

Sigurlaugur Ingólfsson, *Skipakostur Breta og Íslendinga í þorskastríðunum*

Inngangur

Í þessari ritgerð verður kastljósinu beint að herskipum og flugvélum Breta og Íslendinga. Í fyrri kaflanum verður þróun freigátufloata Breta frá 1950 skoðuð, og einkum þeirra sem tóku þátt í deilunum á áttunda áratugnum. Í seinni kaflanum verður skipastóll og flugvélafloti Landhelgisgæslunnar skoðaður frá stofnun hennar 1926 og fram á áttunda áratuginn.

Breski flotinn á Íslandsmiðum

Saga konunglega flotans frá lokum seinni heimstyrjaldar er fyrst og fremst saga niðurskurðar. Þetta var varnarstríð yfirmanna flotans, sem hafa háð hverja orustuna á fætur annarri við embættis- og stjórnámálamennina í Whitehall. Í lok seinna stríðs viku varnarmál fyrir nauðsynlegri uppbyggingu húsnæðis- og velferðarmála. Kóreustríðið og kalda stríðið hægðu þó nokkuð á niðurskurðinum, en að Kóreustríðinu loknu, 1953, fór niðurskurðarhnífurinn aftur á loft. Frumvarp ríkisstjórnar Íhaldsflokksins 1957 um varnarmál hafði í för með sér þá stefnubreytingu að eldflaugar væru framtíðarvörn Breta. Ýmis verkefni sem landher, flugher og floti unnu að á þeim tíma voru sett í salt. Um áratug síðar samþykkti ríkisstjórn Verkamannaflokksins nýtt framvarp sem markaði lok veru breska flotans austan Súez. Um leið ákvað ríkisstjórnin að innan tíu ára myndi flugmóðurskipastóll Breta heyra sögunni til.¹ Þessar ráðstafanir héldust í hendur við minnkandi mikilvægi Breta á alheimsvettvangi.

Eftir seinni heimstyrjöld færðist áhersla konunglega flotans frá stóru orustuskipunum og yfir á flugmóðurskip auk varnar gegn kaþbátaflota Sovétríkjanna. Ef til þriðju heimstyrjaldarinnar kæmi, þá var það í höndum konunglega flotans að reyna að varna þess að sovéska kjarnorkukaþbátaflotinn tækist að brjótast út á Atlantshafið. Megin áherslan var því lögð á kjarnorkukaþbáta, kaþbátaleitarflugvélar og freigátur, sérhæfðar til kaþbátaleitar.

Þau skip sem komu hvað mest við sögu í þorskastríðunum á áttunda áratugnum áttu uppruna sinn að rekja til áætlunar um uppbyggingu flotans sem sett var fram árið 1950. Þó viðfangsefni ritgerðarinnar séu skip breska flotans og íslensku landhelgisgæslunnar á áttunda áratugnum þykir mér réttast skoða allar þær freigátur sem urðu til samkvæmt þeirri áætlun, burtséð frá því hvort þau komu við sögu í síðustu tveim þorskastríðunum.

Samkvæmt þessari áætlun voru búnir til þrjú flokkar, og freigátunum skipað í þá, eftir því hver sérhæfing þeirra væri. Flokkarnir voru eftir farandi:

¹ Leo Marriott: *Royal Navy Frigates*, bls. 7.

Gerð (Type) 11-40: Kafbátaleitarfreigátur

Gerð (Type) 41-60: Loftvarnarfreigátur

Gerð (Type) 61- : Flugumferðarstjórnarfreigátur²

Tundurspillar voru skilgreindir sem skip sem gætu leyst af hólmi mörg ólík verkefni, og haldið uppi góðum ganghraða. Skip sem gátu leyst fleiri en eitt verkefni af hólmi, en voru hægari, voru skilgreind sem *Sloops*. Síðar komust menn að þeirri niðurstöðu að sú sérhæfing, sem minnst hefur verið á, hentaði illa og því var búin til nýr hópur skipa, sem skilgreindur var sem gerð 81. Það voru skip sem líkt og tundurspillar voru ekki bundnir neinni sérhæfingu, en voru samt sem áður kallaðar freigátur. Um svipað leyti fóru tundurspillar að sérhæfa sig meira við loftvarnir, og þar með var verkaskipting freigáta og tundurspilla byrjuð að riðlast.

En áður en lengra er haldið skulum við skoða þær freigátur sem voru smíðaðar samkvæmt skiptingu að ofan. Flest af þeim skipum komu eitthvað við sögu í þorskastríðunum.

Whitby, gerð 12: Þessi skip voru sérhæfð sem kafbátarleitarfreigátur. Þau voru hönnuð með það í huga, að halda háum ganghraða í vondu veðri á kostnað ganghraðans þegar sjór var stilltur. Í þeim tilgangi voru skipin hönnuð með mjög háu stefni, sem átti eftir að vera endurtekið í fjölmörgum öðrum freigátum. Lögun stefnis skipanna hafði einnig þann tilgang að minnka úða, en á norðurslóðum gat það leitt til ísingar sem skaðaði vopn og viðkvæman rafeindabúnað.³ Þegar Whitby skipin voru hönnuð, réðu dieselkafbátar enn undirdjúpunum, en 18 mánuðum eftir að smíði *HMS Whitby* lauk, sjósettu Bandaríkjamenn fyrsta kjarnorkukafbátinn í heiminum, *USS Nautilus*. Tilkoma hans gjörbreytti kafbátahernaði og vörnum gegn þeim. Smíði *HMS Whitby* lauk 1956⁴, og í kjölfarið fylgdu *HMS Torquay*, *HMS Tenby*, *HMS Scarborough*, *HMS Eastbourne* (flaggskip Barry Anderson kapteins á Íslandsmiðunum 1958) og *HMS Blackpool*. Skip þessi sóttu nafngiftir sína til strandbæja á Bretlandseyjum.⁵ Þau voru orðin úrelt um miðjan sjöunda áratuginn sökum þess að þau skorti nýrri vopn, rafeindabúnað og þyrlur. Þau komu ekki við sögu í síðustu þorskastríðunum á áttunda áratugnum, að *HMS Eastbourne* undanskildu, enda hafði þeim verið falin ýmis minniháttar verkefni þegar komið var fram á áttunda áratuginn.

Lengd: 109,7 m.

Breidd: 12,5 m.

Djúprista: 5,2 m.

Þyngd: 2,150 tonn venjulega, 2560 tonn fullhlaðin.

Þyrla: Engin, enda engin þyrlupallur.

Flugskeyti: Engin.

Byssur: 2x 4,5 þumlunga fallbyssur í einum turni í stefni. Auk tveggja 20mm Bofors vélbyssu.

Kafbátavarnarbúnaður: 2x „Limbo” þriggja hlaupa djúpsjársprengrjúvörpur.

² Brown, D.K. & Moore, George: *Rebuilding the Royal Navy*, bls. 73.

³ Leo Marriott: *Royal Navy Frigates*, bls. 58.

⁴ Osborne, Richard & Sowdon, David: *Leander class frigates*, bls. 19.

⁵ <http://www.btinternet.com/~warship/Postwar/Frigates/rothesay.htm>

Vélar: Tveir Babcock & Wilcox ofurhitaðir gufukatlar. Tvær túrbínur sem framleiða samtals 30.430 hestöfl.

Hámarks ganghraði: 31 sjómílar.

Áhöfn: 12 yfirmenn og 213 undirmenn.⁶

Blackwood, gerð 14: Reynsla manna af seinni heimstyrjöld hafði kennt þeim að fjöldaframleiðsla á einföldum, ódýrum skipum væri eina leiðin til að mæta því tjóni sem ætla mætti að yrði í þriðju heimstyrjöldinni. Þessi skip voru einmitt hugsuð út frá því. *Blackwood* skipin voru 1535 tonn, fullhlaðinn, með eina gufuknúna túrbínu sem gerði það að verkum að hestöflin voru helmingi færri en hjá Whitby-skipunum, 15.000 hestöfl, sem framkallaði ganghraða upp á 24 hnúta.⁷ David K. Brown skipaverkfræðingur hjá Konunglega flotanum á þessum tíma, segir skipin hafa verið veikburða, og fiskiskipavernd, í fyrsta þorskastríðinu, á Íslandsmiðum hefði kallað á styrkingu skipsskroksins, með timbur plönkum. Aðstaða skipverja þótti einnig heldur slæm en áhöfninni var greitt sérstakt gjald þegar farið var á Íslandsmið, til að bæta fyrir það. Skipin báru nöfn skipherra frá tímum Nelsons flotaforingja, og þóttu, að mati Davids Browns prýðilega hönnuð til þess verks sem þeim var ætlað, þ.e. kafbátaleitar.⁸ Alls voru 12 slík skip smíðuð. Þau hétu: *HMS Hardy*, *HMS Dundas*, *HMS Murray*, *HMS Keppel*, *HMS Pellen*, *HMS Grafton*, *HMS Russell*, *HMS Blackwood*, *HMS Malcolm*, *HMS Exmouth*, *HMS Palliser* og *HMS Duncan*.⁹ Þessi skip komu nokkuð við sögu í þorskastríðinum 1958, en engin af þeim kom til Íslands í síðustu deilunum.

Lengd: 91,4 m.

Breidd: 10,1 m.

Djúprista: 4,7 m.

Þyngd: 1,180 tonn venjulega, 1,456 tonn fullhlaðinn.

Þyrla: Engin, enda engin þyrlupallur.

