

Siðsøga



við Óla Jacobsen

TORLEIF BECH 12. PARTUR

VIÐ NORÐFARINUM
OG VÁGBINGI

FYRRI PARTURIN Í HESI RØÐINI ENDAÐI Í 1958, TÁ IÐ TORLEIF VAR Í ÍSLANDI EINS OG NÓGVIR
AÐRIR FØROYINGAR TÁ. MEN SO KOM HANN HEIM AFTUR OG FÓR VIÐ FØROYSKUM SKIPUM

Í 1959 varð Sofus Bech, systkinabarnið, biðin um at føra Norðfarið úr Vági til ísfisk. Norðfarið var tá í tíðini roknað fyrri at vera eitt væla skip. Tað var ein skonnart við tveimum mastrum. Hon bleiv nakað eftir kríggið umbygd til trol, tá bleiv tann eina masturin tikin úr skipinum.

Vit fiskaðu undir Føroyum, og fiskiskapurin var ójavnur frá túr til túr. Vit sigldu niður við fiskinum. Gjarna var tað til Aberdeen, men onkran túr vóru vit í Grimsby.

Tá ið ísfiskurin var liðugur, varð farið til Grønlands. Eg haldi, at vit fóru avstað 3. mai. Eg minnst tað av tí, at tá var lembingin byrjað. Hetta var krossmessudagur, og tað var kavi nokk so langt oman í hagan. Eg hevði eina ær, sum var væntað at lemba tann dagin. Eg fór so niðan at vita, um eg sá hana. Tá sá eg hana koma við lambi.

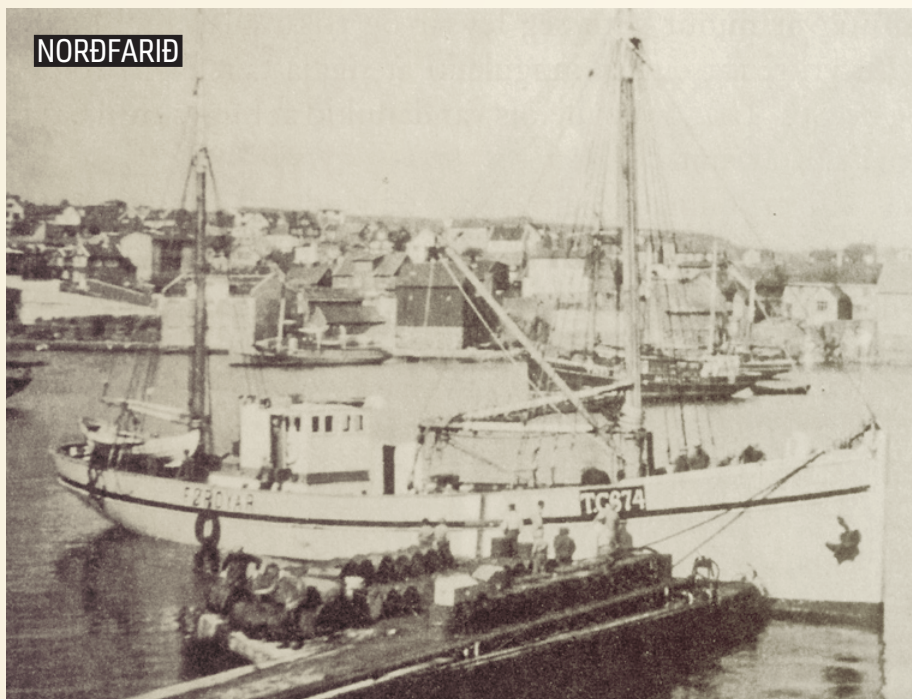
Tað var altíð nóg mikið at gera, eisini tá ein var í landi. Eg var seyðamaður, og kundi eisini í lembingartíð hava til uppgávu at skaffa lamb til eina ær, har lambið var deytt.

Vit komu so til Grønlands, og vit fiskaðu fyrst við línu og fingi væl av fiski. Vit kundu fáa uppi 30 skippund um dagin, og tað var heilt gott. Ein dagin vit vóru á Dana Bank, tá kom ísur á okkum. Tað var væl av fiski á línuni. Ísur kom skjótt, og vit royndu at draga tað, sum vit vóru mentir. Manningin var bytt í trý tær, sum skiftust um arbeiðið, og eg var á dekkinum tann dagin. Hann ið dró frá spælinum var ógvuliga raskur, og eg stóð sjálvur við rulluna. Vit drógu alt, vit kundu. Men tá ið vit komu fram at ísinum, máttu vit bara sleppa, so vit mistu nakað av línu.

Vit fingi vist eini 5-600 skippund við línuni. Nakað út í juni lögdu vit um til snellu. Tá var snellan komin við oljutrýsti, og vit fingi nógvið við snelluni eisini. Eg minnst serliga tveir dagar, tá fingi vit 35 skippund fyrra dagin og 25 skippund dagin eftir.

Doriir í vanda

Vit royndu í Dýpinum, sum tað var kallað, og har sóu vit nógvar portugisiskar doriir. Tær hoyrdu til stór móðurskip, sum høvdu ein hóp, 70-80, av hesum smáu róðrarbátunum við einum manni í hvørjum, sum róðu út frá skipinum.



