

VÍKINGUR

SJÓMANNABLAÐIÐ

3. tbl. 2019 · 81. árgangur · Verð í lausasölu kr. 1490



*Öryggismál sjómanna
Skipaumferð á norðurslóðum
Víkingur á netinu*



SKIPAFJÓNUSTA SKELJUNGS

Alhliða þjónusta í sjávarútvegi, útgerð og vinnslu



Skeljungur

Sími: 444-3000

www.skeljungur.is

Nýir frystitogarar

Á bakstíðu Fiskifrétta þann 5. september bar að líta eftirfarandi fyrir-sögn: Nesfiskur lætur smíða nýjan frystitogara sem bera mun nafnið Baldvin Njálsson en skipið er 66,3 metrar á lengd og 15 metra breitt. Tölvuteiknuð mynd er af skipinu sem svo sannarlega er glæsilegt á að líta og lesa má í upplýsingum um fyrirhugaðan búnað skipsins að vandað skuli til verka á öllum sviðum. Sömu sögu má segja af frysti-togara Brims sem er í smíðum engin smásmíði eða 81,3 meter á lengd og 17 metra breiddur. Mér er engin launung á því að mín skoð-un er sú að nýir öflugir frystitogarar eigi framtíðina fyrir sér sem áhugaverður hluti af endurnýjuðum fiskiskipafloata okkar.

Ramminn ríður á vaðið

Sólberg ÓF 1, það glæsilega fley kom til landsins fyrir tveimur árum en það er skráð lengd 70,92 metrar og breidd 15,41 metrar. Það er mín trú og von að skipið hafi verið undanfari í farsælu endurnýjun-arferli í þessum flokki fiskiskipa. Eins og algengt er hjá þeim sem ríða á vaðið og ráðast í að fjárfesta í nýsmíði með þeim margþætta og flókna búnaði sem fylgir verksmiðjutogara af þessari stærðargráðu, þá tekur oft dágóðan tíma að lagfæra agnúa sem koma í ljós eftir að skipið hefur veiðar. Fjöldmörg hliðstæð dæmi mætti nefna af þessum toga þótt þar sé um að ræða annan flokk skipa. Ég læt nægja að benda nýja ísfisktogara Brims þar sem ansi margt þurfti að endur-bæta í fyrsta skipinu en Þeir sem á eftir komu þurftu mun skemmri aðlögunartíma. Hvað Sólbergið varðar þá hef ég spurnir af því að ým-islegt hafi komið upp á frá því að skipið kom en smám saman hafi vandamálin verið leyst og afkoman stórbatnað milli ára þótt enn megi eflaust gera betur.

Á þessum glæsilegu skipum eru allar aðstæður og aðbúnaður áhafna gjörbreyttar til hins betra þótt við blasi að meira en nóg sé að gera allar vaktir og snap heyri trúlega sögunni til, enda ekki gert ráð fyrir því.

Lokaorð

Á sínum tíma var lögð fram tillaga eða drög að nýrri grein í kjarasamningi vegna Sólbergs af hálfu fulltrúa útgerðar og fulltrúa áhafna þáverandi frystitogara fyrirtækisins þ.e. Mánabergs og Sigurbjargar. Sú tillaga varð síðan að stofni til hluti af núverandi kjarasamningi sem rennur út þann 1. desember næstkomandi. Í lok tillögunnar má lesa eftirfarandi yfirlýsingu: Það er mat undirritaðra að það þjóni hagsmunum sjómanna og útgerðar að tillaga þessi verði hluti af heildarkjarasamningi og með því skapist forsendur til þess að byggja nýjan og fullkominn frystitogara.

Jákvæður stígandi í árangri áhafna Sólbergs og um leið í afkomu útgerðar benda til þess að mat þeirra sem skrifuðu undir þetta skjal hafi verið rétt. Ég vil að lokum óska þessum aðilum velfarnaðar í því sem fram undan er.

Árni Bjarnason
formaður FS

Útgefandi: Völuspá útgáfa,
Afgreiðsla og áskrift: 862 6515 / netfang: jonhjalta@simnet.is
Ritstjóri og ábyrgðarmaður: Jón Hjaltason, sími 862 6515,
netfang: jonhjalta@simnet.is Byggðavegi 101b, 600 Akureyri.
Auglýsingastjóri: Katrín Laufey Rúnarsdóttir, sími 856 4250 / netfang: katalaufey@gmail.com
Ritnefnd: Árni Bjarnason, Hilmar Snorrason og Jón Hjaltason.
Prentvinnsla: Ásprent.
Aðstandendur Sjómannablaðsins Vikings:
Félag skipstjórnarmanna, Skipstjóra- og stýrimannafélagin Verðandi, og Visir.
Sjómannablaðið Vikingur kemur út fjórum sinnum á ári
og er dreift til allra félagsmanna ofangreindra félaga.
ISSN 1021-7231



Forsíðumyndina tók Hilmar Örn Kárasón.

Efnis- yfirlit

Sjómenn og aðrir lesendur Vikings.

Sendið okkur línu um efni blaðsins, gagn-rýni eða hrós, tillögur um efnisþætti og hugmyndir um viðtöl við áhugaverða sjó-menn, jafnt farmenn sem hina er draga fisk úr sjó. Hjálpið okkur að halda úti þættinum „Raddir af sjónum“.
Netjið á jonhjalta@simnet.is

4 Sigmar Þór Sveinbjörnsson er mikill áhugamaður um öryggismál sjómanna. Og hefur af þeim áhyggjur sem hann reifar í athyglisverðri grein.

11 Duga heitar bænir til barneigna?

12 Risavaxin skemmtiferðaskip sjást í vaxandi mæli á norðurslóðum. Um þessa staðreynd segir skipstjórinn Eiríkur Sigurðsson: „Ef útgerðir skemmti-ferðaskipa telja sig ekki hafa efni á að ganga al-mennilega um náttúruna og að sinna öryggis-málum með viðunandi hætti, ættu þau alls ekki að fá að sigla á þessum svæðum.“

18 „Maersk var í desember 2017 með 7.600 sjómenn á launaskrá, þar af 650 Dani,“ upplýsir Páll Her-mannsson í þriðju grein sinni um gáma og skip.

24 Danskir dómamar á öndverðum meiði við íslenska starfsbræður. Seinni hluti greinar ritstjóra vors um raunir íslenskra útgerðarmanna við Siglufjörð á seinni hluta 19. aldar.

30 Að þessu sinni dregur Hafliði Óskarsson fram gamla mynd tekna um borð í þýska togaranum Uranus.

31 Sjómenn, munið ljósmyndakeppnina. Takið þátt.

32 Breskur kaþbátsforingi ræðst á þýskan togara sem siglir undir íslenskum fána. Helgi Laxdal heldur áfram umfjöllun sinni um fyrstu íslensku togarana.

38 Indverskir sjómenn illa leiknir. Hilmar Snorrason hefur orðið í þætti sínum, Utan úr heimi.

40 Át félaga sína. Árni Björn Árnason rifjar upp hörmulegan atburð.

42 Ætlar hann í veiði aftur? Ragnar Hólm er í Róm og lætur hugann reika.

43 Fagníð, nýjustu tölublöð Vikings eru nú einnig komin á netið. Sjá netfangið <https://www.skipstjorn.is/vikingur/>

45 Skipstjórinn spriklaði klemmdur bak við hurð. Gissur Sigurðsson segir frá.

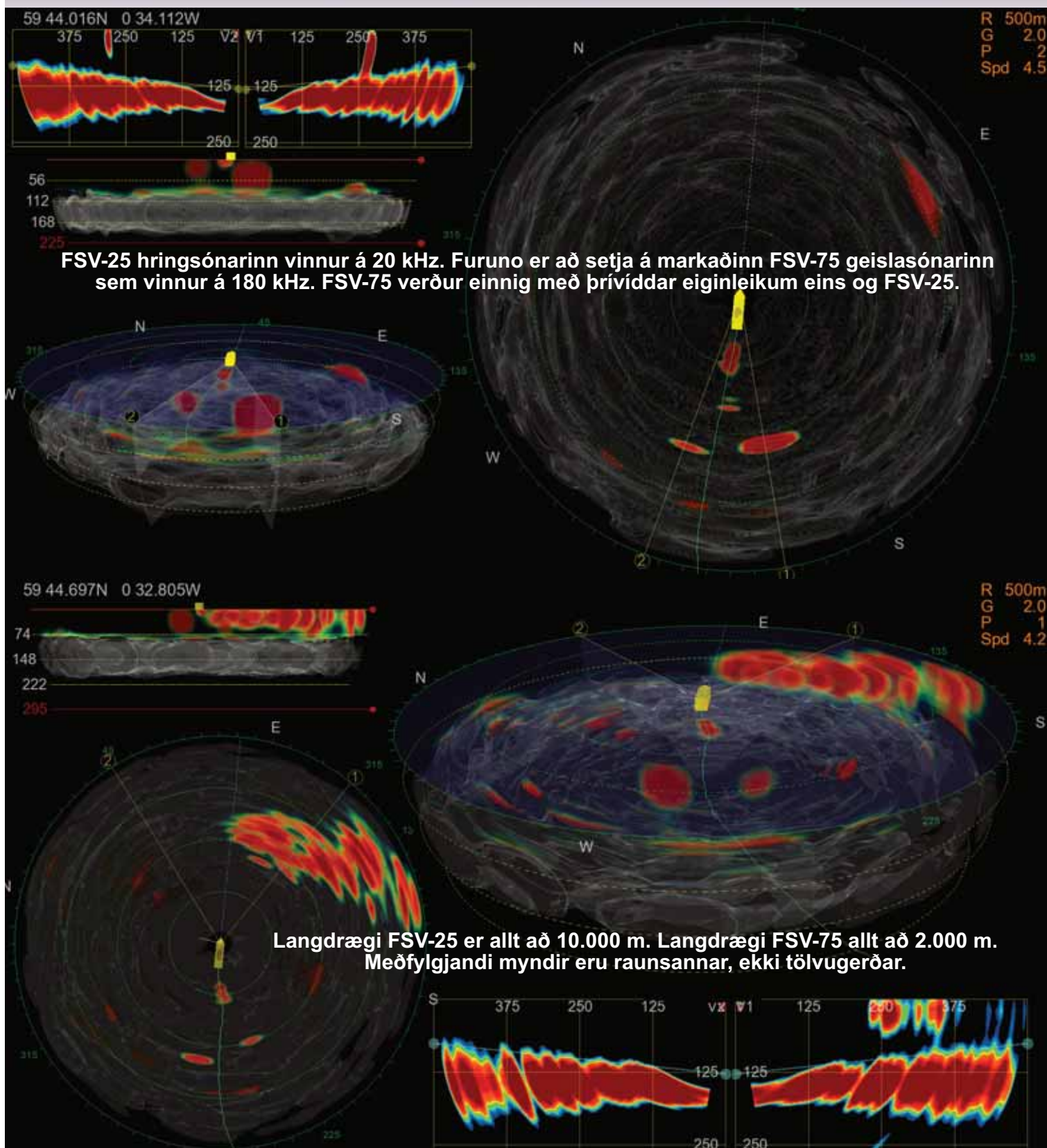
46 Mikill fengur að greinum Helga Laxdals um fyrstu íslensku togarana, segir bréfritari. Hafliði Óskars-son tekur líka til máls í þættinum Raddir af sjónum – og harða landinu.

NÝTT

FSV-25 3D Furuno Sonar

3D

Þrívídd í rauntíma



Mareind.is

Brimrún
FURUNO



Brimrun.is

Sigmar Þór Sveinbjörnsson, fyrrverandi stýrimaður og skipaskoðunarmaður,
áhugamaður um öryggismál sjómanna

Staðsetning öryggisbúnaðar skiptir miklu máli

Mikil umræða var um sjóslysið er mb Jón Hákon BA 60 frá Bildudal fórst í júlí 2015. Það hefði minna verið rætt og ritað um þetta slys ef einn skipbrotsmanna, Pröstur Leó Gunnarsson, hefði ekki komið fram í fjölmiðlum og sagt skilmerkilega frá slysinu, á hann hrós skilið fyrir að upplýsa sjómenn og almenning um slysið meðan áhugi var fyrir því.



Sigmar Þór Sveinbjörnsson.

Sleppibúnaður, ekki falskt öryggi

Menn ættu að hafa í huga að í flestum tilfellum hafa nýjungar í öryggismálum sjómanna komið að tilhlutan áhugamanna og sjómanna sjálfra oft eftir áralanga baráttu.

Umræðan um slysið þegar Jón Hákon fórst snéri að mestu um stöðugleika skipsins og sleppibúnað gúmmibáta sem voru um borð í skipinu að þeir hafi brugðist á neyðarstund, ætla ég að ræða um þann þátt.

Rétt er að annar búnaðurinn virkaði ekki en hinn virkaði en kom ekki að

gagni, enda ekki hannaður til þess að koma gúmmibát undan skipi á hvolfi.

Engar reglur eru í gildi sem skylda útgerðir til að vera með búnað þannig staðsettan að hann komi gúmmibát upp á yfirborð sjávar ef skipið er á hvolfi.

Það er slæmt þegar sjómenn og aðrir sem ræða þessi mál tala um sleppibúnaði sem falskt öryggi og það eigi jafnvel að taka búnaðinn úr skipunum. Við skulum hafa í huga að þessi tæki hafa bjargað

mörgum tugum mannslífa og eiga stóran þátt í fækkun dauðaslysa á sjó, þó sjaldan sé um það rætt eða skrifað.

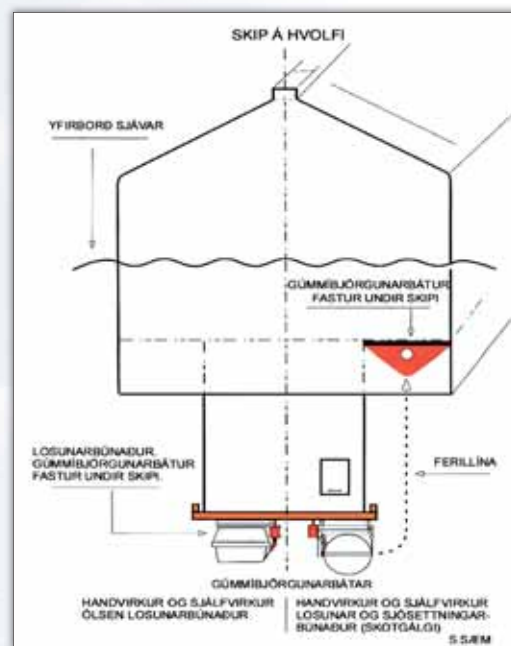
Engum hefur dottið í hug að henda í land gúmmibátum þó komið hafi fyrir að þeir virki ekki eins og til er ætlast í einstaka tilfellum, en frá árinu 1952 til ársins 2010 höfðu 1239 sjómenn bjargast í gúmmibátum.

Samkvæmt upplýsingum sem ég fékk frá Samgöngustofu hafa Þjónustustöðvar sem skoða gúmmibáta á Íslandi dæmt 171 gúmmibát ónýtan eða ónothæfan á árunum 2013 til 2017 eða á 5 árum.

En aftur að björgunarbúnaðinum sem var um borð í Jóni Hákon og er eins fyrir komið í mörgum öðrum skipum.

Á stjórnborða uppi á stýrihúspaki var Olsen losunarbúnaður sem er bæði með sjálfvirka losun og fjarlosun, í honum fjögurra manna gúmmibátur.

Á bakborða á stýrihúspaki var 003 Olsen losunar- og sjósetningarbúnaður (skotgálgi) sem er bæði með fjarlosun og sjálfvirka losun sem á að skjóta 12



Skip á hvolfi, staðsetning gúmmibjörgunarbáta á stýrihúspaki. Teikning: Sævar Sæmundsson

manna gálgatengdum gúmmibát út fyrir borðstokk, og blása hann upp um leið.

Eins og kemur fram í rannsókn Rannsóknarnefndar samgönguslysa (RSA) þá virkaði ekki annar af þessum gálgum, eða losunar- og sjósetningarbúnaðurinn (skotgálginn) sem var bakborðsmegin á stýrihúspaki.

Í rannsókn kom fram að það hafi aðeins tekið tíu sekúndur fyrir Jón Hákon að hvolfa. Hvernig virka umræddir bún- aðir þegar skipið er á hvolfi?

Losunarbúnaðurinn

Tökum fyrst losunarbúnaðinn sem vitað er að hafi losað fjögurra manna gúmmibátinn sem lá sokkinn á hafsbotni í hylkinu við hlið Jón Hákonar.

Þessi búnaður virkar þannig að hægt er að losa gúmmibátinn með handsýlgju á geymslustað og henda í sjóinn, einnig er hægt að losa hann með handföngum úr stýrihúsi. Þannig liggur hann laus í sæti sínu og á að fljóta og blásast upp ef skipið sekkur. Hvorugt þetta kom til greina í umræddu slysi. Þá er einn möguleiki eftir hvað varðar losunarbúnaðinn.



Jón Hákon BA 60.

Mynd: Silja Baldvinsdóttir

FLOTFATNAÐUR **- fyrir allar aðstæður**

Þjóðum upp á frístunda- og atvinnufatnað frá Regatta.
Hafðu samband og kynntu þér vöruúrvalið og þjónustuna



Komdu við og skoðaðu úrvalið í sýningarsal okkar á Óseyrarbraut 28, Hafnafirði

isfell.is

520-0500

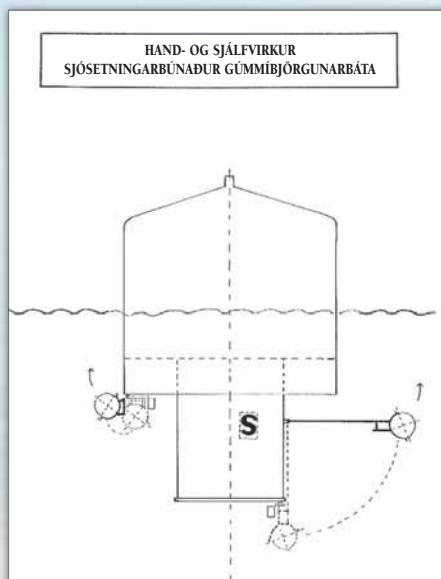
isfell@isfell.is



Drengöt á botni gúmmibátahyllki.

Ef skipbrotsmenn hafa ekki tíma til að losa gúmmibátinn á sökqvandi skipi eins og í umræddu slysi, á búnaðurinn að losa gúmmibátinn sjálfkrafa á 4 til 6 metra dýpi. Gúmmibáturinn á þá eins og áður segir að fljóta upp ef skipið er ekki á hvolfi, en sé það á hvolfi þá er hann fastur undir skipinu þó beislið sem á að halda honum föstum í sætinu sé laust. Hann losnar ekki úr sæti sínu fyrr en skipið sekkur alveg og réttir sig við á leiðinni til botns. Þannig var líklega ástandið á Jóni Hákon í umræddu slysi. Þegar Jón Hákon var á hvolfi er talið af RNSA að gúmmibátarnir hafi verið á 3,6 m dýpi, þannig að búnaðurinn náði ekki því lágmarksdýpi sem þarf til að opnast og losa gúmmibátinn.

Gefum okkur að búnaðurinn hafi losað beislið og uppdrifið haldi gúmmibátnum í fyrstu föstum undir skipinu. Á þeim tíma þrýstist sjór inn í hylkið það þýngist og flotíð minnkar og þar með uppdrifið sem þarf nauðsynlega að vera til staðar til að toga alla líflínuna út minnst 16 til 20 metra og blása þannig gúmmibátinn upp þegar hann losnar. Þegar skipið sekkur alveg og gúmmibáturinn hefur möguleika að losna úr sæti sínu, er hylkið með gúmmibátnum orðið það þungt og með



Hliðargálgi og lunningargálgi rétt staðsettir.

Teikning: Sigmund.

lítið eða ekkert uppdrif að það nær ekki nægu togi í líflínuna til að blása gúmmibátinn upp heldur sekkur með skipinu. Hafa skal í huga að þegar skipið er á hvolfi þá snúa dren-göt hylkis gúmmibátsins upp að yfirborði sjávar og þar með á loft greiðan aðgang úr hylkinu og sjór kemur í stað-

in sem minnar eða eyðir alveg uppdrifi þannig að það sekkur með skipinu, en sökkti skipið á réttum kili helst loft mun lengur í hylkinu með meira nauðsynlegu uppdrifi.

Athuganir hafa sýnt að ef gúmmibátur byrjar að blása sig upp á meira dýpi en 15 til 20 m þá nær hann líklegast ekki að slíta fangalínuna og fljóta upp á yfirborð eins og hann á að gera á minna dýpi eða á yfirborði sjávar. Þessi gúmmibátur hefur því ekki komið að notum fyrir skipbrotsmenn, þó búnaðurinn hafi virkað eðlilega, enda ekki hannaður til að koma gúmmibát undan skipi á hvolfi.

Losunar og sjósetningarbúnaðurinn

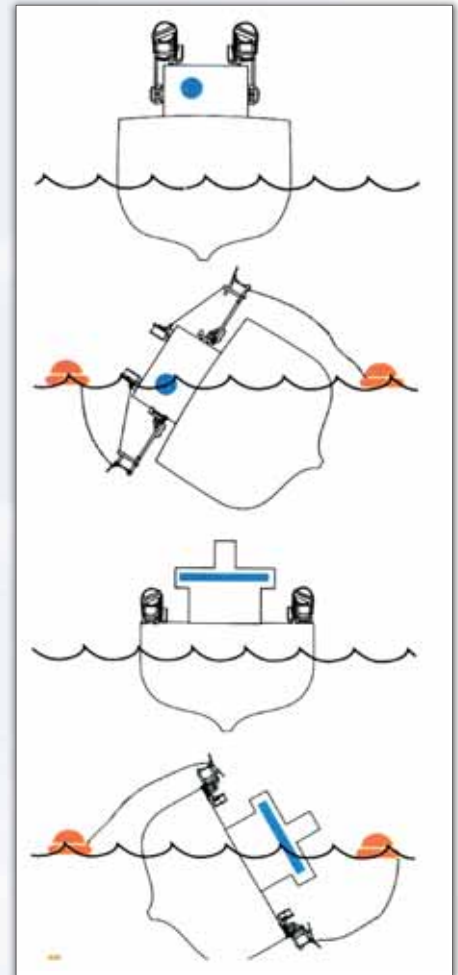
Jón Hákon var með einn losunar- og sjósetningarbúnað (skotgálga) sem á að skjóta gúmmibát út með því að taka í handfang inni í stýrishúsi, einnig á hann að skjóta gúmmibátnum sjálfvirkur út á 4 til 6 metra dýpi ef ekki er tími til að sjósetja hann áður en skipið sekkur. Gúmmibáturinn á líka að blásast strax sjálfkrafa upp þar sem hann er gálga-tengdur. Þetta hefði Olsengálginn átt að gera í umræddu slysi (þarf samt 4 til 6 m dýpi). Staðfest var með neðansjávar mynd að búnaðurinn virkaði ekki, því sat gúmmibáturinn fastur í gálganum.

Í nefndaráli RNSA segir: „Stærri gúmmibáturinn var í sjálfvirkum losunar- og sjósetningarbúnaði en búnaðurinn virkaði ekki. Nefndin skoðaði búnaðinn sérstaklega og telur að skakkt átak milli lykkjunnar og kólfsins í sleppilokanum hafi komið í veg fyrir að búnaðurinn virkaði og losaði kólfinn“. Þarna kemur fram að sjálfvirki búnaðurinn virkar ekki eins og ætlast er til í neyð.

Það verður að hafa í huga að búnaðurinn sem ekki virkaði var settur gamall í skipið 1988 og var því líklega um 30 ára gamall.

Þessi öryggistæki, eins og öll önnur, eru takmörkuð og það gera sér ekki allir grein fyrir því að reglurnar um staðsetningu þessa öryggisbúnaðar rýra í mörgum

Sigmundsbúnaðir og Olsenbúnaðir hafa bjargað tugum sjómanna og nefni ég hér aðeins eitt sjóslys af mörgum þar sem þessi björgunartæki hafa bjargað mannlífum.



Gálgatenging, gúmmibátur byrjar að blásast upp um leið og honum er skotið úr búnaðinum.

Teikning: Árni Friðriksson

tilfellum getu þeirra til björgunar eins og á Jóni Hákon.

En hefði búnaðurinn komið að notum ef hann hefði virkað eðlilega? Ekki er víst að hann hefði skilað gúmmibátnum út fyrir borðstokk og upp á yfirborð sjávar þegar skipið er alveg á hvolfi.

Staðsetning skiptir máli

Þá komum við að staðsetningu þessara tækja um borð í fiskiskipum almennt.

Í núgildandi reglugerð um öryggi fiskiskipa sem eru 15 m eða lengri, nr. 122/2004, 34. regla segir m.a.:

„Losunar- og sjósetningarbúnaður skal staðsettur þannig að hann sé vel aðgengi-legur til notkunar, eftirlits og viðhalds. Ekkert sem snýr að uppsetningu eða staðsetningu búnaðarins skal hindra þá virkni búnaðarins að hann geti sjósett

Sérhönnuð sjómannamappa

Atvinnuskírteini og önnur gögn á vísun stað



Hafsins hetjur vilja hafa sitt á hreinu.
Sjómannamappan er þeirra ökuskírteini.

Sjómannamappan fæst einnig
sem taska með rennilás

Tilvalin gjöf til sjómanna, starfsfólks eða útskriftarnema.
Þjóðum **áletrun með nafni** sjómanns og útgerðar.



Sjálfsvirðing og **sjálfstraust** eflist með vinnu við vel metið handverk.