Flugskeyti: Engin.

Byssur: 2x 20mm loftvarnarbyssur.

Kafbátavarnarbúnaður: 2x „Limbo” þriggja hlaupa djúpsjávarengjuvörpur.

Vélar: Tveir Babcock & Wilcox ofurhitaðir gufukatlar. Ein túrbína sem framleiddi samtals 15.000 hestöfl.

Hámarks ganghraði: 27,8 sjómílar.

Áhöfn: 8 yfirmenn og 132 undirmenn.¹⁰

Leopard, gerð 41 og **Salisbury**, gerð 61: Bæði Leopard og Salisbury freigáturnar notuðust við sama skipsskrokk, og komast nokkuð nálægt því að teljast systurskip. Líkt og Blackwood freigáturnar var áætlað að fjöldaframleiða þær, kæmi til stríðs. Slíkar hugmyndir voru þó nokkuð

⁶ *Jane's Fighting Ships 1975-76*, bls. 357.

⁷ Osborne, Richard & Sowdon, David: *Leander class frigates*, bls. 21.

⁸ Brown, D.K. & Moore, George: *Rebuilding the Royal Navy*, bls. 80-81.

⁹ <http://www.btinternet.com/~warship/Postwar/Frigates/rothesay.htm>

¹⁰ *Jane's Fighting Ships 1975-76*, bls. 358.

óraunhæfar, þar sem flókin samsetning skipanna og rafmagnsbúnaðar þeirra heimilaði slíkt ekki. Leopard freigáturnar voru hugsaðar sem loftvarnarfreigátur fyrst og fremst, á meðan Salisbury freigáturnar voru sérhannaðar sem flugumferðarstýriskip og voru í þeim tilgangi búnar fullkomnari ratsjárnúnaði en hálfstýrskip sín. Þeim var ætlað að leiðbeina flugvélum frá landi á skotmörk á sjó og var því ætlað að starfa nokkuð sjálfstætt.

Bæði skipin notuðust við díselvélar, sem var frekar óhefðbundið af skipum flotans á þessum tíma. Díselvélar höfðu það helst fram yfir gufuaflíð að þær gátu farið lengra á sama magni af eldsneyti.¹¹ En á móti kom að díselvélararnar buðu ekki upp á sama hraða, eða aðeins 24 mílna hámarks ganghraða¹², og því áttu skipin erfiðara með að fylgja flotanum eftir bar svo undir. *HMS Jaguar*, af Leopard-gerð, var sent á Íslandsmið á 8. áratugnum. Áður en skipið var sent á Íslandsmið var það styrkt með viðarplönkum, til að forða því frá skemmdum ef til árekstra kæmi. Slíkur undirbúningur var ekki eindæmi meðal breska flotans.¹³ Auk *HMS Leopard* tilheyrðu eftirfarandi skip gerð 41: *HMS Lynx*, *HMS Jaguar* og *HMS Puma*, en nafngiftir þeirra voru sóttar til afbrigða af fjölskyldu kattardýra. Til gerðar 61 tilheyrðu: *HMS Salisbury*, *HMS Chichester*, *HMS Lincoln* og *HMS Llandaff*, en nafngift þeirra var sótt til borga á Bretlandseyjum þar sem finna mátti þekktar miðaldadómkirkjur.¹⁴

HMS Leopard

Lengd: 97,5m.

Breidd: 12,2 m.

Djúprista: 4,9 m.

Þyngd: 2,300 tonn venjulega, 2520 tonn fullhlaðin.

Þyrla: Engin, enda engin þyrlupallur.

Flugskeyti: Engin.

Byssur: 4x 4,5 þumlunga fallbyssur í tveim turnum í stefni og skuti. Auk einnar 20mm vélbyssu.

Kafbátavarnarbúnaður: 1x „Squid“ þriggja hlaupa djúpsjársprengruvörpur.

Vélar: 8 Admiralty Standard Range (ASR) 1 dísel í þremur vélarrúmum. Framleiða alls 14400 hestöfl.

Hámarks ganghraði: 24 sjómilur.

Áhöfn: 15 yfirmenn og 220 undirmenn.¹⁵

HMS Salisbury

Lengd: 97,5 m.

Breidd: 12,2 m.

Djúprista: 4,7 m.

Þyngd: 2,170 tonn venjulega, 2408 tonn fullhlaðinn.

Þyrla: Engin, enda engin þyrlupallur.

Flugskeyti: 1x Seacat flugskeytakerfi í *HMS Lincoln* og *HMS Salisbury*.

¹¹ Brown, D.K. & Moore, George: *Rebuilding the Royal Navy*, bls. 74.

¹² Osborne, Richard & Sowdon, David: *Leander class frigates*, bls 19.

¹³ Leo Marriott: *Royal Navy Frigates*, bls. 56.

¹⁴ Brown, D.K. & Moore, George: *Rebuilding the Royal Navy*, bls. 74..

¹⁵ *Jane's Fighting Ships 1975-76*, bls. 360.

Byssur: 2x 4,5 þumlunga fallbyssur í tveim turnum í stefni og skuti. Auk tveggja til fjögurra 20mm vélbyssar.

Kafbátavarnarbúnaður: 1x „Squid” þriggja hlaupa djúpsjársprengrjúpur.

Vélar: 8 Admiralty Standard Range (ASR) 1 diesel í þremur vélarrúmum. Framleiða alls 14400 hestöfl.

Hámarks ganghraði: 24 sjómilur.

Áhöfn: 14 yfirmenn og 223 undirmenn.¹⁶

Rothsay, gerð 12 (endurbætt): Stuttu áður en smíði *HMS Whitby* lauk, var ákveðið að teikna nýtt skip sem yrði þó byggt á grunnhönnun *Whitby* skipanna. Nýja hönnunin svipaði mjög til *Whitby* skipanna, nema hvað vopnabúnaður var annar og aðstaða áhafnarinnar var bætt. Milli 1966 og 1972 voru öll níu skipin í þessum flokki endurbætt talsvert. Fengu þau t.a.m. *Seacat*¹⁷ flugskeytakerfið. Önnur af tveim djúpsjársprengrjúpum var fjarlægð til að koma mætti fyrir flugskýli og þylpalli. Þessar endurbætur gjörbreyttu stöðu þessara skipa sem voru nánast orðin úrelt. Til stóð að smíða fleiri skip af þessari gerð en þó samkvæmt þeim endurbótum sem gerð höfðu verið. Snemma í því ferli var þó hönnunin hugsuð upp á nýtt og úr varð *Leander* flokkurinn.¹⁸ Skip af *Rothsay* gerðinni voru: *HMS Rothsay*, *HMS Londonderry*, *HMS Brighton*, *HMS Yarmouth*, *HMS Falmouth*, *HMS Rhyl*, *HMS Lowestoft*, *HMS Berwick* og *HMS Plymouth*.¹⁹

Lengd: 109,7 m.

Breidd: 12,5 m.

Djúprista: 5,3 m.

Þyngd: 2,380 tonn venjulega, 2800 tonn fullhlaðinn.

Þyrla: *Westland Wasp* [eftir endurbætur]

Flugskeyti: 1x *Sea Cat* flugvarnarskeytakerfi [eftir endurbætur]

Kafbátavarnarbúnaður: „*Limbo*” þriggja hlaupa djúpsjársprengrjúpar. [Voru tvær fyrir endurbætur]

Byssur: 2x 4,5 þumlunga fallbyssur í einum turni í stefni auk tveggja 20mm loftvarnabyssa.

Vélar: Tveir *Babcock & Wilcox* ofurhitaðir gufukatlar. Tvær túrbínur sem framleiða 30.000 hestöfl á tveim skrúfum.

Hámarks ganghraði: 30 sjómilur.

Áhöfn: 15 yfirmenn og 220 undirmenn.²⁰

Tribal, gerð 81: Upphaf þessarar hönnunar má rekja til ársins 1954. Lögð var fram hugmynd að skipi (skilgreint sem *Sloop*) sem gæti leyst af hólmum flest þau helstu verkefni sem sérhæfðar freigátur áttu að leysa af hendi, s.s. loftvarnir, kafbátavarnir o.s.frv. Vegna skuldbindingar Bretavíð NATO um að sjá þeim fyrir 70 freigátum, var ákveðið að skilgreina þessi skip frekar sem

¹⁶ *Jane's Fighting Ships 1975-76*, bls. 361.

¹⁷ *Sea Cat* flugskeytakerfið var af fyrstu kynslóð eldflauga ætlaðar til loftvarna. *Sea Cat* var afrakstur þróunar frá lokum seinni heimstyrjaldar en um 20 ár tók að fullkomna kerfið. Fyrsta útgáfa þess var frekar einföld. Eldflaug með sprengihleðslu sem fjarstýrð var frá skipinu af einum úr áhöfn skipsins sem stóð á dekkinu með einskonar hjólreiðarstýri og sjónauka. Seinni tíma útgáfur þess notuðust svo við ratsjár. Kerfið var orðið afar úrelt um og upp úr 1970, en skip búin því börðust í Falklandseyjastríðinu þar sem veikleikar þess voru opinberaðir.

Argentínscar flugvélar munu þó hafa verið skotnar niður með þessu kerfi, þó allar tölur um það séu mjög á reiki.

¹⁸ Osborne, Richard & Sowdon, David: *Leander class frigates*, bls 22 og 25.

