

VÍKINGUR

SJÓMANNABLAÐIÐ

1. tbl. 2018 · 80. árgangur · Verð í lausasölu kr. 1490

*Risaaldan er ekki þjóðsaga
Notts County, ótrúlegt afrek
Sjómannamappan*



SKIPARJÓNUSTA SKELJUNGS

Alhliða þjónusta í sjávarútvegi, útgerð og vinnslu



Skeljungur

Sími: 444-3000

www.skeljungur.is

Með hækkandi sól

Eftir óvenju langan og leiðinlegan ótiðarkafu undanfarnar vikur virðist sem fyrstu teikn um sumarkomu hafi látið á sér kræla undanfarna daga. Við það eitt að sólin láti sjá sig, lyftist brúnn á landanum og vetrardrugginn hopar. Eins og fyrri daginn duka upp jákvæðar fréttir og neikvæðar. Lögmálið er að það sem einum finnst jákvætt, þykir öðrum neikvætt. Nýlegt dæmi um það er hallar-byltingin í Eflingu stéttarfélagi þar sem B listi, mótframboð gegn A lista stjórnar og trúnaðarráðs sigraði með afgerandi hætti. Sama má segja um VR þar sem nýr formaður tók við fyrir tæpu ári. Það sem einkennir þessar kosningar báðar er skelfilega dræm þátttaka sem er neikvætt og um leið rannsóknarefni út af fyrir sig, þar sem einungis 16-17 % eða 8.324 af þeim sem kjörgengir voru greiddu atkvæði á meðan 41.637 nýttu ekki rétt sinn til að kjósa. Hvað sem þessu liður þá er ljóst á orðum nýrra forystumanna þessara stærstu aðildarfélaga samtaka launafólks að allar líkur séu á kjaradeilum með meiri hörku og tilheyrandi aukaverkunum á þjóðfélagið sem hlýtur að teljast áhyggjuefni fyrir margra hluta sakir, burtséð frá viðhorfi fólks til formanna áður nefndra stéttarfélaga.

Staðan í sjávarútveginum

Fiskimenn, að undanskildum skipstjórnamönnum, fóru í tveggja mánaða verkfall sem lauk þann 20. febrúar 2017. Um svipað leyti má segja að sjá hafi mátt ýmis teikn á lofti um að farið væri að fjara undan því langa góðæristímabili sem sjávarútvegurinn og þjóðin hefur notið um langa hríð. Þrátt fyrir að ástand flestra okkar mikilvægu nýttastofna sé gott þá dugir það skammt vegna neikvæðra ytri skilyrða þar sem afurðaverðslækkarnir, sem að hluta til eru afleiðing af löngu verkfalli og sterk staða krónunnar gagnvart gjaldmiðli um viðskiptaþjóðanna þrengir með afgerandi hætti að útflutningsatvinnugreinum okkar. Ekki bætir úr skák viðvarandi viðskiptabann gagnvart Rússum þar sem um langt árabil hafði verið einn okkar allra mikilvægasti markaður, en lokun þess markaðar hefur valdið ómældum skaða. Tekjur sjómann drógust í mörgum tilvikum saman árið 2017 um tugi prósentu, samanborið við meðaltal margra ára þar á undan.

Hvað gerist á næstu misserum

Forsvarsmenn í ferðamannaíðnaðinum bera sig illa og birta úggvænlegar afkomutölur s.s. af hótélrekstri á landsbyggðinni. Forsvarsmenn sjávarútvegsins gera það sama vegna lágra afurðaverða, með meðfylgjandi tekjusedrætti auk allt of hárra veiðigjalda sem sögð eru að sliga útgerðir smárra og meðalstórra fyrirtækja. Á sama tíma lýsir formaður VR því yfir að krafist verði sömu hækkana fyrir sína umbjóðendur og hjá Kjararáði og verkfallsvopninu verði beitt, nema stjórnvöld bregðist við með afgerandi hætti til að bæta kjör þeirra lægst launuðu. Formaðurinn er í framhaldinu með leiðbeinandi tilögur um hvernig fjármagna mætti breytingarnar og nefnir þar til sögunnar hækkun á auðlindagjaldi og hátekju- og fjármagnstekjuskatti. Í Morgunblaðinu í dag, þann 15. mars, er ekki annað að sjá en að oddvitar ríkisstjórnarinnar séu einhuga um að lækka skattbyrði tekjulægstu hópa launafólks. Spurningin er hvort þeir finni sínar eigin leiðir til þess, eða fari eftir föðurlegum leiðbeiningum formanns VR. Vonandi verður niðurstaðan með þeim hætti að ásætlanlegt þyki fyrir launafólk, atvinnulífið og stjórnvöld, án verkfalla.

Árni Bjarnason

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: Ásprint.
Aðstandendur Sjómannaþingsins Vikings:
Félag skipstjórnamanna, Skipstjóra- og stýrimannafélagin Verðandi, og Visir.
Sjómannaþingið Vikingur kemur út fjórum sinnum á ári
og er dreift til allra félagsmanna ofangreindra félaga.
ISSN 1021-7231



Forsíðumyndina tók Haraldur H. Hjálmarsson.

Efnis- yfirlit

Sjómenn og aðrir lesendur Vikings.