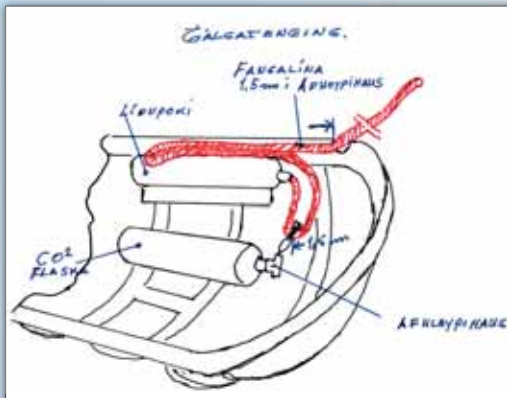
Múlalundur nærir líkama og sál eftir erfið áföll - eflir þrek og kjark þeirra sem þar starfa til að takast á við áskoranir daglegs lífs.

Með því að skipta við Múlalund skapar þú störf fyrir fólk með skerta starfsorku - þá vinna allir!

Vefverslunin okkar er opin allan sólarhringinn - alla daga vikunnar: **mulalundur.is**

björgunarfleka (gúmmibát) þó skipið hafi allt að 10° stafnhalla á hvorn veginn og allt að 20° slagsíðu til hvorar hliðar. Enn fremur skal vera hægt að sjósetja björgunarflekann með handafli.“

Parna eru ekki miklar kröfur gerðar, aðeins 20° halli sem er ekki mikill halli á skipi sem er í neyð, og miðað við þessar reglur nýtist búnaðurinn illa og í mörgum tilfellum alls ekki. Það á t.d. við þegar skip eru á hvolfi eða á hliðinni. Þetta eru líka mun minni kröfur en losunar- og sjósetningarbúnaðurinn er hannaður fyrir, kem að því síðar.



Miðað við teikningar af Jóni Hákonni sýnist mér losunar- og sjósetningarbúnaðurinn vera þannig staðsettur að hann standist kröfur reglugerðar og geti skotið út gúmmibát þótt skipið halli 20° í gagnstætt borð og á réttum kili.

En þó að búnaðurinn um borð í skipinu og mörgum fleiri fiskiskipum standist kröfur reglugerðar er ekki þar með sagt að ef þessum sömu skipum hvolfdi með þennan búnað, að gúmmibátur skilaði sér út fyrir borðstokk og upp á yfirborð sjávar þegar skipið er á hvolfi.

Það eru í raun takmarkaðar líkur á að gúmmibáturinn geti skilað sér upp á yfirborð þó sjálfvirki búnaðurinn virki eðlilega. Ekki vegna þess að búnaðurinn sjálfur sé slæmur ef hann er ilagi, heldur er það staðsetningin sem er ekki nægjanlega góð til að hann nýtist sem best.

Olsen losunar- og sjósetningarbúnaðurinn virðist oft hugsaður og staðsettur sem skotbúnaður, þannig á hann að skjóta gúmmibátnum út fyrir borðstokk og blása hann upp í leiðinni, þetta gerir hann líkast til þó búnaðurinn sé uppi á stýrishúsi 1,20 m frá lunningu og skipið á réttum kili eða halli 20° eins og krafist er í reglum. En annað er upp á teningnum þegar hann er á kafi í sjó.

Í merkilegum rannsóknnum sem Iðntæknistofnun gerði á sínum tíma í samráði við Siglingastofnun kom greinilega í ljós hvernig sjósetningarbúnaðirnir virka neðansjávar (til eru vídeómyndir af því).

Þegar gúmmibát var skotið út með sjósetningarbúnaðinn á kafi í sjó var viðnám vatnsins svo mikið að hann færðist

lítið sem ekkert frá gálganum og við 90° halla skipsins væri hann eðlilega fastur í gálganum ef skipið hallaði á gálgahliðina 90°, þess vegna er nauðsynlegt að hafa tvo skotgálga.

Það er ekki víst að gálginn á mb. Jóni Hákonni hefði komið gúmmibátnum út fyrir borðstokk þó hann hefði virkað eðlilega, þar sem losunar- og sjósetningarbúnaðurinn er það innarlega á stýrishúsinu. Samkvæmt upplýsingum sem ég hef er þessi vegalengd 1,20 metrar. Ef það er rétt þá er ekki öruggt að gúmmibátur hefði skilað sér upp á yfirborð, heldur hefði hann getað lent uppblásin milli lunningar og stýrishúss. Það skiptir máli hvar og hvernig búnaðurinn er staðsettur á skipinu ef hann á að nýtast sem best á neyðarstundu.

Því miður eru alltof algengt að Olsenbúnaður (lunningsbúnaðurinn) sé staðsettur af innarlega á skipum til að hann komi að fullum notum þegar skip er á hvolfi, það virðist aðallega hugsað um skotkraftinn með búnaðinn og skipið ofansjávar á réttum kili, og að standast ófullkomna reglugerð þar sem skip má aðeins halla 20°.

Breytingar á reglugerðum

Breytingar voru gerðar á reglugerðum sem minnkuðu kröfur losunar- og sjósetningarbúnaðar til að skila gúmmibjörgunarbát upp á yfirborð sjávar og þar með minnkaðir möguleikar sjómanna til að bjargast úr sjóslysum. Losunar- og sjósetningarbúnaðurinn var hannaður til að gera eftirfarandi:

1. Auðvelda sjósetningu gúmmibjörgunarbáts, þannig að menn þyrftu ekki á neyðarstundu við að fara upp á stýrishúspak eða að geymslustað hans til að losa og sjósetja.
2. Hægt væri að sjósetja gúmmibjörgunarbát með einu handtaki inni í stýrishúsi, þrátt fyrir að búnaðurinn væri ísbrynjaður eða á kafi í sjó, skila hon-



Olsen 003 losunar og sjósetningarbúnaður dekkgálgi einnig notaður á stýrishúspaki.



Ísaður Sigmund S 1000 Losunar og sjósetningarbúnaður C hliðargálgi, er hugsaður til að flytja gúmmibátinn lengri leið út fyrir borðstokk, samskonar útfærsla er til af Olsengálga.

um uppblásnum út fyrir borðstokk og þannig upp á yfirborð sjávar.

3. Ef skipið ferst svo snögg að engin tími er til að komast að gúmmibátnum eða festingum sem eiga að losa hann, þá á búnaðurinn sjálfvirkt að losa gúmmibátinn og skila honum út fyrir borðstokk og þannig upp á yfirborð sjávar þó skipið sé með mikla slagsíðu, á hliðinni eða á hvolfi.“

Þannig var þessi öryggisbúnaður hugsaður í upphafi þegar Sigmund hannaði fyrstu Sigmundsgálga.

Það er rétt að það komi hér fram að Sigmunds losunar og sjósetningarbúnaðurinn var aldrei hugsaður sem skotbúnaður, heldur er hann færslubúnaður sem færir gúmmibátinn frá geymslustað og út fyrir borðstokk þó hann sé á kafi í sjó og hvernig sem skipið snýr. Hann þarf heldur ekki að fara á vist dýpi til að opnast og blása upp gúmmibátinn heldur opnast hann þegar skipið sekkur og sjór kemst í sérstakan opnunarkassa.

Þannig nýtist hann best og þannig er líka hægt að staðsetja Olsenbúnaðinn ef réttur búnaður er á réttum stað á skipinu, eins og reyndar margir Olsenbúnaðir eru,

STÖÐUG VÖRUPRÓUN

*er kjarninn sem
við byggjum á*

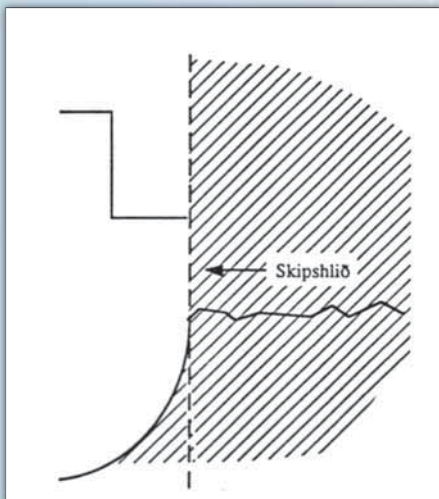
**Við erum í Laugardalshöll á
“Iceland Fishing Expo”
Sjávarútvegur 2019
og sýnum þar í fyrsta skipti
ljósleiðarakapalinn**

DYNICE
OPTICAL DATA

**25. - 27.
september**
**Sýningarsvæði
A-6**

HAMPIÐJAN
www.hampidjan.is

Veðarfæri eru okkar fag



Skýring á hvað er hugtakið út fyrir borðstokk; úr skýrslu löntæknistofnunar

en sjálfvirki búnaður hans þarf 4 til 6 m. dýpi til að sleppa gúmmibát.



Sigmund S 2000 dekkgálgi einnig notaður á stýrishúspaki.

Áður voru gerðar meiri kröfur

Eldri reglur um staðsetningu öryggisbúnaðar þar sem gerðar voru meiri kröfur. Úr reglugerð nr. 351 frá 25. júní 1982:

„Reglur um staðsetningu, losunar- og sjósetningarbúnaðar gúmmibjörgunarbátar fyrir þillfarsskip.

2. gr. 2.4: Gúmmibjörgunarbátar þurfa að vera þannig staðsettir og fyrirkomið, að þeir komist með öryggi út fyrir borðstokk og í sjóinn, **þótt skip hallist 60° í gagnstætt borð** við sjósetningu bátsins.“

Úr reglugerð nr. 80 frá 1. febrúar 1988. Reglur um öryggisbúnað íslenskra skipa.

„8.2: Á skipum 15 m og lengri skal losunar- og sjósetningarbúnaðurinn skv. ákvæðum 8.1 jafnframt tryggja að gúmmibjörgunarbáturinn fari út fyrir borðstokk, þó búnaðurinn sé ísbrynjaður og á kafi í sjó, hvernig sem skipið snýr.“

Miðað við þessar eldri reglugerðir er í nýjustu reglugerð frá árinu 2004 farið aftur á bak í kröfum, sem rýrir notagildi þessara öryggistækja. Bæði Sigmunds-búnaður og Olsenbúnaður voru hannaðir til að standa þessar eldri reglugerðir.

Lokaorð

Það er slæmt þegar þessi björgunartæki virka ekki á neyðarstund og nauðsynlegt að bæta vinnureglur við skoðun og endurnýjun á gömlum búnaði sem er um borð í mörgum skipum í dag.

Þá er slæmt að öryggisbúnaður skuli í mörgum tilfellum og að óþörfu vera þannig staðsettur að hann komi ekki að notum þó hann virki eðlilega.

Með losunar- og sjósetningarbúnaði Sigmunds og síðar Olsenbúnaði og Varðeldi, varð mikil framför með því að geta skotið út gúmmibát handvirkir án þess að þurfa að klöngrast upp á stýrishús eða á þann stað sem björgunarbátur er stað-

settur, að ég tali ekki um sjálfvirka hluta hans.

Sigmunds-búnaðir og Olsenbúnaðir hafa bjargað tugum sjómanna og nefni ég hér aðeins eitt sjóslys af mörgum þar sem þessi björgunartæki hafa bjargað mannlífum.

Þann 5. desember 2001 fórst í slæmu veðri og svarta myrkri vélskipið Ófeigur II. VE 324. Skipið var 12 ára

gamalt 138 br. rúmlestir. Skipverjar höfðu varla tíma til að fara í björgunar-búninga og engan tíma til að sjósetja gúmmibátana, svo snögglega fórst skipið. Átta skipverjar af níu björguðust í tvo gúmmibátar sem voru í S 2000 Sigmund losunar- og sjósetningarbúnaði þeir losnuðu sjálfkrafa frá skipinu og blésu sig upp. Þarna sannaði losunar- og sjósetningarbúnaðurinn og reyndar björgunar-búningar enn einu sinni gildi sitt. Þessi öryggisbúnaður var og er bylt í öryggismálum sjómanna og enginn vafi á því að hann

Það er ótrúlegt að komið hafi til tals að það yrði val að fara eftir íslenskum öryggissérreglum sem bjargað hafa tugum mannlífa og umhugsunarefni fyrir alla sjómenn hvaðan sú krafa kemur.

hefur fækkað dauðaslysum þó því sé einhverra hluta vegna sjaldan haldið á lofti. Engar reglur eru í gildi sem gera kröfur um að gúmmibátar komi undan minni bátum sem eru á hvolfi enda er þeir ekki búnir neinum búnaði til þess. Núgildandi reglur um öryggisbúnað fiskiskipa 15 metar eða lengri gera heldur ekki kröfur til þess að losunar og sjósetningarbúnaður skili gúmmibát undan skipi sem er á hvolfi þó búnaðirnir séu hannaðir til þess ef þeir eru rétt staðsettir, eins og þeir eru reyndar á mjög mörgum skipum. Reglur um losunar- og sjósetningarbúnað gera eins og áður segir aðeins kröfur um að búnaðurinn skili gúmmibát út fyrir borðstokk frá skipi sem er með 20° slagsíðu til hvorrar hliðar. Reglur um staðsetningu þarf að endurskoða.

Það yrði mikil og alvarlegt slys ef sjómenn, sem börðust fyrir þessum öryggisbúnaði í 20 ár, missa trú á þessum tækjum og þau yrðu tekinn úr umferð. Það er ótrúlegt að komið hafi til tals að það yrði val að fara eftir íslenskum öryggissérreglum sem bjargað hafa tugum mannlífa og umhugsunarefni fyrir alla sjómenn hvaðan sú krafa kemur.



Á neyðarstund án sjósetningarbúnaðar.

Teikning: Jói Listó.

„ÞAÐ NÆGIR EKKI AÐ BIÐJA ...“

Séra Kolbeinn var prestur í grösugri sveit á Norðurlandi. Hann var maður stórvaxinn, vel hærður og söngmaður mikill, tónaði flestum prestum betur. Hann var einnig mjög bænheitur. Þau hjón, séra Kolbeinn og frú Sesselja voru vinsæl og virt af sóknarbörnum sínum. Ein var þó áhyggja þeirra, þeim hafði ekki fæðst erfingi.

Tveim bæjum framar í dalnum bjuggu ung hjón litlu en notadrjúgu búi. Hormónar þeirra pössuðu vel saman og fæddist þeim barn annað hvert ár.

Eitt vorið komu þau með tvíburastúlkur til skírnar í kirkjunni. Að athöfn lokinni bauð prestur upp á kaffi. Þær konurnar fóru inn í stofu og sinntu hvítvoðungunum en séra Kolbeinn og Magnús gengu til skrifstofu prestsins. Þar dró prestur upp flösku af messuvíni og dreyptu þeir á. Þegar flaskan hafði verið tæmd dró prestur upp aðra. Setti brátt depurð að presti og trúði hann Magnúsi fyrir því hve



Bænin ein, þó heit sé, hefur ekki megnað að skapa þessa myndarlegu fjölskyldu. Það vissi Magnús bóndi en kannski ekki presturinn, ekki frekar en ég kann nokkur skil á þessu fólki en yrði þakklátur öllum upplýsingum þar um.

Mynd: Landmælingar Íslands

vel þeim liði í sókninni; áhyggju hefðu þau hjónin þó eina og væri hún að sliga þau. Þau hefðu nefnilega ekki eignast barn.

„Og þó,“ segir séra Kolbeinn, „bið ég heitt og innilega á hverju kvöldi!“

Magnúsi var orðið gott af messuvíninu og svaraði af bragði: „Það nægir ekki að biðja, prestur minn, það verður nefnilega að gera meira!“



Við látum dæluna ganga



- Dælur
- Dæluviðgerðir
- Áspétti
- Rafmótorar
- Vélavara hlutir



Viðgerðir • Tæringarvarnir Keramikhúðun



Texti og ljósmyndir: Eiríkur Sigurðsson.
Höfundur er skipstjóri með áratuga reynslu af siglingum á norðurslóðum

MSC Meraviglia á ytri
höfninni í Reykjavík.
Stærsta skemmtiferðaskip
sem kom til Íslands árið 2018.



Vaxandi umferð skemmtiferðaskipa á norðurslóðum

*Er ásættanlegt að taka svona ofboðslega mikla áhættu
í umhverfis- og öryggismálum á norðurslóðum?*

Umhverfisþátturinn

Það er alþekkt að útgerðir skemmtiferðaskipa eru á meðal mestu umhverfissóða nútímans. Til dæmis er losun koltvísýrings þrisvar til fjórum sinnum meiri per farþega en í fluginu, sem þykir þó langt frá því að vera til fyrirmyndar. Skemmtiferðaskip brenna flest svartolíu og það miklu af henni þar sem þetta eru oft risaskip með mjög stórar vélar.

Skemmtiferðaskipin mega ekki brenna svartolíu þegar þau sigla á milli hafna í Evrópu en ég veit ekki hvað því banni er mikið fylgt eftir og efast satt að segja um að það sé mikið miðað við það sem ég þekki til þessara mála. En um leið og þau eru komin norður fyrir Bretlandseyjar eru engar hömlur og þau mega spúa út eins miklu eitri og þau vilja, án þess að nokkur skipti sér af.

Alþjóðasamfélagið býr til alls konar reglur og samþykktir um mengun en þeim er mismikið framfylgt og þetta er látið viðgangast. Það er óskiljanlegt að þeim sem um véla finnist í lagi að brenna svartolíu á norðurslóðum en ekki nær því sem þeir búa sjálfir og alls ekki nálægt Brussel.

Það er ekkert lítið af skolpi sem þessi skip losa í sjóinn þar sem upp í átta þúsund manns geta verið um borð í þeim stærstu – farþegar plús áhöfn. Þau hafa oft verið staðin að því að dæla út skolpi skammt frá ströndum. Svo er líka vitað að sum þeirra koma með mjög lítið af rusli í land miðað við það sem reikna má með frá skipum sem jafnast á við stærri bæi á Íslandi í fólksfjölda og mörg dæmi

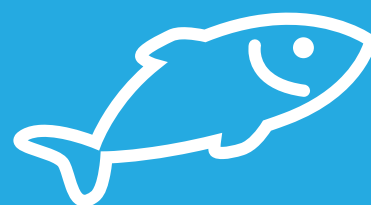
um að þau hendi rusli í sjóinn. En skipin eru auðvitað ekki öll svona stór og flest þeirra sem sigla á norðurslóðum taka frá nokkur hundruð og upp í tvö til þrjú þúsund farþega, en sama er. Um borð í stærsta skipinu sem kom til Íslands árið 2018 voru um 4500 farþegar auk 1500 manna áhafnar eða samtals um 6000 manns.

Gróðahyggjan í fyrsta sæti

Þrátt fyrir að vera ekki umhverfisvænni en þetta er skemmtiferðaskipum leyft að sigla nær ótakmarkað á norðurslóðum þar sem náttúran er mjög viðkvæm og gifurleg umhverfispjöll gætu hlotist af slysi. Gróðahyggjan er þar í fyrsta sæti og aurar í kassann mikilvægari en umgengni um náttúruna.



Mynd af skemmtiferðaskipinu Quest sem ég tók norðan við Svalbarða og innan Þjóðgarðs.



Wisefish
sjávarútvegslausrir

Fullbúin sjávarútvegslausrir í áskrift Microsoft Dynamics BC

Wise er leiðandi í þróun hugbúnaðarlausna fyrir sjávarútveg með WiseFish í fararbroddi sem er vottað af Microsoft.

WiseFish er sérsniðin hugbúnaðarlausn sem er hönnuð til að sinna þörfum sjávarútvegsfyrirtækja.

Sérfræðingar WiseFish verða til staðar á **Sjávarútvegssýningunni á svæði B15**, tilbúin að miðla af víðtækri þekkingu og reynslu af þjónustu og hugbúnaðarþróun fyrir sjávarútveginn.

„Lykillinn að góðum árangri er hugbúnaður sem gefur okkur lykilupplýsingar í rauntíma. Við notum **WiseFish og WiseAnalyzer**, sem tryggir að staða, árangur og framlegð er alltaf ljós í lok dags.“



Guðmundur Smári Guðmundsson,
G.RUN Grundarfirði

Lausrir Wise spanna alla virðiskeðju sjávarútvegsins frá veiðum til sölu og dreifingar.

Wise lausrir ehf. » wise@wise.is » wise.is





Þessu skemmtiferðaskipi, Albatros, mættum við á ytri höfninni í Honningsvaag 18. júní 2019 og þá tók ég þessa mynd. Honningsvaag er nyrsti bær í Evrópu og rétt við Nordkap, sem er nyrsti oddi Evrópu.

Norðmenn fara með stjórn á Svalbarða og hafa loksins bannað brennslu svartolíu þar en með þeirri undantekningu að skip sem koma á Isfjord, þar sem megnið af byggðinni er, mega brenna henni. Af hverju skyldi það vera? Jú það er vegna þess að sprenging hefur orðið í komu skemmtiferðaskipa til höfuðstaðarins, Longyearbyen, á síðustu árum en sá bær stendur einmitt við Isfjord. Það má sem sagt ekki styggja skipafélögin með því að krefjast þess að þau láti skipin brenna umhverfissvænna eldsneyti, enda gæti gróðinn minnkað um einhver prómill.

Þegar skemmtiferðaskip koma til hafnar á Íslandi liggja þau mjög oft alveg í miðbæjum og steinsnar frá íbúa byggð. Það þarf mikla orku til að halda þeim gangandi þó þau séu ekki að sigla og því ekkert lítil mengun sem leggst yfir bæina. Þau mega ekki brenna svartolíu í landi en efast stórlega um að það sé alltaf farið eftir því. Nægilega öflugar landtengingar við rafmagn eru hvergi til og því verður að keyra ljósavélar.

Fyrir þá sem vita ekki hvernig svartolía er, þá verður hún eins og malbik þegar hún kólnar og nánast ómögulegt að hreinsa hana upp af norðlægum ströndum ef hún fer í sjóinn. Skemmtiferðaskipin eru í flestum tilfellum með óhemju magn af svartolíu í tönkum.

Mikill fjöldi skemmtiferðaskipa er á ferðinni við Grænland, Ísland, Noreg og Svalbarða, sérstaklega á sumrin. En tímabilið er stöðugt að lengjast í báðar áttir. Byrjar fyrr á vorin og endar seinna á haustin. Ég hef mikið siglt á norðurslóðum og síðustu ár hef ég séð skemmtiferðaskip sigla jafnvel norður fyrir Svalbarða og innan þjóðgarðs sem þekur stóran hluta eyjaklasans. Það virðast sem sagt ekki vera nein takmörk. Skipin sigla bara þangað sem markaður er fyrir án þess að umhverfis- og öryggismál séu í fyrirrúmi.

Öryggisþátturinn

Ef það gerist að skemmtiferðaskipi hlekkist á eða lendi í vandræðum á norðurslóð er eins gott að vera búinn að hugsa rækilega fyrir fram hvernig við eigi að bregðast, því það er enginn hægðarleikur að bjarga hundruðum eða þúsundum farþega.

Að mínu mati ætti alls ekki að vera sjálfgefið að þessi skip fái að sigla hvar sem er og á þeim tímum sem stjórnendum skipafélaganna þóknast. Í fæstum til-

fellum eru björgunar- eða varðskip nálæg, hvað þá þegar þau eru komin norður fyrir Svalbarða, og því verður að gera þær kröfur að þau séu sem mest sjálfbjarga. Lykilatriði í því er að skemmtiferðaskip á norðurslóðum ættu alltaf að sigla tvö og tvö saman því eini möguleikinn til að bjarga þúsundum farþega af öðru skipi sem þyrfti að yfirgefa er að flytja þá yfir í annað skemmtiferðaskip. Það eru engin fiskiskip og fá eða engin björgunarskip sem mundu ráða við það og þar að auki bara heppni ef þau væru stödd í nágrenni við skemmtiferðaskip í vanda.

Ef skipafélögin fást ekki til að skipuleggja siglingarnar þannig að skipin sé a.m.k. tvö og tvö saman þurfa viðeigandi alþjóðlegar stofnanir að grípa í taumana.

Veisla fyrir ísbirnina?

Af því að ég nefndi Svalbarða þá má reikna með hafís þar allt árið þó það sé minna þegar líða fer á sumar, en þessi skip eru með fáum undantekningum ekki styrkt fyrir siglingar í ís og því óskiljanlegt að þeim sé leyft að sigla á því svæði með hundruð eða þúsundir farþega. Sama á við um Grænland. Ef farþegaskip sem væri eitt á ferð mundi stranda eða hlekkjast á við Svalbarða eða Grænland og þyrfti að yfirgefa gæti það orðið svakaleg veisla fyrir ísbirnina. Það eru reyndar þýrlur á Svalbarða en það tæki þær marga daga að bjarga öllum farþegum af svona skipum og oftast hafa menn ekki svo mikinn tíma.

Haustið 2018 strandaði togari með fimmtán manna áhöfn norðan við Svalbarða. Það var meiriháttar mál að bjarga þeim með þýrlum og mátti engu muna. Næsta varðskip var þrjá daga að komast á staðinn og engin önnur skip nálæg. Ef þetta hefði verið skemmtiferðaskip með hundruð eða þúsundir farþega er líklegt að verulegt manntjón hefði orðið og gífurlegt umhverfisslys innan þjóðgarðs.

Í apríl 2019 varð svo farþegaskip vélarvana við vesturströnd Noregs og munaði litlu að ræki upp í klettana. Áhöfninni tókst á síðustu stundu að gangsetja vélarnar og fór þar betur en á horfðist. Um borð voru eitt þúsund og þrjú hundruð farþegar. Fyrir utan líkur á manntjóni hefði það orðið mikið umhverfisslys ef skipið hefði strandað. Þetta eru bara tvö nýleg dæmi en hægt að nefna mun fleiri, þar sem lá við stórslysi.