¹⁹ <http://www.btinternet.com/~warship/Postwar/Frigates/rothesay.htm>

²⁰ *Jane's Fighting Ships 1975-76*, bls. 356.

freigátur en sloops. Fyrsta skipið *HMS Ashanti* var tilbúið árið 1961, og síðasta skipið, *HMS Zulu*, 1964. Hönnun skipanna þótti afar nýjungagjörn. Til að mynda gengu skipin fyrir tvennskonar eldsneyti, annarsvegar hefðbundnu gufuafl og hinsvegar nýrri tækni, gashverfli²¹. Eitt af þeim verkefnum sem þau voru sniðin að var að getað starfað í Mið-Austurlöndum, þar sem Bretar héldu uppi um árabíl gæslu vegna flutninga á olíu frá þeim slóðum.²² Samtals framleiddi skipið 20.000 hestöfl, sem knúði það áfram um 25 hnúta á einum öxli. Það var raunar of lítill ganghraði til að elta uppi nútíma kjarnorkukafbáta, en á móti kom að skipin voru ekki eins háð því að eyða miklum tíma í að safna upp nægilega miklu magni af gufu, sem gerði þeim því kleift að fara á stað „úr köldu“.²³ Nafngift skipanna er sótt í þjóðir/ættbálka og voru eftirfarandi: *HMS Ashanti*, *HMS Eskimo*, *HMS Gurkha*, *HMS Mohawk*, *HMS Nubian*, *HMS Tartar* og *HMS Zulu*.

Lengd: 106,7 m.

Breidd: 12,9 m.

Djúprista: 5,3 m.

Þyngd: 2,300 tonn venjulega, 2700 tonn fullhlaðinn.

Þyrla: Westland Wasp

Flugskeyti: 2x Sea Cat flugvarnarskeytakerfi.

Kafbátavarnarbúnaður: „Limbo“ þriggja hlaupa djúpsjársprengrjúvarpa.

Byssur: 2x 4,5 þumlunga fallbyssur í sitt hvorum turninum staðsettum fram og aftur. Auk tveggja 20mm byssa. (Þessar byssur voru endurnýttar úr tundurspillum úr seinni heimstyrjöldinni sem lagt höfðu upp laupana.²⁴)

Vélar: Einn Babcock & Wilcox ofurhitaður gufuketill sem framleiða gufu sem keyrir áfram eina Metrovick gufutúrbínu (12500 hsö) auk einnar Metrovick gas túrbínu.

Hámarks ganghraði: 28 sjómilur.

Áhöfn: 13 yfirmenn og 240 undirmenn.²⁵

Leander: Leander skipin voru upphaflega ekki ætlað að vera sjálfstæð tegund, heldur fremur endurbætt útgáfa af *Rothesay* skipunum. En svo fór þó að úr varð ný tegund skipa og engin tegund breskra herskipa frá lokum seinni heimstyrjaldar varð eins fjölmenn og *Leander* skipin, eða 26 skip alls. Skipin eru líklega þekktustu herskip Breta frá lokum seinni heimstyrjaldar. *Leander* skipin höfðu einkum þrennt fram yfir hálf systkini sín *Rothesay* freigáturnar. Nýja tegund langdrægrar ratsjár, nýja hljóðsjá á vindu²⁶ auk þyrlupalls og flugskýlis fyrir þyrlu af gerðinni *Westland Wasp*. Skipin voru búin tveim 4,5 þumlunga fallbyssum í turni í stefni skipsins, „limbo“ djúpsjársprengrjúvarpu og *Sea Cat* flugskeytakerfi. *Leander* skipin voru síðustu freigáturnar til

²¹ Raunar mætti lýkja gashverflinum við þotuhreyfil, enda voru margir þotuhreyflar, síðar aðlagðir að skipum flotans.

²² *Jane's Fighting Ships 1975-76*, bls. 359.

²³ Osborne, Richard & Sowdon, David: *Leander class frigates*, bls 27 og 28.

²⁴ Leo Marriott: *Royal Navy Frigates*, bls. 78.

²⁵ *Jane's Fighting Ships 1975-76*, bls. 359.

²⁶ *Variable depth sonar* var kanadísk hönnun. Sjórinn skiptist í mörg lög sem stafar af veðurfarskilyrðum.

Hljóðbylgjur eiga oft erfitt með að fara í gegnum skiptingar á þessum lögum og því var þessi hljóðsjá hönnuð til að geta farið undir skiptin. Ýmsir vankantar voru þó á hönnuninni, einkum að skipið með vinduna úti var háð hraðatakmarkunum sem er afar óhentugt þegar átt er við nútíma kjarnorkukafbáta.

að vera drifnar áfram af gufuafli, þar sem gashverflar þóttu vera framtíðin. Skip af þessari gerð urðu alls 26 og sóttu nafngiftir sínar til grísk/rómverskra trúarbragða. Þau hétu: *HMS Leander*, *HMS Achilles*, *HMS Ajax*, *HMS Andromeda*, *HMS Apollo*, *HMS Arethusa*, *HMS Argonaut*, *HMS Ariadne*, *HMS Aurora*, *HMS Bacchante*, *HMS Charybdis*, *HMS Cleopatra*, *HMS Danae*, *HMS Dido*, *HMS Diomede*, *HMS Euryalus*, *HMS Galatea*, *HMS Hermione*, *HMS Juno*, *HMS Jupiter*, *HMS Minerva*, *HMS Naiad*, *HMS Penelope*, *HMS Phoebe*, *HMS Scylla* og *HMS Sirius*.²⁷

Lengd: 109,7 m.

Breidd: 12,5 m, en 13,1 í síðustu tíu skipunum.

Djúprista: 5,5 m.

Þyngd: 2,450 tonn venjulega, 2860 tonn fullhlaðinn.

Þyrla: Westland Wasp

Flugskeyti: 2x Sea Cat flugvarnarskeytakerfi og Exocet gagnskipaflugskeyti í sumum.

Kafbátavarnarbúnaður: „Limbo” þriggja hlaupa djúpsjárvarsprengrjuvarpa í sumum og Ikara gagnkafbátaflugskeytakerfi í sumum.

Byssur: 2x 4,5 þumlunga fallbyssur í sama turninum á sumum. Auk tveggja 20mm byssa.

Vélar: Tveir Babcock & Wilcox ofurhitaðir gufukatlar sem framleiða gufu sem keyra áfram tvær túrbínur.

Hámarks ganghraði: 30 sjómilur.

Áhöfn: 251 og 263 á breiðari skipunum.²⁸

HMS Mermaid sker sig nokkuð úr hópnum að ofan, og þá einkum fyrir það að eiga engin systkini. Saga þessa skips er þó um margt merkilegt. Skipið var upprunalega smíðað fyrir Afríkuríkið Ghana, þar sem það átti að nýttast sem flaggskip flotans og snekkja forseta landsins, Nkrumah. Þegar smíði þess var pöntuð á Bretlandi var um að ræða stærsta herskip sem Afríkuþjóð hafði fest kaup á. En skipið komst þó aldrei á leiðarenda, því árið 1966 var Nkrumah steipt af stóli og hætt var við kaupin. Þegar lokið var við smíði þess 1968 var vonast eftir því að kaupendur finndust. Að lokum fór svo að breska ríkisstjórnin keypti skipið árið 1972. Þar sem skipið var fátæklega úr garði gengið hvað vopn varðaði var það ekki talið henta við þjónustu í Evrópu. *HMS Mermaid* var því sent til Austurlanda fjær, með bækistöð í Singapore. Skipið kom þó lítilega við sögu í síðasta þorskastríðinu og lauk fimm ára þjónustu sinni árið 1977.²⁹

Þyngd: 2,300 tonn venjulega, 2520 tonn fullhlaðinn.

Þyrla: Engin, en með þyrlupall.

Flugskeyti: Engin.

²⁷ Síðustu níu skipin voru breiðari og fengu á tímabilinu 1978-1984 fullkomnara loftvarnar flugskeytakerfi, Sea Wolf, auk þess að bera nýjustu þyrlu Breta á þeim tíma Lynx, sem var algjör bylting samanborið við hina frumstæðu Wasp.

²⁸ *Jane's Fighting Ships 1975-76*, bls. 354.

²⁹ Leo Marriott: *Royal Navy Frigates*, bls. 102-103.

Kafbátavarnarbúnaður: „Squid” þriggja hlaupa djúpsjárvarsprengjuvarpa í sumum og Ikara gagnkafbátaflugskeytakerfi í sumum.

Byssur: 2x 4 þumlunga fallbyssur í sama turninum á sumum. 4x 40 mm vélbyssur.

Vélar: Átta dieselvélar

Hámarks ganghraði: 24 sjómilur.

