

# Lati-Brúnn

Njörður S. Jóhannsson, þúsundþjalasmiður á Siglufirði, lætur ekkert stöðva sig í viðleitni sinni að skrifa báta- og skipasögu Fljóta og Siglufjarðar, sem hann hefur unnið að lengi, fyrst með ítarlegri heimildasöfnun og síðar með því að koma þeim upplýsingum í sjáanlegt form.

Nú var hann að enda við að toppa sjálfan sig, eftir að hafa ráðist í hið fyrirfram dæmda óvinnandi verk, að gera líkneski af Lata-Brún, skipi sem smíðað var á Siglufirði á seinni hluta 19. aldar og var lengi haldið þaðan úti til hákarlaveiða á miðunum norðanlands en einnig á skaki í nokkur ár og var að endingu notað sem hjálpartæki við bryggjusmíði þar innfjarðar. Þetta mun vera 18 líkneskið sem hann gerir.

Njörður hefur fjögur skoðunarskjöl af umræddu skipi, það síðasta frá 1904.

Hið óvenjulega núna er, að hann bjó til fley sem sýnir hvernig það leit út á þremur mismunandi stigum. Með því að skoða bakborðshliðina má sjá hina upprunalegu mynd og einnig þá sem blasti við eftir lengingu skipsins nokkru síðar, og með því að skoða stjórnborðshliðina má sjá hvernig það leit út eftir þriðju meiriháttar breytinguna.

Eins og nærri má geta hefur þetta verið langt ferli og klukkustundirnar við smíðina eru orðnar ófáar, en hundrað tímar til eða frá skipta engu máli, segir listamaðurinn; það er bara að geta gert hlutinn 100% þannig að maður sé ánægður með hann.

## Eins og tunna

„Það sem er vitað um skipið er að Jóhann Jónsson, jafnan kenndur við Höfn á Siglufirði, var að vinna með bróður sínum, Friðrik, úti á Siglunesi 1855-1856, en þar var verið að smíða bæði Siglunesið og Siglufirðing. Eftir það telur hann sig geta

smíðað sitt eigið hákarlaskip. Og hann byrjar að efna niður í það og fer að smíða 1857 og eftir þeim heimildum sem ég hef lýkur verkinu og skipið fer sína fyrst sjóferð 19. júlí 1857,“ segir Njörður, aðspurður um hvernig þetta hafi byrjað.

„Þetta var súðbyrðingur. Og þá er skipið talið vera 12,25 brúttólestir. En þetta er svolítið á reiki með rúmmálstöluna, því afar breytilegt var hvernig menn mældu; sumir mældu stafna á milli og sumir mældu bara byrðing o.s.frv. En í tryggingaskjölunum, fyrst 1860, er þetta allt gefið upp í fetum og eftir því byrja ég að reikna út grunnskipið.“

Guðbrandur Einarsson úr Saurbæ, suðaustan til í Siglufirði, er með skipið fyrstu þrjú árin og útgerðin gengur mjög erfiðlega. Jóhann í Höfn fær svo árið 1860 mann úr Fljótunum, Jón Dagsson, til að fara með það, en hann var reyndur hákarlaskipstjóri á opnum skipum. „Og eftir fyrstu ferðina spyr Jóhann í Höfn hvernig honum líkaði skipið. Hann hummaði og sagði: „Þetta er eins og tunna með gafl í báðum endum, með hálf Atlantshafið á undan sér og hinn helminginn á eftir sér, stýrisblaðkan er allt of stutt, maður veit ekkert hvert skipið er að fara.“

Skipinu var þá komið í fjöru og stýrisblaðkan lengd og það var sett í lestina að aftanverðu við lúguna svokallað bjálkaskilrúm en það var til þess að styrkja síðurnar báðum megin og um leið stöðva meira það sem var í lestinni.

### **Fleiri breytingar gerðar**

„Jón er með skipið nokkuð lengi, í rúm tíu ár. Svo er það lengt veturinn 1879-1880 og byggt upp. En þegar það er sett á flot aftur kemur í ljós að það er geysilega rangskreitt. Ástæðan er sú, að það hafði verið sagað í sundur í fjörunni, þar sem Slippurinn er, en ekki dregið í sundur, heldur var beðið með það til næsta dags, en í millitíðinni hefur vindur eða eitthvað lagt aftari partinn á hliðina og hann laskast stjórnborðsmegin, þrátt fyrir ráðstafanir með stögum og öðru

til að halda skipinu réttu. En Jóhann lætur það ekki á sig fá, heldur gerir við byrðinginn, leysir hann upp, en er alltaf í vandræðum með það að koma skipinu rétt saman aftur, vegna þess, að þegar það datt á hliðina brotnaði það örlítið á böndum og hliðin aflagaðist, á bumbunni, og skipið var því í raun eftir þetta aldrei eins báðum megin.“

Það er því sett upp aftur og sett á það föst stýri, þ.e. fleygar sem eru stjórnborðsmegin að framan en bakborðsmegin að aftan, til þess að ýta skipinu og rétta það af. Og menn urðu síðan varir við það, þegar þeir voru að nota skipið frá 1880-1885, að það er veikleiki í samsetningunni, þar sem lengingin er. Þá tekur Jóhann það til bragðs 1885 að hann gerir skipið sléttbyrt og setur á það lóðstefni og skúta. Nú er það komið upp í 17,23 smálestir. Jafnframt er sett í það bjálkaskilrúm að framanverðu, við lestaropið.