So var tað ein dag, har gott veður var um morgunin, at hesar doriir vóru farnar í allar ættir. Tá brann á við stormi vestaneftir. Tað vóru ikki allar doriir, sum kláraði so væl at koma aftur at borði. Summar vóru niðanfyrir skipið, og kundu ikki rógva skipið upp aftur móti vindinum. Eg minnst, at Westward Ho, sum tá framvegis var til fiskiskap, tók fleiri doriir upp. Herman Petersen í Skálavík var skipari.

Teir vóru so inni í Holsteinsborg við hesum monnum. Tað kundi lættliga verið galið, um føroyingar ikki høvdu tikið hesar menn upp. Men mangan mundi standa á hjá portugis-arum, so illa sum teir vóru útgejrdir.

Vit vóru heima aftur tann túrin 8. august. Norðfarið tók vanliga 900 skippund, úti ímóti tí, sum teir nýggju línubátarnir tá tóku.

Tað bar eisini til at fáa ov nógva sild

Vit komu so heim, fiskurin varð landaður í Vági. Tá var liðið so langt út, at vit fóru á sild við gørnum beinanvegin. Tað gekk væl á sildini, vit fingi 2200 tunnur tilsamans.

Eg minnst eitt kvøldið, tá ið vit settu.

Sum tað var vanligt, tosaðu skipini saman. St. Jacques og Vørðan, sum eisini vóru úr Vági, vóru ikki langt frá okkum. Vit sóu tey bæði skipini. Teir høvdu fingið ein heilt góðan dag og settu so aftur um kvøldið.

Tá ið teir á St. Jacques høvdu sett nøkur gørn, siggja teir, at tey fyrstu gørnini byrja at søkka. Hetta merkti, at tað var komin ov nógvið sild í gørnini. Tá kundi vera ringt at fáa tey aftur.

Nú siga teir á Vørðuni frá, at nú byrja gørnini hjá teimum eisini at søkka. Eg haldi, at teir mistu nokk so nógvið av reiðskapi.

Vit vóru byrjaðir at seta, eg haldi, at vit høvdu sett 10 gørn. Tá ið vit hoyrdu um hesa støðuna hjá hinum skipunum, drógu vit inn aftur beinanvegin. Tá var longu eftir eini løtu ein tunna uppá garnið ella 10 tunnur tilsamans. Hetta var í sær sjálvum roknað fyrri gott fiskari, sjálvt tá ið gørnini høvdu staðið eina heila nátt.

Vit sluppu so undan at koma í hesa støðuna, takkað av, at teir søgdu frá. Tað var eisini ofta, at lítið var at fáa. Tá kundi vera fitt í gørnunum av einum lítlum fiski, sum varð kallaður sildaforskrekki, tí hildið var, at

hann stygdi sildina. Hesin fiskur var tiskil bara til fortred. Hetta var svartkjaftur, sum seinni fekk og framvegis hevur stóran týðning fyrri okkara fiskivinnu.

Soleiðis gekk hetta árið, og eg haldi, at eg forvann kr. 10.000 í 1959. Tað var bara gott, sum tíðirnar vóru tá.

Við Vágbingi

Nú var tað, at gongd kom í endurnýggingina av skipafлотanum við góðum stuðli frá almennum myndugleikum.

Eitt stig var byggingin av trimum trolarum í Portugal, seinni kendir sum portugals-trolararnir.

Tað var komin gongd á bygging av stállínuskipum tá. Men landsstýrið vildi eisini seta gongd á endurnýgging av trolaraflotanum.

Tað var í 1957, at Hákun Djurhuus, landsstýrismaður, legði fyrri lögtingið uppskot um at landið lat hesar trolarar byggja. So nógvið er politikkur broyttur, at slíkt hevði ikki kunnað komið fyrri í dag.

Hildið var, at talan var um eina bíliga ílgu. Hesir trolarir skuldu kosta knapp 3 milliónir hvør. Men sum ikki eina ferð, so helt henda kostnaðarmeting ikki. Tá ið avtornaði kostaðu portugals-trolararnir góðar seks milliónir hvør, lutvíst vegna broytingar, sum størri maskinu, undir byggingini.

Trolararnir vórðu so yvirtíknir av lokalum kreftum. Tann fyrsti var Leivur Øssurson, sum fór á Tvøroyri. Tann næsti var Ólavur Halgi, sum fór til Fuglafjarðar og so var tað Vágbingur, sum fór til Vágs. Her gjørdist Johan Dahl stórir partaeigari og reiðari. Hann var jú stjóri á eini teirri stóru fyrirkuni, sum var í Føroyum tá, og eg kann bara bera honum, at hann var ein góður reiðari.

Eg setti saman við mongum øðrum parta-pening í Vágbingin. Hetta var ofta gjørt tá í tíðini fyrri at fáa kjans.

Vágbingur, TG 66, var bygdur hjá Estalicros Navais de Viano do Castella í Portugal. Hann var merktur 791 brutto tons og 363 netto. Motorurin, ein 1470 hk, var frá Machinefabrik Augsburg Nurnberg. p/f Rútafelli keypti trolaran. Í fyrstu nevndini vóru Johan Dahl, Hans J. Hjelm, Ove Leo, Andr. Djurhuus og Hans Leo.