Áhöfn:177.³⁰

Í janúar 1973 ákvað breska ríkisstjórnin að senda á miðin dráttarbáta. Fram að því höfðu Bretar engin verndarskip innan 50 mílna svæðsins. Dráttarbátarnir voru sterkbyggðir og hentuðu því ágætlega til að stugga við íslensku varðskipunum. Skipherrarnir voru heldur ekki bundnir af stífum reglum flotans og gátu því hagað vörn sinni eftir eigin hentugleika og festu. Á móti kom þó að dráttarbátanna skorti hraða og þá skorti þann fullkomna njósna- og samskiptabúnað sem flotinn hafði yfir að ráða, og því gat það oft reynst skipherrum dráttarbátanna erfitt að sjá hvar íslensku varðskipin héldu sér.³¹ Harka skipherra dráttarbátanna fór ekki fram hjá íslensku varðskipherrunum. Höskuldur Skarphéðinsson skipherra taldi dráttarbátanna hafa verið stórhættulega andstæðinga, „ekki síst vegna þess að stjórnendur þeirra höguðu sér margir hverjir sem hreinir og klárir villimenn.”³²

Herskipavernd í deilunum 1972-73 voru öllu flóknari en í síðasta þorskastríðinu 1958-61. Svæðið var miklu stærra og klippur Landhelgisgæslunar höfðu gjörbreytt stöðunni. Ekki var talið ráðlagt að þvinga togarana til að fiska í hópum undir verndarvæng herskipa. Bresku togaraskipstjórnarnir væru líklegir til að vera tregir til að samþykkja það, auk þess að ekki gengi að hafa flota af togurum við veiðar á sama blettum. Í staðinn var herskipunum ætlað að fylgjast með ferðum varðskipanna og vera til taks til að stugga þeim frá því að klippa á togara. Þessi áætlun krafðist skipulagningar og fullkomins njósnaþúnaðar. Bresku herskipin voru miklu betur búin til þessara verkefna en dráttarbátarnir. Þeir höfðu langdrægar ratsjár, miðunarþúnað sem gat fundið íslensku varðskipin út frá þeirra eigin ratsjám, auk þyrlna. Í fyrsta sinn í þorskastríðum var flugvélum og þyrlum beitt. Konunglegi breski flugherinn sendi á miðin nýtskulegar og vel útbúnar kafbátarleitarrélar, BAe Nimrod³³. Þátttaka þeirra í deilunum var þó til þess að íslensk stjórnvöld meinuðu breskum herfluguvélum aðgang að flugvellinum í Keflavík, en það var fórn sem Bretar voru tilbúnir að mæta.³⁴

³⁰ *Jane's Fighting Ships 1975-76*, bls. 362.

³¹ Claro, John: „The cod wars-Naval operations off Iceland”, bls. 9 og 11.

³² Höskuldur Skarphéðinsson: *Sviptingar á sjávarslóð*, bls. 126.

³³ BAe Nimrod vélarnar höfðu verið afhentar Konunglega flughernum (RAF) 1969. Þær hafa þá sérstöðu meðal kafbátaleitarvéla í heiminum að hafa hefðbundna þotuhreyfla í stað skrúfu-þotna (turbo-jet), sem þykja almennt henta betur til slíkra starfa vegna flugþols. Þotuhreyflar Nimrod vélarinnar hafa það hinsvegar fram yfir skrúfu-þotuna að vera sneggri í snúningum og valda ekki jafnmikilli þreytu meðal áhafnarinnar.

Helstu tæknilegar upplýsingar um Nimrod vélina mk (gerð) 1 eru:

Hreyflar: Fjórir Rolls-Royce Rb 163-20 Spey mk. 250 Turbofans (svipar mjög til hefðbundinna þotuhreyfla, nema hvað þeir eru sparneytnari og hafa meira flugþol.)

Hámarks hraði: 926 km/kl

Dæmigert flugþol án þess að taka eldsneyti: 926 km eða 12 klukkustundir.

Áhöfn: 11 manns

Nimrod vélin mk.1 var búin m.a. ratsjá, ýmsum gerðum að hljóðsjárbaujum, djúpsjárvarsprengjum og njósnaþúnaði til að greina ólíkar gerðir ratsjáa. Möguleiki var fyrir vélina að vera búna flugskeytum af ýmsum gerðum. Chartres, John: *Modern Combat Aircraft 24. BAe Nimrod*, bls. 18 og 21.

³⁴ Claro, John: „The cod wars-Naval operations off Iceland”, bls. 12.

Auk Nimrod vélanna réð flotinn yfir Westland Wasp þyrlum. Flest nýrri skipin á Íslandsmiðum (Leander, Tribal og gerð 12 t.d.) höfðu aðstöðu til að hýsa Wasp þyrlu³⁵. Þær voru fyrst og fremst hugsaðar til að bera tundurskeyti í átt að hugsanlegri kaþbátahættu. Auk þess voru þær búnar AS.12, frönsku flugskeyti, afar smáu og frumstæðu sem stýra þurfti með fjarstýringu úr aftursæti þyrlunnar. Westland Wasp þyrlan var ekki búin ratsjá, né neinum siglingartækjum. Þar með gat hún ekki flogið blindflug sem hamlaði mjög notagildi hennar, sérstaklega þegar myrkum hvílir yfir norðurslóðum yfir veturinn eða veðurskilyrði hamla sýn flugmannsins. En þegar veður leyfði gat hún komið að góðum notum við eftirlitsflug. Auk þeirra þyrlna sem finna mátti um borð í freigátunum, var að jafnaði ein Westland Wessex III þyrla til taks um borð í eldsneytis- og birgðaskipinu sem staðsett var á Íslandsmiðum. Westland Wessex III þyrlurnar voru sérhæfðar kaþbátarleitarþyrlur, búnar eigin hljóðsjá, ratsjá og siglingabúnaði.³⁶

Þyrlur mátti nota á annan veg en aðeins til njósna. Óli Tynes blaðamaður minnst þess að þegar hann var staddur um borð í freigátunni *HMS Gurkha*, þá hafi menn æft flutning á landgönguliðum með Wasp þyrlunni. Tvær þyrlur með tíu landgönguliða sérþjálfaða til landgöngu upp í skip hefðu getað tekið varðskipin með valdi.³⁷ Aldrei kom þó til þess að landgönguliðunum væri beitt. Guðmundur Kjærsted minnst þess þegar varðskipsmenn á *Óðni* urðu fyrir heldur óvenjulegri árás þyrlunar af *HMS Mermaid*. Wasp þyrla freigátunnar flaug yfir varðskipið með langa keðju í eftirdragi. Hugmyndin var að eyðileggja ratsjár og annan búnað, en eins og Guðmundur bendir á þá hefði getað farið illa fyrir þyrlunni og áhöfn hennar hefði keðjan fest í *Óðni*.³⁸

Í þessari ritgerð hefur kastljósinu einkum verið beint að þeim skipum sem komu við sögu í þorskastríðunum. Bretar réðu yfir öðrum skipum sem ekki komu við sögu. Svo sem County (Sýslu) tundurspillanna, sem stundum voru skilgreind sem létt beitiskip. Þeir voru helstu flugskeytaskip Konunglega flotans á þeim tíma, og því líklega ekki talið ráðlagt að senda þau á Íslandsmið. Ennfremur voru tundurspillarnir töluvert stærri skip en freigáturnar eða um 6200 tonn fullhlaðnir³⁹. Líklegt er að þau hefðu hæglega getað sökkt íslensku varðskipunum ef til árekstra hefði komið, og það kannski eitthvað sem breska ríkisstjórnin var ekki tilbúin að sætta sig við. Undir lok síðasta þorskastríðsins hefðu Bretar getað sent nýjustu tundurspillana sína á vettvang. *HMS Sheffield* var formlega tekið inn í flotann í febrúar 1975. Nýju tundurspillarnir voru búnir fullkonnasta langdræga flugskeytakerfi sem Bretar áttu. Þau voru um 3500 tonn fullhlaðinn, eða svipað eins og freigáta, en hafa líklega verið talin of verðmæt fyrir gæslu á Íslandsmiðum. Að lokum hefðu Bretar getað sent nýjustu freigáturnar sínar á miðin, Amazon skipin. Þó hefðu þó líklega komið af litlu gagni, rétt um 2500 tonn fullhlaðinn, auk þess að vera smíðuð úr áli að miklu leiti.⁴⁰

Landhelgisgæsla Íslands

³⁵ Westland Wasp þyrlan var af fyrstu kynslóð þyrlna sem höfðu aðsetur um borð í freigátum. Mótur hennar var af gerðinni Bristol Siddeley Nimbus, sem gat framleitt 700 hestöfl. Hámarks hraði hennar var um 110 hnútar og flugþol um 20 km.

³⁶ Meyer, C.J.: *Modern Combat ships I. Leander Class*, bls. 67.

³⁷ Haft eftir Óla Tynes í óformlegu spjalli í námskeiði í Háskóla Íslands vorönn 2005.

³⁸ Sveinn Sæmundsson: *Guðmundur skipherra Kjærsted*. Síðara bindi, bls. 220.

³⁹ *Jane's Fighting Ships 1975-76*, bls. 351.

⁴⁰ Sama heimild, bls. 352-353.

Þó mest áherslan sé lögð á skipakost Íslendinga og Breta í þorskastríðunum á áttunda áratugnum ætla ég að hefja umfjöllun mína um Landhelgisgæslu Íslands fyrr, eða við stofnun hennar og rekja skipakost hennar fram á áttunda áratuginn.