Næsta breyting sem verður á skipinu er svo 1890. Þá er allt saman rifið innan úr lestinni og sett gannering, og þá fer það á skak og það er saltað um borð og þetta gekk vel. Skipið er á þessu líka 1891 og 1892.

Svo fer það aftur á hákarl. En áður en það skeður, 1892, er enn gerð breyting á því, það er rifið innan úr því bæði að framan og aftan, þar sem kojurnar er, og sett gannering til að styrkja hann, og breikka kojurnar, þannig að það eru tveir um hverja kaju, átta gátu nú sofið í einu.

### **Var á reknetum líka**

„Árið 1904 er skipið komið í B-flokk, komið á fallandi fót,“ segir Njörður. „Tryggingaskýrslurnar ná ekki lengra, því afgangurinn brann á Akureyri. Við höfum því ekki það sem er fyrir aftan. En það gætu verið til viðbótarupplýsingar á Héraðsskjalasafninu á Sauðárkróki, sem Sigurjón Sigtryggsson skrifaði, mér var bent á það, en á eftir að fara og skoða. Við sjáum því til. En tvennt veit ég þó til viðbótar. Annað er það, að samkvæmt Norðanfara fer skipið á reknet 1905 og þess

vegna smíða ég netarúllu eins og þær voru á þeim tíma, reknetaspil, einn á móti fjórum, drifið og keflið, með koppum sinn hvors vegar til að draga strenginn inn á netinu. Það er því öll sagan með í þessu eina fleyi, eftir því sem best er vitað. Og hitt er, að Jón Kristjánsson, afi minn, sagði mér, að 1910 hafi Jóhann Jónsson, sonur Jóns Dagssonar, farið með skipið þrjár ferðir í hákarl, sem eru líklega með þeim síðustu sem farnar voru í þeim erindagjörðum. Í síðustu ferðinni, á Sporðagrunni, var veður tekið að versna og þeir ætluðu að hanga á stjóranum og taka veðrið af sér, en það gekk ekki. Þeim fannst skipið vera farið að haga sér svolítið undarlega og í ljós kom að það var orðið hálf fullt af sjó. Það var tekið til bragðs að djöflast á pumpunni, stjórnin var tekinn upp, og þeir urðu að skiptast á þrír við dælingu á sjó upp úr skipinu uns komið var til Siglufjarðar og eina 5-6 tíma eftir að það var lagst við festar inni á Eyrinni, áður en hægt var að komast að bryggju til að landa.“

### **Næst er það rúffskip**

Einhverjar heimildir eru um, að vél hafi verið sett í skipið, en hún er alla vega ekki til staðar þegar hér er komið sögu.

Síðast er vitað um þetta skip árið 1916. Þá er það notað við að smíða Anleggið, en þar var um að ræða söltunarstöð með öllu tilheyrandi, byggða á staurum úti á sjó, án tengsla við land. Ekki löngu síðar var skipinu sökkt handan kaupstaðarins, norður af Ráeyrarfjöru.

„Áður nefndur Jón Dagsson gaf skipinu nafnið, sem festist við það, sagði við Jóhann í Höfn, að það væri latt til siglinga, klunnalegt, stutt og stýrisblaðkan ónothæf, og því væri réttast að kalla það Lata-Brún, eins og einhverja truntu,“ segir Njörður að lokum.

En það átti eftir að skila sínu.

Listamaðurinn er hvergi nærri hættur þessari iðju sinni og segist vera að velta því fyrir sér að gera næst rúffskip, en

sú tegund mun hér á landi bara hafa tíðkast í Fljótunum. Spennandi verður að fylgjast með því.

Hinn 20. maí á næsta ári fagnar Siglufjörður 100 ára kaupstaðarafmæli. Er hér með lagt til að báta- og skipalíkneski Njarðar verði af því tilefni höfð til sýnis á einhverjum viðeigandi stað fyrir heimamenn og gesti til að skoða. Að hafa þar glugga aftur til fortíðar yrði skoðendum án nokkurs vafa til ómældrar gleði og um leið fróðleiks um þennan merkilega kafla í sögu okkar.



Lati-Brúnn 1857  
og lengingin  
1879-1880.



Hér sést  
lengingin vel.



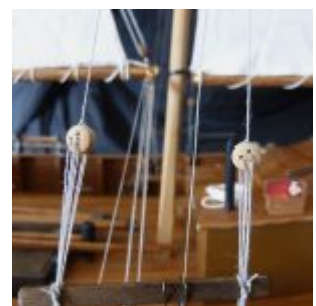
Og enn betur hér.



Horft ofan í  
skipið.



Horft ofan í  
skipið.



Stög og fleira.



Naglarnir eru orðnir margir.



Lati-Brúnn 1885.



Sléttbyrtur og með lóðstefni og skúta.



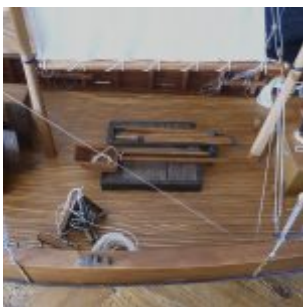
Nærmynd.



Netarúllan og ýmis áhöld á dekki.



Ýmis áhöld á dekki.



Ýmis áhöld á dekki.



Festa (akkeri) og margt annað.



Njörður með líkanið og Siglufjörður í bakgrunni.



Greinin í  
Morgunblaðinu í  
dag.

Myndir og texti: Sigurður Ægisson | sae@sae.is.