Queen Mary 2 og Gideon þegar hann var að sökkva og áhöfnin á Pétri Jónssyni að koma til bjargar. Þetta var ekki langt frá Titanic. Aðeins norðar



Við látum dæluna ganga



- Dælur
- Dæluviðgerðir
- Áspétti
- Rafmótorar
- Vélavarahlutir



Viðgerðir • Tæringarvarnir
Keramikhúðun

Fyrir



Eftir



Vatnagarðar 16, Reykjavík, s. 568 6625, velarehf.is



Öflugur hreinsibúnaður



Háprýstistöðvar



Ryksugur



Gufudælur



Sópar



Háprýstidælur



RAFVER KÄRCHER SÖLUMENN
Skeifan 3E-F • Sími 581-2333 • rafver@rafver.is • www.rafver.is

Ef sjóslýs hvað þá?

Það ætti svo að vera spil með dráttarvír á þessum skipum til að geta tekið annað skip í tog og áhöfnin þyrfti að fá reglubundna hjálfun í notkun þess búnaðar. Kostnaður við þannig öryggisbúnað er bara brotabrot af smíðakostnaði skipanna og útgerðunum því engin vorkunn að útbúa þau með dráttarspilum.

Við Íslandsstrendur er ástandið þannig að það er eitt nothæft varðskip sem gæti dregið skemmtiferðaskip í vanda og svo nokkur fjöldi fiskiskipa sem gætu það líka. Það er því mjög ólíklegt að varðskip yrði nálægt í neyð og fiskiskipin, sem oftast eru dreifð allt í kringum landið, það sem treysta þyrfti á. Áhafnir íslenskra fiskiskipa eru í flestum tilvikum mjög hæfar til að fást við svona aðstæður og margir lent í því áður að draga annað skip til hafnar. En eingöngu stærstu fiskiskipin hafa nægan togkraft en samt ekkert víst að hann mundi duga til að draga stórt skip í álandsvindi. En staðreyndin er samt sú að fiskiskip eru fyrst og fremst fiskiskip en ekki björgunarskip og því óverjandi að ætlast til að þau bjargi málum í neyð og gera engar aðrar ráðstafanir. Ég nefni fiskiskipin eingöngu vegna þess að í neyð getur þurft að nota allt sem hægt er til bjargar og auðvitað bregðast menn við neyðarkalli – alltaf.

Íslendingar eiga enga dráttarbáta sem eru nógu öflugir til að draga stór skemmtiferðaskip en Norðmenn marga.

Það er fullkomlega óraunhæft að ætla að fjölga varðskipum þegar við eigum nú þegar fullt í fangi með að halda úti núverandi skipakosti vegna fjárskorts. Fraktskip geta svo ekki dregið önnur skip. Bæði er að þau eru ekki útbúin til þess og svo er stjórnhæfni þeirra svo takmörkuð að þau gætu aldrei komið til hjálpar.

Það sama á svo við um Grænland, þar sem strandlengjan er löng en fá skip á ferli sem gætu komið til bjargar í neyð.

Af ofangreindum ástæðum ættu skemmtiferðaskip alls ekki að hafa leyfi til að sigla nálægt ströndum, nema rétt á meðan þau eru að sigla til hafnar. Það gefst þá lengri tími til að bregðast við ef eitthvað fer úrskeldis.

Ef útgerðir skemmtiferðaskipa telja sig ekki hafa efni á að ganga almennilega um náttúruna og að sinna öryggismálum með viðunandi hætti, ættu þau alls ekki að fá að sigla á þessum svæðum.

Samanburður við Titanic

Þann fjórtánda apríl 1912 fórst farþegaskipið Titanic eftir að hafa siglt á Ísjaka, eins og allir vita. Það er líklega þekktasta sjóslýs sögunnar. Af um 2200 manns sem voru um borð fórust um 1500. Skemmtiferðaskip nútímans geta tekið allt upp í 8.000 farþega, til samanburðar. Síðan Titanic sókk hafa auðvitað orðið miklar framfarir á öllum sviðum og ekki síst í öryggis- og fjar-skiptamálum. Skipin eru betur búin og framfarir í siglingatækjum ótrúlegar. Það breytir því samt ekki að slýs geta ennþá orðið og oftast er það mannlegi þátturinn sem klikkar, alveg eins og þegar Titanic sigldi á jakann. Það getur ennþá gerst að skemmtiferðaskip sigli á Ísjaka. Flestir vita að aðeins um 1/10 af jakanum stendur upp úr sjónum en 9/10 er undir yfirborði og sést ekki. Á norðurslóðum getur verið mjög erfitt að sjá Ísjaka í rat-sjá í slæmu veðri. Sérstaklega jaka sem hafa brotnað úr skriðjökklunum en þeir eru oft bláir, grjótharðir og marra í yfirborðinu þó mikill massi sé undir. Svo fara skemmtiferðaskipin sífellt norðar, þar sem er meiri ís, og á slóðir sem Titanic hefði aldrei reynt að sigla á.



Skemmtiferðaskip í isnum við Grænland.

Björgunarbúnaður skipa nútímans er auðvitað miklu betri en var í Titanic en það breytir hins vegar ekki þeirri staðreynd að ennþá er mjög erfitt er að flytja fólk í hundraða- eða þúsundatali á milli skipa úti á rúmsjó. Það er erfitt, en framkvæmanlegt á löngum tíma, í góðu veðri en nær útlokað í slæmu veðri. Allir sem hafa siglt á norðurslóðum vita að það er langt frá því að alltaf sé fært á milli skipa, hvorki á björgunarbátum né eða á annan hátt. Það á við á sumrin líka.

Það er svo langt frá því að hafis sé eina hættan. Þessi skip geta orðið vélarvana á óheppilegum stöðum og svo geta þau líka strandað, eins og önnur skip. Það eru því miður mörg dæmi um það sem hefur kostað fjölda mannlífa á suðlægari slóðum en á norðurslóð bætist svo kulduinn við áhættuþættina og fólk sem lendir í sjónum lifir oftast ekki lengi.

Vaxandi skipaumferð fylgir svo aukin árekstrahætta

Og ennþá er ótalin ein mesta hættan en það er eldsvoði um borð í skipum. Eldur um borð í skipi er eitt það hræðilegasta sem sjófarendur geta lent í og ekki síst vegna þess að það er ekkert auðvelt að forða sér. Að sjálfsögðu getur komið upp eldur í skemmtiferðaskipum eins og öðrum skipum og þá reynir heldur betur á flóttaleiðirnar og möguleikana á að flytja mikinn fjölda farþega á milli skipa á stuttum tíma. Þá komum við aftur að því lykilatriði að þau sigli alltaf tvö og tvö saman.

Ég nefni þennan samburð við Titanic vegna þess að það skip var talið ósökkvandi og að ekkert gæti komið fyrir það, en annað kom í ljós. Margir halda að ekkert geti komið fyrir þessi risastóru skemmtiferðaskip nútímans, en það er öðru nær. Ég efast um að farþegar geri sér almennt grein fyrir því.

Lokaorð

Einhver gæti sagt að ég grýti úr glerhýsi, þar sem ég er sjálfur að sigla á þessum slóðum. Því er til að svara að það er allur munur á að bjarga 15 til 25 manna áhöfn fiskiskips í neyð, samanborið við hundruð eða þúsundir manna af skemmtiferðaskipi. Þar að auki eru fiskiskipin útbúin með flotbjörgunarbúninga, sem halda hita á fólki í sjónum í talsverðan tíma, sem skemmtiferðaskipin eru ekki.

Ég geri auðvitað ekki lítið úr mikilvægi þeirra tekna sem koma með skemmtiferðaskipunum til þeirra hafna og sveitarfélaga sem þau heimsækja en fórnarkostnaðurinn getur verið mikill ef heildarmyndin er skoðuð.

Er ásætlanlegt að taka svona ofboðslega mikla áhættu í umhverfis- og öryggismálum á norðurslóðum? Nei, segi ég. Nei og aftur nei!

Vökvakerfislausnir einnig fyrir skip



Tæknibúnaður ætlaður til notkunar á sjó mætir erfiðustu skilyrðum. Álag óblíðrar náttúru, miklar hitabreytingar og stöðugur ágangur af söltum sjó, eykur þörf viðskiptavina fyrir áreiðanlegan og skilvirkan búnað.

Danfoss hefur háþróaðan gæða vökvabúnað og kerfissérþekkingu til að mæta kröfuhörðum viðskiptavinum um allan heim.

Vörulína Danfoss inniheldur m.a.:

- Háþróaða PVG álagsstýrða proportional stjórnloka og HIC/patronuloka.
- Öflugar H1 stimpildælur og mótora fyrir aukinn áreiðanleika og nýtni
- Þýðgengar Series 45 stimpildælur fyrir opin kerfi
- Hágæða vökvamótora á færibönd og spil
- State-of-the-art PLUS+1™ stjórnþúfa, örtölvur og hugbúnað.

Með Danfoss búnaði nærð þú stjórninni um borð.

Danfoss hf. Skútuvogi 6, 104 Reykjavík, Sími: 510 4100, www.danfoss.is

PLUS ™


COMPLIANT

ENGINEERING
TOMORROW

Danfoss

GÁMAR OG SKIP

Gámavæðingin og áhrif hennar

3. hluti

Próun hafna 1994 – 2017

Gámafjöldi um hafnir 1994 - 2017																
	1994		1996		2000		2004		2008		2012		2016		2017	
	röð á lista	magn	röð á lista		röð á heimslistu	TEU	röð á heimslistu	TEU	röð á heimslistu	TEUs	röð á heimslistu	TEU	röð á heimslistu	TEU	röð á heimslistu	TEU
Shanghai	8	1,2	8	1,9	6	5,6	3	14,6	2	28,0	1	32,5	1	37,1	1	40,2
Singapore	2	10,4	2	12,9	2	17,0	2	21,3	1	29,9	2	31,6	2	30,9	2	33,7
Shenzhen					11	4,0	5	13,7	4	21,4	4	22,9	3	24,0	3	25,2
Ningbo									7	11,2	6	15,7	4	21,6	4	26,6
Hong Kong	1	11,1	1	13,5	1	18,1	1	21,9	3	24,3	3	22,4	5	19,6	6	20,8
Busan	4	3,8	4	4,7	3	7,5	5	11,4	5	13,4	5	17,1	6	19,4	5	21,4
Guangzhou									8	11,0	7	14,7	7	18,9	7	20,4
Quingdao							14	5,1	10	10,3	8	14,5	8	18,1	8	18,3
Dubai	6	1,9	5	2,2	13	3,1	10	6,4	6	11,8	9	13,3	9	14,8	9	15,4
Tianjin									14	8,5	10	12,3	10	14,5	10	15,2
Klang	10	0,9	11	1,4	12	3,2	13	5,2	15	8,0	12	10,0	11	13,2	12	12,1
Rotterdam					5	6,3	7	8,3	9	10,8	11	11,9	12	12,4	11	13,6
Kaohsiung	3	4,9	3	5,1	4	7,4	6	9,7	12	9,7	13	9,8	13	10,5	15	10,2
Antwerp					10	4,1	11	6,1	13	8,7	15	8,6	14	10,0	13	10,5
Xiamen									20	5,0	19	7,2	15	9,6	14	10,4
Dalian											17	8,1	16	9,6	16	9,7
Hamburg					9	4,3	9	7,0	11	9,7	14	8,9	17	8,9	18	9,6
Los Angeles					7	4,9	8	7,3	16	7,9	16	8,1	18	8,9	17	9,3
Tanjung Pelepas							16	4,0	18	5,6	18	7,7	19	8,0	19	8,3
Long Beach					8	4,6	12	5,8	17	6,5	20	6,1	22	6,8		

Gámar um hafnir frá 1994. Heimild er Reveiw of Maritime Transport sem er gefið út árlega af UNCTAD. Framan af var áhugi á gámunum lítill og upplýsingar um viðskiptahlíð flutninga takmarkaðar. Því eru upplýsingar fyrir árin 1994 og 1998 byggðar á töflu um „selected ports“ sem slepptu höfnum í Evrópu og US

Árið 1994 var Hong Kong stærsta höfn á lista, enda var mest af útflutningi framleitt á svæði sem kallað er Pearl River Delta í Kína um höfnina. Á árunum 1985 – 1995 var árlegur vöxtur hafna þar að jafnaði 19.3% en komust samt ekki á lista fyrr en Shenzhen árið 2000. Önnur stór höfn í Pearl River Delta er Guangzhou, saman eru þessar tvær hafnir með 45,6 milljón TEU árið 2017. Shanghai, nú stærsta höfn heims, var þangað til árið 2000 minni en nágrannahafnirnar í Taiwan og Kóreu, Kaohsiung og Busan. Kóreuhafnir voru lengi vel notaðar sem umskipunarhafnir fyrir norðanvert Kína. En nú er mikill vöxtur í Tianjin og Dalian.

Samanlögð gámaumferð um þrjár stærstu hafnir Evrópu er umtalsvert minni en um Shanghai. Tvær stærstu hafnir Bandaríkjanna voru 2016 með svipað magn samtals og Dubai.

Tvær hafnir, Singapore og Tanjung Pelapas, eru nær eingöngu umskipunarhafnir, gámar koma með skipi og fara með skipi gjarnan til suðurs, Indónesíu, Filippseyja, Ástralíu og Nýja-Sjálands og til norðurs, til Tælands og Bangladesh til dæmis. Ein

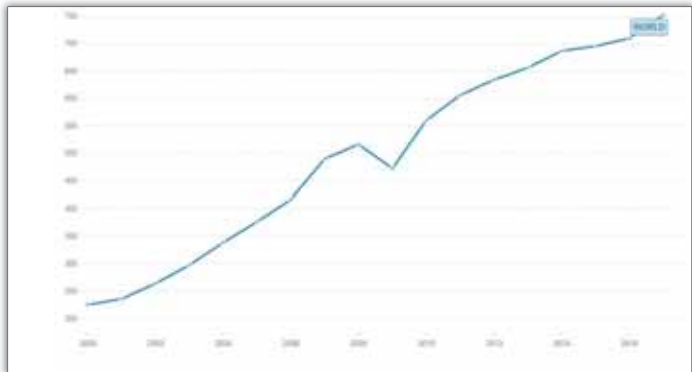


mest vaxandi höfn á því svæði er Cat Lai utan við Ho Chi Minh borg sem einu sinni hét Saigon.

Þessi listi sýnir vöxt viðskipta við Kína og hraða uppbyggingu hafna þar sem núna skipa 6 af stærstu 10 gámahöfnum heims.

Ef listinn hefði náð aftur til 1980 hefði hann litið öðru vísi út, með japanskar hafnir ofarlega á lista

Vöxtur og metnun



Þróun gáma um hafnir í heiminum frá 2000 til 2018 í milljónum TEU Heildar-gámaflutningar eru nú meiri en 750 milljón TEU. Eins og alls staðar hafði krísin 2008 áhrif á hafnir, en undanfarin tó ár vísar línan meira upp á við.

	2000	2008	Breyting 2000-2008	2017	Breyting 2009-2017	Breyting 2000-2017
Heimurinn	224.8	516.2	230%	752.7	146%	335%
Ísland	0.23	0.27	116%	0.31	115%	134%
Írland	0.72	1.06	147%	0.96	90%	132%
Bretland	6.4	8.2	128%	10.5	128%	164%
Japan	13.1	18.9	145%	21.9	116%	167%
Argentina	1.1	2.0	174%	1.8	88%	153%
Bandaríkin	28.3	42.4	150%	51.4	121%	182%
Svíþjóð	0.9	1.3	147%	1.6	123%	180%
Holland	6.4	11.4	177%	14.0	123%	218%
Evrópusambandið	47.5	90.2	190%	112.8	125%	237%
Frakkland	2.9	4.9	167%	6.7	137%	230%
Spánn	5.8	13.5	233%	17.1	127%	295%
Portúgal	0.7	1.3	194%	3.2	248%	481%
Indland	2.5	7.7	313%	13.3	173%	541%
Kína	41.0	115.9	285%	213.7	184%	521%
Tyrkland	1.6	5.2	328%	9.9	190%	624%
Vietnam	1.2	4.4	368%	12.3	283%	1032%

Þróun gáma hafna 200-2014 í völdum löndum, byggt á World Bank. Hér er allt frá stöðnun eins og á Íslandi og Írlandi til stórkostlegrar aukningar eins og Vietnam. Fyrra tímabilið er mikill vöxtur, en á seinna tímabiliinu er Portúgal hástökkvari. Ísland hefur ekki kært sig um haldan uppi áradannlegu upplýsingum um gámaflutninga.

Grafið og taflan eru byggð á gögnum frá World Bank og koma vel heim og saman við umræðuna um þróunarstig hér á undan. Meðan Kína, Tyrkland, Indland auka framleiðslu og gámaavæðingu eru aðrar þjóðir komnar í jafnvægi eins og mest öll Norður Evrópa.

Áður var minnst á að launakostnaður er orðinn hagstæðari í Vietnam en hluta Kína og því er vinnuafslfrekur iðnaður í örum vexti þar, sem leiðir til meiri gámaflutninga.

Hér ber þess að geta að taflan telur bara gáma. Þegar þróunin í Írlandi er skoðuð þá er meiri aukning í flutningi á dráttarvögnum með ekjuskipum en í gámum undanfarin ár. Það er mikill vöxtur í ekjuskipaútgærdi í Norðursjó, Kattegat og Eystrasalti og er líklegt að það sjáist í tölum frá Bretlandi og öðrum Norðurlöndum.

Ekjuskipum var ekki til að dreifa á Íslandi svo þar er einfaldlega minni vöxtur í gámaflutningum en flestum löndum heims. Reyndar er það svo að yfirvöld (Vegagerðin hin seinni ár) hafa ekki nennt að ganga eftir að upplýsingar um gámaflutninga um

hafnir séu réttar eða almennt að hafnir skili slíkum upplýsingum. Rétt magn gáma um hafnir á Íslandi 2017 mundi vera samkvæmt útreikningum höfundar 427 TEU, ekki 310 TEU sem einhver í ráðuneytinu hefur sent til þeirra sem safna slíkum upplýsingum. 310 eru nefnilega það sem fer um Sundahöfn, en allar Faxaflóahafnir voru með 350 TEU og hafnir utan Faxaflóa, þar af Mjóeyri við Reyðarfjörð mest, um 77 TEU. Eins og áður segir vanrækir Vegagerðin skyldu sína að safna þessum upplýsingum, því er þessi vafi.

Samkeppni milli útgerða hefur frá byrjun verið hörð. Hinn mikli fjöldi útgerða sem var keyptur upp eða sameinaðist öðrum segir sína sögu. Það fer fáum sögum af sérstaklega góðri afkomu skipafélaga en stöðugt verðstríð veldur erfiðleikum í að halda uppi þökkalegri afkomu. Það var nefnilega nokkuð til í röksemdum fyrir samráði skipafélaga á nítjándu öld og aftur í byrjun 21stu aldar þegar Evrópusambandið ákvað að banna allt verðsamráð og í raun starfsemi samráða.

Til að bæta afkomuna hafa skipin stækkað til að nýta hagkvæmni stærðarinnar. Áður er minnst á frumkvæði Maersk, en á tveimur áratugum settu þeir fordæmi um að stækka skipin frá 6.418 TEU til 20.568 TEU, rúmlega þreföld stærð. Það er ljóst að kostnaður skips á flutta einingu minnkaði, ekki bara hjá Maersk heldur fylgdu hinar útgerðirnar eftir, en sporgungumennirnir borguðu minna en frumkvöðlar, og því var til lítills barist ef takmarkið var aukinn hagnaður útgerðar.

Lengi vel var það trú manna að gámaskip ættu að sigla á miklum hraða, að markaðurinn krefðist þess. Þetta er svolítið merkilegt með tilliti til þess að gámaskip leystu línuskip af hólmi sem voru bæði minni, eyddu miklum tíma í höfnum og voru með minni vélar. Sealand lét smíða SL7 seriuna sem voru hraðskreiðustu flutningaskip heims fyrr og síðar og Skandinav var létu smíða Nihon seriuna með þremur aðalvélum og skrúfum, og stærri skip voru alltaf gerð fyrir að minnsta kosti 24 hnúta hraða.

Í lok síðustu aldar þegar menn í háskólum undirbjuggu stækkun skipa, því þetta var ekki talið praktískt, voru mörk vaxtar takmörkuð við hvað væri hægt að byggja stóra dísilvélar og dýpt Malacca sunds sem er endanleg, ekki er hægt að dýpka sundið, og tímabundin dýpt og breidd Súesskurðar. Byrjað var að tala um 18.000 TEU sem Malacca Max í meistaratigerð Marcho Scholtens við Delft háskóla á árinu 1998. Um það leyti hefði þurft tvær aðalvélar til að knýja stærstu hugsanleg skip sem á árinu 1988 voru talin 18.000 TEU og yrðu 400 m löng og 60 m breið og mundu rista 21 metra, en skipin sem voru byggð að lokum ristu einungis 16 metra, full lestuð.

Þá var talið að 18.000 TEU þyrftu skip með 243.600 DWT burðargetu sem þýðir 12.9 í Compindex. Raunin, fimmtán árum seinna var Maersk McKinney Moller sem hafði burðargetuna 194.153 DWT, 10.1 í Compindex. Sem sagt, mun léttari gámar enda er að jafnaði að minnsta kosti 20% gáma um borð tómir og varan að stórum hluta fullunnin vara í neytendaumbúðum sem er yfirleitt frekar létt.

Þess má geta að ein fyrstu rökun fyrir norðurslóðasiglingum voru að takmörk Súes- og Panamaskurða. Sigling norður fyrir átti að vera undirstaða framtíðar vaxtar gámaflutninga.

Emma Maersk var á árinu 2006 millistig enda hafði mönnum tekist að smíða 80.000 kW aðalvélar.

Síðasta viðbótin Maersk serían 20.568 TEU (210.000 DWT) hefur minni aðalvélarafl en Regina Maersk 6.418 TEU (84.900 DWT), 52.549 Kw í stað 54.840 kW. Munurinn liggur í að nýrri skipin eru smíðuð fyrir minni hraða. Regina var smíðuð fyrir 25 hnúta, Maersk McKinney Moller fyrir 22.5 hnúta og Munich 21 hnút.

Próun sem hófst með Maersk Mc KinneyMoller byggist á nýrri hugsun,

- skipin þurfa ekki að vera byggð fyrir mikinn hraða
- skrokklagið byggt fyrir þann hraða sem er líklegt að skipin sigli á, sem nýtir betur orku
- skrokkurinn er meira kassalaga og aðeins breiðari og lagður að því markmiði að minnka þörf á að dæla inn kjölfestu, þar með er skipið einfaldlega léttara og eyðir minni olíu
- vélín er minni tekur minna pláss og er léttari, því meiri DWT

Svona almennt séð, þá fylgja hinir á eftir, en það er mikill ávinningur að minni olíunotkun og minni mengun

Hagkvæmni stærðarinnar

Ljóst er á öllum meginþáttum kostnaðar við siglingu skipa hefur hagkvæmni stærðarinnar notið sín.

Á meðfylgjandi grafi sést að byggingarkostnaður gámapláss minnkar frá \$ 19.000 í 1.000 TEU skipi til 7.500 í 20.568 TEU skipi¹. Á móti kemur að burðargeta (Compindex) er minni, en spurningin er hvort þörf er á meiri (sjá síðar).

Hagkvæmni stærðarinnar naut einna minnst í byggingarkostnaði og er ekki fjarri að kostnaður á gámapláss hafi verið óbreyttur frá 4.000 TEU skipum upp í 18.000 TEU eða um



Þrír kostnaðarþættir skipa lækka hlutfallslega með stærri skipum, hagkvæmni stærðarinnar.

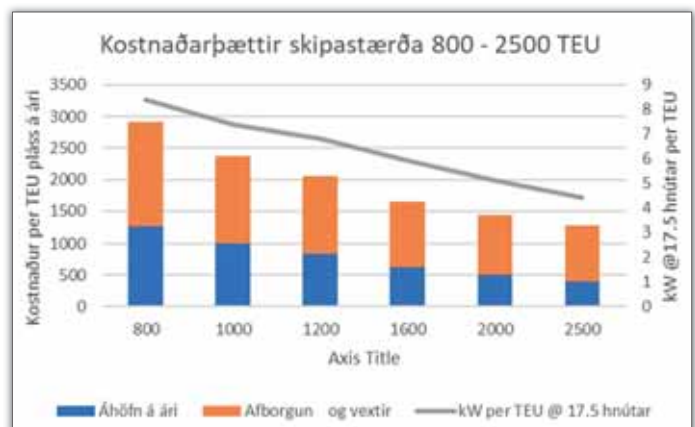
\$ 10.000 á pláss miðað við sama þunga í hvert pláss. Hins vegar eru 20.586 TEU skip Maersk meira en 10% ódýrari. Hér getur minna vélaraf ráðið miklu svo og núverandi markaðsaðstæður og stálverð.

Verð fyrir gámapláss í síðustu seríu Maersk, Maersk Hong Kong var kostnaðurinn \$ 7,400 og plássíð í nýjustu 23.000 TEU skipum MSC kostar \$ 6.000.

¹ Stuðst við verðmat Allied Weekly Shipping Market Update og www.shipsreviews.com varðandi Madrid Maersk og Alphaliner varðandi kaupverð.

Orkunotkun á sama hraða 1.000 TEU skips fer út 7.4 kW á gámapláss á 17.5 hnúta hraða í 1.5 kW í 20.658 TEU skipi. Ljóst er að sú stærð skipa siglir á milli 16 og 20 hnúta hraða svo meðalhraðinn mundi vera nær 18 hnútum. Notað afl á sér samsvörum í olíunotkun.