Danir höfðu farið með landhelgisgæslu við Íslandsstrendur fyrir fullveldissamninginn 1918, og gerðu það áfram allt til ársins 1939.⁴¹ Mörgum Íslendingum þóttu þeir þó heldur slappir við gæsluna, og fór svo að Björgunarfélag Vestmannaeyja keypti til landsins skipið *Þór*, 1920, til landhelgisgæslu auk björgunarstarfa. Skipið hafði upphaflega verið smíðað sem togari fyrir dansk-íslenskt verslunarfélag 21 ári áður. *Þór* var upphaflega búinn tveim 57mm fallbyssum og var um 512 brúttólestir. Síðar var 47mm fallbyss sett í stað hinna tveggja.⁴² Með tilkomu *Þórs* má segja að fyrsti vísirinn að íslenskri landhelgisgæslu væri kominn. Rekstur *Þórs* gekk þó heldur erfiðlega, og árið 1926 keypti ríkissjóður skipið og Landhelgisgæsla Íslands leit dagsins ljós. Íslenska ríkið hafði þó undanfarin tvö ár leigt báta til starfa m.a. við landhelgisgæslu. Fyrst 20 tonna vélbátinn *Enok* sumarið 1924 og svo litlu stærri bát *Harald* ári síðar. Það þótti ljóst að svo litlir bátir hentuðu illa til landhelgisstarfa. Segir Eiríkur Kristófersson m.a. frá því í endurminningum sínum þegar breski togarinn *Lord Carsson* handsamaði þrjá varðskipsmenn á vélbátum *Enok* eftir að varðbátsmenn höfðu gómað togarann innan landhelgi. Var tveim þeirra sleppt aftur í varðbátinn, en Eiríkur neitaði að fara og sigldi með togaranum alla leið til Hull það sumarið.⁴³

Annað varðskip Íslendinga var *Óðinn* og kom það til landsins 1926. Skipið, sem var smíðað í Danmörku, var 51,6 m á lengd, 8,5 m á breidd, búið kolakyndri gufuvél sem framleiddi 1200 hestöfl. Ganghraði þess var 14-15 sjómílar á klukkustund. Í fyrstu þótti skipið slakt sjóskip, en eftir lengingu 1928 batnaði það til muna. Eftir breytingar var skipið 512 brúttólestir. En kreppan gerði gæslunni erfitt fyrir um að reka þrjú stór varðskip. Upp úr 1930 fór gæslan í auknum mæli að taka á leigu smærri vélbáta tímabundið til gæslustarfa. Því var *Óðinn*, rétt tíu ára gamall, seldur til sænsku tollgæslunnar árið 1936. Það þótti dýrt í rekstri svo og þótti kolareykurinn oft koma upp um það þegar það var við gæslustörf. Söluverðið, 260.000 krónur⁴⁴, þótti lágt og minntist Guðmundur Kjærnested þess að Svíunum hafi þótt þetta heldur grunsamlegt; eitthvað hlyti að vera að skipinu! Hluti andvirðisins fór í smíði á nýjum *Óðni*.⁴⁵ Nýi *Óðinn* var trébátur, smíðaður á Akureyri, rétt 72 brúttólestir. Báturinn var afhentur gæslunni 1939, og þótti, að sögn Helga Hallvarðssonar fyrrum skipherra, „gott sjóskip og sterklega smíðað ...“⁴⁶ Var áætlunin að smíða fleiri báta að fyrirmynd *Óðins*, en stríðið kom í veg fyrir að sú áætlun gekk eftir.⁴⁷

Þriðja skip gæslunnar kom til landsins 1929, og fékk það nafnið *Ægir*. Það skip þótti afar vandað auk þess að vera fyrsta skipið á Íslandi sem gekk fyrir díeselvél, en ekki gufuafl.⁴⁸ Það þótti fullkomnasta varðskip Íslendinga þegar það kom til landsins, og það var ætíð í miklum metum hjá

⁴¹ Jón Þ. Þór: *Landhelgi Íslands 1901-1952*, bls. 37.

⁴² <http://www.lhg.is>.

⁴³ Eiríkur Kristófersson: *Á stjórnvallinum*, bls. 150-159.

⁴⁴ Hilmar Snorrason: „Varðskipið *Óðinn* (I)“, bls. 4-5.

⁴⁵ Sveinn Sæmundsson: *Guðmundur skipherra Kjærnested*. Fyrri bindi, bls. 106-107.

⁴⁶ Atli Magnússon: *Í kröppum sjó*, bls. 25.

⁴⁷ „Varðbáturinn „Óðinn““, bls. 51-52.

⁴⁸ Björn Þorsteinsson: *Tíu Þorskastríð*, bls. 211-212.

skipherrum gæslunar. Það var 51,8 m á lengd og um níu m á breidd. Það var búið tveim 57mm fallbyssum, 1300 hestafla dieselvél og gekk á 18 sjómílum.⁴⁹

Árið 1930 tók Skipaútgærð ríkisins yfir rekstur varðskipanna og fór með mál Landhelgisgæslunar allt til ársins 1952. „*Gamli*” Þór strandaði á Húnaflóa 1929 og því var nýtt skip keypt frá Þýskalandi 1930. Hlaut það einnig nafnið *Þór*, en var aðgreint frá fyrirrennara sínum með gælunafninu „*Mið*” Þór. Skipið hafði upprunalega verið smíðað sem togari árið 1922 í Þýskalandi og borið nafnið *Senator Schäfer*. Á stríðsárunum var „*Mið*” Þór breytt til fiskiflutninga til Bretlands. Landhelgisgæslan seldi skipið árið 1946.⁵⁰

Síðasta skipið til að bera nafnið *Þór* í sögu gæslunar var smíðað í Danmörku og afhent Íslendingum 1951. Hlaut það viðurnefnið „*Nýi*” Þór.⁵¹ Þór var 920 tonna stálskip, 55,9 metrar á lengd, 9,5 metrar á breidd, drifið áfram af tveim diesel vélum, vopnað tveim 57mm fallbyssum og með 22 í áhöfn.⁵² Vélar þess þóttu lengi framan af einn helsti ljóður á annars prýðilegu skipi. Guðmundur Kjærnested lýsti galla þeirra „þannig að þegar skipið var á siglingu jusu vélnar olíu upp í hljóðkúta í skorsteininum. Þegar vélnar voru svo keyrðar á fullri ferð kviknaði í öllu saman og lá oft við stórslysum af þessum sökum.”⁵³

Eftir seinni heimstyrjöld voru keyptir voru til landsins þrír breskir hraðbátar, sem höfðu upprunalega verið smíðaðir fyrir tyrknesku ríkisstjórnina. Komu þeir til Íslands árið 1946, og hlutu nöfnin *Bragi*, *Njörður* og *Baldur*. Þeir þóttu þó heldur óhentugir til landhelgisgæslu og var þeim skilað aftur til Bretlands sumarið 1946. Bátarnir voru smíðaðir úr mahogany við, með bindingu úr járn, en viðarklæðningin gerði þeim kleift að sigla yfir tundurduflabelti óáreitt. Þeir voru 35,7 metrar á lengd og um sex betra breiðir. Búnir þremur Paxman dieselvélum sem framleiddu 3750 hestöfl. Hámarks ganghraði þeirra var um 32 sjómílur, þó yfirleitt væri silgt á þeim á um 24-26 sjómílna hraða. Þeir þóttu erfðir í miklu sjó, búnir óáræðanlegum vélum og ómögulegir sem björgunarbátar. Þeir voru upprunalega búnir ýmsum vopnum, en komu óvopnaðir til Íslands. Þeim var skilað aftur til Bretlands eftir skamma viðdvöl á Íslandi.⁵⁴

Árið 1946 keypti gæslan lítinn bát, um 33 brúttólestir, frá Bretlandi. Bátur þessi hlaut nafnið *Týr* og starfaði við sjómælingar allt til ársins 1961, þegar hann var dæmdur ósjófær.⁵⁵

Árið 1947 leigði Landhelgisgæslan björgunarskipið *Sæbjörgu* til 20 ára. *Sæbjörg*, sem var trébátur, var smíðuð í Danmörku árið 1937 fyrir Slysavarnarfélag Íslands. Á árunum 1945-47 var skipið lengt og var þá um 98 brúttólestir. Skipið var selt árið 1969.⁵⁶

Vitaskipið *Hermóður*⁵⁷ var smíðaður í Svíþjóð 1947 fyrir Vitamálastjórn. Skipið var 33,70 m að lengd, breidd 7 m og 200 rúmlestir. Það var styrkt til siglinga í ís, búið 390 hestafla dieselvél, með

⁴⁹ Jón Magnússon: „Varðskipið *Ægir*-1929”, bls. 1.

⁵⁰ Jón Eiríksson: *Skipstjórar og skip*, bls. 353.

⁵¹ Eiríkur Kristófersson: *Á stjórnvallinum*, bls. 176.

⁵² *Jane's Fighting Ships 1975-76*, bls. 166.

⁵³ Sveinn Sæmundsson: *Guðmundur skipherra Kjærnested*. Fyrri bindi, bls. 106.

⁵⁴ Hilmar Snorrason: „Hraðbátar landhelgisgæslunnar”, bls. 3-4. – Sjá einnig Ingólfur Viktorsson: „Hraðbátum gæslunar skilað”, bls. 8-9.

⁵⁵ Jón Eiríksson: *Skipstjórar og skip*, bls. 345.

⁵⁶ Sama heimild, bls. 342.

