sín frægu skilaboð klifraði Harry út um dyrnar stjórnborðsmegin. Skipið var þá byrjað að sökkva. Hann sá að tveimur félögum hans, Barry Rodgers og Wally Hewitt, hafði tekist að koma gúmmibát í sjóinn og voru komnir í hann og Harry stökk á eftir þeim. Hann missti meðvitund í sjónum og björguðu félagar hans honum um borð í bátinn. Harry var vel klæddur eins og áður sagði en félagar hans voru léttklæddir, Wally í skyrtu og buxum en Barry einungis á nærfötum. Yfirbreiðsla bátsins hafði rifnað og þegar öldurnar buldu á bátinum gekk sjór inn í hann. Þeir urðu að láta sér nægja stígvél og könnu til að ausa bátinn en þegar þeir héldu að þeir væru loksins búnir að ausa hann kom önnur alda og fyllti hann á ný.

Wally og Barry krókna

Mennirnir urðu sífellt máttfarnari. Eftir nokkrar klukkustundir lést Barry og skömmu síðar fór Wally sömu leið. Harry Eddom var nú einsamall í bátinum með lík félaga sinna hjá sér, félaganna sem björguðu lífi hans þegar þeir drógu hann upp í bátinn. Hálfum sólarhring eftir að Ross Cleveland sökk fann Harry að báturinn tók niðri. Hann sá að bátinn hafði rekið upp í fjöru en vissi ekki hvar hann var. Hann vissi að firðirnir í Ísafjarðardjúpi væru strjálbýlir og líkur á björgun ekki miklar. Hann gekk frá bátinum þannig að hann ræki ekki út með lík félaga hans.

Bátinn hafði rekið inn í Seyðisfjörð og strandað við svonefnda Læki, um fjóra kílómetra frá Kleifum, sem eru næsti bær. Í svartamyrkri klöngraðist Harry inn með firðinum, ískaldur eftir þrekaunir síðasta sólarhrings. Fyrr um daginn hafði hann séð móta fyrir húsi í botni fjarðarins en þegar hann kom þangað uppgötvaði hann sér til skelfingar að húsið var yfirgefið og harðlæst. Hlerar voru fyrir gluggum og hafði hann enga krafta til að brjóta hurðina upp. Harry kom sér fyrir undir húsveggnum og vissi að það eina sem hann gæti gert til að komast lífs af væri að halda sér vakandi. Ef hann sofnaði væri úti um hann.

Einn og hálfur sólarhringur var liðinn frá því að Ross Cleveland sökk og Harry Eddom var enn á lífi. Hann var svo máttfarinn að hann gat ekki hreyft fæturna og gerði enga tilraun til að komast eitt eða neitt.

Harry bjargað

Harry lýsti því svo að tilfinningin þegar hann sá hunda koma hlaupandi hafi verið ólýsanleg. Því næst sá hann ungan dreng og kallaði til hans og hann sneri við og hélt til hans. Var þar kominn Guðmann Guðmundsson, 14 ára gamall bóndasonur á Kleifum í Seyðisfirði, en þennan mánudag hafði hann farið út með fé. Fólkið á Kleifum hafði fylgst með fréttum og vissi af atburðunum í Ísafjarðardjúpi og Guðmann áttaði sig á því um leið að þetta væri einn skipbrotsmannanna. Guðmann tók utan um Harry og kom honum heim að Kleifum. Ekki er um langan veg að fara en Harry hefði aldrei komist þetta hjálparlaust. Honum var komið í hlý föt og fékk heitt að drekka og sofnaði um leið og hann lagðist út af.

Eftir óveðrið var símasambandslaust við Kleifar og engin leið að láta vita af björgun Harrys. Björgunarmenn sem gengu fjörur í Seyðisfirði sáu gúmmibátinn með líkum sjómanna, sem og fótspor sem lágu inn með firðinum. Þeir áttuðu sig á að maðurinn hefði reynt að komast að Kleifum. Vélbáturinn Svanur var með björgunarmönnum í för og fóru þeir á honum inn að Kleifum og komust að því að breskur sjómaður væri inni. Þeir mátu það svo að Harry þyrfti að komast sem fyrst undir læknishendur og var hann fluttur á Svaninum til Ísafjarðar.