Hér má þess geta að ef menn hefðu einbeitt sér fyrir að því að endurhanna skip fyrir minni hraða hefði verulegum árangri verið náð í að minnka kostnað per TEU og draga úr olíunotkun. Þar með hefði ávinningur af stækkun skipanna orðið hlutfallslega minni og TEU kapphlaupið væntanlega verið tilkomu-minna. En það er ekki of seint að aðlaga sig. Strax 2013 lét Maersk breyta perustefnum á allmörgum eldri skipum sínum og sama gerði CMA CGM. Haustið 2014 höfðu þeir breytt 15 skipum og 10 til viðbótar áttu að fá „nose-job“. Báðar útgerðir héldu því fram að 6 – 8 % sparnaður yrði í olíunotkun einungis vegna aðgerðarinnar en meginsparnaður var af því að minnka hraðan meira en 20%.



Hagkvæmni stærðarinnar er mest sýnileg í skipum sem notuð eru innan Evrópu, 800- 2.500 TEU.

Það þarf ekki mikið fleiri í áhöfn þótt skipið stækki 20falt. Launakostnaður á gámapláss á ársgrundvelli með alþjóðlega áhöfn er \$ 84 á stóra skipinu, \$ 1000 á því minna.

Þessi útreikningur byggir á að stærsti hluti áhafnar sé frá lágstakostnaðarlöndum, en það er hin alþjóðlega þróun, þrátt fyrir að launakostnaður sé svo lítill hluti rekstrarkostnaðar gámaskipa. Ný seria skipa Maersk H-Class, 15.282 TEU verður algerlega gerð út frá Singapore undir þeirra flaggi og væntanlega allir um borð á Singapore kaupi. Sagt er að næsta kynslóð eigenda CMA-CGM hugnist að flytja fyrirtækið til Singapore því það er ekki bara launakostnaður áhafna sem er lægri þar um slóðir, heldur eru væntanlega flestar stöður mannaðar heimamönnum.

Danskir útgerðarmenn benda á að danskir skipstjórar kosti 24% meira en alþjóðlegur kostnaður fyrir sömu stöðu, en eru á því að þeir séu oftast þess virði². Vandinn, segja þeir, er að stýrimenn og vélstjórar eru alls ekki samkeppnishæfir í launum, kaup þeirra er helmingi hærra, en spurningin er, hvernig verða menn skipstjórar án þess að hafa siglt sem stýrimenn? Hlutfall danskra skipstjórnarmanna hefur fallið frá að fylla 79% af stöðum á árinu 2000 í að vera 41% 16 árum seinna. BIMCO segir að 2025 muni vanta 147.500 skipstjórnarmenn á heimsflotann.

Maersk var í desember 2017 með 7.600 sjómenn á launaskrá, þar af 650 Dani, nær eingöngu skipstjóra, stýrimenn og vélstjóra³. Á sama tíma átti útgerðin 245 skip. Umtalsverður hluti flotans er rekinn af öðrum félögum, meðal annars gerði Maersk samning við þýska útgerð um að reka nokkur skip í seríu meðan þeir ráku samsvarandi skip til að fá samanburð á hvernig sé best að fá sem mest út úr rekstri skipa. Eitt sem mælir með að hafa Dani um borð í yfirmannsstöðum er að sumir þeirra eru ráðnir

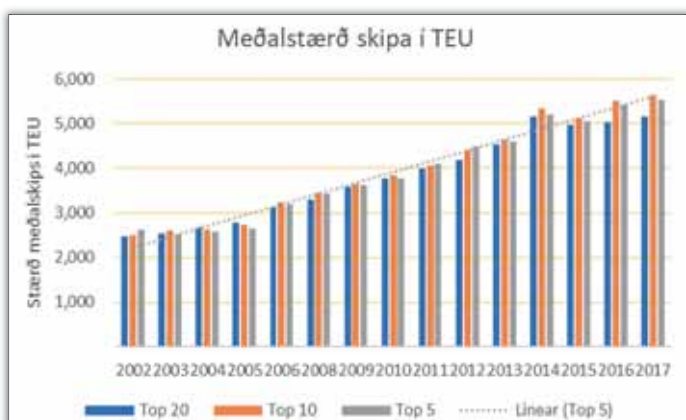
² Søfart; Topchef: Danske skibsofficerer er for dyra, www.sofart.dk 131117.

³ http://www.sofart.dk/article/view/571428/maersks_somandsboss_derfor_er_650_danske_sofolk_et_passende_niveau

seinna á aðalskrifstofuna þar sem alhliða verkleg reynsla þeirra kemur að góðum notum.

Stækkun skipa

Á árunum 2002 til 2018 stækkaði meðaltalsskip stærstu 20 útgerðanna út 2.469 TEU í 5.407 TEU⁴. Eins og grafið sýnir er nánast enginn munur á þeim sem eru í Top 5 stærstu útgerðanna, Top 10 eða Top 20. Forsenda þess að taka þátt, virðist hafa verið að vera að jafnaði með sömu stærð og hinir. Á seinni hluta tímabilsins runnu útgerðir saman, vegna lélegrar afkomu þess sem tekin var yfir og vegna þess að eigendurnir treystu sér ekki til að fjárfesta í stærstu skipunum til að standa jafnfætis í samkeppninni. Af þeim 20 útgerðum sem voru stærstar um mitt ár 2017 eru 5 sem eru ekki til sem slíkar árið 2019. 2 hafa verið teknar yfir af stærri keppinaut, UASC – Haapag Lloyd, Hamburg Sud - Maersk og 3 hafa sameinast í ONE; NYK, MOL, K Line



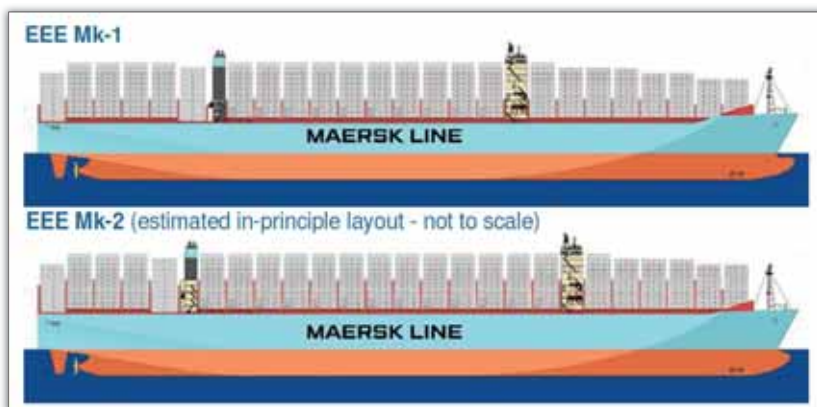
Skipin verða stærri en þeir sem berjast á meginleiðum verða allir að hafa sömu stærð skipa.

Um mitt ár 2018 samanstóð gámaskipafloði heimsins af 8.163 skipum með 25.290.013 TEU burðargetu⁵ sem gerir að jafnaði 3.098 TEU hvert skip. Þá var 76% flotans í gámum talið í rekstri 20 stærstu útgerðanna, þar af 52% í rekstri 5 stærstu, og 69% hjá 10 stærstu, sem réðu yfir 36% skipanna.

Samanburður tveggja skipa af mismunandi útfærslu af sömu kynslóðinni

Við höfum skoðað hagkvæmni stærðarinnar, þegar smíðuð eru stærri skip, lengri og breiðari sem bera fleiri gáma. Samtímis hafa menn lært af reynslunni og niðurstaðan er að hægt er að fá meira út úr sömu lengd og breidd ef menn einblína á að yfirvinna takmarkanir og vinna úr tækifærum.

Maersk var eins og áður er nefnt fyrstir til að byggja út í



Efra skipið, Maersk McKinney Moller, afhent 2013 og Madrid Maersk afhent 2017. Teikning er úr Alphaliner issue 15 2017.

⁴ Heimild UNCTAD Review Maritime Transport frá 204 til 2017. Upplýsingar hvers árs birtast stundum í fleiri en einu ársriti og eru ekki endilega alveg eins í útgáfumum. Hefur verið leitast við að hafa sem réttastar upplýsingar. Þá eru upplýsingar ýmist gefnar fyrir stöðu í byrjun árs, á miðju ári eða í lok árs. Það kemur ekki að sök þegar þróun yfir langt tímabil er skoðuð.

⁵ UNCTAD Review of Maritime Transport 2016.

	EEE-Mk1	EEE-Mk2	H-Class
Fjöldi skipa	20	11	9
Þöntuð	Febrúar – júní 2011	Júní 2015	júlí 2015
Skipasmíðastöð	Daewoo, Kóreu	Daewoo, Kóreu	Hyundai, Kóreu
DWT	194.500	210.019	162.050
Mesta lengd m	399 (24 x 40')	399 (24 x 40')	353 (21x40)
Breidd	59.00 (23 raðir yfir)	58.60 (23 raðir yfir)	53.50 (21 röð yfir)
Dýpt	30.3	33.2	29.9
Rista	16	16.5	15.5 ?
Aðalvélar	2* MAN B&W 8 S80 ME-C 65.360 kW	2* MAN B&W 7 S80 ME-C 52.620 kW	HYUNDAI 8G95ME-C9.5 54.960 kW
Gámalengdir framan/ aftan	8/10/6 = 24	6/13/5 = 24	6/11/4=21
Lög á dekki	11	12	11
Lög í lest	11	12	11 ?
Hámarks TEU fjöldi	18.340	20.568	15.282
Ganghraði í hnútum	22,5	21	21
Verð USD miljónir	190	160	113
Verð TEU USD	\$ 10.360	\$ 7.925	\$ 7.400

Malacca Max rammann 400* 60 metra með EEE seríunni, með Maersk McKinney Moller sem fyrsta skip. Skipið er reyndar með mun minni djúpristu og minni burðargetu mælt í DWT en mun fleiri TEUs um borð, en menn töldu á árinu 1999 að Malacca Max mundi geta.

Fjórú árum seinna taka þeir í notkun seríu sem er kölluð EEE MkII.

Nýjustu skipin hjá Maersk og öðrum útgerðum eru á fimm vegu frábrugðin fyrstu skipunum en samkvæmt Alphaliner voru breytingarnar gerðar til að auka gámafjölda og burðargetu:

- 1 Brúin færð fram um tvær gámalengdir til að geta hlaðið hærra fyrir aftan brú.
- 2 Skrokkurinn er enn meira kassalagaður og gerður fyrir enn minni hraða.
- 3 Skrokkurinn er dýpkaður til að koma einu lagi í viðbót í lest.
- 4 Minni vélar og þeim komið fyrir aftar til að koma fyrir fleiri gámum og draga úr þunga skips.
- 5 „Lashing bridges“ (gámagrindur) hækkaðar um eina gáma hæð til að koma auka lagi á dekk.

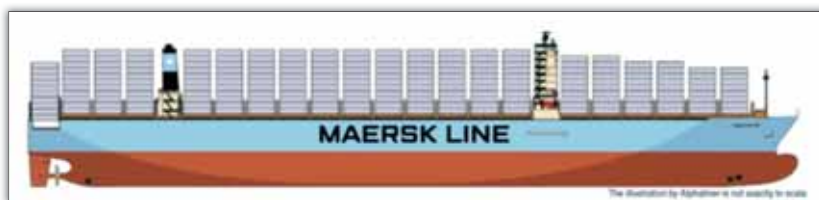
Og nýjasta viðbótin, Hong Kong Maersk (sjá efri töflu á síðu 23)

Sumarið 2017 tók Maersk við skipum úr nýrri seríu H-Class, sem hefur sömu burðargetu og fyrsta stóra skip Maersk, Emma Maersk, sem smíðað var 2006, en er umtalsvert minna í lengd og breidd, 44.7 metrum styttra og 2.9 metrum mjórra. Það hefur 21 40' gámalengd á dekki og 21 röð yfir skip. Nýja skipið hefur 3.3% meiri burðargetu í DWT, en tekur 268 færri TEU (1.7%).

Vélin er þriðjungi minni, 54.969 kW í stað 80.080 kW og byggingarkostnaður á TEU pláss er \$ 7.399 sem er jafnvel minna en á Madrid Maersk sem ber 35% fleiri TEU.

Almennt má segja að sú bylting sem varð með Maersk McKinney Moller varðandi minni hraða hefur sennilega haft meiri hagkvæmni í för með sér en aukning fjölda TEU.

Þannig má gera ráð fyrir að við hönnun skipa framtíðarinnar verði orkunýting og þá takmarkaður hraði helsta hönnunarkraf-



Hong Kong Maersk er eitt ný skip í seríu sem verða notuð fyrir flutninga milli Kína og Miðjarðarhafs. Mynd frá Alphaliner, án leyfis.

an, jafnframt að smíðakostnaði verði haldið í lágmarki. En það er ekki beinlínis vöntun á skipum í augnablikinu!

Lenging skipa

Í desember 2017 var skýrt frá að MSC hefði samið við kínverska skipasmíðastöð um að lengja 11 14.000 TEU skip um 28.9 metra, sem gefur 3.000 TEU meiri burðargetu. Skipin voru byggð 2011 með 72 kW vél sem er umtalsvert meira en EEE skipin. Eftir breytingu verða skipin 394,4 m á lengd og 51.3 m á breidd og verður hlutfall LPP og breiddar 7,37 sem er skaplegt. Þannig fær útgerðin burðargetu eins og hálf stórskip fyrir litluð.



MSC Teresa var 14.000 TEU, en er 17.000 TEU eftir lengingu.

Slíkar aðgerðir eru þó ekki nýjar af nálinni. Nihon og systurskip sem áður var minnst á voru lengd um 14.27 m 1984 í Kóreu. Þá var gerð tilraun með að breikka þrjú Panamax skip á árinu 2016 og náðist 30% aukning á burðargetu sem að auki bætti hlutfall lengdar og breiddar sem þýddi minni kjölfestu og ódýrari rekstur. En stækkuð skipin voru eftir sem áður í stærðarflokki sem ekki hefur verið mjög eftirsóttur og því þrátt fyrir umtalsverðan fjölda skipa með sömu eiginleika, eigum við að segja vandkvæði, hafa ekki verið gerðar fleiri slíkar breytingar.

En núna er á ný áhugi á breytingum skipa sem samfara lengingu innifelur hækkan lashing bridges og stýrishúss. Kostnaður er vel viðráðanlegur.

Á árunum 2011 til 2016 hækkaði Maersk stýrishús og lashing bridges á 53 skipum með góðum árangri. Þau skip voru minni og eldri en þau sem nú verða lengd.

Reyndar þurfum við ekki að fara langt til að kynnast slíkum lengingum, því Eimskip hefur um skeið verið með í notkun 2 skip af Mawei 870 gerð, sem er sama teikning og Lagarfoss og Bakkafoss. Þessi skip Pollux og Perseus voru á árunum 2014 og 2015 lengd um 17 metra og juku við það burðargetuna um 136 TEU, 15%.

Hlutföll og kjölfesta

Einn helsti munur á þeim Maersk kynslóðum sem við höfum rætt um, annars vegar Emma Maersk og hins vegar EEE og H-Class er að hraðinn er minni og plássíð er mun betur nýtt.

Með kassalagaðri skrokk (hærri block-coefficient) fást fleiri gámar niður í skipin og því meiri stöðugleiki án kjölfestu. Kjölfesta eykur djúpristu sem þýðir meiri mótstöðu í sjó og þarf því meira vélarafl / olíu til að knýja skipið áfram. Á sama hátt

þýðir minni eða engin kjölfesta minni olíunotkun á flutta einingu sem stuðlar að minni mengun.

Skip eins og Madrid - og Hong Kong Maersk nota stöðugleika til að hafa fleiri lög á dekki, sjálfsagt tóma gáma í efstu lögum. Þetta er ein af ástæðum fyrir meiri flutningsgetu í TEU talið.

LPP / breidd hlutfall

Til eru margar lykiltölur til að meta skip. Ein þeirra er að finna hlutfall lengdar milli lóðlína og breiddar. Há lykiltala getur bent til að skipið verði óstöðugt án kjölfestu við vissar kringumstæður.

Stærstu Panamax skipin voru mjög löng og til þess að gera mjó, en þau voru gerð fyrir mikinn hraða, 24 hnúta eða svo, þannig að hlutfallið á Marchen Maersk sem dæmi var 8.8. Hér áður er minnst á breikkun skipa um 3 gámaraðir, við það fór hlutfallið úr 8.5 í 7.2.

Skip sem eru byggð eftir EEE eru yfirleitt með hlutfall 6.5, sem hlýtur því að teljast hagkvæmast fyrir þessa stærð skipa (9.000 – 21.000 TEU).

Þetta má skoða í ljósi þess að nýrri skipin hafa lægri Compindex, sem gæti verið réttlætt með að eldri skipin þurftu oft að nota verulegan hluta DWT burðargetu í kjölfestu.

Þau skip sem nú á að lengja eru byggð áður en EEE var kynnt til sögunnar, en það hlýtur að liggja í hlutarins eðli að við þessar breytingar verði líka gætt að hvernig megi halda stöðugleika án umtalsverðrar kjölfestu. Innbyggt í lausninni er að viðbótin er sett í mitt skip þar sem skipið er mest boxlaga.

Eignarhald á skipum

Rekstraraðilar skipa, útgerðarmenn, eiga einungis 44% þeirrar burðargetu sem þeir ráða yfir. Hin 56% eru leigð ýmist til mjög langs tíma, 12 eða fleiri ára, skamms tíma, ferð eða í fáa mánuði og allt þar á milli.

Meginástæður fyrir að útgerðir leigja frá sér eru:

- Leiga er eitt form fjármögnunar, hafa ekki meira fé eða vilja ekki skuldsetja sig yfir visst hámark, kannski vegna veiks lánstrausts.
- Visst frelsi í endurnýjun flota, við lok tímabils er hægt að skila skipinu. Nýbyggingaráætlanir byggja á að nýju skipin komi á svipuðum tíma og leigusamningum lýkur.
- Til að mæta breytingum í eftirspurn.
- Til að geta byrjað nýjar rútur eða árstíðabundnar siglingar án þess að binda sig lengur en nemur samningnum.

Dæmi er um að útgerðir selji eldri skip og leigi þau til baka í vissan tíma. Regina Maersk var seld til Grikkja og leigð til baka sem Maersk Kure, en nú er skipið 22 ára, afhent 30 janúar 1996.

Taflan úr Review of Maritime Transport 2018 gefur til kynna að þjóðir sem eru stórar í að skaffa skip eru ekki endilega þær sem gera þau út. Þýskaland á 4.2 milljónir TEU flota sem er þrjár sinnum stærri en samanlagður floti tveggja stærstu gámaútgerðanna.

Grikkland er ekki með neina top gámaútgerð en samt eiga Grikkir 8% heimsgámaflotans.

Nokkur skipaleigufyrirtæki eru skráð á hlutabréfamarkað og hafði gengi þeirra fallið að jafnaði um 34% fyrstu 10 mánuði ársins 2017. Skipastóll þeirra er 8.6% heimsflotans.

Rank	Operator	Teu	Share	Existing fleet	Orderbook
1	APM-Maersk	4,184,938	17.9%		
2	Mediterranean Shg Co	3,596,532	15.4%		
3	COSCO Group	2,971,513	12.7%		
4	CMA CGM Group	2,703,858	11.6%		
5	Hapag-Lloyd	1,680,239	7.2%		
6	ONE (Ocean Network Express)	1,578,321	6.8%		
7	Evergreen Line	1,296,097	5.5%		
8	Yang Ming Marine Transport Corp.	640,963	2.7%		
9	Hyundai M.M.	406,606	1.7%		
10	PSL (Pacific Int. Line)	386,892	1.7%		
11	Zim	291,468	1.2%		
12	Wan Hai Lines	265,577	1.1%		
13	Zhonggu Logistics Corp.	158,824	0.7%		
14	KMTC	154,557	0.7%		

Alphaliner birtir á vefsíðu sinni lista yfir 100 stærstu gámaúterðir heims. Hér er átt við skip í rekstri, sem þýðir ekki endilega í eign, en meira en helmingur skipanna er leigður. Viðkomandi skip er aðeins talið hjá rekstraraðila. Hér eru 14 stærstu úterðirnar í 7. september 2019.

Þegar rætt er um viðbætur við núverandi flota þeirra úterða sem standa í nýbyggingum er viðkvæðið oft að samsvarandi burðargetu verði skilað til eigenda. Þá urðu eigendur skipa sem voru í leigu hjá Hanjin fyrir miklu tjóni við gjaldþrot félagsins.

Því er þetta ekki áhættalaus atvinnugrein.

Minum fróðleiksúsa lesendur á vefsíðu Páls, www.pallhermannsson.com

Country or territory	20-foot equivalent units	Market share (percentage)	Number of ships	Average age per ship (years)	Size of largest ship (20-foot equivalent units)	Average size per ship (20-foot equivalent units)
Germany	4 207 388	20.22	1 131	10.6	18 800	3 720
Denmark	2 220 911	10.68	317	10.5	20 568	7 006
China	2 150 700	10.34	485	10.8	19 224	4 434
Greece	1 891 234	9.09	418	11.7	14 424	4 524
Hong Kong (China)	1 583 036	7.61	258	8.8	21 413	6 136
Japan	1 455 580	7.00	278	8.7	20 150	5 236
Switzerland	1 260 807	6.06	207	15.5	14 000	6 091
France	1 038 824	4.99	135	9.4	17 722	7 695
Taiwan Province of China	985 495	4.74	255	13.1	8 626	3 865
United Kingdom	870 632	4.18	199	10.8	15 908	4 375
Singapore	658 654	3.17	230	11.9	15 908	2 864
Republic of Korea	532 670	2.56	186	12.5	13 100	2 864
Cyprus	253 392	1.22	70	10.2	19 200	3 620
Norway	208 262	1.00	48	9.9	13 102	4 339
United States	207 894	1.00	70	19.4	9 443	2 970
Indonesia	172 711	0.83	205	17.4	3 534	842
Israel	170 434	0.82	31	8.7	10 062	5 498
Turkey	159 855	0.77	90	14.0	9 010	1 776
United Arab Emirates	110 265	0.53	61	17.0	4 498	1 808
Netherlands	92 815	0.45	87	10.8	3 508	1 067
Subtotal, top 20 owners	20 231 559	97.25	4 761	11.1	21 413	4 249
Rest of world	572 912	2.75	383	12.6	6 572	1 496
World total	20 804 471	100.00	5 144	11.9	21 413	2 004

Unctad margs konar upplýsingar um sjóflutninga. Hér er tafla um eignarhald gámaskipa eftir heimilisfesti eigenda. Hér er ástæða til að mæla með árbókinni Review of Maritime Transport sem er hafsþjór af fróðleik um flutninga. [https://unctad.org/en/pages/publications/Review-of-Maritime-Transport-\(Series\).aspx](https://unctad.org/en/pages/publications/Review-of-Maritime-Transport-(Series).aspx)



FLEET

Fourth 11,000 TEU SAVER Joins Seaspan

Illustration; Image Courtesy: MSC

Hong Kong-based ship owner and manager Seaspan Corporation has added to its fleet another 11,000 TEU boxship newbuilding, MSC Madhu B.

The 330-meter-long ship will commence a bareboat charter with Switzerland-based Mediterranean Shipping Company (MSC) for a period of seventeen years.

Upon completion of the bareboat charter period, MSC is to buy the vessel, which flies the flag of Madeira, for a pre-determined amount.

Alls 39% gámaflotans eru eigu þriggja aðila í þremur löndum. (Heimild UNCTAD)

Frásögn www.worldmaritimenews.com um „leigu“ skips til MSC.

Jón Hjaltason

Síldinni fylgdu bryggjur og er kom
fram á 20. öld varð Siglufjörður
sannkallaður bryggju-bær.

Bannað að veiða þorsk

Seinni hluti

Amtmaður fær veður af lögleysu

Í júlí 1881 fékk amtmaðurinn fyrir norðan og austan, Júlíus Havsteen, að fljóta með herskipinu Ingolf til Hríseyjar. Þar var miðstöð norska síldveiðiflotans og hafði Jörundur Jónsson, Hákarla-Jörundur, leigt hinu norska Stordkompaní og fleiri slíkum land í eyjunni undir athafna-semi sína.

Erindi amtmannsins var að kanna norska flotann og fyrirbyggja að Norðmennirnir fengu óáreittir að brjóta íslensk lög. Enda þótt Danir hefðu aldrei sýnt síldveiðum við Ísland neinn sérstakan áhuga var þeim illa við að sjómenn annarra þjóða en hans hátignar Danakonungs fengu að kasta á þetta silfur hafsinns. Af þessari ástæðu höfðu yfirmenn Havsteens amtmanns, landshöfðinginn og ráðgjafinn fyrir Ísland, en dómsmálaráðherra Danmerkur gegndi því embætti jafnan í hjáverkum, brýnt fyrir Havsteen að gæta þess að Norðmenn kæmust ekki upp með neinn móðreyk. Enginn mátti veiða í hinni þriggja mílna landhelgi Íslands nema hann væri borinn og barnfæddur þegn í danska ríkinu eða hefði að öðrum kosti unnið konungi hollustueið og skipin urðu að vera dönsk.

Máttu hvorki veiða þorsk né síld

Þegar Havsteen kom til Hríseyjar lét hann það verða sitt fyrsta verk að athuga hvort norsku skipstjórnir hefðu nauðsynleg skjöl frá hinu opinbera er heimil-uðu þeim veiðarnar. Þrátt fyrir hinar

ströngu skorður sem Norðmönnum voru settar virðist amtmaður ekki hafa rekið augun í neitt grunsamlegt nema hvað hann gerði athugasemd við að þrjú skipanna skorti heilbrigðisskrteini.