⁵⁷ *Hermóður* var annað skipið sem bar það nafn, en Vitamálastjórn hafði árið 1924 keypt skip frá Bretlandi sem var smíðað 1891, sem borið hafði sama nafn. Það starfaði til ársins 1947, þegar það var leyst af hólmi af *Hermóði* (II). Jón Eiríksson: *Skipstjórar og skip*, bls. 283.

ganghraða upp á 12 sjómílar og 12 manna áhöfn.⁵⁸ *Hermóður* var fyrst og fremst vitaskip, en þó náteynd gæslunni því starfsmenn hennar silgdu gjarnan með skipinu, auk þess sem það lagði stund á gæslu- og björgunarstörf fyrir gæsluna. *Hermóður* fórst með allri áhöfn þann 18. febrúar 1959 útaf Reykjanesi.⁵⁹ Í stað *Hermóðs* var smíðað nýtt skip sem hlaut nafnið *Árvakur*. Skip þetta var 43,5 m langt, 8,3 m breitt og 381 brúttórúmllest, búið 1000 hestafla dieselvél sem þýddi ganghraða upp á 12 mílur.⁶⁰ Landhelgisgæslan hafði hug á því að *Árvakur* yrði fullgilt varðskip, þegar það var ekki að þjónusta vita landsins, en við þeirri bön var ekki orðið og *Árvakur* kom til landsins 1962 ganglitið og óvopnað að mestu. Skipið var smíðað í Hollandi og þótti sterkbyggt og traust, og hentaði vel til þeirra starfa sem það var til hagsað. Skipið kom að litlu gagni í 50 mílna deilunni enda fékk það heldur á baukinn frá enskum dráttarbátum snemma og var úr leik.⁶¹

Tilkoma þess að landhelgisgæslan eignaðist *Maríu Júlíu* var að Vestfirðingar höfðu safnað um langt árabíl fyrir björgunarskipi sem gæti þjónað við Vestfirði. Árið 1950 rættist sá draumur. Stærsta gjöfin til Björgunarskútsjóðs Vestfirðinga kom frá hjónunum Maríu Júlíu Gísladóttur og Guðmundi Guðmundssyni frá Ísafirði, en þau gáfu aleigu sína til sjóðsins. Það var því vel við hæfi að skipið var nefnt *María Júlía*. Báturinn var smíðaður í Danmörku, var úr eik, 137,4 rúmllestir, 27,5 m á lengd og 6,37 m á breidd. Auk hefðbundinna gæslustarfa var *María Júlía* sérhæfð til fiskveiðirannsókna, með trollvindu og öðrum viðeigandi búnaði, og til björgunar. Skipið gekk ekki hratt enda aðeins búið 425 hestafla dieselvél. Í stefni þess var 47mm fallbyssu.⁶² *María Júlía* var seld árið 1969 og var nýtt við fiskveiðar lengi.⁶³

Líkt og *María Júlía* kom stór hluti fjármagnsins fyrir smíð varð- og björgunarskipsins *Alberts* frá landsmönnum sjálfum, og að þessu sinni frá Norðurlandi. *Albert* var smíðaður í Stálsmiðjunni í Reykjavík 1957, en Íslendingar voru á þeim tíma að feta sig áfram í smíði stálskipa. Teikning skipsins var sú sama og *Hermóðs*. *Albert* var sérstaklega styrktur til siglinga í ís. Báturinn var um 200 rúmllestir, 33,9 m⁶⁴ að lengd, búið 665 hestafla dieselvél með ganghraða upp á 12 sjómílar. Skipið var búið 47mm fallbyssu og ýmsum búnaði til björgunarstarfa.⁶⁵ Árið 1970 leigði gæslan *Albert* til bandarískra aðila sem notuðu skipið við olíuleit við Grænland. Því var síðan skilað aftur til gæslunnar.⁶⁶

Lítill ganghraði *Alberts* og *Árvakurs* í síðustu þorskastríðunum gerði þeim erfitt fyrir að beita klippunum. Guðmundur Kjærnested rifjar það upp í endurminningum sínum þegar *Albert* „litli“ reyndi eitt sinn að klippa aftan úr togara. Ekki hafi þó viljað betur til en svo að togarinn dró skipið afturábak þar sem vírinn vildi ekki gefa sig!⁶⁷

Árið 1960 kom varðskipið *Óðinn* til starfa. *Óðinn* sem fyrir var hlaut nafnið *Gautur*, sem var eitt af dulnefnum Óðins í norrænni goðafræði, en *Gautur* seldur árið 1964.⁶⁸ Tilkoma *Óðins* breytti

⁵⁸ „Nýja Vitaskipið“, bls. 320.

⁵⁹ Kristján Guðmundsson: „Hermóður ferst, 40 ára minning“, bls. 3.

⁶⁰ „Vitaskipið Árvakur“, bls. 282.

⁶¹ Atli Magnússon: *Í kröppum sjó*, bls. 168.

⁶² „Björgunarskipið María Júlía“, bls. 94 .

⁶³ Jón Eiríksson: *Skipstjórar og skip*, bls. 311.

⁶⁴ *Jane's Fighting Ships 1975-76*, bls. 166.

⁶⁵ „Albert, hið nýja björgunar- og varðskip Norðlendinga“, bls. 236-239.

⁶⁶ Jón Eiríksson: *Skipstjórar og skip*, bls. 222.

⁶⁷ Sveinn Sæmundsson: *Guðmundur skipherra Kjærnested*. Síðara bindi, bls. 28.

⁶⁸ Jón Eiríksson: *Skipstjórar og skip*, bls. 264.

ýmsu fyrir gæsluna; nú átti það þrjú stór varðskip. *Óðinn* hafði ýmislegt fram yfir þau sem fyrir voru, t.a.m. að vera sérlega styrkt til að sigla í ís og vera búíð þyrlupalli. Hér fylgja svo ýmsar upplýsingar um skipið:

Smíðaár: 1960 janúar.
Skipasmíðastöð: Aalborg Værft a/s
Stærð: 910 Brúttó tonn
Lengd: 63,68 metrar
Breidd: 10,00 metrar
Djúprista: 5,40 metrar
Aðalvélar: B&W V.B.F 62 x 2 2096 Kw eða 2850 hestöfl
Ganghraði: 18 sjómílar +
Togkraftur: 48 tonn áætlað
Fallbyss: 57mm⁶⁹

Árið 1968 kom svo til landsins varðskipið *Ægir*, en eldri *Ægir* var seldur. Þótti mörgum synd að það ágæta varðskip skildi ekki vera varðveitt. Því fyrir utan áratuga langa þjónustu í gæslunni var þetta fyrsta íslenska skipið sem búíð var dieselvél sem aðalvél. Nýi *Ægir* var þó vissulega mikil framför yfir forvera sinn á allan hátt, og m.a. búíð þyrlupalli og skýli. *Ægir* var hugsaður sem alhliða varð- og björgunarskip sem gæti haldið uppi góðum ganghraða í vondum veðrum. Stefni þess og bógur var sérlega styrktur til siglinga í ís.⁷⁰ Tölfræðilegar upplýsingar um skipið eru:

Smíðaár: 1968 júní
Skipasmíðastöð: Aalborg Værft a/s
Stærð: 1.128 Brúttó tonn
Lengd: 69,84 metrar
Breidd: 10,00 metrar
Djúprista: 5,80 metrar
Aðalvélar: 2x MAN 8L 40/54 sem framleiða samtals 4300 hestöfl
Ganghraði: 19 sjómílar +
Togkraftur: 56 tonn
Fallbyss: 57 mm⁷¹

Með sérstakri heimild frá dómsmálaráðherra var Landhelgisgæslunni heimilt að taka hvaða skip sem það hafði hug á leigutaki. Í deilunni 1972 sóttist gæslan fast að fá yngsta hvalveiðibát Íslands, *Hval 9* að láni. Eigendum skipsins leist heldur illa á þá hugmynd, en með heimild ráðherra var það tekið leigutaki og fékk nafnið *Týr*, eða „*Hval-Týr*” meðal gæslumanna. *Hvalur 9* var um 20 ára gamalt, búíð öflugri gufuvél og hafði ganghraða um 18 mílar sem var hliðstætt stærri skipum gæslunar

⁶⁹ www.lhg.is

⁷⁰ „Ægir hið nýja varðskip”, bls. 256-257.

⁷¹ www.lhg.is

á þeim tíma. Mestu munaði þó um að skipið þótti afar hreyfanlegt og hafði þann kost að geta breytt snögg um stefnu eða snúist á „punktinum”.⁷²

Það var að tillögu útgerðarmanns á Dalvík að skuttogarinn *Baldur* var tekinn á leigu í síðasta Þorkastríðinu. *Baldur* var 793 tonn, smíðaður í Póllandi 1974, búin 300 hestafla aðalvél auk þess að vera búin fjarskiptatækjum af bestu gerð. Höskuldur Skarphéðinsson var fyrsti skipherra á *Baldri* eftir að Landhelgisgæslan tók það yfir. Í endurminningum sínum minnst hann *Baldurs* með hlýjum hug.

Þegar við fórum að sigla *Baldri* komu margir stórkostlegir kostir í ljós sem við höfðum ekki látið okkur dreyma um. Hann lét ákaflega lipurlega að stjórn, snerist á fimmeyringi eins og sagt var ... [og í] tilraun sem við gerðum með varðskipinu *Þór* kom í ljós að hann fór [t.d.] tæpa tvo hringi á meðan *Þór* fór einn og sigldi á ellefu mílna hraða meðan *Þór* sigldi á fimm til sex mílum.⁷³

Þó *Baldur* hafi skort hraða samanborið við bresku freigátunna var hann búinn afar sérstöku leynivopni. Aftan á skipinu voru gríðarstórir gálgar, eins og flestir skuttogarar hafa. Þessir gálgar reyndust Bretum erfðir því við ásiglingar átti Höskuldur það til að bakka skutinum í átt að aðsvífandi freigátum og árangurinn lét ekki á sér standa eða eins og Höskuldur minntist síðar, „Við skárum þessi skip upp með afturenda *Baldurs* eins og dósahnífur sker upp niðursuðudósir.”⁷⁴

Í kjölfarið á leigunni á *Baldri*, leigði gæslan annan pólskan skuttogara. Hann hét *Ver* og deildi með landa sínum *Baldri* þeim kosti sem minnst hefur verið á. Aftur á móti þótti vélar skipsins þola illa þá hraðkeyrslu sem var á miðunum, og þótti hún bilanagjörn.⁷⁵ *Ver* fékk heldur illa útreið hjá freigátunni *HMS Leander* í síðasta þorskastríðinu, og kom því ekki mikið við sögu í þorskastríðunum.