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

- 4 Risaaldan er ekki þjóðsaga. Rabbað við skipstjórnann Steinar Magnússon.
- 10 Raddir af sjónum. Játningar, þakklæti og virðing.
- 12 Guðjón Arnar Kristjánsson. Kveðja.
- 14 Notts County, ótrúlegt afrek. Gylfi Geirsson rifjar upp erfiða daga.
- 18 Sjómannamappan. Sjómenn, komum skikki á okkar pappíra, segir Hilmar Snorrason.
- 19 „Nú er í Dritvík daufleg vist“. Jón Þ. Þór stjórnar för.
- 20 Þorgeir Baldursson í þriðja sæti. Hilmar Snorrason greinir frá úrslitum í Norðurlandajósmundakeppni sjómanna.
- 23 Þorgeir Baldursson að störfum. Myndar á Canon.
- 24 Aflaskipið Vikingur AK. Ný bók eftir Skagmanninn Harald Bjarnason.
- 26 Í skothríð á firðinum. Árni Björn Árnason rifjar upp hernám og hersetu Grenivíkur.
- 32 Bjargaði tveimur og var sjálfur talinn af. Einstætt sundafrek Magnúsar Guðbjörnssonar.
- 34 Þegar Halifax sprakk í loft upp. Nálega 2000 manns fórust. Bernharð Haraldsson rifjar upp stærstu sprenginguna af mannavöldum uns Hiroshima stóð í ljósum logum 1945.
- 39 Snögga löggan sem var þó ekki Þorvaldur pólití og allra þörupilta skelfir.
- 40 Sannleikurinn um hið sterkara kyn að mati hins veikara.
- 41 Krossgátan.
- 42 Tölvuhakkarar taka yfir heilu skipin. Hvað er til ráða? Hilmar Snorrason færir okkur fréttir að utan.
- 44 Dökka barnið var Skagfirðingur. Eða hvað?
- 45 Frívaktin er að þessu sinni helguð skemmtilegasta skáldi Íslandssögunnar, Káinn.
- 46 Jón Högnason sigldi á seglum. Sigrún Sigurjónsdóttir og Ólafur Ragnarsson leggjast á árar um að segja sögu Jóns.
- 50 Aðvörun: Lausn krossgátunnar, en hingað skal enginn fletta fyrr en krossgátan er leyst.



DRS6A-X

- Val um 3.5', 4' eða 6' loftnetsstærðir
- 6 kW sendiorka



DRS12A-X

- Val um 4' eða 6' loftnetsstærðir
- 12 kW sendiorka



DRS25A-X

- Val um 4' eða 6' loftnetsstærðir
- 25 kW sendiorka



- X-band
- Breytilegur snúningshraði, 24/36/48 RPM
- Skali frá 0.0625 sml til 96 sml
- Tengist beint við Time Zero og NavNet Touch
- Léttari og sterkari gírkassi og mótör
- Ferlar allt að 30 ARPA merki samtímis
- Greinir fugla á allt að 5 sml sem getur verið kostur við fiskileit

Í DRS A-X-Class ratsjámum hefur Furuno betrubætt hefðbundna ratsjártækni á þann veg að aðgreining endurvarpa á stuttum skölum er meiri og skarpri en áður. Einnig hefur þetta skilað skýrari endurvörpum úr mikilli fjarlægð, þ.e. á löngum skölum. Þessir nýju eiginleikar í Furuno DRS A-X ratsjámum, hafa hingað til eingöngu verið í ratsjám framleiddum fyrir stærstu flutningaskip.

Brimrún

Reykjavík - Sími 5 250 250 – Akureyri - Sími 5 250 260

MAREIND

Grundarfirði
Sími 438 6611



Flaggaskipti á Akranesferjunni. Norskur skipstjóri dregur niður norska fánann en arftaki hans, Steinar Magnússon, biður reiðubúinn að draga íslenska fánann að hún. Að baki þeim má þekkja Eyþór Ólafsson, öryggisfulltrúa hjá Eimskip, Halldór vélstjóri fylgist með úr brúnni og Margrét, eiginkona Steinars, er lengst til hægri manni sínum til stuðnings – eins og ávallt, segir Steinar.

Mynd: Anna Kristjánsdóttir

Ertu þá hættur á sjónum?

– Rabbað við Steinar Magnússon skipstjóra –

Steinar Magnússon skipstjóri er Reykjavíkurdrengur, fæddur og upp-alinn í Reykjavík. Á sumrin var hann í sveit og því fór fjarri að hann ætti sér sjómennskudrauma. Að vísu var faðir hans, Magnús Ólafsson, með mótörista-próf og var um skeið mótörasti á mótörbát. En það var löngu fyrir daga Steinars sem mundi föður sinn aðeins sem atvinnubílstjóra í höfuðstaðnum. Hann var því aldrei í drengjahópnum er lagði leið sína niður að höfn og lét sig dreyma um siglingar og fjarlæg lönd. En eins og gerist í lífi hvers manns kom að því að velja skyldi framabrait, ferming og gagnfræðaskóli að baki og drengurinn að fullorðnast. En þá kom heldur betur hlykkur á bænina.

Æi, ekki bólstrun

– Hvað segirðu um að læra bólstrun, var stungið upp á við piltinn, þá þarftu að minnsta kosti ekki að hafa áhyggjur af kulda og vosbúð.

Steinar hafði engar slíkar áhyggjur, þvert á móti þráði hann að vera úti við en ekki lokaður inni á verkstæði allan lið-

langan daginn. Eftir að hafa velt málinu fyrir sér orðaði hann við karl föður sinn hvort hann gæti ekki athugað um pláss hjá skipstjóra nokkrum sem hann þekkti. Faðirinn lét þetta eftir og þannig atvikaðist það að Steinar fékk pláss á Tungufossi.



Steinar Magnússon er fæddur 17. október 1946 og er því kominn á áttræðisaldur en engan veginn á þeim buxunum að leggjast við stjóra.

Mynd: Jón Hjaltason

– Og þar byrjaði ég 9. maí 1963 þá sem messagutti eða sem nemi á þílfari eins og það var kallað og hef verið hjá Eimskip allar götur síðan. Alls 53 ár. Ekki flókin ferilskrá það og líkast til ekki margir sem endast svo lengi hjá einum og sama vinnuveitandanum, segir Steinar með glettnisglampa í augum.