Sagan um björgunina kvisaðist út. Ekki hafði nokkurn mann órað fyrir að neinn á Ross Cleveland kæmist lífs af og fjölskyldu Harrys hafði daginn áður verið sagt að skip hans hefði farist.

Fjölmiðlafár

Skipskaðarnir við Íslandsstrendur voru efst á baugi í breskum fjölmiðlum. Þegar fréttist af björgun Harrys fóru breskir blaðamenn hamförum og á forsiðum dagblaðanna var talað um Harry sem manninn sem reis upp frá dauðum. Ritstjórn The Sun gerðu Ritu, konu Harrys, tilboð um að greiða fyrir hana far til Íslands gegn einkaviðtali við hjónin og ljósmyndum af hjónunum á sjúkrahúsinu á Ísafirði. Fjárráð þeirra voru ekki mikil og gekk hún að tilboðinu eftir miklar fortölur.

Tugir breskra blaðamanna komu til Ísafjarðar til að fjalla um björgun Harrys Eddom og Úlfur Gunnarsson yfirlæknir þurfti að hafa sig allan við að stugga blaðamönnum frá sjúkrahúsinu, svo mikil var ásókn þeirra í að fylgjast með endurfundum hjónanna. Eftir átta daga dvöl á sjúkrahúsinu á Ísafirði sneri Harry aftur til Bretlands ásamt Ritu konu sinni.

Heppni að við lifðum þetta af

Hávarður Olgeirsson skipstjóri á Huguínu ÍS frá Bolungarvík lenti í honum kröppum þegar óveðrið mikla gekk yfir Vestfirði. Hann var fús til að rifja þessa sjóferð upp þegar innt var eftir því en hann liggur við akkeri á Sjúkraskýlinu í Bolungarvík eins og hann orðar það sjálfur. Hann man ekki eftir öðru eins veðri og segir að engan hefði grunað að það gæti verið vandamál að sigla á 200 tonna bát frá Bolungarvík til Ísafjarðar þó veður væri slæmt. Annað átti eftir að koma á daginn. Hávarður svaf á sínu græna eyra þegar hringt var í hann og honum sagt að bátarnir væru að slitna frá Brjótnum. Hann hringdi umsvifalaust í Bjarna Benediktsson, sem þá var átján ára gamall og annar vélstjóri á Huguínu. Sá háttur var hafður á, að þeir fóru einungis tveir á bátnum þegar farið var til Ísafjarðar.

„Það var gert til að léttu á manskapnum, því yfirleitt vorum við að fara í leiðinlegum veðrum og erfitt að komast til baka. Svo er þetta ekki nema klukkutíma ferð inn á Ísafjörð að öllu eðlilegu.“Veðrið var svo dýrvitlaust að Hávarður átti í stökustu vandræðum með að komast niður að bryggju, varla var stætt fyrir roki og allt að fyllast af snjó. Einhverjir bátar urðu eftir við Brjótinn og að sögn Hávarðar þurftu skipverjar að berjast í tvo sólarhringa við að halda bátunum við Brjótinn.

Hefði ekki viljað vera úti á Hala

„Þegar ég loksins kemst niður að Brjót, þá er báturinn að slitna frá og ég sæti lagi og komst frá. Það gekk svoleiðis yfir bátinn og inni á vikinni var stórsjór. Ég hefði ekki viljað vera úti á Hala í þessu veðri! Ég hafði alltaf haldið að maður gæti ekki lent í neinum vanda með að komast inn á Ísafjörð á 200 tonna bát.