„Þessi þrjú skip voru: jaktin Freyja, leigð af Jóhanni Jónssyni til fiskveiða, jaktin Primus frá Álasundi og skipið Abeline, bæði leigð af verslunarstjóra Snorra Pálssyni á Siglufirði“, skrifaði Havsteen Stefáni Thorarensen sýslumanni þann 30. júlí þetta ár (1881) og skipaði honum að sjá um að skipstjórnir upp-fylltu lög um heilbrigðisskrteini.

Havsteen amtmaður hafði varla lagt frá sér skriffærið þegar hann fékk bakþanka; skyldi nú ekki vera fleira í ólagi hjá þessum mönnum? Á kontór sínum átti amt-

maðurinn hið bráðnauðsynlega ritverk, Lovsamling for Island, og þegar hann fletti upp á tilskipuninni um verslun og siglingar við Ísland frá 1787 fékk hann grun sinn staðfestan. Þarna stóð það svart á hvítu að fiskveiðar við Ísland mátti aðeins stunda á innanríkis skipum. Svo því sé nú haldið til haga þá var amtmaðurinn löngu búinn að fletta þessu ákvæði upp enda staðið nokkur styrr um síldveiðar Norðmanna á Eyjafirði allt síðan 1868 en þá harðbannaði Stefán Thorarensen norskum sjómönnum sem komnir voru til Akureyrar að stunda veiðar í íslenskri landhelgi.

– Nei, þið megið hvorki veiða þorsk né síld, hafði Stefán tilkynnt Norðmönnum sem létu orð yfirvaldsins sem



Ekki er ósennilegt að skipin sem þremmingarnir leigðu hafi verið svipuð þessari skútu.



UMBÚÐIR & PÖKKUN ERU OKKAR FAG



FERSKFISKKASSAR SEM ERU 100% ENDURVINNANLEGIR

CoolSeal kassinn er umhverfisvænn og því
góður valkostur í stað frauðplastkassa



Gámakassi, vélreistur
með styrkingu í hornum
skýr og góð prentun.

Nýr flugkassi, tvöföld langhlöð
sem tryggir meiri styrk og
betri einangrun.



vind um eyru þjóta en sigldu skipi sínu út að Hrísey þar sem þeir mokuðu upp silfri hafsins og söltuðu í tunnur. Fyrir þetta vítaverka athæfi var útgerðin sektuð um 50 ríkisdali.

Havsteen taldi sér því ekki stætt á öðru en að minna undirmann sinn og nágranna á Akureyri, Stefán sýslumann, á þessi sannindi og fyrirskipaði honum í bréfi dagsettu þann 11. ágúst „að þér hið bráðasta bendið áður nefndum mönnum, sem nota téð skip til fiskveiða, á það, að þessi aðferð þeirra sé gagnstæð lögum, og gjörð ráðstafanir til að skipstjórnir á nefndum skipum verði dregnir fyrir dóm og sektaðir samkvæmt því, sem lög eru til.“

Af einhverjum ástæðum dróst úr hömlu að Stefán hlitti þessum fyrirmælum og þegar Havsteen hafði ekkert heyrt frá honum og kominn var miður október sendi hann frá sér þriðja áminningarbréfið.

„Með því amtið ætlar nú, að ýmsra kringumstæðna vegna, svo sem fjarveru yðar í sumar, hafi eigi orðið neitt úr þessari málsókn gegn skipstjórnunum,“ skrifaði Havsteen mildum tóni og bað Stefán að gera svo lítið að taka skýrslur af leigjendum skipanna og að útvega afrit af leigusamningum svo senda mætti skjölin



Dixilmaður á Siglufirði. Verkfærið sem maðurinn sveiflar nefnist dixill og var notað til að slá til sildartunnur og opna þær. Myndin er tekin á 20. öld. Á dögum Snorra Pálssonar hefur embætti dixilmanns líkast til kallast beykir.

Sildarminjasafnið Siglufirði

til landshöfðingja er myndi hafa forgöngu um að mál skipstjórnanna yrði tekið upp í Noregi og þeir sektaðir eins og efni stæðu til.

Nú loks lét Stefán svo lítið að svara yfirmanni sínum. Hann var ekkert að afsaka dráttinn sem orðinn var á aðgerðum en kvaðst fyrir nokkru hafa skrifað Jóhanni hreppstjóra. Það hefði svo verið í byrjun október að Jóhann átti erindi til Akureyrar og tjáði þá sýslumanni að það væri satt að þeir Snorri og hann hefðu leigt þrjú norsk skip til fiskveiða. Hefði hvorugum þeirra dottið í hug að það væri ólöglegt.

Ekki kvaðst Stefán sýslumaður hafa hirt neitt um leigusamninga í það sinnið enda amtmaðurinn ekkert minnst á þá í bréfi sínu frá 11. ágúst. En nú gæti orðið nokkur dráttur á því að útvega samningana því að engin pósthæð væri á næstunni til Siglufjarðar „og mér vitanlega heldur engin önnur ferð“.

Það væri líka á það að líta að þeir Snorri væru ekki skyldugir til að láta þá af hendi „fyrir en málssókn er höfðuð gegn þeim, ef amtið álitur að lög hafi

verið brotin með þessari aðferð þeirra.“

Það var ekki laust við að nokkurs vandlættingartóns gætti í þessum orðum



Rafeindatæki og þjónusta
fyrir sjávarútveginn.

Miðhrauni 13 - 210 Garðabæ
www.faj.is / S: 552 2111

SIMRAD Dýptarmælar og Ratsjár

Chirp, breðband, Öskuhæðarleiðstjórn

G3, G4, Halo og HD ratsjár

Einkalínd ratsjárstýring

Val um 9" eða 18" stærðir

SIMRAD Sjálfstýringar, gyro og kompásar.

Mest seldu sjálfstýringar á Íslandi.

STBY, AUTO og WORK stillingar

Minnstillingar fyrir notanda

Hægt og víðvörðun.

Samhverf útsýrni

VINGTOR STENTOFON

Kallkerfi, símkerfi og neyðarkerfi.

ICOM SAILOR

Talstöðvar, heyrnaskjól og hljóðnemar.

SIMRAD Kortaplotter og fjölnotatæki.

Kortaplotter

Dýptarmælar

Radaraskjál

Vélavörðun

Myndavélskjál

Sjálfsýring

WiFi og Bluetooth

Þrívíddar sjókartaplotter með AIS- og botnhörkuupplýsingum.

Olex

Kíkið á okkur á Iceland Fish Expo sýningunni í Laugardalshöll 25 - 27. September.



Algeng sjón á fyrri hluta 20. aldar þegar íbúar Siglufjarðar urðu ríflega 3000 þegar mest var.

Stefáns og þegar kom að heilbrigðisskírteininu sagðist hann vilja geta þess að þar hefðu engin lög verið brotin, útlendir fiskarar sem kæmu á íslenskar hafnir hefðu aldrei slík skírteini, „enda áskilja lögin alls ekki að slíkar fiskiskútur skuli hafa heilbrigðisskírteini“, endaði Stefán sýslumaður bréf sitt og var ekki frítt við að hann setti ofan í við amtmanninn.

Höfðuð mál

Þótt hér hafi verið dvalist meira við að dragandann að málssókninni gegn þeim Snorra og Jóhanni er það ekki vegna þess að Einar á Hraunum hafi sloppið undan refsivendi laganna, síður en svo. Hann féll hins vegar undir langan laga arm sýslumannsins í Skagafirði, hinir tveir komu í hlut Stefáns Thorarensens sýslumanns í Eyjafirði.

Í ársbyrjun 1882 bárust þau fyrimæli frá ráðgjafanum fyrir Ísland í Kaupmannahöfn að höfða skyldi opinbert lögreglumál gegn Einari „fyrir brot gegn fyrimælum þeim, er gilda um fiskiveiðar í landhelgi“ og var vísað til sammings er hann hafði gert við skipstjórann Rasmus Ose á slúppskipinu Hillen.

Í bréfi ráðgjafans var velt upp tveimur flötum á málinu. Annars vegar að samn-



Velkomin á bás B29-B30



YANMAR aðalvél
YANMAR hjálparvél
REINTJES niðurfærslugír
BERG skiptiskrúfa

STAMFORD ásrafari
SCANTROL autótroll
NORSAP skipstjórstólar



KALDBAKUR EA1

YANMAR aðalvél
MEKANORD niðurfærslugír
VULKAN ástengi
KORSØR skiptiskrúfa

SLEIPNER bógskrúfa
SEAMECH vélstýring
NORIS viðvörðunarkerfi



HAFBORG EA 152

YANMAR aðalvél
REINTJES niðurfærslugír



KEILIR RE

YANMAR



Aðalvélir í skip og báta

SIDE-POWER



Hliðarskrúfur



Stjórtæki og girar

TOIMIL MARINE



Löndunarkranar

KOHLER
IN POWER. SINCE 1920.



Rafstöðvar og ljósavélir

Poly Flex



Mótörpúðar fyrir flestar vélar



Sjókopar - sjóinntök - sjósiur - lokar - zink

ROLLWAY



Allar gerðir af legum

Prestolite electric



Alternatorar og DC rafalar

rule



12V og 24V lensidælur

SKRUFUR



Skrúfur

Marás ehf.
Miðhrauni 13 - 210 Garðabæ
Sími: 555 6444 - Fax: 565 7230
www.maras.is - postur@maras.is

Fagleg ráðgjöf, sala og þjónusta
Þjóðum aðeins viðurkenndan búnað

ingurinn við Óse skipstjóra hefði ekki verið gerður til málamynda en í því tilviki væri brotið gegn tilskipuninni frá 13. júní 1787 eins og Havsteen var búinn að benda á.

Hinn möguleikinn var sýnu alvarlegri. Eftir því sem Havsteen amtmaður hafði íhugað þetta mál lengur höfðu grunsemdir hans aukist um að samningarnir um leigu skipanna væru ekki til annars en að slá ryki í augu yfirvalda. Norðlendingarnir þrír væru ekkert annað en réttir og sléttir leppar fyrir Norðmennina sem hefðu með þessu móti getað fiskað óáreittir í landhelgi Íslands.

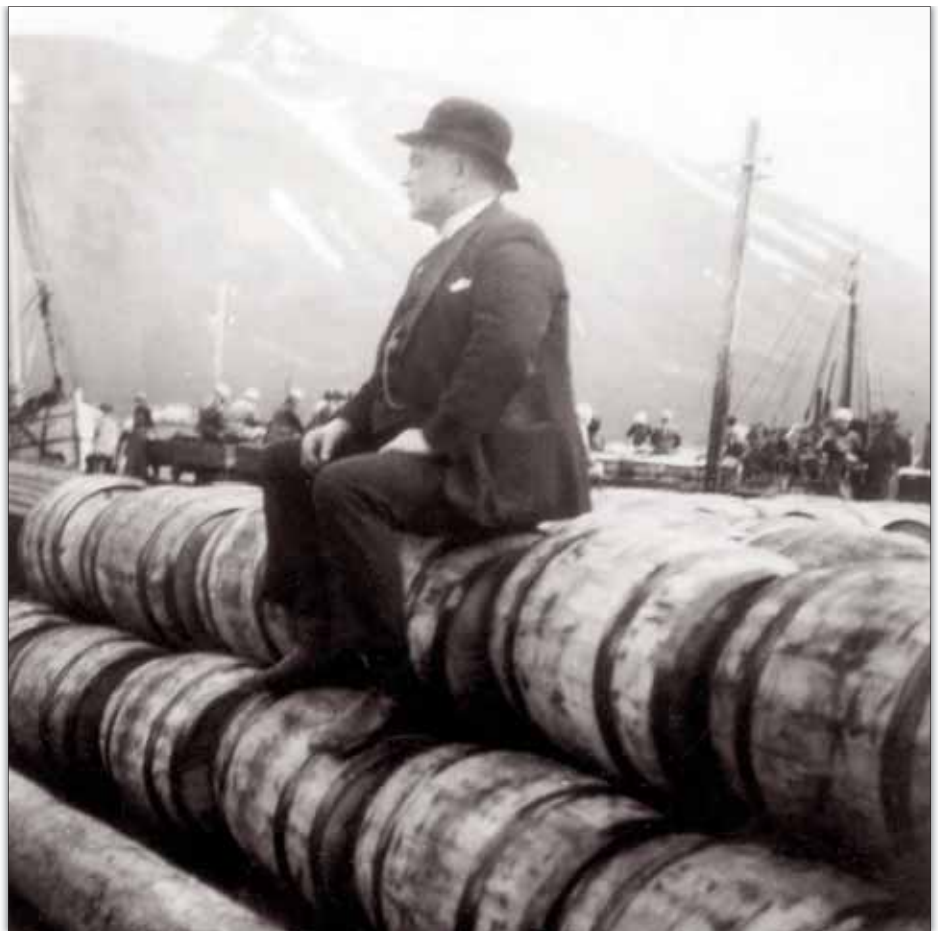
„Skyldi það þar á móti við réttarannsóknirnar koma í ljós að samningur sá, sem gjörður hefir verið, sé eins og amtmaðurinn í bréfi sínu hyggur, aðeins saminn til að hylma yfir hinar ólöglegu fiskiveiðar téðs norsks skipstjóra og að þær í raun og veru hafi átt að stundast og hafði verið stundaðar fyrir reikning hins síðarnefnda sjálfs, hefir Einar Guðmundsson gjört sig sekan í hluttekningu í hinum ólöglegu fiskiveiðum Óses skipstjóra, og álitur ráðgjafinn, að fyrir þessa yfirsjón beri að dæma hann beinlínis eftir tilsk. 12. feb. 1872.“

Með þetta bréf í höndum beið Havsteen ekki lengur boðanna og fyrirskipaði málsókn á hendur Snorra og Jóhanni. Hvatningin var fengin og því ekki eftir neinu að biða, allra síst að Stefáni sýslumanni þóknaðist að sinna fyrirskipunum amtsins.

Því var það að hinn 27. mars 1882 setti Stefán Thorarensen lögreglurétt á Siglufirði „til að fyrirtaka próf um ólöglegar fiskiveiðar verslunarstjóra Snorra Pálssonar hér og hreppstjóra Jóhanns Jónssonar á Höfn.“

Fyrir rétti

„Það var mér alveg óafvitandi“, sagði Snorri, „að vér Íslendingar að fenginni stjórnarbot, algjörðu verslunar- og atvinnufrelsi værum háðir þeim lögum sem leggja mjög svo tilfinnanleg og almenningsheill spillandi bönd á atvinnufrelsið, nl. [nefnilega] að mega ekki leigja fyrir eigin reikning útlend skip og brúka þau einsog haganlegast þætti, hvort heldur væri til verslunar, vöru flutninga eða fiskiveiða. Ég hélt að ef nokkur þessháttar lög væru til frá einokunartímanum, mundi Íslands ráðgjafarinn samkvæmt 51. gr. stjórnarskrárinnar hafa lagt þau fyrir alþingi til að nema þau úr gildi. Það styrkti mig einnig í þessari trú þegar sýslumaður Skagafjarðarsýslu, annar eins lagamaður, staðfesti samning Einars sem



Snorri Pálsson var fyrsti íslenski sildarspekulantinn. Á myndinni veltir Ásgeir Pétursson, einn frægasti sildarspekulant Íslandssögunnar, fyrir sér sildarhorfum. Myndin er tekin á Siglufirði. Sildarminjasafnið á Siglufirði

not. publ.. Samningur Einars var elstur og mínir skrifaðir eftir honum því ég sem sagt áleit það óhætt í alla staði að gjöra það sem sýslumaðurinn í Skagafjarðarsýslu hafði álitid löglegt.“

Fyrir réttinn voru einnig kallaðir tveir sveitungar hinna ákærðu og spurðir um áhrif eða afleiðingar veiða norsku skipanna. Fyrst Þorleifur Þorleifsson bóndi á Siglunesi sem bar að síðastliðið haust hefði fiskurinn verið venju fremur lengi í Siglufirði. Kvaðst hann seinast hafa látið róa út á fjörðinn á gamlársdag og hefði aflast vel „en sama dag hafi lítið fiskast fyrir utan fjörðinn.“ Kvaðst Þorleifur trúna því að niðurburður norsku skipanna hefði orðið þess valdandi að fjörðurinn varð ekki fisklaus í október eins og gerðist vanalega.

Því næst kom Barði Guðmundsson bóndi á Staðarhálsi fyrir réttinn og tók í sama streng; fiskur hefði aldrei verið eins lengi á firðinum og í fyrrihaust og þegar Færeyingarnir voru þar við veiðar fyrir nokkrum árum.

Sýknaðir af íslenskum dómstólum

Stefán tók sér góðan tíma til að velta vöngum yfir sekt eða sakleysi þeirra Snorra og Jóhanns hreppstjóra og það var ekki fyrr en í júlí að hann kvað upp dóm. Var auðsæ sú skoðun sýslumanns að honum fannst það illa í takt við vaxandi frjálsræðisanda 19. aldar að skírskota til gamalla verslunarlaga frá 1787.

Og þó að tilskipunin frá 1854, er gaf verslunina við Ísland frjálsa, hefði ekki beinlínis upphafið allt er stóð í eldri lögum var það staðföst skoðun Stefáns að „þær ákvarðanir tilsk. 13. júní 1787 sem stríða á móti orðum og anda tilsk. 1854 og nýrri laga [hljóta] að álitast ógildar og úreltar.“

Hann rökstuddi þetta álit sitt enn frekar með því að benda á að bannið við notkun erlendra skipa til fiskveiða hér við land hefði að öllum líkindum verið hjálparmeðal til að hindra að farið væri í kringum verslunarbannið. Það hefði nefnilega orðið snúið að koma í veg fyrir verslun landans við framandi þjóðir ef erlendum fiskimönnum hefði verið frjálst að koma upp að ströndum landsins til fiskveiða. Verslunarbannið heyrði hins vegar sögunni til og sama hlyti að eiga við um fiskveiðibannið.

„Því dæmist rétt vera“, las Stefán yfir sakborningunum tveimur: „Hinir ákærðu verslunarstjóri Snorri Pálsson á Siglufirði og hreppstjóri Jóhann Jónsson í Höfn eiga fyrir ákæru hins opinbera í þessu máli fríir að vera.“

Í Skagafirði fékk Einar sömu niðurstöðu sinna mála. En Havsteen amtmaður var ekki sáttur og vísaði málunum áfram til landsyfírréttar. Jafnframt skoraði hann á Stefán að hafa vakandi auga með að þeir félagarnir, eða aðrir, leyfðu sér ekki að brjóta á móti fiskveiðilögnum „og höfða tafarlaust lögsókn á móti þeim, sem gjörast brotlegir gegn þeim.“



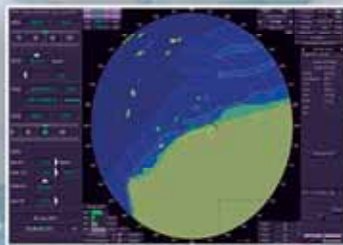
KONGSBERG



K-Chief 600 viðvörðunarkerfi

NORTHROP GRUMMAN

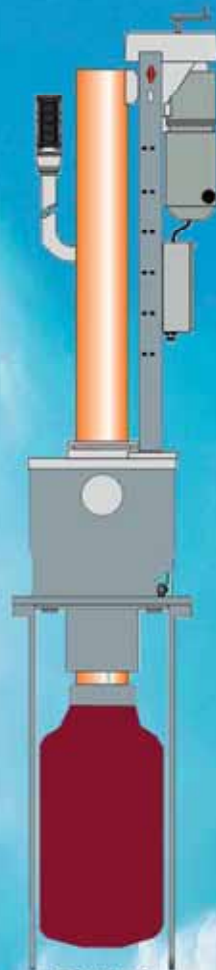
Sperry Marine



VisionMaster FT ratsjá



Navigat 100 gýrókompás



Simrad
Lågtíðni sonar



JRC JLN-652 Straummælir

SIMRAD



Omni Höfuðlínusonar

Hytera



Zodiac
Seacom 200



Hytera MD 785



JRC JMR-5400 Ratsjá

Askalind 2
201 Kópavogur

Simberg
Sími: 414-4414

www.simberg.is
simberg@simberg.is

Eftir þessu að dæma hefur Havsteen ekki verið í neinum vafa um að dómarnir væru rangir og að þeim yrði hnekkir fyrir landsyfirrétti en það fór á aðra lund.

Þegar á hólminn kom bergmálaði skoðun Stefáns sýslumanns í dómsalnum fyrir sunnan. Líkt og hann áður viðurkenndu dómara landsyfirréttarins að lögin um að aðeins mætti stunda fiskveiðar í íslenskri landhelgi á innanríkisSKIPUM hefðu aldrei verið afnumin með berum orðum. Á hitt bæri samt að líta að náð samband hefði alltaf verið á milli verslunar og fiskveiða í löggjöfinni. Ákvæðið um fiskveiðibannið hefði forðum verið sett, ef ekki eingöngu þá einkum og sér í lagi, til að tryggja verslunarbannið við útlendinga. Nú væri það upphafið og hið sama ætti að gilda um fiskveiðibannið.

Einnig bæri að þessum sama brunni að lögin um íslenskt sjóleiðarbréf, sem voru eina tryggingin fyrir því að fiskveiðibanninu væri hlýtt, væru líka úr gildi fallin. Án sjóleiðarbréfsins væri engin leið að fylgjast með því hvaðan skip væru er hingað kæmu til verslunar og fiskveiða. Niðurstaða landsyfirréttar varð því sú að nefnd lagagrein frá 1787 væri „óbeinlínis úr gildi fallin“ og komst

rétturinn að sömu niðurstöðu og héraðsdómur áður „um það, [að] sýkna beri hina ákærðu af kærnum hins opinbera í þessu máli“.

Hvað varðaði þær grunsemdir að þremmenningarnir kynnu að vera leppar norskum skipstjórnara þá var aðeins vikið að þeim í sambandi við Einar. Þegar landsyfirréttur tók mál hans fyrir fjölluðu dómarnir sérstaklega um þennan áburð og komust að þeirri niðurstöðu að norsk skipstjórinn hefði vafalaust stundað fiskveiðar sínar hér við land „sem þjónustumaður hins ákærða“.

Í tilvikum Snorra og Jóhanns var aðeins sagt að í ljósi játinga þeirra og annarra skilríkja þætti sannað að þeir hefðu tekið skipin á leigu, borið af því alla áhættu og ábatinn einnig verið þeirra.

Hafi þremmenningarnir talið að með þessum dómi væru þeir búnir að bíta úr nálinni þá skjátaðist þeim hrápalega. Ráðgjafinn fyrir Ísland undi ekki niðurstöðunni og ákvað að áfryja málinu til Hæstaréttar. Snorri var þá látinn úr taugaveiki, aðeins 43 ára gamall, en bæði Jóhann og Einar voru enn hérna megin grafar.

Dómur Hæstaréttar

Hinn 3. október 1884 kvað Hæstiréttur upp dóm sinn yfir Einari. Skemmst er frá því að segja að Danirnir voru öndverðrar skoðunar við hina íslensku starfsbræður sína um að fiskveiðibannið frá 1787 væri upphafið, hvorki beint né með óbeinum hætti. Var Einar sakfelldur og dæmdur til að greiða 20 krónur til fátækra sjóðs og enn fremur til að bera allan kostnað af málinu fyrir bæði landsrétti og Hæstarétti.

Þegar þetta fréttist heim á Frón baðst Jóhann undan því að mál hans yrði lagt fyrir Hæstarétt og bauðst til að hlíta sömu kjörum og Einar. Landshöfðinginn á Íslandi féllst á þessa bön og í júlí 1885 gerði hann Jóhanni að greiða til fátækra og „auk þess allan í málinu áfallinn kostnað bæði fyrir yfirrétti og undirrétti.“

Þessi kostnaður lagði sig út á 85 krónur þannig að alls varð Jóhann að reiða af hendi 105 krónur. Um þetta leyti mátti fá góðan mysuost á 50 aura pundið, kaffið kostaði 52 aura pundið og munntóbak 1,75.

GAMLA MYNDIN

Hafliði Óskarsson

Þjóðverjar á Íslandsmiðum árið 1938

Á meðal þýskra togara sem sóttu á Íslandsmið undir lok fjórða áratugar síðustu aldar var skip að nafni „Uranus.“ Gamla ljósmyndin að þessu sinni er tekin um borð í „Uranusi“ hér við land einhvern tíma á árinu 1938, eða um það bil einu ári fyrir upphaf seinni heimsstyrjaldar sem hófst fyrir réttum áttatíu árum síðan í september árið 1939.

Þýskir togaramenn leituðu mikið í ufsa og karfa en mikil netavinna getur fylgt karfaveiðum. Áhafnir erlendra togara sem hingað sóttu fyrr á árum voru fámennar, eða 12-14 menn og vinnuharka mikil.

Hvort þessir þýsku togaramenn sem háðu baráttu sína fyrir lifibrauði fjarri heimahögum, fyrir upphaf seinni heimsstyrjaldar, áttu afturkvæmt á Íslandsmið að hildarleik stríðsáranna loknum árið 1945 skal ósagt látið.

Hampurinn var „líflaus“ og þungur í höndum manna jafnframt sem garmið var oft sandborið og vasahnífar fóru ekki varhluta af því. Hálfur, upptaka, síða, leggur og kantur eru lögmál í netavinnu sem ekki breytist. Netabætingin er sú sama og áður og tímans tönn fær því ekki breytt. Og netanálin breytist ekki og er eins að upplagi árið 1938 og nú áttatíu árum síðar. Mynd úr safni: Baldvin Halldórsson.



Ljósmyndakeppni sjómanna 2019



Nú stýttist óðum í skilalok fyrir ljósmyndakeppni blaðsins 2019. Fjöldi þátttakenda hefur aukist ár frá ári og ljóst að mikill ljósmyndaáhugi er á meðal sjómanna. Þessi tómstundaiðkun hentar vel starfi sjómannsins þar sem stafræn ljósmyndun auðveldar mönnum að sjá strax árangurinn og því tilvalið að fá aðra til að gefa myndunum einkunnir.