Steinar var þó ekki staðráðinn að að gera sjómennskuna að ævistarfi og hugleiddi að fara í land en þá var hann hækkaður í tign og gerður að háseta.

– Þá var ég nýlega orðinn 17 ára og örugglega einn yngsti hásetinn í kaupskipaflotanum.

Árið 1966 fór Steinar í Stýrimanna-skólann og brautskráðist þaðan 1969 með þriðja stigið í skipstjórnarnámi – eða farmanninn. Þar með var lífsbrautin mörkuð. Úr messagutta í háseta, seinna bátsmaður – þá mætti maður klukkan 7 að morgni upp í brú og fékk fyrir-mæli frá stýrimanninum um hvað hásetarnir ættu að gera um daginn en bátsmaðurinn var verkstjóri yfir þeim – síðan þriðji stýrimaður, annar, fyrsti og 1976 afleysingaskiptjóri á Íra-



Grásleppuveiðar

Öflug þjónusta og gott vöruúrval

Minnum á öfluga þjónustu Ísfells og gott úrval af veiðarfærum og búnaði til grásleppuveiða. Höfum á lager baujuljós, straumbelgi, baujuflögg, tóg, niðurleggjara, spil og dregg svo eitthvað sé nefnt. Bjóðum uppá fellingingu, saumfellingu og afskurð á netum. Í vörulistanum á www.isfell.is er að finna ítarlegar upplýsingar um allar vörur.

Hafðu samband og kynntu þér vöruúrvalið og þjónustuna!



ÍSFELL

Ísfell ehf, Óseyrarbraut 28
220 Hafnarfjörður, Sími 5200 500
www.isfell.is, isfell@isfell.is

fossi eftir tvö ár sem fyrsti stýrimaður á Bæjarfossi.

– Já, ég gekk óvenjuhratt upp stigann, var tvö ár sem þriðji, önnur tvö sem annar og aftur tvö ár sem fyrsti stýrimaður. Þó má segja að ég hafði ekki orðið fastur skipstjóri hjá Eimskip fyrir en árið 2000. Skipunum hafði fækkað og þau stækkað en ég fór býsna mikið á milli skipa sem afleysingaskipstjóri.

Í jarðskjálfta á Kópaskeri

Um miðjan janúar 1976 rifnaði jörðin þvers og kruss í kringum Kópasker. Jörðin skalf og nötraði í sterkum jarðskjálfta og þorpið gekk í bylgjum. Steinar var þá stýrimaður á Ljósafossi sem lá í höfn við Kópasker.

– Ég var á bryggjunni, rifjar hann upp, þegar jörðin byrjaði að skjálfa.

Bryggjan fór í sundur og allt lék á reiðiskjálfi. Engu mátti muna að Steinar missti fótanna en hann baðaði út öllum öngum og tókst þannig að verja sig falli. Hann var þó ekki nema rétt búinn að ná jafnvæginu aftur þegar stór alda reis upp á milli skips og bryggju.

– Í óróanum sem gerði í höfninni seig Ljósafoss frá bryggjunni en kastaðist að henni aftur og skvetti þá á mig duglega.

Holdvotur forðaði Steinar sér aftur um borð.

– Þeir göntuðust með það strákarnir að ég hefði horft niður til andskotans en reyndar gliðnaði bryggjan fyrir aftan mig.

Í landi var mikið uppnám. Vatnið fór af þorpinu og kvenfólk og börn voru flutt í burtu enda hræddust menn fleiri öfluga skjálfta.

– Símasambandið fór líka af Kópaskeri en við náðum talstöðvarsambandi við flugturninn á Akureyri og settum þannig Almannaþinginn inn í málavöxtu. Við létum þá líka hafa vatn úr vatnstönkum skipsins, karlana sem eftir urðu en þeir sameinuðust um eldamennskuna.

Við þetta má bæta að þrátt fyrir þessar gríðarlegu hamfarir meiddist ekki nokkur maður svo orð væri á gerandi. Þó hlutu tveir menn skurði og blæðandi sár en þeir höfðu verið í frystihúsinu að stafla kindarskrokkum sem áttu að fara um borð í Ljósafoss. Hins vegar létu flest hús á Kópaskeri meira eða minna á sjá.

Risaaldan og sjóræningjar

Steinar hefur sannarlega siglt heimshorna á milli.

– Við vorum mikið í siglingum fyrir Sölumiðstöð hraðfrystihúsanna og sigldum þá með fisk til Bandaríkjanna. Til Nígeríu fórum við með skreið og svo hefur maður flækst um allt Miðjarðarhafið.

Steinar getur illa neitað því að ýmislegt hefur á daga hans drifið. Líkt og



Verksmiðjan í Everett var lögð niður í júlí, sama ár og Goðafoss varð vélarvana með 2.000 tonn af fiski inn-anborðs sem átti að vinnast í Everett. Sextán manns voru í áhöfn skipsins. Mynd: Saga SH, 3. b.

margur sjómaðurinn í millilandasiglingum hefur hann komist í hann krappann á Pentlinum.

– Það var á Ljósafossi, segir Steinar. Hann var ekki stór en við lentum í brjáluðu veðri í Pentlinum og afar sterkum straumum sem oft eru erfiðir á þessum slóðum.

Steinar hefur líka upplifað hina umtölðu risaöldu sem allir sjómenn óttast en sumir segja að sé þjóðsaga og hindurvítni.