Í síðasta þorskastríðinu 1975-76 var lögð mikil áhersla á að fjölga skipum gæslunnar. Ýmislegt var reifað í því samhengi og lagði Ólafur Jóhannesson, dómsmálaráðherra, fram beiðni til Bandaríkjanna um leigu á herskipum af Ashville gerð. Því var hafnað algjörlega af utanríkisráðherra Bandaríkjanna, Henry Kissinger. Einnig var í þessu sambandi nefndur áhugi stjórnvalda á leigu á sovískum freigátum af Mirkha gerð. Það verður að teljast afar ólíklegt að Sovétmenn hefðu lánað NATO ríki freigátur.⁷⁶

Árið 1975 kom til landsins nýjasta varðskip Íslendinga, *Týr*. Skipið var smíðað eftir teikningum af *Ægi*, en þó með lítilegum breytingum. Helstu upplýsingar um *Tý* eru:

Smíðaár: 1975 mars

Skipasmíðastöð: AARHUS FLYDEDOK a/s

Stærð: 1.214 Brúttó tonn

Lengd: 71,15 metrar

Breidd: 10,00 metrar

Djúprista: 5,80 metrar

Aðalvélar: 2x MAN 8L 40/54 sem framleiða samtals 4300 hestöfl

Ganghraði: 19 sjómílar +

⁷² Atli Magnússon: *Í kröppum sjó*, bls. 168.

⁷³ Höskuldur Skarphéðinsson: *Sviftingar á sjávarslóð*, bls. 171-172.

⁷⁴ Óttar Sveinsson: *Útkall*, bls. 15.

⁷⁵ Sveinn Sæmundsson: *Guðmundur skipherra Kjærnested*, bls. 218.

⁷⁶ Guðmundur J. Guðmundsson: „Þorskar í köldu stríði”, bls. 75-76.

Togkraftur: 56 tonn

Fallbyssan: 57mm fallbyssan⁷⁷

Stríð hafa ekki endilega ráðist af því að annar aðilinn hafi verið fjölmennari, eða betur skipulagður. Ný hernaðartækni hefur ekki síður breytt hernaðarsögunni, eins og t.d. púðrið, vélbyssan, flugvélinn eða skriðdrekinn. Í þorskastríðunum voru það íslensku klippurnar sem reyndust áhrifavaldur á miðunum. Til þess að pólitískar kröfur Íslendinga gátu gengið upp í þorskastríðunum þurfti landhelgisgæslan að geta framfylgt þeim á hafinu. Í deilunum 1958 höfðu Íslendingar fá ráð önnur en að taka togara með valdi. En eftir ófarirnar í *Northern Foam* í september það ár, þegar íslenskir varðskipsmenn voru handsamaðir af þeim bresku, reyndi lítið á þá tækni. Skjöl sína að Bretum var alls ókunnugt um tilvist leynivopnsins þegar deilurnar hófust 1972. Í utanríkisráðuneytinu í London voru aðferðir Íslendinga við að framfylgja útfærsluni taldar til:

- a. Fylgja fiskiskipaflotanum eins og skugginn með skipum og flugvélum og taka saman „svartan lista“.
- b. Handsama togara á þeim lista ef hann neyðist til að leita til hafnar vegna viðgerða eða sjúkraaðstoðar.
- c. Trufla veiðar með því að sigla upp að skipunum og tilkynna þeim það að þeir stundi ólöglegar veiðar. Trufla þá með því að manna vopn og skjóta púðurskotum.
- d. Freista þess að handsama einmana togara og koma honum inn fyrir fjöggra mílna landhelgina áður en verndarskipin komi á staðinn
- e. Reyna að dreifa kröftum flotans með því að ráðast til atlögu með miklum fjölda skipa.
- f. Reyna að leita uppi togara á heimleið sem eru á „svörtum lista“ með flugvélum og elta hann svo uppi, þar sem flotaverndin getur ekki fylgst með honum.⁷⁸

Telja má líklegt að íslensku varðskipin hefðu lítið getað hreyft sig, ef ekki hefði verið fyrir klippurnar. Klippurnar voru hönnun Péturs Sigurðssonar forstjóra Landhelgisgæslunar, en verklega útfærslu annaðist Friðrik Teitsson verkstjóri hjá vélsmiðju Vita- og hafnarmálastjórn. Guðmundur Kjærnested lýsir tilkomu þessa leynivopns í endurminningum sínum á eftirfarandi hátt:

Fyrstu klippurnar sem við fengum voru búnir til úr járnkarli. Á hann voru soðnir fjórir armar með egg í kverkinni ... Brátt voru gerðar endurbætur á klippunum. Þær urðu sterkari og um leið skæðara vopn. Stundum kom fyrir, sérstaklega á fyrstu vikunum, að við fórum á of mikilli ferð og klippurnar sukku ekki, heldur fóru yfir togvírana. Á þessu réðum við bót með því að setja nokkra keðjuhlekki aftan í klippurnar, sem annars voru ekki þyngri en svo að einn maður gat auðveldlega borið þær ...

Aftast á varðskipunum er stór og aflmikil vinda með dráttarvíra, um sex hundruð faðma löngum. Við þennan vír voru klippurnar festar. Þegar aðför var gerð að togara voru þrír menn aftur á, bátsmaðurinn sem stjórnaði vindunni og tveir hásetar. Við höfðum kallkerfi milli skutsins og brúarinnar opið þannig að vel

⁷⁷ www.lhg.is

⁷⁸ FCO [Foreign & Commonwealth Office] 76/538 „Fisheries protection off Iceland-Use of military force” 23. ágúst 1972.

var hægt að fylgjast með öllu. Við renndum út þetta 100 til 200 fœðum eftir því hvað togarnir veiddu á miklu dýpi.⁷⁹

Brátt fundu þó bresku togarasjómennirnir ráð við klippingunum. Tveir og tveir gátu þeir varist varðskipunum, með því að annar sigldi fyrir aftan hinn og varnaði því að varðskipin gætu siglt yfir togvírana. Varðskipsmenn fundu þó lausn á þessum vanda með nýrri aðferð. Guðmundur Kjærnested aftur:

Þessi aðferð var þannig að við settum belg við klippurnar og síðan nokkra belgi á vírinn sjálfan. Þannig héldust klippurnar á floti. Við sigldum rólega fyrir framan landhelgisbrjót sem var að toga og gáfum dráttarvírinn með klippunum út á meðan. Togarinn sigldi þá yfir vírinn og klippurnar lentu á togvírnum neðan frá og skáru.⁸⁰

Segja má að með þessari aðferð þá voru það togarnir sjálfir sem klipptu á togvírana sína.

Líkt og Bretar þá notuðust Íslendingar við eftirlitsflugvélar í þorskastríðunum. Tilraunir með eftirlit með bátum hófst árið 1928, aðeins tveim árum eftir stofnun Landhelgisgæslunnar. Á árunum 1929-31, 1938-39 og eftir stríð starfrækti gæslan leiguflyg til síldarleitar.⁸¹ Flugdeild gæslunar var svo stofnuð árið 1955. Það kom til af því að Varnarliðið seldi flugmálastjórn vél af gerðinni Consolidated PBV-6A Catalina, sem hafði strandað rétt fyrir utan Þórshöfn á Langanesi ári áður. Fékk „Kata”, eins og vélinn var gjarnan kölluð, einkennisstafina TF-RÁN. Ekki gátu flugmálastjórn og Landhelgisgæslan komið sér saman um rekstur vélarinnar, svo gæslan festi kaup á henni í staðinn.⁸² TF-RÁN var búin ratsjá og á fyrstu árum hennar tókst landhelgisgæslunni að þróa með sér aðferðir til að handsama togara við ólöglegar veiðar.

Árið 1962 var notkun TF-RÁN hætt, en í stað hennar kom bandarísk vél af gerðinni Douglas C-54 Skymaster. Höskuldur Skarphéðinsson fagnaði komu „Fjarkans”, eins og vélin var nefnd. „Hún var stór, hafði mikið flugþol og var að mínu áliti best búna flugvélin sem Landhelgisgæslan hefur nokkru sinni rekið”.⁸³ Skymastervélin var seld árið 1970 og tvö ár liðu þangað til Landhelgisgæslan festi kaup á nýrri vél. Hún kom notuð frá Japan og var af gerðinni Fokker F-27-200 Friendship. Hún hlaut skráningarnúmerið TF-SÝR. Guðjón B. Jónsson var flugstjóri hjá gæslunni í fjölmarga áratugi og saknaði „Fjarkans”, líkt og fleiri. Honum þótti Skymasterinn fara betur með áhöfnina, hafa mýkri hreyfingar og framleiða allt öðru vísi hávaða. „Hátíðnihljóðin í *Fokkernum* þreyttu mann meira, maður var eins og undin tuska eftir daginn á *Fokkernum* en maður fann ekki fyrir því á *skymasternum*.”⁸⁴ Stuttlega skal minnst tveggja Grumman Hu-16 Albatross sjóflugbáta sem Bandaríkjamenn leigðu til gæslunar 1969. Þær stoppuðu þó stutt við, enda varla flughæfar, og þótti mönnum sem mikil mildi að ekki yrðu slys á fólki við rekstur þeirra.