Hvetjum við alla sjómenn á íslenskum skipum sem og íslenska sjómenn á erlendum skipum til að taka þátt í keppninni. Reglur keppninnar eru ekki flóknar en hafa þó tekið smá breytingum til samræmingar við hin Norðurlöndin:

- ◆ Hver þátttakandi má senda inn að hámarki 15 myndir.
- ◆ Myndir eiga að vera í hæstu mögulegri upplausn.
- ◆ Myndefnið á að tengjast umhverfi sjómannsins hvort heldur er um borð í skipum, frá landi hvort heldur er í vinnu eða frítíma.

- ◆ Með hverri mynd á að fylgja heiti, hvar myndin var tekin auk upplýsinga um á hvaða skipi viðkomandi starfar.
- ◆ Myndir eiga helst ekki vera eldri en tveggja ára.
- ◆ Myndir með vatnsmerkjum, tíma-stimpli eða nafni á eru ekki gjald-gengar.
- ◆ Myndir sem sendar eru inn verða að vera í eigu þess sem tók myndina með því að ýta á afsmellarann og á höfundarrétt hennar.
- ◆ Ljósmyndarinn tekur ábyrgð á að ef einstaklingar eru á myndinni að heimild sé fyrir að birta hana.
- ◆ Með þátttöku samþykkir ljósmyndarinn að umsjónarmaður keppninnar fari með þínar upplýsingar í samræmi við upplýsingalögin í þeim eina tilgangi að upplýsa um þig í tengslum við íslensku og norðurlandakeppnina.
- ◆ Áskilinn er réttur til að birta myndirnar í blöðum þeirra aðila, sem að keppninni standa, án greiðslu.

Skilafrestur er til 1. desember nk.

Dórnafnd Sjómannablaðsins Víkings mun velja þrjár vinningsmyndir sem hljóta verðlaun blaðsins. Að auki verða tólf aðrar myndir valdar af dórnafndinni sem taka þátt, ásamt vinningsmyndunum, í Norðurlandakeppni sjómanna í ljósmyndun sem fer fram í byrjun næsta árs.

Stafrænar myndir í keppnina skal senda á netfangið iceship@iceship.is en ef þær eru sendar inn á öðru formi skulu þær sendar til:

Félag skipstjórnarmanna
V/Sjómannablaðsins Víkings
Ljósmyndakeppni 2019
Grensásvegi 13
105 Reykjavík



Pröstur Njálsson tók þessa skemmtilegu mynd af gamla slippnum í Reykjavík.

Helgi Laxdal

Fyrstu togararnir í eigu Íslendinga



Glaður RE-248.

– 41 –

Fertugasti og fyrsti togarinn í eigu Íslendinga, Glaður RE 248, skráður hér á landi 13. september 1922, smíðaður hjá

Schiffsbau Gesellschafts Unterweser í Lehe (Bremerhaven) í Þýskalandi árið 1921. Lengd 42,98 m., breidd 7,50 m., dýpt 3,57 m., brl. 316 knúinn 600 hõ

gufuvél. Skipstjóri Ingvar Erasmus Einarsson.

Frá vori 1922 voru feðgarnir Sigfús Blöndahl og Magnús Th. S. Blöndahl eigendur skipsins, sem þeir keyptu í Þýskalandi ásamt togaranum Gulltoppi RE 247. Félagið h/f Sleipnir var stofnað um rekstur skipanna, sem gerð voru út frá Reykjavík. Glaður var seldur árslok 1925, Ólafi Jóhannessyni & Co á Patreksfirði, og fékk þá nafnið Leiknir BA 151. Togarinn strandaði austan Kúðaóss 21. nóvember árið 1931. Áhöfnin, 19 menn, bjargaðist á land með hjálp heimamanna í Álftaveri en skipið eyðilagðist. Enn í dag má sjá í flak Leiknis í sandinum þar austurfrá.

Togarinn „Leiknir“ strandar við Kúðaós, mannbjörg

Fyrir fáum dögum barst hingað sú fregn, að togarinn »Leiknir« frá Patreksfirði hefði strandað við Kúðaós, fram af Álftaveri.

Fregn þessi hafði borist með loftskeyti frá togaranum, og hafði Loftskeytastöðin í Reykjavík náð fregninni. Var sýslumanninum í Skaftafellssýslu þegar tilkynnt um strandið, en hann gerði ráðstafanir til þess, að Álftveringar færu á strandstaðinn. Þeir voru komnir á strandstaðinn kl. 9-10. Loftskeytastöðin hér í bænum hafði samband við Leikni til kl. 2; taldi skipstjóri víst, að skipverjar kæmust allir í land með fjöru. Kl. um 1 voru 6 skipverjar komnir á land. Aðstandendur skipverja voru mjög áhyggjufullir er ekkert fréttist síðari hluta dags en áður dimma tók, fréttist að allir væru komnir á land.

Þau fara að verða nokkuð mörg slysin á sjó og haldi þau áfram líkt og hin síðustu 6 ár, má eiga það víst, að erlendu félögin, sem endurbyggja skaða hér, hækki svo iðgjöld að til vandræða horfi fyrir skipaeigendur. Sjótjón hin síðustu 6 ár eru þessi og aðeins nefndir togarar:

- | | |
|--|--|
| ◆ Leifur heppni 8. febr. 1925. Fórst á rúmsjó. | ◆ Jón forseti 27. febr. 1928. Við Stafnes. |
| ◆ Ása 20. des. 1925. Við Jökul. | ◆ Menja 12. júní 1928. Sökk á rúmsjó. |
| ◆ Eiríkur rauði 2. marz 1927. Við Sandana. | ◆ April 1. des. 1930. Fórst á rúmsjó. |
| ◆ Ása 3. apríl 1927. Við Grindavík. | ◆ Barðinn 21. ágúst 1931. Við Þjót. |
| ◆ Austri 7. sept. 1927. Við Vatnsnes nyrðra. | ◆ Leiknir 21. nóvember. Við Kúðaós. |

Þannig lítur þessi sorglegi listi út. Frá 1. desember 1930 til 21. nóvember 1931, er tæpt ár og á því farast 3 dýr skip og 10 togarar, sumir að heita nýir, síðan árið 1925. Hið síðasta strand, Leiknis er órannsakað er Ægir verður prentaður, en 23. nóvember sendi Sjóvátryggingarfélag Íslands reyndan skipstjóra, austur á strandstaðinn og varðskipið Ægir mun gera tilraun til að ná skipinu út. Sjóréttur var haldinn í Vík í Mýrdal hinn 24. nóvember og framhaldspróf mun haldið hér í Reykjavík. Á þrem mánuðum hafa 2 togarar strandað, sem vátryggðir hafa verið hjá Sjóvátryggingarfélagi Íslands fyrir um 600 þúsund krónur.

Leiknir var smíðaður í Þýskalandi árið 1921 fyrir hlutafélagið Sleipni í Reykjavík, og hét fyrst Glaður. Var hann 316 smálestir brúttó. Fyrir nokkrum árum seldi Sleipnir skipið, Ólafi Jóhannessyni & Co. á Patreksfirði, og hefur það síðan verið gert út þaðan.

Ægir 11. tbl. nóvember 1931.

Stígðu ölduna með okkur

- Við bjóðum hagnýtt framhaldsnám til alþjóðlegra skipstjórnarréttinda og stúdentsprófs.

Tækniskólinn
skóli atvinnulífsins





Gulltoppur RE-247.

– 42 –

Fertugasti og annar togarinn í eigu Íslendinga, Gulltoppur RE 247, skráður hér á landi 13. september 1922, smíðaður hjá Unterweser í Wesermünde (Lehe) í Þýskalandi árið 1921. Á árinu 1922 eignaðist Sigfús Blöndahl í Reykjavík skipið. Lengd 42,98 m., breidd 7,50 m., dýpt 3,57 m., brl. 315,88. Knúinn 600 hö gufuvél. Skipstjóri Guðjón Sigurjónsson. Selt 1924, h/f Sleipni í Reykjavík, fékk líklega nafnið Andri RE 95. Selt 20. mars 1928, h/f Andra á Eskifirði, hét nafninu Andri, fékk SU 493. Selt í nóvember 1932, Bergi h/f í Hafnarfirði, hét nafninu Andri, fékk GK- 95. Selt 3. maí 1937, Ólafi Jóhannessyni & Co h/f á Patreksfirði, fékk nafnið Vörður BA 142. Hinn 8. ágúst 1942 var h/f Vörður á Patreksfirði skráður eigandi. Skipið var selt til Færeyja 24. mars 1947, fékk nafnið Hodda-berg.

– 43 –

Fertugasti-og þriðji togarinn í eigu Íslendinga, Draupnir VE-230, skráður hér 5. október 1923, smíðaður hjá Cook Welton & Gemmell Ltd í Beverley á Englandi árið 1907. Lengd 39,93 m., breidd 6,68 m., dýpt 3,54 m., brl.287, knúinn 550 hö. gufuvél. Bar nafnið Mac Farlane áður en hann kom til Íslands. Keyptur af h/f Draupni í Vestmannaeyjum í febrúar 1920, nefndur Draupnir VE -230. Skipstjóri, Guðmundur Sigurðsson. Árið 1925 keypti h/f Draupnir í Reykja-

vík skipið og nefndi, Draupni RE -258. Í október 1932 keypti Samvinnufélagið Bjarg í Reykjavík skipið og nefndi Geysi RE- 258. Strandaði á Torness Point við norðanverðan Pentlandsfjörð,19. nóvember 1933. Áhöfnin,13 menn og 2 farþegar björguðust heilir á húfi til lands. Togarinn eyðilagðist á strandstað.



Njörður RE 36. Myndin er tekin þegar skipið hét Haukanes GK-347.



Geir RE 241.



Draupnir VE-230. Myndin er tekin þegar skipið var skráð í Reykjavík.

– 44 –

Fertugasti og fjórði togarinn í eigu landsmanna, Njörður RE-36, skráður hér á landi 7. júní 1924, smíðaður hjá Cook Welton & Gemmell Ltd í Beverley á Englandi árið 1920 fyrir Fiskiveiðahlutfélagið Njörð í Reykjavík. Lengd 41,45 m., breidd 7,44 m., dýpt 3,44 m., brl. 341 brl. Knúinn 600 hö. gufuvél. Skipstjóri, Guðmundur Guðnason. Seldur Samvinnufélaginu Haukanesi í Hafnarfirði í september 1932. Fékk nafnið Haukanes GK 347. Í júní 1939 var Útvegsbanki Íslands h/f skráður eigandi skipsins. Í október 1940 kaupir Vífill h/f í Hafnarfirði skipið. Seldur úr landi í febrúar árið 1952.

– 45 –

Fertugasti og fimmti togarinn í eigu Íslendinga, Geir RE 241, skráður hér á landi 12. júní 1924, smíðaður hjá Cook Welton & Gemmell Ltd í Beverley á Englandi árið 1912 fyrir E. Grant & J. Little Ltd í Grimsby. Nefndur Sialkot GY 780. Lengd 39,99 m., breidd 6,92 m., dýpt 3,63 m., brl. 308,65. Knúinn 550 hö gufuvél. Seldur 1918, H. Woods & Others? Hlutfélagið Geir í Reykjavík keypti skipið 15. mars 1920. Skipstjóri Jón Jónsson. Selt 31. mars 1924, Hluta-

Brezkur kafbátsforingi kveðst hafa sökkvopnuðum togara þýzkum er sigldi undir íslenskum fána

Kafbátsforinginn stöðvaði togarann Geir og rannsakaði skipið Viðtal við Sigurjón Össurarson, háseta á Geir

Togarinn Geir kom hingað úr Englandsför í fyrrakvöld. Höfðu skipverjar þá sögu að segja að þeir höfðu verið stöðvaðir og skipið rannsakað af brezkum kafbát. Gaf hinn brezki kafbátsforingi þá skýringu á þessu, að hann hefði daginn áður rekizt á þýzkan togara, alvopnaðan, sem hefði verið búinn íslenskum hlutleysiseinkennum. Hefði togara þessum verið sókkt.

Sigurvin Össurarson háseti á togaranum Geir, skýrði Þjóðviljanum frá þessum atburði á þessa leið: Sigurvin átti tal við foringja þann, sem rannsakaði Geir og sagði hann honum alla söguna um þýzka togarann.

Síðastliðinn sunnudag, hinn 16. þ. m. vorum við staddir um það bil 30 sjómílar norður af Barrahead á Skotlandi. Veður var gott, mistur í lofti og skyggni slæmt. Þetta var á fimmta tímanum. Um kl. 4,35 sáum við kafbát, sem kom á móti okkur og stefndi á bakborðskinnung. Hann var í lítilli fjarlægð. Við sem á vakt vorum gerðum skipstjóra aðvart og fyrirskipaði hann að allir skyldu vera viðbúnir að fara í bátana. Eftir skamma stund var báturinn þvert af okkur. Hann hélt ferðinni áfram, en er hann var kominn nokkuð aftur fyrir okkur nam hann staðar og hélt kyrru fyrir í nokkrar mínútur. Síðan sneri hann við og stefndi í áttina til okkar á mikilli ferð, tók hann þá að senda út mors-merki, en þau voru undir sól að sjá frá okkur og gátum við ekki greint annað af merkjunum, en fyrirskipun um stöðvun, og var henni tafarlaust hlýtt.

Þegar báturinn var kominn í kallfæri, heyrðum við að kallað var frá honum: Út með bátana. Var þeirri skipun einnig hlýtt tafarlaust.

Kafbáturinn var undir brezkum fána, en við töldum víst að hann væri þýzkur, en sigldi undir fölskum fána.

Við töldum víst að togaranum yrði sökkvopnuð og ætluðum að róa aftur fyrir bátinn, til þess að verja okkur sprengjubrotum, en þá var gefið merki um að við skyldum hafa samband við bátinn og reri þá bátur skipstjóra til hans. Voru þá tveir kafbátsverjar sendir um borð í Geir. Rannsókuðu þeir skipsskjölin, kváðu þeir að allt væri með felldu og að við mættum fara okkar leið.

Kafbátsskipstjórinn og liðsforingi sá, sem rannsakaði skipið, skýrðu þennan atburð hvor í sínu lagi á þessa leið:

Daginn áður þ. 15. þ. m. hafði kafbátur þessi hitt togara á þessum slóðum. Togarinn var líkur Geir búinn öllum íslenskum hlutleysiseinkennum, þar á meðal nýmáluðum fánum á síður.

Þegar betur var að gáð kom í ljós að þetta var þýzkur togari vopnaður 2 fallbyssum, djúpsprengjum og tundurduflum. Togara þessum var sókkt.

Kafbátsmenn kvöddu okkur með virktum og buðu okkur kaðal til að gera að bátatalíum skipsins og jafnvel mat.

Um klukkan 4,55 var þessu ævintýri lokið og við héldum okkar leið og bar ekkert til tíðinda á ferð okkar eftir það.

Það er hart að ekki einu sinni hin vopnlaus íslenska smáþjóð skuli fá að hafa óblettaðan fána sinn í friði án þess að reynt sé að skýla illvirkjunum á hafinu með honum.

Þjóðviljinn 21. mars 1941.

félaginu Hrönn í Reykjavík. Selt 28. nóvember árið 1946, P/F Atlantis í Fuglafirði í Færeyjum, nefnt Vitin FD 440. Seldt 1951, P/F Vitar A/S í Fuglafirði. Seldt 1952, Leif Waagstein í Þórshöfn. Fór í brotajárn til Rosyth í Skotlandi árið 1952.

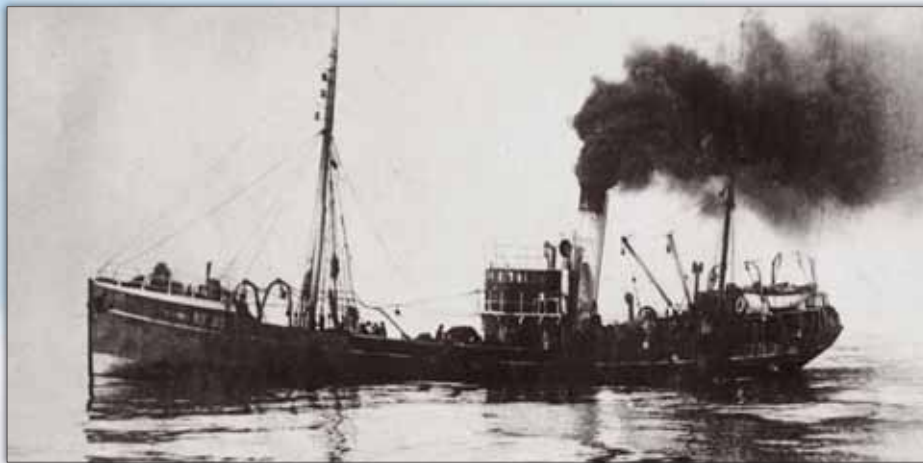
– 46 –

Fertugasti og sjötti togarinn í eigu Íslendinga, Leifur heppni RE-146, skráður hér á landi 12. júní 1924 smíðaður hjá Cochrane & Sons Ltd í Selby á Englandi árið 1920 fyrir Firmað Geir & Th. Thorsteinsson í Reykjavík, kom nýr til Reykjavíkur 8. apríl þá um vorið. Lengd 41,45 m., breidd 7,10 m., dýpt 3,26 m., brl. 324. Knúinn 600 hö gufuvél. Skipstjóri Gísli M Oddsson. Togarinn fórst út af Vestfjörðum ásamt Hellyerstogaranum

Fieldmarshal Robertson H 104, í Hala-veðrinu mikla, 7 eða 8 febrúar árið 1925 með allri áhöfn, 32 mönnum.



Leifur heppni RE-146.



Walpole RE 239.

– 47 –

Fertugasti og sjöundi togarinn í eigu Íslendinga, Walpole RE 239, skráður hér á

landi 13. júní 1924, smíðaður hjá Cochrane & Sons Ltd í Selby á Englandi árið 1914. Fyrir William Letten útgerðar-

mann og Jón Oddsson skipstjóra í Grimsby. Nefndur Walpole GY 269. Lengd 39,99 m., breidd 6,92 m., dýpt 3,08 m., brl. 301. Knúinn 550 hö gufuvél Seldur á árinu 1920, hlutafélaginu Stefni (Sigurjóni og Einari Péturssonum) í Reykjavík. Fékk nafnið Walpole RE-239. Skipstjóri, Ólafur Pétursson.

Hlutafélagið Vífill í Hafnarfirði keypti skipið, trúlega árið 1931 því á því ári fékk það nýja skráningarstafi GK í stað RE en hélt nafni og númeri. Strandaði og sökk við Gerpi

16. september 1934. Áhöfnin bjargaðist í skipsbátana og í land í Vöðlavík.

Það má geta þess að Jón Oddsson skipstjóri var farsæll útgerðarmaður í Grimsby og síðar í Hull. Hann lét smíða fyrir sig marga togara í Englandi sem

Halaveðrið

Laugardaginn 7. febrúar komu starfsmenn veðurstofunnar til vinnu klukkan sex. Þeir hófu þegar að vinna úr veðurskeytum og útbúa veðurspá dagsins. Spáin var tilbúin um klukkan hálf níu og sendi loftskýtamaður stofunnar hana út með mors-lyklinum. Samtímis bárust veðurfregnirnar til þeirra skipa er höfðu mormóttökutæki. Ljóst var að djúp og kröpp lægð nálgast landið.

Bátar frá verstöðvum við Faxaflóa höfðu haldið til veiða um morguninn. Upp úr hádegi var orðið það hvasst, að ekki var lengur veiðiveður. Þeir sneru því til hafnar og voru að tínast inn, fram eftir deginum. Síðdegis voru þeir allir komnir til lands, nema línubáturinn Sólveig. Var fljótlega farið að óttast um afdrif bátsins, en hann hafði verið á veiðum úti af Stafnesi. Þegar var hafin leit, gengnar voru fjörur og leitað á sjó. Fannst brak úr bátnum og var þá Sólveig talin af og með henni sex menn.

Vikur nú sögunni vestur á Halamið, þar sem glíman við Ægi varð hvað hörðust og ægilegust. Þar voru 16 togarar á meðan óveðrið gekk yfir 7. og 8. febrúar.

Þetta voru íslensku togararnir Ari, Ása, Draupnir, Egill Skallagrímsson, Gulltoppur, Gylfi, Hilmir, Jón forseti, Leifur heppni, Njörður, Surprise, Tryggvi gamli og Þórólfur. Auk þeirra voru þrír enskir togarar, sem gerðir voru út frá Hafnarfirði af bræðrunum Hellyer. Íslenskar áhafnir og skipstjórar voru á þeim að mestu leyti. Þetta voru togararnir Ceresio, Earl Haig og Fieldmarshall Robertson.

Togarnir höfðu verið að toga fram eftir morgni þann 7. febrúar, en fengið lítinn afla. Þó hafði Leifur heppni veitt vel um nóttina og var hann að ljúka fengsælum veiðitúr. Um hádegi hættu flestir togararnir að toga, drógu inn vörpuna og tóku að ganga frá. Gert var að aflanum, varpan bundin og allt lauslegt á dekkinu kyrfilega fest. Egill Skallagrímsson, Hilmir og Gulltoppur sigldu framhjá Leifi heppna skömmu eftir hádegi; var Leifur þá enn að veiðum og stóðu menn í aðgerð á þilfari, enda var þar þó nokkuð af fiski.

Síðdegis þennan laugardag var komið fárviðri og illt í sjó. Togarnir sneru upp í storminn, því þannig vörðust þeir best sjógangnum. Stórsjór reið yfir skipin og hættan á því að brotsjór skylli á þeim var gífurleg. Við bættist ísing sem hlóðst á togarana; urðu möstrin sver sem reyk háfar af hennar völdum. Þrátt fyrir ítrustu varkárni á siglingu í svona veðri, varð varla komist hjá skakkaföllum. Flestir togararnir urðu fyrir brotsjó. Earl Haig varð fyrir því tvisvar í þessum tús:

Um leið reið brotsjórinn fram yfir skipið, bakborðsmegin. Þeir vissu ekki fyrr til en þeir lágu í sjó, sem þeytti þeim sitt á hvað, og allt í einu var ekkert þak á brúnni lengur. Sjórinn reif stýrishúsið af fyrir ofan brjósthæð. Gluggar, þak og hurðir þeyttust út á sjó. Um leið kastaðist skipið enn á hliðina og lá nú með möstrin í sjó.

(Sveinn Sæmundsson: Í særótinu, Rv. 1967, bls. 170.)

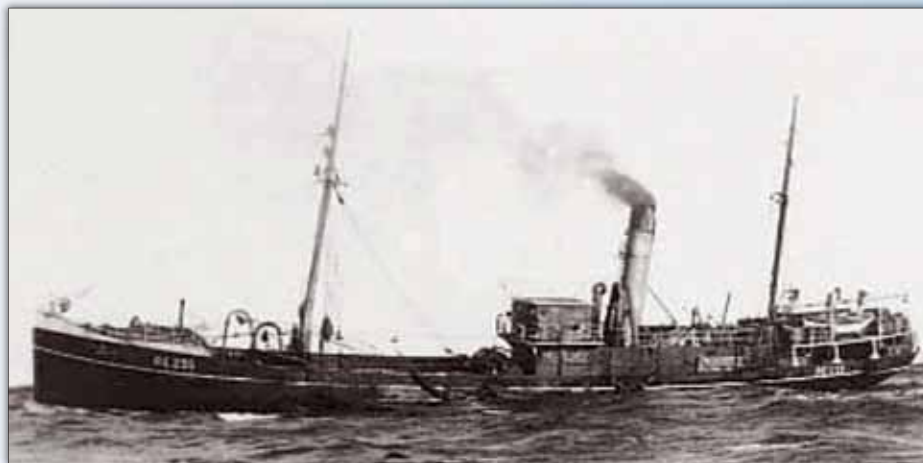
Sjórinn reif allt með sér, þegar hann gekk yfir togarana. Hann braut flesta björgunarbátana, tók með sér lifrarfötin og kastaði öllu til í lestunum. Við það fengu togararnir slagsíðu, þar sem kol, salt og fiskur kastaðist út í aðra hliðina en hásetarnir stóðu í stöðugum mokstri til þess að rétta þá af. Sjór flæddi inn í vélarrúm og vistarverur neðan þilja, þannig að vatnsaustur bættist ofan á aðra vinnu sjómanna. Dælur skipanna vildu stíflast af völdum kola, er settust í þær, og vélstjórnir börðust við að halda kötlunum logandi og vélunum gangandi. Þetta var erfitt verk, einkum eftir að sjór flæddi niður í vélarrúmin. Hitnaði sjórinn fljótlega og vélstjórnir brenndust á fótum við að standa í honum.

Þannig börðust sjómennirnir í nær tvo sólarhringa við náttúruöflin. Veðrinu slotaði ekki fyrr en aðfaranótt mánu-

hétu íslenskum nöfnum. Þeir hétu Kópanes, Rífsnes, Brimnes og Reykjanes, og auk þess átti hann hlut í Walpole og nokkrum togurum öðrum. Jón var bróðir Gísla Oddssonar sem lengi var skipstjóri á Leifi heppna RE 146 og fórst með honum í Halaveðrinu mikla veturinn 1925.

– 48 –

Fertugasti-og áttundi togarinn í eigu Íslendinga, Gylfi RE 235, skráður hér á landi 16. júní 1924, smíðaður í Geestemunde (Bremerhaven) í Þýskalandi árið 1915. Lengd 45,08 m., breidd 7,44 m., dýpt 3,20, brl. 336,36 m., Knúinn, 720 hð. gufuvel. Eigandi hans Félagið Defensor í Reykjavík. Skipstjóri, Jóel Kr. Jónsson. Seldur í febrúar 1932, Ólafi Jóhannessyni & Co h/f á Patreksfirði,



Gylfi RE-235.

sama nafn en ný skráningareinkenni, BA 77 .
Seldur til Færeyja í janúar 1947.