– Við höfðum haldið sjó að mig minnir í tvo sólarhringa við Nýfundnaland. Það var bölvuð bræla, þó var veðrið heldur að ganga niður. Við vorum tveir í brúnni, ég og skipstjórinn. Allt í einu sjáum við vegg koma á móti okkur sem bar við masturstoppa, já hann var helvíti hár, kannski 20 metrar. Ég hef aldrei séð aðra eins öldu en það var ekkert brot í henni en hún var ákaflega þykk og breið. Þarna vorum við á minnstu ferð, rétt til að geta stýrt skipinu en það var ekkert fyrir okkur að gera annað en að halda okkur fast þegar stefnið lyftist til himins. Við sigldum beint upp vegginn og síðan rann þetta 100 metra skip niður hinum megin eins og snjóþota í skíðabrekku voru lýsingarorðin sem ég notaði eitt sinn í viðtali við Eyjafréttir þegar risaölduna bar á góma.

Við þetta hnýtir Steinar þeirri staðreynd að menn efast ekki lengur um tilvist slíkra hamfara sem risaaldan er sjómönnum á hafinu.

– Þeir hafa náð risaöldunni á gervihnattarmynd en sem betur fer hef ég ekki kynnst annarri slíkri á lífsleiðinni og sakna þess ekki neitt.

– En hefurðu komist í kast við sjóræningja?

– Blessunarlega lítið, svarar Steinar. Hann rifjar þó upp að eitt sinn – já það var árið 1980, segir hann – þá var siglt til Nígeríu með skreið. Þegar við nálguðumst höfnina sáu við yfirgefið skip sem hafði verið rænt.

– Þarna biðum við í þrjár vikur eftir afgreiðslu innan um eitt hundrað önnur skip. Ég lét óðara manna öfluga vakt daga og nætur og vopnaði mennina á meðan við biðum, haglabýssa var við hönd í brúnni og Colt 38 skammbýssa var við rúmstokkinn hjá mér. Svo þegar við loksins komumst inn á höfnina komu embættismennirnir í löngum röðum um borð, einir sextán ef ég man rétt, og allir heimtuðu þeir sín ómakslaun en taxtinn var sá sami hjá þeim öllum, ein vínflaska, viskí og karton af sigarettum.

Steinar kímir og bætir við: – Svo lét ég fylgja með þrjá þurrkaða fiska sem bónus handa hverjum og einum.

Í mars 1986, Goðafoss á reki

Það var í níu vindstigum, um miðja nótt, á miðju Atlantshafi, að Goðafoss varð skyndilega vélarvana. Skipið var þá á leið til Bandaríkjanna með verðmætan fiskfarm til vinnslu í verksmiðju Sölumiðstöðvar hraðfrystihúsanna í borginni Everett, rétt norðan Boston.

Eftir töluverða leit fannst bilunin, öxull var í sundur og engin leið að gera við. Við þessar fréttir ákváðu skrifstofumennirnir heima í Reykjavík að réttast væri að fá dráttarbát frá Nýfundnalandi. Karlarnir um borð voru ekki alls kostar sáttir við þá ákvörðun. Það voru 650

OFHLEÐSLA BÁTIA

Fengsælum sjómönnum kann að þykja freistandi að hlaða bát sinn út í hið óendanlega. Það getur hins vegar skapað mikla hættu þar sem ofhleðsla getur leitt til alvarlegra slysa. Gætum að öryggi okkar og siglum örugg í höfn.

Samgöngustofa 
og verkefnisstjórn um öryggi sjófarenda

mílu til Íslands en heilar 900 mílur að sigla frá St. Johns á Nýfundnalandi.

Ekki bætti úr skák að á öðrum degi skipshrakninganna brann talstöðvar-sendirinn yfir en þegar þetta var hélðu loftskýtamenn enn velli. Sem var til lánsins því að Jón Halldórsson loftskýta-maður stóð í ströngu næstu daga við að senda út á morsi og taka á móti morse-skeytum.

Næstu daga rak hið stóra skip hratt fyrir veðri og vindum. Áhöfnin útbjó rekakkeri úr hálf-gám en það slitnaði frá enda veðrið slæmt.

Liðu svo dagarnir. Öxullinn brotnaði aðfaranótt 5. mars. Hinn 7. mars kom leiguskipið Doris upp að Goðafossi en sigldi sína leið daginn eftir en þá var veðrið heldur að ganga niður. Hinn 10. mars versnaði aftur og nóttina eftir hrökk Steinar skipstjóri upp með and-fælum og lappirnar beint upp í loftið. „Þá brá mér nú helvíti,“ sagði Steinar síðar í viðtali við Morgunblaðið.

Skipið valt þá ofsalega í stórsjóum og varð hallinn stundum meiri en sem nam 45 gráðum. Um kvöldið daginn eftir birtist loksins dráttarbáturinn, Irving Cedar, en honum hafði á endanum og fyrir leið-sögn skipstjórnarmanna á Hofsjökli, sem var á leiðinni frá Bandaríkjunum, tekist að finna Goðafoss. Kom þá í ljós að tal-stöð Kanadamannanna var einnig biluð.

Við tók 1.940 mílna sigling – eða um 3.600 kílómetrar – til Boston en þangað komu skipin eftir rúmlega tíu daga sigl-ingu.

„Nei, þetta ævintýri vildi ég ekki upp-lifa öðru sinni,“ segir Steinar hæglatís-lega og kímur. Og mér er til efs að skip hafi í annan tíma verið dregið jafn langa leið og Goðafoss. Í framhaldi af þessari svaðilför vakti ég athygli á því að ekki væru flotgallar til staðar í íslenskum skipum.

Strandsiglingar aflagðar

Eftir að hafa verið í millilanda- og strand-

siglingum fyrir Eimskip í 41 ár gerðist það að stjórnendur félagsins ákváðu að hætta strandsiglingum.

– Þetta var í árslok 2004, rifjar Steinar upp. Ég var þá búinn að vera í strandsigl-ingum með Mánafoos í fjögur ár. Það var skemmtilegt að sigla ströndina. Já, allt öðruvísi en Evrópu- og Ameríkusigl-ingarnar. Þar var bara talað í stærð og fjölda gáma, yfirbreidd og yfirhæð. Á ströndinni tókust persónuleg kynni við fólk og maður fékk tækifæri til að fylgjast með þróun og breytingu byggðar í landinu.