Báturinn var íslaus þegar hann lá í höfninni en við að hjakkast fram vikina hlóðst ísinn á bátinn undir eins, það bara hrúgaðist á hann og radarinn var strax dottinn út og dýptarmælirinn sýndi mér ekki neitt. Ég veit ekki af hverju dýptarmælirinn virkaði ekki en það er örugglega samspil þess að við vorum alltaf á hliðinni og svo hefur hafrótið truflað hann. Ég vissi ekki dýpið og vissi ekki hvar ég var.“

Glittir í Hnífsdal

„Ég gerði mér mjög fljótt grein fyrir því að ef ég ekki hitti inn á Skutulsfjörðinn, þá værum við í verulegum vandræðum. Og án radars og dýptarmælis var það enginn hæðarleikur. Ég sendi strákinn upp á brú að skafa af radarnum og hann fór nokkrum sinnum upp að skafa og það tókst nógu vel í annað skiptið, þannig að ég sá glitta í Hnífsdal í radarnum og það hjálpaði mér mjög mikið.

Báturinn var farinn að velta langt og orðinn þungur á bárunni enda var kominn rosalegur klaki á hann. Ég hefði ekki trúað því að svo mikil ísing gæti hlaðist á bátinn á ekki lengri tíma. Við hefðum ekkert haft í það að halda sjó og reyna að berja ís einungis tveir á bátnum. Þeir gátu það ekki á Heiðrúnu og voru þeir sex um borð, eða á togaranum sem fórst við Arnarnes. Eina ástæðan fyrir því að við lifðum þetta af var að ég var svo heppinn að hitta inn á Skutulsfjörðinn og sjaldan hef ég orðið fegnari en þegar ég sá glitta í húsin.“

Frásögn Bjarna Benediktssonar af ferðinni til Ísafjarðar birtist í Brimbrjótnum, blaði Bolvíkingafélagsins. Þar segir hann frá því að til að bæta gráu ofan á svart hafði láðst að gera við kælivatnshosu á vélinni og einungis klemmur á henni sem þeir settu á til að bjarga sér á landleið úr síðasta róðri. Ef klemman færi væru þeir dauðans matur.

Hávarður sagði mér að hann ætlaði að keyra nær Bjarnarnúpnunum til að ná betra sjólagi. Á meðan við vorum að dóla þessa leið var ég orðinn talsvert strekktur yfir vélinni, var alltaf með augun á mælunum, en ég treysti þeim svo sem ekki og var mjög áhyggjufullur. Því var ég á stanslausum hlaupum niður í vélarrúm til að fylgjast með ástandinu þar.

Allan þennan tíma hafði ég ekki rænu á að skipta um föt. Óttinn og spennan um borð sáu til þess að ég var hættur að finna fyrir því hvað fötin mín voru rök. Eitt skiptið þegar ég kom upp í brú sá ég að Hávarði var ekki rótt, þó var sjógangurinn farinn að minnka. Ekki fannst mér það betra, því það var svo mikið rokið að við vorum í hreint og beint skafrenningi. Mér var löngu hætt að lítast á ísinguna enda var skipið orðið einn ísköggull. Ég fylgdist því grannt með Hávarði og hvort hann ætlaði ekki að snúa skipinu inn Djúpið. Loksins sagði hann: „Jæja drengur minn, ég held að við snúum inn, það er ekkert annað að gera, við ráðum ekki við þessa ísingu. Látum báruna hjálpa okkur.“ Það var alveg öruggt að Hávarður vissi hvað hann mætti bjóða skipi sínu mikla ferð í þessu ofsaveðri. Það var ekki notaleg tilfinning þegar við snerum skipinu inn Djúpið.

Rokið var svo mikið að mér fannst skipið hreint og beint leggjast á hliðina. Það var hálfleiðinleg tilfinning að standa þarna úti í horni bakborðsmegin í brúnni og með aðra löppina í radarnum til að styðja sig. Ég held að við höfum ekki gert okkur grein fyrir hallanum á skipinu, en ég fann það að Hugrúnin var orðin dálítið svög á bárunni.

Ég renndi glugganum niður til að góna út í sortann, það var ónotaleg tilfinning.

Rokið og ísingin var orðin svo rosaleg að maður átti ekki orð yfir það. Skipið var orðið einn hvítur klaki. Þetta skiptið þegar ég var að góna út lagðist skipið svo mikið að sjórinn kom upp yfir lestarlúgu og mér fannst hálf skrýtin sjón að sjá sjóinn fjúka yfir skipið og verða að ísgufu sem hlóðst á skipið. Leiðin var löng og var lítið sagt, ég held að við höfum báðir hugsað það sama, að reyna að ná í höfn sem fyrst.