Nefndur þar Gullfinnur og seinna Satúrnus. Fórst í ís út af Tasiilaq (Angmagssalik) á Grænlandi 20 mars 1960.

dagsins 9. febrúar. Þá töldu skipstjórnir óhætt að snúa togurunum undan veðrinu og halda til lands. Þau skip sem best voru á sig komín héldu til Reykjavíkur og Hafnarfjarðar en hin leituðu hafna á Vestfjörðum.

Erfiðlega gekk að ná til Vestfjarða símleiðis, þar sem símalínur höfðu eyðilagst í fárviðrinu. Flest loftnet togaranna höfðu brotnað niður vegna ísingar enda gekk seint að ná sambandi við þá eftir að veðrinu slotaði. Því dróst að farið væri að örvænta um þau skip sem ekki náðist í. Togarnir sem ekki höfðu loftnet fengu önnur skip til að senda skeyti til heimahafna sinna. Af þeim skeytum sem fyrst bárust til Reykjavíkur sáu menn að togaraflotinn hafði lent í alvarlegum vandræðum á Halamiðum.

Tveggja togara saknað

Þegar leið á vikuna, höfðu allir togararnir tilkynnt sig nema Leifur heppni frá Reykjavík og Fieldmarshall Robertson frá Hafnarfirði. Til þeirra hafði sést eftir að óveðrið hófst. Eins og áður sagði, þá stóðu mennirnir á Leifi heppna enn í aðgerð, er þrír togarar sigldu framhjá seinni hluta laugardagsins 7. febrúar. Draupnir sigldi framhjá Fieldmarshall Robertson skömmu eftir að óveðrið skall á. Einnig hafði verið haft loftskeytasamband við hann fram eftir kvöldi og mun Tryggvi gamli einna síðast hafa gert það; var þá allt með felldu um borð. Hvorugur togarinn hafði gefið út neyðarkall.

Eigendur þeirra leituðu til íslenskra stjórnvalda þann 11. febrúar og óskuðu eftir að varðskipið Fylla yrði sent til leitar. Eins og áður gat, voru Hellyerbræður eigendur Fieldmarshall Robertson en eigandi Leifs heppna var útgerðarfélagið Geir Thorsteinsson og Co. Varðskipið Fylla og togarinn Ceresio voru þegar send til leitar, en hvorugt skipanna varð vart við hina týndu togara. Togaraeigendur komu því saman til fundar og ákváðu að senda hóp togara til þess að leita skipulega.

Sunnudaginn 15. febrúar hófst skipulögð leit, þar sem skipin sigldu með ákveðnu millibili á um 90 mílna svæði. Þannig áttu þau að kemma það svæði, þar sem talið var líklegast að þá væri að finna. Togarnir sigldu meðan bjart var en héldu kyrru fyrir á næturnar. Þessi víðtæka leit reyndist árangurslaus. Skipin tvö voru talin af og með þeim fórust 67 menn, sex Englendingar og 61 Íslendingur.

Sagnir 1. apríl 1984.

Þeir sem fórust með Leifi heppna:

Gísli M. Oddson, skipstjóri, Skólavörðustíg 3 B. Ingólfur Helgason, 1. stýrimaður, Hafnarfirði. Ásgeir Þórðarson, 2. stýrimaður, Bergstaðastræti. 37. Valdemar Árnason, 1. vélstjóri, Hverfisgötu 16. Jón Halberg Einarsson, 2. vélstjóri, Njálsgötu 39 B. Magnús Brynjólfsson, loftskeytamaður, Lindargötu 14. Jón Cornelius Pétursson, bátsmaður, Vesturgötu 25 B. Ólafur Jónsson, matsveinn, Laugaveg 38. Sigmundur Jónsson, háseti, Laugaveg 27. Stefán Magnússon, háseti, Njálsgötu 32 B. Jón Guðmundsson, háseti, Frakkastíg 23. Ólafur Gíslason, háseti, Hverfisgötu 32. Þorbjörn Sæmundsson, háseti, Bergþórugötu 4. Oddur Rósmundsson, háseti, Bergþórugötu 7. Ólafur Brynjólfsson, háseti, Lindargötu 14. Jónas Guðmundsson, háseti, Akranesi. Sveinbjörn Elíasson, háseti, Bolungarvík. Sigurður Guðmundsson, háseti, Öfundarfirði. Sigurjón Jónsson, háseti, Bergstaðastræti 30 B. Helgi Andrésson, háseti, Mjóstræti 4. Jón Sigmundsson, háseti, Laugavegi 50. Jón Hálfðánarson, háseti, Hafnarstræti 18. Randver Ásbjörnsson, háseti, Rauðarárstíg 9. Jón Jónsson, háseti, Austurstræti 11. Sigurður Lárusson, háseti, Bröttugötu 6. Sigurður Jónsson, háseti, Miðstræti 8 B. Sigurður Albert Jóhannesson, háseti, Hverfisgötu 16. Sveinn Stefánsson, háseti, Miðhús í Garði. Þorlákur Einarsson, háseti, Rúfeyjum á Breiðafirði. Jón Sigurðsson, háseti, Sveinseyri, Dýrafirði. Ólafur. Þorleifsson, kyndari, Vatnsstíg 4. Björgvin Kr. Friðsteinsson, kyndari, Laufásvegi 27.

Ægir 1. mars 1925.

Utan úr heimi

Sýknaðir

Fimm indverskir sjómenn voru nýlegar leystir úr haldi grískra yfirvalda sem höfðu haldið þeim í fangelsi í 13 mánuði sakaðir um að hafa verið að flytja ólögleg sprengju-efni. Voru þeir skipverjar á flutningaskipinu Andromeda en skipið var á leið frá Tyrklandi til Djibouti og Óman þegar það þurfti að leita hafnar í Grikklandi vegna viðgerða í desember 2017.

Öll gögn varðandi farm skipsins, sem voru gámar, voru afhent yfirvöldum strax við komu til hafnar í samræmi við lög og reglur en um borð voru meðal annars 39 gámar með löglegu sprengjuefni og þrír gámar með jarðgasi. Áhöfninni var tilkynnt að skoðun skipsins tæki tvo tíma sem reyndist á endanum taka meira en ár. Skipverjar bentu yfirvöldum á að þeir vissu ekki innihald gámanna að öðru leyti en það sem farmskjólin sögðu að í þeim væri.

Áhöfnin þurfti að verða sér úti um 1,5 milljón króna til að standa straum af lögfræðikostnaði fyrir grískum dómstól en útgerð skipsins og umboðsmaður skildi þá eftir veglausa. Sjómannafélag Indlands, indverska sendiráðið í Grikklandi og fulltrúi Sambands indverskra sjómanna, Sanjay Prashar, fóru á fullt í málið til að ná fram réttlæti fyrir skipverjanna.

Að sögn Prashar var alls ekki um einsdæmi að ræða í þessu tilfelli því þetta væri þriðja tilfellið í Grikklandi þar sem áhafnir væru ranglega sakaðar um ólöglega flutninga og varpað í fangelsi í meira en ár. Sagði hann jafnframt að það væri greinilegt að sjómenn frá þessari heimsálfu fengu aðra meðferð hjá grískum yfirvöldum því þegar mistök yfirvalda kæmu í ljós bæðust þau hvorki afsökunar né byðu bætur til þeirra sem rangindum væru beittir.

Í ljós hefur komið að samþykktin um vinnuskilyrði farmanna, svokölluð MLC samþykkt, hélt ekki vatni í þessu máli þar sem útgerðin yfirgaf skipverja sína og greiddi þeim ekki laun meðan þeir sátu

ranglega í fangelsi. Í tilfellum sem þessum er glufa í MLC samþykktinni. Fangelsið sem þeim var haldið í, Korydallos fangelsið í Pireus, þykir ekki vera neitt lúxux fangelsi en aðbúnaður fanga þar hefur verið afar slæmur og hefur Amnesty International margsinnis bent á það í baráttu sinni. Veran í fangelsinu hafði veruleg áhrif á geðheilsu skipverjanna og höfðu einhverjir þeirra hugað margoft að sjálfsvígum meðan þeir sátu inni.

Unnið er að því að innheimta 18 mánaða laun fyrir skipverjana frá útgerð skipsins en jafnframt ætla þeir aðilar, sem aðstoða skipverjana, að sækjast eftir að útgerð skipsins og flokkunarfélag verði sett á svartan lista fyrir að fara ekki að MLC samþykktinni. Þá ætla þeir að stefna grískum yfirvöldum fyrir ranglegar handtökur og fangelsun sem og að málið skuli tekið upp á vettvangi Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar IMO.

Mútur

Þegar ég hóf mína farmmennsku heyrði ég fljótt af því að nauðsyn væri að halda sumum góðum sérstaklega þegar komið var til hafnar. Brytinn á skipinu sem ég var á hafði orðið ósáttur við tollarana og neitaði að gefa þeim að borða áður en tollskoðun hófst. Fundum við sannarlega fyrir breytingum allt þar til brytinn sættist við tollarana á ný. Þá skipti máli fyrir heildina að vel væri gert við þessa stétt. Síðar átti ég eftir að bera kaffipakka upp í skipstjóraíbúð í erlendri höfn meðan skipstjórinn var að „klarera“ skipið til hafnar.

Ég held að allir íslenskir farmmenn kannist við álíka sögur þar sem mikið magn af áfengi og tóbaki skiptu um eigendur við komu til hafnar og jafnvel enn svæsnari dæmi. Í þá daga var þetta kallað að liðka fyrir málum. Þetta þætti jafnvel smávæglegt miðað við hvað margir skipstjórar standa frammi fyrir í dag. Á kjarngóðri íslensku er þetta kallaðar mútur. Að vísu voru þeir sem um borð komu ekki að krefjast eins né neins beint en þetta hjálpaði til.

Nú lenda skipstjórar í því að haft er í hótunum við þá og þeir eru meðal annars að fá um borð til sín skoðunarmenn sem byrja á því að krefjast hárra fjárhæða svo þeir tefji ekki eða kyrrsetji skip þeirra. Haft er í hótunum.

Nýlegt dæmi er um skoðunarmann sem tilkynnti skipstjóra að hann myndi sekta skipið um milljón dollara en eftir samningaviðræður milli hans og skipstjórans náði að lækka upphæðina all verulega eða alveg þar til skoðunarmaðurinn sagðist þurfa pening fyrir leigubíl heim en skipstjóranum tókst að komast að því samkomulagi að láta hann hafa einn brauðhleif.

Svona sögur eru því miður ekki einsdæmi. Árið 2016 birti Seafarers International Research Centre (SIRC) skýrslu um rannsókn sem framkvæmd var á þessu vandamáli á árunum 2012-2016. Síndi rannsóknin að fyrirgreiðslugjafir voru aðallega sigarettur, dósadrykkir og áfengi til að liðka fyrir sanngjarnri meðferð á skipinu í höfn. En þessar gjafir voru ekki bundnar við þessa upptalningu en einnig kom fram að borgað var með kjöti, ís, þurrkuðum ávöxtum, rakvélablöðum og sápu. Sjómenn voru einnig á því að þessi viðskipti ykju á streitu þeirra í starfi. Þó hefur það færst í aukana að útgerðir eru farnar að banna gjafir í þessum tilgangi og eykur slíkt enn frekar á streituna hjá sjómönnum.

Fjöldi ríkja hafa sett lög í sínum löndum þar sem mútur eru bannaðar og hafa menn haft lögmætar áhyggjur af því að sjómenn þeirra landa séu í raun að brjóta eigin landslög með þessu. Þetta eru oftast litlar gjafir líkt og áfengi og tóbak hafa útgerðir horft fram hjá þessu auk þess sem þetta hefur lengi tiðkast og er ekki gert í felum. Hitt er meira áhyggjuefni útgerða þegar gerðar eru kröfur um háar upphæðir til að liðka fyrir leigu á skipum, olútökur, fyrir forgang á bryggjuplássi eða við sölu til niðurriks.

Sett var á laggirnar netverk til að vinna gegn spillingu, Maritime Anti-Corruption Network (MACN), árið 2011 af nokkrum útgerðum. Hefur sá félagsskapur vaxið en í honum eru í dag yfir 100 útgerðir. Tilgangur MACAN er að uppræta spillingu í hverri mynd sem hún birtist. Hafa samtökin komið upp nafnlausu ábendingakerfi á heimasíðu sinni <http://www.maritime-acn.org> þar sem hægt er að tilkynna um hverskonar mútur. Nú hafa þeim borist yfir 28.000 tilkynningar um mútur.

Pótt hér sé um tiltekinn félagsskap að ræða geta útgerðir sem standa utan hans engu að síður tilkynnt um atvik og hvetja samtökin alla til að gera slíkt.

Ein af þeim herferðum sem samtökin standa fyrir er „Say No“ herferðin gegn Súesskurðinum og önnur gagnvart argentínsk-



Indversku skipverjarnir fimm glaðir að vera lausir úr haldi.

um höfnum þar sem menn hafa séð 90% samdrátt í tilkynningum um spillingu.

Fjöldi útgerða hefur markað sér stefnu í þessum málum sem þær hafa í öllum samningum við birgja. Það sem þótti normal hér í gamla daga er einfaldlega ekki lengur talið ásættanlegt. Þó hafa menn vakið athygli á því að bjór eða kaffibolli með skipstjóranum sem neytt er um borð teljist ekki mútur enda er ekkert af veitingunum tekið í land en vissulega eru útgerðir sem krefjast skýrslna um slíkt.

Það er ljóst að skiparekstur er að þróast í þá átt að innleiða enga þolinmæði gagnvart spillingu í hverri mynd sem hún birtist.



Skipstjórinn var sektaður fyrir vanrækslu gagnvart skipverjum.

Sektaður

Dómstóll á Nýja-Sjálandi sektaði skipstjóra panamíska stórflutningaskipsins Spinnaker SW, Capt. Chen Jianxi, um 3.400 dollara fyrir að leyfa skipverjum sínum að vinna án þess að nota persónulegan öryggisbúnað. Spinnaker, sem er 31.000 tonn að stærð, var að lesta timbur og voru skipverjar að vinna við lestun og höfðu ekki verið gerðar neinar ráðstafanir til að tryggja öryggi þeirra þar sem engar varnir höfðu heldur verið settar upp vegna vinnu í hæð. Chen skipstjóri hafði fengið viðvörðun frá skoðunarmanni um að óheimilt væri að láta menn vinna án öryggisbúnaðar. Við seinni skoðun eftirlitsaðila kom í ljós að skipstjórinn sinnti þeirri aðvörðun í engu og því var hann kærður.

Fyrstu mannlausu flutningarnir

Nú hefur fyrsta mannlausu flutningaskipið í heimi farið í sína fyrstu siglingu. Skipið fór sína fyrstu ferð frá Merseaeyju í Bretlandi og yfir til Ostend í Belgíu og tók ferðin 22 klukkustundir. Hönnuðir skipsins stjórnuðu siglingunni úr stjórnstöð þar sem þeir fengu upplýsingar frá ratsjá, myndavélum, mífrafónum, hitamyndavélum og GPS tækjum skipsins. Ekki var farmurinn mikill því aðeins 5 kg. af sniglum voru um borð en til baka var farmurinn belgískur bjór. Þetta fyrsta skip, USV Maxlimer, kom til hafnar í Ostend kl 9 að morgni 7. maí sl. Ganghraðinn var reyndar ekki mikill því skipið getur einungis siglt á fjögurra hnúta

hraða og getur flutt 2,5 tonn af varningi knúð bæði af rafmagni og jarðeldsneyti.

Haldið í felum

Í maí sl. óskaði Hvíta húsið eftir því við bandaríska flotann að herskipið USS John McCain yrði ekki í sjónmáli þegar Donald Trump forseti kæmi í opinbera heimsókn til Japans. Var það gert í þeim tilgangi að koma í veg fyrir að sú staða kæmi upp að forsetinn yrði myndaður með skipið í bakgrunn. Að vísu höfnuðu yfirmenn flotans að svo hefði verið en viðurkenndu að öllum sjóliðum skipsins hefði verið gefið frí daginn sem forsetinn kom í heimsókn um borð í herskipið Wasp í flotastöðinni í Yokosuka.

Engum skipverja af John McCain var boðið að vera við móttöku forsetans um borð í Wasp en öllum öðrum herskipum sem í höfninni lágu var boðið að senda 60-70 sjóliða til að hlýða á ræðu forsetans. Reyndar mættu einhverjir sjóliðar frá John McCain en þeim var vísað frá en allir þeir sem mættu voru að sjálfsgöðu í einkennisfatnaði merktir skipum

sínum.

Deilur milli Trumps og John McCain



USS John McCain var falið í heimsókn Trump í flotastöð í Japan.

virðast hafa hafist um 1999 þegar sá fyrrnefndi var fyrst beðinn að sækjast eftir útnefningu repúblíkanaflokksins. Þó tók steininn úr í deilum þeirra þegar Trump lét þau orð falla að honum líkaði fólk sem ekki hefði verið tekið til fanga af óvininum en McCain var stríðsfangi í Víetnam stríðinu.

Trump forseti neitaði allri vitneskju um málið en fyrirskipun kom um að sjóliðar John McCain skyldu fela einkenni sín sem tengdu þá við herskipið á meðan forsetinn væri í heimsókn. Einhverjir sjóliðanna völdu þá að setja upp merki með áletruninni, „Make Aircrew Great Again“, eða gerum flugliða mikla á ný og voru þeir þar að skírskota til einkunnarorða forsetans um að gera Bandaríkin mikil á ný.

Eldsvoðar

Þann 6. apríl sl. kom upp eldur um borð í ítalska ekjuskipinu Grande San Paolo þar

sem skipið var í höfn í Santos í Brasilíu. Ástæða brunans má rekja til þess að stjórnlaus vörubíll lenti á skipinu með þessum afleiðingum. Samkvæmt heimildum var vörubíllinn mannlaus þegar hann lenti í árekstrinum við hið 214 metra langa skip og tókst slökkviliði að ráða niðurlögum eldsins á skömmum tíma. Litlar skemmdir urðu á skipinu. Var þetta í annað sinn á mánaðar tíma sem skip útgerðarinnar, Grimaldi Line, varð fyrir eldsvoða en ekjuskipið Grande America sökk 12. mars eftir að eldur kom upp í tveimur gámum um borð í skipinu tveimur dögum fyrr og skipið varð alelda eftir.

Eiturlyfjasmygl

Í júní síðastliðinn voru fjórir skipverjar af 9.962 TEU's gámaskipinu MSC Gayane handteknir í Filadelfíu í Bandaríkjunum eftir að tollgæslan fann 17,5 tonn af kókaíni um borð í skipinu sem var ætlað á markað í Evrópu. Markaðsverðið telst vera 1,1 milljarður dollara. Var þetta í annað sinn á þessu ári sem ólögleg eiturlyf finnast um borð í skipum útgerðarinnar MSC í bandarískri höfn en í mars fannst kókaín fyrir um 38 milljónir dollara um borð í MSC Desiree.

Ljóst er að afleiðingarnar verða miklar fyrir útgerð skipsins sem hafði öðlast vottun fyrir að vera gæðautgerð og var handhafi skirteinis um viðskiptavinskap tollyfirvalda sem þegar var afturkallað. Skip útgerðarinnar verða því framvegis undir ströngu eftirliti tollayfirvalda.

Samkvæmt síðustu heimildum mun annar stýrimaður á MSC Gayane hafa viðurkennt aðild sína í málinu en honum höfðu verið boðnir 50 þúsund dollarar fyrir að koma efnunum áfram. Fram kom hjá honum við yfirheyrslur hjá dómara að þegar skipið var að fara frá Perú í ferðinni hefði hann fengið kall frá yfirstýrimanninum um að koma niður á þílfar. Sá hann þá net hangandi í skipskrananum. Hann ásamt fjórum öðrum, sumir með skíðagrimur, hjálpuðust að við að koma netunum að lest átta. Yfirstýrimaðurinn greiddi honum síðan 50.000 dollarana en ekki tókst að hafa hendur í hári yfirstýrimannsins.

Annar skipverji viðurkenndi einnig að hafa aðstoðað aftur við að taka net um borð en bæði rafvirki og yfirstýrimaður skipsins hefðu beðið hann um að aðstoða aftur við að taka á móti eiturlyfjunum um borð. Þá kom fram að á leið frá Síle til Panama hefðu nokkrir smábátar komið að skipinu og látið þá hafa stóra bagga af ólöglegum eiturlyfjum.

Árni Björn Arnason

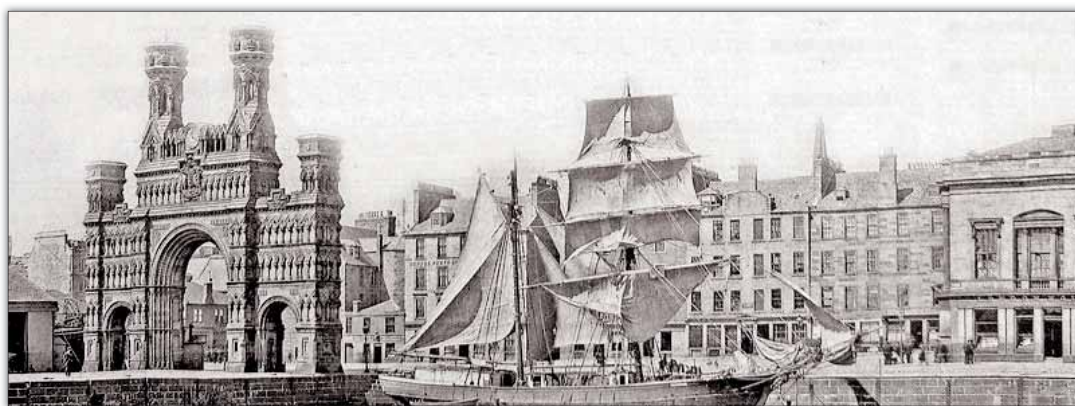
Á Siglunesi stóð fyrsta skipasmíða-
stöðin norðanlands.
Mynd: Steingrímur Kristinsson

Hákarlaskipið Stormur

Um og upp úr miðri nítjándu öld bjuggu á Siglunesi Jón Jónsson og Baldvin Magnússon og ráku þar félagsbú. Þetta voru stórhuga menn og stóðu fyrir smíði þriggja þilskipa og þess fyrsta, sem smíðað var vestan Eyjafjarðar. Það var hákarlaskipið Siglnesingur EA-31, sem byggt var 1856. Skip sín smíðuðu þeir á hlaðinu á Siglunesi.

Í ritinu „Frá Hvanndölum til Úlfsdala“ eftir Sigurjón Sigtryggsson segir orðrétt um umsvif skipasmíða á Siglunesi á áratugnum 1850 til 1860:

„Þá var smíðað hvert þilskipið af öðru. Þrjú þilskip, nokkur vetrarskip og fjöldi



Dundee var önnur af tveimur höfuðborgum skoskra hvalveiða á 19. öld og fram á þá 20. Þar var um skeið stærsta hvalveiðifyrirtæki heims til húsa, nefnt eftir Norðmanninum Christian Salvesen sem stofnaði fyrirtækið 1872.

smærri báta. Með nokkrum rétti er hægt að segja að starfrækt hafi verið skipasmíðastöð á Siglunesi á þessum árum.“

Eitt þeirra skipa sem þarna var byggt hét Stormur og var honum haldið til hákarla-

veiða. Skipið var þilskip með skarsúð og byggt úr furu árið 1860. Stærð þess var 14,51 rúmlestir.

Stormur bar fleira að landi en hákarla-
lifur og má sjá þess stað í 15. - 16. tölu-



Alhliða umbúðarlausnir, salt og íbætifni fyrir sjávarútveg og allar helstu atvinnugreinar.

Cuxhavengata 1 - 220 Hafnartjóður
Sími: 560 4300 - Fax: 560 4309 saltkaup@saltkaup.is
www.saltkaup.is



blaði Norðanfara 27. júní 1884 þar sem sagt er frá björgun skipverja af hvalfang aranum Chieftain frá Dundee á Skotlandi.

Pessi hörmungarsaga hófst 26. maí 1884 þá Chieftain var statt á hafinu norður af Íslandi og fjórir bátar með fimm mönnum hver lögðu frá skipinu í hvalaleit. Um miðjan dag sló yfir mikilli þoku og villtust bátarnir hver frá öðrum og tíndu skipinu. Vistir um borð í bátunum voru engar og ekkert vatn var þar um borð. Þjáðust skipverjar því fljótt af hungri og þorsta að viðbætti vösbúð og kulda en frost var nokkuð næstu dægur.

Á fimmta degi, þá einn bátanna hafði flækst fram og aftur um hafflötinn, lést einn skipverji og var líki hans kastað fyrir borð. Skömmu síðar dó annar og voru þá þeir þrír sem eftir lifðu orðnir svo trylltir og aðframkomnir af hungri að þeir lögðu sér lík mannsins til munns. Svo dó hinn þriðji og nokkru síðar hinn fjórði. Lifði þá hinn fimmti í nokkra dag á líkum félaga sinna eða þar til Stormur fann manninn 11. júní 1884.

Aðkoma skipverja á Stormi var skelfileg



James Mackintos komst lífs af eftir hrakninga á báti líkum þeim sem myndin sýnir.

þar sem maðurinn lá meðvitundarlítill og ósjálfbjarga í kjalsogi bátsins innan um beinagrindur og leifar af óétnu manna-holdi.