Steinari er minnisstæð seinasta strand-siglingin. Skipið var víða leyst út með gjöfum og skipverjum jafnvel boðið í kaffi. Margir óttuðust breytinguna og sjálfur hafði Steinar á orði að það yrði ekki vandalaust fyrir langferðabílstjóra að halda áætlan allan ársins hring. Fyrir nú utan þá staðreynd að Mánafoos hafði flutt um 140 tonn á ári sem nú átti að færa yfir á þjóðvegi landsins.

– Ég held að þetta hljóti að hafa aukið slit á vegum allverulega, ályktar Steinar.

Til Vestmannaeyja

Snúum aðeins til baka í sögu Steinars. Það var komið að júlum 1976 þegar hann var beðinn að fara með Írafoss í fyrsta sinn.

– Ég var kominn í jólafrí þegar ég fékk upphringinguna. Ég neita því ekki að ég var hálfúll en svona er sjómennskan.

Í ljósi sögunnar er það hins vegar skemmtileg staðreynd að fyrsta höfnin í fyrsta túr Steinars sem skipstjóra voru Vestmannaeyjar. Löngu síðar þegar hann var orðinn skipstjóri á Mánafoosi sigldi hann vikulega til Vestmannaeyja. Þessi fortíð dró ekki úr Steinari að taka við Herjólfí þegar hann með litlum fyrirvara var beðinn að taka við skipinu.

– Þeir hringdu í mig þar sem ég var á leið til Ameríku á Brúarfossi. Ég tók þessu nú létt. Hló bara.

En Steinar þurfti ekki að hugsa sig

lengi um og í ársbyrjun 2007 hófst nýr kaflí í lífssögu hans. Þegar Steinar nýu árum síðar, í nóvember 2015, lét af skip-stjórn Herjólfis hafði hann farið 3.208 ferðir á milli lands og Eyja eða um 250.000 kílómetra, líklega flutt um tvær milljónir farþega og aragrúa bíla af öllu tagi. Höfum þó hugfast að þessar tölur eiga aðeins við um Herjólf.

– Aður hafði ég kannski siglt 200 sinnum til Eyja, sem er þó hrein ágiskun, segir Steinar.

Skemmst er frá því að segja að Herjólf-ur og Steinar náðu vel saman. Vinnutím-inn gjörbreyttist hjá Steinari, við tóku stuttar vinnutarnir, fimm dagar um borð og sjö dagar í landi, og minni fjarvera frá fjölskyldu. Ýmis ævintýri fylgdu þessum tíma. Sextugur upplifði Steinar sína fyrstu Þjóðhátíð í Vestmannaeyjum og framkvæmdi tvær hjónavígslur á sigl-ingunni milli lands og Eyja. Siglt var til Þorlákshafnar og síðar Landeyjahafnar eftir vígslu hennar í júlí 2010.

– Ég man glöggst gleðina og tilhlökk-unina vígsludaginn, segir Steinar. Við sigldum inn á höfnina og lyftum stefninu að viðstöddu fjölmenni bæði um borð og á bryggjunni. Veðrið var afskaplega gott, glampandi sól og blíða. Fyrimenn héldu ræður og prestur blessaði höfnina.

Þetta var sannarlega stór áfangi. Sigl-ingin í land styttist úr röskum þremur tímum til Þorlákshafnar í liðlega hálf tíma í Bakkafljóru og ferðatíminn á milli Eyja og Reykjavíkur úr fjórum klukkustund-um í tvær og hálfa. Steinar hefur ekki að öllu leyti verið sáttur við Landeyjahöfn. Hann segist þó aldrei hafa lent í hættu þar með skip og mannskap – en stund-um, viðurkennir hann, hefur þetta verið töff.

Hættur en þó ekki

– Jú, jú, ég hætti 1. nóvember 2015. Fór í land og tók til hendinni heima hjá mér, fór í garðinn, þakið og gluggana.

– Og ekki migið í saltan sjó síðan?

Hjónavígsla Sigmars Jónssonar og Hólmfríðar Helgadóttur um helgina var óhefðbundin:

Gefin saman af skipstjóranum í Herjólfí

FÓLK Þann 7.9. 2013 gengu Hólmfríður Kristín Helgadóttir og Sigmar Jónsson í hjónaband. Þau voru gefin saman af Steinari Magnússyni, skipstjóra á Herjólfí, og athöfnin fór fram í brú skipsins á leiðinni frá Landeyjahöfn til Vestmannaeyja. Sigmar er hafnarstjóri í Landeyjahöfn en eiginkona hans, Hólmfríður, vinnur í afgreiðslu Herjólfis í Landeyjahöfn.

Sigmar segir þau hjón hafa búið saman í 37 ár áður en þau giftu sig.

„Steinar skipstjóri gifti þýskt par í Herjólfí árið 2011. Þá kom til tals að við Hólmfríður værum ógift og það má segja að hugmyndin hafi kviknað upp úr því,“ segir Sigmar.

Aðspurður um lögmæti giftingarinnar svarar Sigmar hinn rólegasti. „Við fáum þá bara prest til að klára formlegheitin.“

elimar@frettabladid.is



BRÚÐKAUP Í BRÚNNI Hólmfríður Kristín Helgadóttir og Sigmar Jónsson voru gefin saman um borð í Herjólfí. FRÉTTABLAÐIÐ ÓSKAR Þ. FRÍDRÍKSSON

Sem skipstjóri hefur Steinar tekið sér fleira fyrir hendur en skipsstjórn, samanber þessa frétt Fréttablaðsins 9. september 2013.