Sjórinn sem var undir grindum í brúnni var farinn að angra mig því þegar skipið valt kom hann upp eftir veggjum. Það var orðið þrútið loftið í brúnni svo ég fór að reyna að spjalla við Hávarð. Þá sá ég að hann var orðinn rennsveittur enda var hann búinn að standa við stýrið allan þennan tíma án þess að hreyfa sig. Ég sagði við hann að mér fyndist hún vera orðin dálítið svög á bárunni.

„Já“, svaraði hann, „hún er orðin meira en það“, og bætti síðan við: „Það þýðir ekkert hjá okkur að snúa við, það er bara að vona að við lendum á réttum stað þar sem við komum.“

Ég man eftir því að ég fékk hálfgerðan hroll. „Vona að við lendum á réttum stað?“ hugsaði ég með mér. Vissi að vélardruslan fengi að fara í botn ef við lentum upp í fjöru. Ég var farinn að hugsa um margt óþægilegt. Ég gerði mér grein fyrir því að við gerðum ekki mikið tveir hér um borð, það varð að reyna að ná í höfn sem fyrst hvað sem það kostaði. Ég skildi ekki hvernig skipið reisti sig aftur og aftur.

Stuttu eftir þetta bað Hávarður mig að stýra, hann þurfti að kasta af sér og segir sér finnast við vera komnir undir Arnarnes. Á þessu sést hvað þessi maður var glöggur á tilfinningar sínar gagnvart staðsetningu á skipinu. Það var farinn að minnka sjór en mér fannst ísingin vera alltaf verri og verri. Það var farið að birta af degi, ég renndi niður glugganum til að góna út í sortann en sá frekar lítið. Það er erfitt að lýsa þessari ísgufu sem lá yfir okkur en mér fannst ég sjá blokkina hjá Guðjóni frænda. Þorði þó ekki fyrir mitt litla líf að segja Hávarði það strax, ég hélt að ég væri orðinn vitlaus af stressi og starði því áfram út en sá síðan að þetta var rétt. Á sama augnabliki var eins og væri dregið frá gluggatjöldum, ég varð að beygja henni í bakborða til að ná innsiglingunni, hélt þá að hún ætlaði að leggjast við það en hún rétti sig rólega við aftur. Það var nokkuð hjart á meðan við sigldum inn rennuna á Ísafirði.

Ég man eftir að þegar við komum að innstu bauju tók ég hana bakborðsmegin, sem er vitlaust. Þá sagði Hávarður rólegur: „Jæja vinur, þá sitjum við fastir, en það verður ekkert að okkur hér.“

Spennufall

Það var svo skritið að vera um borð í skipinu þegar við lónuðum um Pollinn á Ísafirði, það var eins og það væri engin kjölfesta í skipinu því það tók svo langar veltur. Þá áttaði ég mig á því hvað ísingin var orðin hættulega mikil. Ég held að það hafi orðið svo mikið spennufall á okkur þegar við náðum í höfn að við gerðum okkur ekki grein fyrir því. Ég man bara eftir því hvað ég var orðinn máttlaus í fótum út af kulda, stressi og álagi. Fötin mín voru miklu blautari en ég gerði mér grein fyrir. Lopapeysan sem ég var í var alveg gegnblaut, þung og ísköld.

Það var ólýsanlegur léttir þegar Hávarður setti stefnið í síðuna á Guðmundi Péturs ÍS-1 til að ná í mannskap um borð til að brjóta ísinn af skipinu svo hægt væri að binda það við bryggju. Ég stóð í bakborðsglugganum og starði á mennina ráðast á ísinn. Hann virtist vera mjög harður og þetta tók góðan tíma áður en hægt væri að binda skipið.

Heimildir:

Þrautgóðir á raunastund - Steinar J. Lúðvíksson. Útkall í Djúpinu - Óttar Sveinsson. Gagnasafn Morgunblaðsins.