⁷⁹ Sveinn Sæmundsson: *Guðmundur skipherra Kjærnested*. Síðara bindi bls. 16.

⁸⁰ Sveinn Sæmundsson: *Guðmundur skipherra Kjærnested*. Síðara bindi, bls. 28.

⁸¹ Sigurður Steinar Ketilsson: „Fluggæslan 35 ára”, bls. 3.

⁸² Sveinn Sæmundsson: *Guðmundur skipherra Kjærnested*. Fyrri bindi, bls. 123.

⁸³ Höskuldur Skarphéðinsson: *Sviftingar á sjávarslóð*, bls. 93.

⁸⁴ Jakob Ólafsson: „Fluggæslan 40 ára”, bls. 8. Skáletranir upprunaleg í texta.

Fyrsta þýrta Landhelgisgæslunnar var af gerðinni Bell 47J og hlaut skráningarnúmerið TF-EIR.⁸⁵ Hún kom frá Bandaríkjunum þar sem slíkar þýrlur voru nefndar Sioux, eftir indjánaþjóðum eins og hefð gerir ráð fyrir. Vestan hafs voru þeir einkum notaðar af landhernum og þá við ýmis minniháttar viðvik, s.s. sjúkraflutninga, njósnir og fyrir yfirmenn hersveita í orustum. TF-EIR getur því raunar ekki talist almennileg björgunarþýrta, en hana skorti þol og búnað til þess háttar verkefna. Eitt af verkefnum þýrlunnar var einkum að aðstoða við þjónustu við vita landsins. Hún starfaði til ársins 1971.

Fyrsta alvöru þýrlan hæf til björgunarstafa, TF-GNÁ, kom til landsins 1969 og var af gerðinni Sikorsky S-62⁸⁶. Helgi Hallvarðsson minnst TF-GNÁ að hún hafi verið „sérstaklega byggð til gæslu yfir sjó, og gat borið tíu farþega eða sex menn í sjúkrakörfum ... [f]lugþol var fjórar klukkustundir og hámarkshraði 175 km á klukkustund.“⁸⁷ TF-GNÁ starfaði hjá Landhelgisgæslunni til 1975. Árið 1973 eignaðist gæslan tvær Bell 47G þýrlur, sem fengu skráningarnúmer ættuð úr norrænni goðafræði TF-HUG og TF-MUN, en Huginn og Muninn voru hrafnar Óðins. Þær voru í minni kantinum, hálf-systur TF-EIR, og störfuðu hjá gæslunni aðeins í fjögur ár, eða til 1977.⁸⁸

Lokaorð

Í þessari ritgerð var annars vegar fjallað um þau bresku herskip sem komu við sögu í þorskastríðunum á áttunda áratug síðustu aldar. Mikið hefur verið gert úr þeim skaða sem íslensku varðskipum ollu þeim bresku. Slíkt verður þó að hafa í samhengi. Bresku freigáturnar voru ekki hannaðar sem klessubílar, heldur fullkomnar kafbátaleitarskip. Aldrei reyndi á þessi skip í baráttu við sovéska kafbáta. Við höfum því ekki vitneskju um getu þeirra við slíkar aðstæður, en vitum að þær hentuðu afar illa til togaraverndarskipa. Breska ríkisstjórnin notaðist í fyrstu gjarnan við dráttarbáta. Þeir voru sterkbyggðari, en skorti njósna og upplýsingagjöf herskipanna.

Í seinni kaflanum var saga Landhelgisgæslunnar rakin frá stofnun 1926 og fram á áttunda áratuginn. Dugnaður íslensku skipherranna, styrkur stærri varðskipa gæslunnar og leynivopnið, þ.e. klippurnar, gerðu það að verkum að Landhelgisgæslan gat sinnt þeim verkefnum sem af þeim var ætlast. Án þeirra hefði vilji stjórnámálmannanna haft lítið að segja.

⁸⁵ „Þýrlurekstur í 30 ár”, bls. 1.

⁸⁶ Bretar notuðust við þýrlur af þessari gerð undir nafninu Westland Sea King. Þær áttu útlitið og skrokkinn sameiginlegan með TF-GNÁ en annar búnaður og hönnun var bresk.

⁸⁷ Atli Magnússon: *Í kröppum sjó*, bls. 163.

⁸⁸ „Þýrlurekstur í 30 ár”, bls. 1.

HEIMILDASKRÁ

Prentaðar heimildir

„Albert, hið nýja björgunar- og varðskip Norðlendinga”. *Ægir. Mánaðarrit Fiskifélags Íslands um fiskveiðar og fagmennsku*. L árg. 15. tbl. (1957).

Atli Magnússon: *Í kröppum sjó. Helgi Hallvarðsson skipherra segir frá sægörpum og svaðilförum*. (Reykjavík, 1992).

„Björgunarskipið María Júlía”. *Ægir. Mánaðarrit Fiskifélags Íslands um fiskveiðar og fagmennsku*. XLIII árg. 5. tbl. (1950).

Brown, D.K. & Moore, George: *Rebuilding the Royal Navy. Warship design since 1945*. (Annapolis, Maryland, 2003).

Björn Þorsteinsson: *Tíu þorskastríð. 1415-1976*. (Reykjavík, 1976).

Chartres, John: *Modern Combat Aircraft 24. BAe Nimrod*. (London, 1986).

Eiríkur Kristófersson: *Á stjórnvallinum. Saga Eiríks Kristóferssonar*. (Akureyri, 1959).

Guðmundur J. Guðmundsson: „Þorskar í köldu stríði”. *Ný Saga*. XII árg. (2000).

Hilmar Snorrason: „Hraðbátar landhelgisgæslunnar”. *Gæslutíðindi*, VIII árg. 1. tbl. (1996).

Hilmar Snorrason: „Varðskipið Óðinn (I)”. *Gæslutíðindi*, V árg. 4. tbl. (1993).

Höskuldur Skarphéðinsson: *Svifingar á sjávarslóð. Minningar*. (Reykjavík, 1990).

Ingólfur Viktorsson: „Hraðbátum gæslunar skilað”. *Gæslutíðindi*, XIII árg. 1. tbl. (2001).

Jakob Ólafsson: „Fluggæslan 40 ára”. *Gæslutíðindi*, VII árg. 3. tbl. (1995).

Jane's Fighting Ships 1975-76. Ritstýrt af John Moore, (London, 1976).

Jón Eiríksson: *Skipstjórar og skip. Stutt æviágrip skipstjóra á íslenskum kaupskipum og varðskipum og saga þeirra skipa*. (útgáfustað vantar, 1971).

Jón Magnússon: „Varðskipið Ægir-1929”. *Gæslutíðindi*, IV árg. 2. tbl. (1992).

Jón Þ. Þór: *Landhelgi Íslands 1901-1952*. (Reykjavík, 1991).

Kristján Guðmundsson: „Hermóður ferst, 40 ára minning”. *Gæslutíðindi*, XI árg. 1. tbl. (1999).

Marriott, Leo: *Royal Navy Frigates. 1945-1983*. (London, 1983).

Meyer, C.J.: *Modern Combat ships 1. Leander Class*. (London, 1984).

„Nýja vitaskipið”. *Ægir. Mánaðarrit Fiskifélags Íslands um fiskveiðar og fagmennsku*. XL árg. 11-12. tbl, (1947).

Osborne, Richard & Sowdon, David: *Leander class frigates. A History of their Design and Development 1958-1990*. (Kendal [Englandi], 1990).

Óttar Sveinsson: *Útkall-Týr er að sökkva*. (Reykjavík, 2004).

Sigurður Steinar Ketilsson: „Fluggæslan 35 ára”. *Gæslutíðindi*, II árg. 2. tbl. (1990).

Sveinn Sæmundsson: *Guðmundur skipherra Kjærnested*. Fyrra bindi. (Reykjavík, 1984).

Sveinn Sæmundsson: *Guðmundur skipherra Kjærnested*. Síðara bindi. (Reykjavík, 1985).

„Varðbáturinn “Óðinn””. *Ægir. Mánaðarrit Fiskifélags Íslands um fiskveiðar og fagmennsku*. XXXI árg. 2. tbl, (1938).

„Vitaskipið Árvakur”. *Ægir. Mánaðarrit Fiskifélags Íslands um fiskveiðar og fagmennsku*. LV árg. 13. tbl, (1962).

„Þyrlurekstur í 30 ár”. *Gæslutíðindi*, VII árg. 1. tbl. (1995).

„Ægir hið nýja varðskip”. *Ægir. Mánaðarrit Fiskifélags Íslands um fiskveiðar og fagmennsku*. LXI árg. 13. tbl. (1968).

Óprentaðar heimildir

Claro, John: „The cod wars-Naval operations off Iceland” fengið á heimasíðunni
<http://www.thisisull.com/articles/cod.html>

FCO [Foreign & Commonwealth Office] 76/538 „Fisheries protection off Iceland-Use of military force” 23. ágúst 1972.

Heimasíður

<http://www.btinternet.com/~warship/Postwar/Frigates/>

<http://www.lhg.is> – heimasíða Landhelgisgæslu Íslands