Raunfærnimat 2018

Hefur þú unnið við sjómennsku, fiskvinnslu eða fiskeldi í 3 ár eða lengur?



Áttu þú erindi í raunfærnimat

- » Ertu orðin/n 23 ára?
- » Hefur þú starfað við störf tengd sjárvarútvegi í 3 ár eða lengur?
- » Viltu bæta við menntun þína?
- » Viltu styrkja stöðu þína á vinnumarkaði?

Einstakt tækifæri, kynntu þér málið.

Nánari upplýsingar og skráning:

Jónína Magnúsdóttir, náms- og starfsráðgjafi, sími 412 5958
Nanna Bára Maríasdóttir, verkefnastjóra atvinnulífs, sími 412 5981

Langar þig í nám?

— Þá eru Menntastoðir fyrir þig



Menntastoðir er undirbúningur til áframhaldandi náms og miðar við háskólabrú Keilis, frumgreinadeildir við Bifröst og H.R. og nýtist sem einingar til iðnnáms. Menntastoðir í fjarnámi er tilvalin leið fyrir sjómenn sem vilja hefja nám. Sveigjanleiki, eitt fag er kennt í einu og ótakmarkaður aðgangur að námsefni gefur sjómönnum tækifæri til þess að stunda nám hjá okkur.

Sindri Heiðarsson, sjómaður

Sindri er að útskrifast frá Menntastoðum í júní 2017 og hefur aldrei þurft að taka sér frítúr til þess að stunda námið.

Kynntu þér málið á mss.is eða í síma 421 7500



Miðstöð símenntunar
á Suðurnesjum



Brúarfossi í Everett, við bryggju Coldwater Seafood Corporation, sem var dótturfyrirtæki Sölumiðstöðvar hraðfrystihúsanna í Bandaríkjunum. Steinar var á Brúarfossi þegar hann var beðinn að taka að sér skipstjórn á Herjólfu.

Mynd: Saga SH, 3. b.

– Jú, aðeins. Í fyrravor tóku Sæferðir, sem er dótturfyrirtæki Eimskips, á leigu ferju til að annast siglingar á milli Akraness og Reykjavíkur. Þetta áttu að vera hraðferðir og voru það sannarlega enda

náði ferjan 32 sjómílna hraða og við vorum ekki nema 30 mínútur á milli.

– Varð ekki einhver úlfabýtur út af þessari ferju í tengslum við Þjóðhátíð í Eyjum?

– Jú, það er rétt. Við vildum fá að sigla á milli en það stóð í stappi lengi vel. Loks fengum við leyfið sem var stílað á föstudag og mánudag. Það gleymdist að setja bandstrikið á milli svo að leyfið gildi aðeins þessa tvo daga. Við vorum ekki nema 45 mínútur í Landeyjahöfn og til baka með stoppum og seinni daginn man ég að við fórum tíu ferðir á tólf tímum, alltaf með fullhlaðinn bát í land, alls 120 farþega. Við tókum aldrei neinn til baka. Þegar við hættum um kvöldið var sett á fullt stím til Reykjavíkur og inn á Reykjavíkurhöfn renndum við fimm tímum síðar.

Um jólin síðustu var Akranesferjan send utan með Goðafossi sem flutti ferjuna til Árhus en þaðan sigldum við henni til Leirvík í Noregi þar sem við skiluðum henni úr leigunni.

– Ertu þá hættur á sjónum?

– Ég veit það nú ekki, svarar Steinar sposkur. Ég er ekki nema rétt sjötugur og eldhress. Undanfarin tvö ár hef ég reglulega farið með nemendur úr Slysavarnaskóla sjómanna út á ytri höfn Reykjavíkur í þyrluæfingar á björgunarbátnum Ásgrími Björnssyni sem er mjög gefandi og gott til að halda sér aðeins við. Það hefur svo verið nefnt við mig að ná í skip erlendis frá fyrir íslenskar útgerðir. Kannski á ég slíka siglingu eftir. Veit nokkur sína ævi fyrir en öll er?

Raddir af sjónum – og harða landinu

Jón Hjaltason jonhjalta@simnet.is



Myndaþrautin

Í seinasta tölublaði var glímt við myndaþrautir Örnólfs heitins Thorlaciusar. Ég jataði mig sigraðan. Átti raunar aldrei séns en með hjálp góðra manna – konur eru líka menn – tókst mér – já eða þeim – að ráða þrautina að mestu. Klukkan stóð þó í okkur en lesendur hafa hlaupið undir bagga. Palli og Hálf dán Óskarsson eru sammála um lausn gátu númer tvö.

– Úrtölur, segja þeir báðir að sé hið rétta orð og mér sýnist það ansi góð niðurstaða og ugglaustr rétt.

*

Víkingur heldur velli

Mér finnst ég þurfa að segja fáein orð um þá ákvörðun ykkar, kæru félagar, að

halda áfram útgáfu Sjómannablaðsins Víkings. Ég viðurkenni fúslega að mér er létt. Mér þykir vænt um blaðið og fæ alltaf léttan kvíðahnút í magann þegar kemur að útgáfudegi. Er ég að standa mig sem ritstjóri? Í mínum augum er það töluverður ábyrgðarhluti að stýra mál-gagni sjómanna.

Kæru skipstjórnamenn, ég þakka ykkur traustið og þá framsýni að standa vörð um hið prentaða mál. Megi Víkingurinn lifa um ókomna framtíð.

*

Binni í Gröf

Mér var sögð þessi bráðfyndna saga sem mér þykir rétt að deila með ykkur að lokum:

Það bar svo til á miðri vertíð að ekki varð róíð. Brjálað veður. Kallarnir hittust þá á Vigtinni og ræddu sjósókn og aflabrögð og lét einna hæst í Binna í Gröf. Var haft á orði í Eyjum að hann hlyti að hugsa eins og þorskur, slíkur aflamaður sem hann var.