Hann var færður um borð í Storm þar sem skipverjar hjúkruðu honum sem best þeir gátu og fluttu inn á Siglufjörð. Þaðan var maðurinn fluttur inn til Akureyrar þar sem læknar á herskipinu Díana tóku á móti honum. Kal og drep var hlaupið í fætur mannsins og að tveimur dögum liðnum var hann aflímaður á báðum fótum ofan kálfa.

Porgímur Þórðarson, læknaskóla-

kandidat frá Reykjavík aðstoðaði lækna herskipins við aðgerðina.

Maður sá er þessar þrautir þurfti að lifa var 26 ára og hét James Mackintos. Vildi hann lítið ræða hrakningadaga sína og lá honum hver sem vill.

Af hinum bátunum er það að segja að einn náði móður-skipinu heill á húfi, annar náði landi á Raufarhöfn 2. júní með fjóra menn alla meira og minna kalda, komna með kolbrand og skyrbjúg. Læknir frá Húsavík var sóttur til að annast þessa menn.

Þriðja bátinn bar að landi við Þistilfjörð. Á honum voru fimm menn, þeirra á meðal

skipstjóri hvalfangarans, og allir í þokka-legu ásigkomulagi.

Það er aftur á móti af Stormi að segja að hann var smíðaður upp og endurgerður árið 1896 af Bjarna Einarssyni, skipasmiði á Akureyri og mátti þá heita algjörlega nýtt skip.

Skipið naut þessarar andlitslyftingar ekki lengi því að það fórst í sinni fyrstu veiðiferð eftir endursmiðina, árið 1897, og með því ellefu menn.

Kolefnisjafnaðu eldsneytisviðskiptin með Olís

VIÐ GREIÐUM HELMING Á MÓTI ÞÉR

Lykil- og korthafar gefa eftir 2 krónur af afslætti og Olís leggur til 2 krónur á móti. Fjórar krónur af hverjum lítra renna því til Landgræðslunnar í fjölbreytt verkefni á sviði kolefnisbindingar – landgræðslu, skógrækt og endurheimt votlendis.



Olís – í samstarfi við Landgræðsluna



Þytmjúkur þeyr

Veidimaður á Arnarvatnsheiði þar sem viðáttan er hér um bil endalaus.

Borgardagar

Fyrir réttu ári var ég í Róm. Það er mikil túristaborg en margslungin og yndisleg á sinn hátt. Flesta þá daga sem ég átti í þessari sögufrægu borg róltili ég stefnulaus á milli kaffihúsa og torga, drakk mína kaffibolla árdegis en bergði á höfugri drykkjum síðdegis, skoðaði mannlífið og reyndi að villast.

Síðasta daginn sat ég á kaffihúsi við Piazza Navona torgið og horfði á fólkið streyma hjá. Á borðinu lá síminn minn ofan á snjáðri minnisbók. Síminn var á hljóðlausri stillingu og nú blikkaði nafnið „Balli“ á skjánum. Hann var búinn að hringja linnulítið síðustu daga en ég nenni ekki að svara. Við Baldvin erum ágætir vinir, höfum brallað ýmislegt saman en það er stundum gott að fá fri frá honum. Ég myndi heyra í honum hljóðið þegar ég kæmi heim.

Ég virti fyrir mér torgið. Parna fóru saman sex Kínverjar með rykgrímur fyrir vitunum til að forðast mengun þótt mengun hafi verið í lágmarki. Þeir nota þessar grímur meira að segja á hálendi Íslands. Þetta er einhver árátta. Kannski ofnæmi fyrir frjókornum eða ofnæmi fyrir lífinu. Litríkur hópur skólakrakka valhoppaði hjá með kennara sínum og gargaði á rjómaís. Gelato! Gelato! Gelato! Maður á sjötugsaldri í skítugum lörfum starði tómun augum fram á veginn og dró aleiguna á eftir sér í rauðri innkaupakerru. Ástfangið þar hékk hvort utan í öðru og skakklappaðist áfram. Fýluleg stelpa fékk sér sigarettu, beraði húðflúrinn og vonaði að öll veröldin tæki eftir því að henni væri skítsama.

Það var fimmtudagur og ég átti að mæta í flugið til Manchester klukkan fjögur um nóttina, biðja þar í fjóra tíma og taka síðan flugið heim. Erfiður dagur á flugvöllum framundan. Ég horfði á símann. Það hafði slökknad á skjánum en svo lifnaði hann að nýju og nafnið „Balli“ blikkaði. Nú yrði ég að svara. Það hafði ekki áður liðið svona stutt á milli hringinga frá honum. Kannski var einhver dáinn. Kannski var komið eldgos eða ríkisstjórnin fallin.

„Hvað segirðu gott?“ spurði Baldvin án þess að heilsa. Hann er vanur að koma sér beint að efninu. „Kemurðu með mér upp á

Skagaheiði um helgina? Þeir eru nýbúnir að opna, orðið fært upp eftir og þá er alltaf langbesta veiðin!“

Voðalega talaði maðurinn hátt, hugsaði ég með mér og saup á kaffinu. Síðasti stuttbuxnadagurinn í bili. Það var hlýtt en við sjóndeildarhringinn sýndust mér hrannast upp rigningský.

Ég hafði gleymt að segja Balla að ég væri að fara til Rómar og þar sem hann er einn af þeim sem þverskallast við og harðneitar að nota Facebook, þá hafði hann ekki séð neinar af öllum þeim sól-bökuðu myndum sem ég hafði birt þar síðustu daga.

„Þú ert að breytast í algjöran aumingja!“ þrumaði Baldvin. „Alveg hættur að veiða og hangir bara dreyminn í einhverjum stórborgum að gera ekki neitt. Ég skil þig ekki lengur!“

„Tölum saman þegar ég kem heim,“ sagði ég og lagði á.

Að gera ekki neitt? Síðast þegar ég vissi var skítakuldi heima á Íslandi og nú rifjuðust upp fyrir mér öll vorin fyrir um 20 árum þegar ég var ævinlega komin fram á ísskörina við einhvern lækinn eða vatnið 1. apríl til að kasta frosinni flugu fyrir héraðan fisk. Sú árátta virtist hreinlega hafa elst af mér.

Skagaheiðin? Ég fór að hugsa um það hvort einhver af þeim tugþúsundum manna sem gengu um Piazza Navona torgið í Róm þennan dag hafi upplifað það að vera einn með sjálfum sér við fjallavötnin fagurblá.

Kínverjarnir með rykgrímur og klúta fyrir vitum sér hafa varla upplifað það. Þeir hafa alist upp í mannmergð með svo mikla mengun allt um kring að þeir eru komnir með ofnæmi fyrir öllu. Frjókornin, fiskurinn, slorið og lyngið á heiðinni myndi ganga af þeim dauðum. Dragsúgurinn og rakinn í veiðikofanum myndi ríða þeim að fullu og ýldurakt tjald á svalri rigningarnóttu yrði þeirra bana-biti. Ástfangna parið fengi trúlega viðáttubrjalæði og skriði inn í sig dauðskelkað. Skólabörnin sem vældu á is myndu þagna eitt augnablik en væla síðan hástöfum á mömmu. Mama mía! Mama mía! Kannski að gamli skítugi karlinn með rauðu innkaupakerruna myndi bjarga sér, fara að tína ber, þvo sér í stöðuvatninu og finna

leið til að veiða fiska og fugla sér til matar. Kannski, kannski.

Hægt og hljótt fjarlægðist skarkalinn á torginu. Lifið hægði á sér. Tónarnir frá leiðinlegri sígaunahljómsveit sem gekk á milli borða með slagarana sína hvarf smám saman út í blámann. Sölumenn komu að borðinu mínu og möluðu um einhver vildartilboð, only for you my friend, en ég heyrði ekki til þeirra. Raddirnar leystust upp í ekki neitt og lóan söng sitt dirrendi.

Þar er loftið svo hreint

Ég sit einn um miðja nótt á þúfu við Ölfesvatn á Skaga. Önnur hönd undir kinn en hin á flugustönginni sem er létt og skemmtilegt að nota í silungsveiði. Við fætur mér liggja þrjár gulleitar bleikjur í netapoka. Bleikjurnar í Ölfesvatni eru öðruvísi en aðrar bleikjur. Vinur minn Kolbeinn heitinn Grímsson sagði gjarnan að þær væru eins og gullfiskar, gular og gljáandi, appelsínuguli liturinn ekki jafn-áberandi og yfirleitt er.

Félagarnir eru farnir heim í saggafullan veiðikofann. Baldvin var orðinn nokkuð framlágur, búinn að sula í of mörgum björum og hinir strákarnir töldu best að styðja hann heim í kofa. Það er ekki langt síðan ég nam óminn af hlátrasköllum þeirra í fjarska en núna eru þeir augljóslega gengnir til hvílu eða sofnaðir fram á borðið. Ég nem ekki lengur nein hljóð. Þögnin við vatnið er ærandi. Öll náttúran sefur. Flugan er hætt að klekjast í vatnsborðinu og fiskarnir hættir að skvetta sér. Fuglarnir sofa með haus undir væng. Það er heiðskirt og lygnt um hjarta sumarnótt. Hér er loftið hreint og stillt.

Það er varla hægt að lýsa því fyrir þeim sem ekki hefur reynt, hvernig það er að renna saman við náttúruna í dauðans þögn og algleymi. Um líkamann streyma gamlar tilfinningar, einstakar upplifanir, kannski í raun öll ævin í hástöfum, uppsafnaðar kenndir og minningar um augnablik þar sem á móta alsælu var náð. Þögnin sónar fyrir eyrum og leggst yfir draumbláar hugsanir.

Ég nudda fingrum um veiðistöngina eins og til að ná jarðsambandi og hafa hemil á algleyminu. Við sjónarrönd verður smám saman til appelsínugul rák og ég veit að sólin er að rísa. Þarna hef ég setið drjúga stund en geri mér ekki grein fyrir því hvort það eru mínútur eða klukkustundir. Þegar fyrstu geislar nýs dags brjótast yfir hæðardrögin í austri veit ég að það voru klukkustundir.

Hægt og hljótt tekur náttúran á sig skærari liti, það merlar á daggardropa á stráum við vatnsbakkann og hvað var nú þetta? Jú, fiskur gleypir í sig flugu úr vatnsskorpunni. Hljóðið er meira að segja hægfara, sluuuurp, eins og það sé spilað hægt.

Ég gjói augum austur með bakkanum en sé enga hreyfingu. Lág-vær hvinur fer þvert yfir vatnið, þytmjúkur þeyr, lítill vindgára og sólin kastar fyrstu geislum yfir vatnsborðið. Í sömu andrá heyrir ég



Himbriminn hefur forðað sér af hreiðri á meðan veiðimaður gáir í stutta stund hvor hér sé einhverja bleikju að finna.

ámátlegt úúú í fjarska. Himbriminn er vaknaður og vekur mófuglana einn af öðrum. Kannski er minnur að læðast um móann. Ég heyri ált garga og slá vængjum í vatnið. Aftur heyrir slurp og nú sé ég hringina á vatninu þar sem fiskurinn tók pöddu í speglinum. Ég nudda fingrum ofurlítið hraðar um stöngina og rétti úr stíðum fótunum. Það er líklega best að kasta á hann. Ég teygir mig eftir flugunni minni en þreytan ber mig ofurlíði og ég halla mér aftur í móann. Allt rennur saman og ég sofna inn í nýjan veiðidag. Gamall sígauni sönglar leiðinlegt lag ...

VÍKINGUR á netinu

**Sjómenn og aðrir áhuga-
menn um fróðlegt og
skemmtilegt lesefni**

Blaðið okkar, Sjómannablaðið Víkingur, hefur um all-
langt skeið verið öllum aðgengilegt á timarit.is – að
vísu með þeim takmörkunum að þar lýkur skoðunar-
möguleikum í desember 2007.



Nú hefur verið úr þessu bætt, að nokkru, á heimasíðu
Félags skipstjórnarmanna.

Sjá netfangið <https://www.skipstjorn.is/vikingur/>

Í þessum netheimi Félags skipstjórnarmanna lifa nýjustu
tölublöð Víkings góðu lífi. Við segjum því: Góða skemmtun.



Regnvotir túristar við Panþéon í Róm.

Borgir og blikandi torg

Nú er byrjað að hellirigna í Róm. Sígaunahljómsveitin hverfur af stéttinni. Túristarnir hraða sér yfir torgið og koma sér í skjól undir húsveggjum. Regnhlífir spretta upp í öllum regnbogans litum. Þjónarnir koma hlaupandi út á stéttina og skrúfa út risastórar sólhlífir yfir borðunum sem verja einnig gegn regni. Ég hugsa um þverstæðuna sem felst í ferðamenskunni: Að þola ekki massatúrisma en vera sjálfur túristi.

Fleiri Kínverjar streyma yfir torgið með rykgrímur fyrir vitunum og þarna kemur gamli maðurinn með rauðu innkaupakerruna aftur til baka. Honum virðist vera sama um regnið. Enginn er verri þótt

hann vökni. Hann gengur betlandi á milli borða, aumingjalegur og hálf volandi. Hann kemur að borðinu mínu og réttir fram lúkuna. „Per favore, signore,“ segir hann mæðulega. Ég gef honum eina evru og einhverja aura. Hver er saga þessa manns? Hvaða sorgarrúnir eru þetta sem ristar eru í skítugt andlitið? Ég er feginn að vera ekki í hans sporum. Ég grip símann.

„Hvað segirðu gott?“ spyr Baldvin án þess að heilsa.

„Ég er hress,“ svara ég. „Heyrðu, ég kem heim seinni-partinn á morgun og er að hugsa um að keyra beint norður. Ætlarðu að biða eftir mér eða verðurðu farinn á heiðina?“

„Auðvitað bið ég eftir þér,“ svarar hann og svo heyrst sónn.

Gamli maðurinn með rauðu innkaupakerruna er sestur við næsta borð og hefur pantað sér stóran bjór. Hann dregur feitan vindil upp úr vasanum og opnar símann sinn. Mér sýnist þetta vera iPhone 10. Hann hringir eitt-hvert, blaðrar heil ósköp á fullkominni Oxford ensku og skellihlær á milli setninga.

Fram í heiðanna ró

Mér finnst gaman að heimsækja stórborgir en núna finn ég hellast yfir mig óslökkvandi þrá eftir viðerninu, óspilltri náttúru og hreinu lofti. Ég hugsa um það hvað við Íslendingar eigum gott að geta með stuttum fyrirvara komist fram í heiðanna ró þar sem hvorki sjást rafmagnsstaurar né girðingarstaurar, hvorki bílar né fólk. Þar eru engir samfélagsmiðlar, stundum ekkert netsamband og maður er algjörlega utan þjónustusvæðis.

Ég finn hvernig eftirvæntingin vex. Það verður gott að komast heim í svalann, fara í lopapeysuna og upplitaðan veiðigallann, borða sviðasultu og lifrarpýlsu, hlusta á vatnið vakna og himbrimann söngla sitt einmana úúúú.

Gamli maðurinn á næsta borði pantar sér annan bjór og í höfði mér ómar kunnuglegt stef.

Þetta loft er svo hreint. Finnið þytmjúkan þey

- hve hann þyrlar upp anga úr mó.

Nei, ég vildi' ekki borgir né blikandi torg fyrir býlið í heiðanna ró.

THERMOLITE

-40°C
[C1-TESTEN]

Jón Bergsson ehf.

Klettháls 15 - 110 Reykjavík
Sími: 588 8881 - Fax: 588 8944
Heimasíða: jonbergsson.is - E-mail: orn@jonbergsson.is

BEKINA
BOOTS BUILT TO LAST



Flugunni kastað í þéttri þoku á Skagaheiði.

Skipstjórinn spriklaði klemmdur bak við hurð

Alþýðublaðinu 9. júní 1974 er löng og ítarleg grein eftir Gissur Sigurðsson, fyrrverandi fréttamann þar sem hann segir undan og ofan af veru sinni um borð í Grjótey, áður Susanne Reith, síðar Eldvík. Ólafur Ragnarsson í Vestmannaeyjum, sem er lesendum Víkings að góðu kunnur, hefur tekið ögn saman um Grjótey sem hann segir eitt af frægari skipum hins sáluga íslenska kaupskipaflota. Sjá netheima Ólafs sem hann kallar, fragskip.123.is

Eftirfarandi atvik gerðist um borð í Grjótey sumarið 1967. Gefum Gissuri orðið:

„Ekki get ég þó stillt mig um að geta eins atviks, sem ég hélt í sakleysi mínu, að ekki gæti átt sér stað nú á tímum – það tilheyrði skútuöldinni og jafnvel sjóræningjum.

Við lágum í höfn í miðri viku, líklega vegna bilunar, og vorum utan á Brúarfossi. Morgunkaffítími var byrjaður og flestir komnir í messann.

Kemur þá ekki skipstjórinn eins og hvirfilvindur inn í messann og segir fyrsta stýrimanni, að eitthvað skuli gera fyrir kaffi, en stýrimaður sagði, að kaffitíminn væri byrjaður.

Skipstjóri sinni því engu, og stýrimaður heldur ekki. Opnaði hann hurðina inn í eldhús, og klemmdi skipstjórann um leið upp við vegg bak við hurðina.

Hélt hann hurðinni með annarri hendi, enda mikill að burðum, og handlangaði bakkana úr eldhúsinu yfir á borðið í messanum.

Skipstjórinn spriklaði bak við hurðina á meðan. Síðan sleppti hann hurðinni og settist. Skipstjórinn var að vonum orðinn saltvondur og hafði í hótunum við stýrimanninn, sem rólega jós skyri á disk sinn í gagnstæðu horni messans og sagði ekkert.

Ég sat í beinni línu á milli þeirra og rótaði mér ekki. Sé ég nú hvar stýrimaður lyftir rólega upp fullum skyrdiskinum og



Skipið Susanne Reith var smíðað í smábænum Travemünde. Í desember 1965 strandaði það við Íslandsstrendur. Eftir ævintýrlegar björgunardagerðir, þar sem skipið var meðal annars logskorið í tvennt – og þar af leiðandi mikla viðgerðarvinnu – komst Susanne á flot aftur. En hét þá Grjótey og var eign Björgunar h.f.

miðar á skipstjórann fyrir aftan mig. Ég beygi mig og diskurinn flýgur yfir höfði mér, og ég finn að hann brotnar á einhverju öðru, en hörðum veggnum.

Stýrimaðurinn hefur greinilega hitt. Ég lít við. Þarna stendur svarthærður brún-eygður skipstjórinn ataður hvítu skyri í framan og rautt blóðið jók enn á lita-dýrðina svo hann líktist trúð.

Hann þusti út með þeim orðum, að

þetta skyldi verða lögreglumál, skellti hurðinni ofsalega og vatt sér yfir í Brúarfoss til að komast í land. Stýrimaðurinn stóð upp með hægð og fór til klefa síns. Eftir stutta stund kom hann til okkar inn í messann, kvaddi alla með handabandi, þakkaði fyrir sumarið og fór frá borði. Það var eftirsjá í þessum rólega, örugga manni.“

Ryðfrír stálbarkar

fyrir

Hitaveitur • Pústkerfi • Vatnslagnir
Olíulagnir • Frystikerfi • Loftlagnir
Viðgerðir og smíði á þenslumúffum

Barkasúða Guðmundar ehf.

Hvaleyrarbraut 27

220 Hafnarfirði

Sími: 564 3338

Ker Umbúðamiðlunar eru eingöngu ætluð undir matvæli.

 Umbúðamiðlun ehf.
Sími: 5556677



Raddir af sjónum - og harða landinu

Jón Hjaltason jonhjalta@simnet.is



Okkur hefur borist bréf. Bréfitari vill ekki láta nafns getið en honum farast orð á þessa leið:

Sæll Jón!

Ég hef mér til ánægju lesið í síðustu blöðum Víkingans greinar Helga Laxdal um fyrstu togarana í eigu Íslendinga, sem vonandi verður framhald á. Ber að þakka Helga sérstaklega fyrir þessa fróðlegu samantekt, sem hann hefur greinilega lagt mikla vinnu í að gera sem besta úr garði.

Tílefni þessara skrifa minna hér, er umfjöllunin um togarann Apríl RE - 151, sem fórst í miklu óveðri þann 1. desember 1930.

Eins og fram kemur í frásögninni fórust 18 manns með skipinu, það er 16 manna áhöfn og tveir farþegar. Einn af þeim sem fórust var Eggert Snorri Ketilbjarnarson kyndari, sem var 21 árs. Um þennan vin sinn orti hið þjóðþekkta skáld Steinn Steinarr þetta gullfallega ljóð, fullt af trega og söknuði, ljóð sem gæti í sjálfu sér verið kveðja sorgmæddra ástvina til allra þeirra íslensku sjómanna, sem horfið hafa í hafið.

Ljóðið er svona birt á bls. 181 í kvæðasafni skáldsins, útgáfunni frá 1964, en það kom fyrst fyrir augu lesenda í blaðinu Lögréttu 18. mars 1931:

*Ég minnst þín í vorsins bláa veldi,
er vonir okkar stefndu að sama marki,
þær týndust ei í heimsins glaum og harki,
og hugann glöddu á björtu sumarkveldi.*

*Þín sál var öll hjá fögrum lit og línun,
og ljóðsins töfraglausta dularheimi.
Þú leiðst í burt frá lágum jarðarseimi,
í ljóssins dýrð, á hugar-vængjum þínum.*

*Ég sakna þín, ég syrgi farinn vin,
í sálu þinni fann ég dýpsta hljóminn,
er hóf sig yfir heimsins dægur-glys.*

*Á horfna tímans horfi ég endurskin,
ég heyri ennþá glaða, þýða róminn,
frá hreinni sál með hárra vona ris.*



Sömuleiðis hafa menn velt fyrir sér myndinni sem fylgir frásögn Helga Laxdals af togara númer 33, Austra RE-238 (sjá 2. tbl. 2019, bls. 33). Ónefndur bréfitari segir:

Sést á myndinni að verið er að toga rétt undan landi. Búið er að breiða yfir nafn og númer að framan og aftan með stykki úr trolli. Skipstjórinn stendur á stjórnborðsvæng og horfir til skipsins, þaðan sem ljósmyndin er tekin, sem gæti verið dansk varðskip eða annar togari líka að ólöglegum veiðum. Skipstjórinn er hvítlæddur, sem bendir til þess að um sé að ræða enskan skipstjóra, enda tel ég af og frá að íslenskir skipstjórar hafa stundað veiðar við fjöruborðið. Þessi mynd gæti kannski gefið tilefni til að rifja

upp landhelgisveiðar Breta í gamla daga og annað þessu tengt.



Haflíði Óskarsson lagði orð í belg: Það að breiða yfir nafn og númer á íslenskum togara gæti upphaflega verið til þess gjört að reyna að villa um fyrir erlendum veiðipjófum, og eða Landhelgisgæslunni, sem þó gæti auðvitað endað með því að vera tekinn af „gæslunni“ engu að síður! Fyrstu varðskipin voru jú ekkert frábrugðin togurum í útliti og gátu því stundum laumast í takmörkuðu skyggni að meintum landhelgisbrjótum sem á sama hátt hugðu e.t.v. gott til glóðarinnar að komast undan vörðum laganna þegar skipsheiti og aðrar merkingar voru hulin.

Íslendingar voru jú sumir hverjir ekkert betri en útlendingar sem hér fiskuðu við land.

En heimamenn, sem kvörtuðu undan ágangi erlendra veiðipjófa, vildu e.t.v. síður að til þeirra sjálfra sæst togandi í landhelgi.

Skip eins og til dæmis Austri RE var keyptur notaður frá Englandi og því ekkert frábrugðinn öðrum breskum togurum að búnaði. Fiskimenn í grenndinni hefðu því allt eins getað talið Austra erlendan tilsýndar þegar hvorki sást nafn né númer.

Í brællum hér fyrr á árum þegar landhelgin var þrjár sjómílur frá strönd, en flóar og firðir enn opnir togveiðum, var alls ekki óþekkt að togað væri upp undir fjöruborð í skjóli myrkurs og til er saga af íslenskum togara sem fékk lík í vörpuna undir Stiga-hlíðinni. Og ekki skal gleyma togurum sem voru með „kóda-félög“ sín á milli þar sem aflabrögð og ferðir varðskipanna voru gefin upp.

Landhelgisbrot af hálfu íslenskra togaraskipstjóra voru þekkt fram eftir sjötta áratugnum síðasta og lengi var t.d. svæðið undan jökli vinsælt til slíkra brota eftir að svokölluð „nýsköpun“ hófst.



Mér dettur ekki í hug eitt augnablik að drótta landhelgisbroti að Ránar-mönnum. Myndin er vissulega skemmtileg en alveg úr takti við greinina, svo það sé ítrekað og rækilega undirstrikað.

Stólpi Gámar

fyrir atvinnulífið



Stólpi Gámar bjóða gámalausnir fyrir atvinnulífið - til leigu eða sölu

- þurrgáma
- geymslugáma
- fleti og tankgáma
- hitastýrða gáma
- einangraða gáma
- gáma með hliðaropnun

Einnig gámahús og salernishús frá **Containex**, færanlega starfsmannaðstöðu frá **EuroWagon.dk** og vinnu- og vörulyftur frá **ATN** og **Maber**



www.stolpigamar.is

 **Stólpi Gámar**

Klettagörðum 5 | 104 Reykjavík | Óseyrarbraut 12 | 220 Hafnarfirði

SVEFN- LEYSI OFFPREYTA

EKKI SOFNA Á VERÐINUM

Láttu ekki offreytu sigla þér í strand. Svefnskortur er algeng orsök slysa á sjó. Gætum þess að fá næga hvíld og vökum yfir öryggi okkar.



SAMGÖNGU- OG
SVEITARSTJÓRNARRÁÐUNEYTIÐ
Siglingaráð

Samgöngustofa 