Þarna eru skipstjórnarnir í hrókasamræðum og ekkert kemst að annað en veiðarnar og sjórinn þegar allt í einu einn þeirra segir: „Mikið helvíti var gott hjá Laxness að vinna Nóbélinn.“

Við þessa athugasemd dettur á dúnalogn. En þá segir Binni upp úr eins manns hljóði: „Á hvaða báti rær hann?“

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 færribönd og spil
- State-of-the-art PLUS+1™ stjórnþúfa, örtölvur og hugbúnað.

Með Danfoss búnaði nærð þú stjórninni um borð.

Velkomin á sýningarsvæði okkar P 10 á sjávarútvegssýningunni

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

PLUS E1™

E1
COMPLIANT

ENGINEERING
TOMORROW

Danfoss



Kveðja frá Sjómannablaðinu Víkingnum

Guðjón Arnar Kristjánsson

Guðjón Arnar Kristjánsson er látinn eða Addi Kidda Gau eins og hann var kallaður. Guðjón Arnar fæddist á Ísafirði hinn 5. júlí 1944 og óx þar úr grasi. Hugur hans hneigðist snemma að sjónum og fiskveiðum og aðeins 15 ára tók hann að róa til fiskjar, fyrst á handfærabátum en síðar á línu.

Guðjón Arnar tók hið minna fiskimannapróf á Ísafirði 1965 en hið meira árið eftir í Reykjavík. Hann reri tæp tvö ár sem stýrimaður á Guðbjörgu frá Ísafirði, tók þá við skipstjórn á línubátum Svanhildi frá Ísafirði og síðar Guðrúnu Jónsdóttur.

Í viðtali við Víking í desember 2005 sagði Guðjón Arnar um Guðrúnu: „[Hún] var gamall síldveiðibátur og vertíðarbátur. Þegar síldin hvarf létum við breyta henni til togveiða með því að setja á hana skutdrátt en hana skorti bæði togkraftinn og spilkraftinn.“

Árið 1971 réði Guðjón Arnar sig til Miðfells í Hnífsdal, þar sem Jóakim Pálsson stjórnaði, með þeim orðum að kæmi hann yfir til Jóakims myndu þeir athuga um kaup á skuttogara. Niðurstaðan, sem þótti býsna djörf, var að semja við Japani um smíði á nýjum togara. Í ársbyrjun 1973 sigldi Guðjón Arnar nýjum togara, Páli Pálssyni ÍS 102, þvert yfir jörðina heim til Íslands. Leiðir þeirra tveggja lágu saman í tvo áratugi en þá gekk Guðjón á land og gerðist stjórnmalamaður og alþingismaður frá 1999 til 2009.

Hinn 4. nóvember 1983 tók Guðjón Arnar við embætti forseta Farmanna- og fiskimannasambands Íslands með þeim orðum að nú yrðu lífeyrismál sjómanna sett á oddinn.

Að sögn Guðjóns stóð þó mestur rígurinn á formanns-árum hans um þrennt, aflaheimild í þorski – Hafró vildi veiða minna en sjómenn meira – skiptaprósentu og fisk-verð.

„Þessi þrjú mál sem ég nefni til sögunnar,“ skrifaði



Mynd: Hilmar Snorrason

Guðjón Arnar í Víkinginn haustið 2007, „deilurnar um þorskin, skiptaverð -kostnaðarhlutdeild og verðmyndun ferskfisks á markaði, hafa lifað úr fortíð fyrir meira en 30 árum til nútíðar. Þegar ég hóf störf fyrir F.F.S.Í. 1983 voru þau mestu deiluefnin og þau 16 ár sem ég var forseti F.F.S.Í. til haustsins 1999 voru þau eilífðarverkefni, ásamt mörgu öðru.“

Við kveðjum góðan dreng með þakklæti í huga og söknuði í hjarta og sendum eiginkonu hans, Maríönnu Barböru Kristjánsson og börnum, okkar innlegustu samúðarkveðjur.



Guðjón Arnar í góðum félagskap þeirra Sævars Gunnarssonar og Péturs Bjarnasonar.

Mynd: Jón Hjaltason

Sérhönnuð sjómannamappa

Atvinnuskírteini og önnur gögn á vísun stað



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**

Gylfi Geirsson

Notts County; björgunin var ótrúlegt afrek



Ross Cleveland lagðist á bakborða og sökk.
Málverk: E. Wedg

Í byrjun árs 1968 urðu hörmuleg sjóslys við Ísland en einnig eftirminnileg björgunaraðgerð. Ég ætla hér að rifja lauslega upp þess atburði, tap skipanna, björgunaraðgerðina þegar áhöfn breska togarans Notts County var bjargað, þau tæki og tækni sem þá voru í boði við björgunaraðgerðir sem og við siglingar og fjarskipti auk eftirmála þessa atburða. Þetta er byggt á fréttum fjölmiðla á þessum tíma, opinberum rannsóknarskýrslum í Bretlandi, umræðum í breska þinginu, öðrum rituðum heimildum og samtali við Sigurð Þ. Arnason skipherra.

Prefaldur togaraharmleikur

Breski togarinn St. Romanus sigldi frá Hull 10. janúar 1968 og síðasta samband við togarann var að kvöldi sama dags. Á þessum tíma voru engar opinberar kröfur um tilkynningar en útgerðin ætlaðist samt til þess að staðsetning og afli væru tilkynnt daglega. Þrátt fyrir það var ekki farið að óttast um togarann fyrr en 26. janúar eftir að ítrekað hafði verið reynt að hafa samband við hann en án árangurs.

Á sama tíma kom í ljós að björgunarbátur sem skip fann þann 13. janúar var frá St. Romanus. Í framhaldi hófst leit að togaranum en þann 30. janúar var fjölskyldum áhafnarinnar tilkynnt að það væru litlar líkur á að áhöfnin sem taldi 20 manns hafi komist af.

Það kom svo síðar fram í opinberri rannsókn að þann 11. janúar hafi heyrst neyðarkall. Þeir sem heyrðu neyðarkallið töldu að þetta væri langt í burtu og að annað skip væri komið í samband. Því

var ekkert frekar aðhafst, en rétt er að geta þess að á þessum tímum, sérstaklega á kvöldin og nóttinni mátti oft heyra neyðarköll skipa í mikilli fjarlægð á neyðartiðninum 2182.

Þó svo að þetta sjóslys hafi ekki átt sér stað við Ísland, er það ávallt talið með í því sem Bretar kalla „The Triple Trawler Tragedy“.

Fórst á Mánárbreka

Breski togarinn Kingston Peridot sigldi einnig frá Hull þann 10. janúar 1968. Um borð var 20 manna áhöfn. Þann 26. janúar var togarinn að veiðum vestur af Grímsey í slæmu veðri og lét annan togara, Kingston Sardius vita að þeir ættu í erfiðleikum vegna ísingar og ætlaði að halda í austur í áttina að honum.

Eftir það náðist ekkert samband við Kingston Peridot og 29. janúar fannst björgunarbátur og bjarghringir frá togaranum ásamt braki í fjöru í Óxarfirði. Þar hafði einnig orðið vart við olíumengun.

Í Morgunblaðinu 31. janúar eru leiddar líkur að því að Kingston Peridot hafi farist á svokölluðum Mánárbreka, sérstaklega í ljósi olíumengunarinnar.

„Skilið ástarkveðjum til eigin- kvenna okkar og fjölskyldna“

Ross Cleveland sigldi frá Hull að morgni 20. janúar 1968. Um borð var 20 manna áhöfn. Hinn 25. janúar hóf hann veiðar út af NA landi en veðrið var slæmt svo hann hélt á Vestfjarðamið. Þann 26. janúar var veðrið ekki hagstætt fyrir veiðar og matsveinninn var orðinn veikur. Skipstjóri Ross Cleveland sigldi því til Ísa-

fjarðar þar sem matsveinninn var lagður inn á sjúkrahúsið.

Eftir að hafa fyllt á vatnstanka var haldið til veiða á Kögurgrunni en vegna veðurs var ekki hægt að hefja veiðar fyrr en næsta dag. Veðrið hélt áfram að vera rysjótt til 2. febrúar og á þessu tímabili var stundum hægt að stunda veiðar og stundum ekki.

Að morgni 1. febrúar sendi útgerð Ross Cleveland skipstjóranum eftirfarandi skeyti: „Suggest carrying on fishing. Come for Monday's market. What do you advise?“

Skipstjóri Ross Cleveland svaraði: „Intend coming for Monday's market.“

Síðdegis 3. febrúar var slæm veðurspá móttækin og skipstjóri Ross Cleveland ákvað að leita vars í Ísafjarðardjúpi. Töluverður fjöldi annarra togara sem voru að veiðum á sömu slóðum og Ross Cleveland ákváðu einnig að leita vars.

Sumir togaranna lögðust fyrir akkeri en aðrir urðu að halda sjó. Veðrið varð verra og verra og öll skipin fengu á sig ísingu sem þeir reyndu að hreinsa af að fremsta megni. Óveðrið hélt áfram og um klukkan 23:30 þann 4. febrúar hafði hlaðist svo mikill ísing á ratsjárloftnet Ross Cleveland að ratsjáin varð óvirk.

Annar breskur togarari, Kingston Andalusite, sem var í næsta nágrenni, var því beðinn um að gefa upplýsingar um staðsetningu Ross Cleveland sem fengnar voru frá ratsjá.

Um það bil tíu mínútum síðar, þegar ratsjá Ross Cleveland var komin í notkun aftur, ákváðu skipstjórar togaranna að halda upp í vindinn. Með stýrishjólið hart í stjórn reyndi skipstjóri Ross Cleve-

land að koma skipinu upp í vindinn en það tókst ekki og Ross Cleveland lagðist yfir á bakborða og sökk.

Ross Cleveland var sokkinn, en áður en skipið sökk sendi skipstjórinn út eftirfarandi:

*„I am going over. We are laying over.
Help me. I am going over.
Give my love and the crew's love to the
wives and families.“*

Heiðrún ferst

Meðan á þessu stóð reyndu sex menn frá Bolungarvík að fara með vélbátinn Heiðrúnu II úr höfninni í Bolungarvík inn til Ísafjarðar vegna sjógangs í höfninni. Á þessum tíma var NA fárviðri með stórhrið og frosti. Skipverjar á Heiðrúnu áttu í erfiðleikum með ratsjá og önnur siglingatæki vegna ísingar og var talstöð bátsins einnig í ólagi. Óskuðu þeir eftir að varðskipið Óðinn mundi reyna að staðsetja þá.

Laust fyrir miðnætti taldi varðskipið Óðinn sig hafa fundið Heiðrúnu skammt undan landi við Bjarnarnúp en vegna gifurlegrar ísingar urðu ratsjár varðskipsins óvirkar.

Pá var ekki um annað að ræða en að reyna að hreinsa ís af ratsjárloftnetum og spurði Sigurður P. Árnason skipherra Pálma Hlöðversson stýrimann hvort

hann mundi treysta sér til að fara upp í mastrið ef varðskipinu yrði bakkað upp í veðrið.

Pálmi taldi það mögulegt og eftir að búið var að snúa varðskipinu með skutinn upp í veðrið komst Pálmi að neðra ratsjárloftnetinu þrátt fyrir afar erfiðar aðstæður þar sem hann þurfti að höggva sér leið upp að loftnetinu þar sem honum tókst að lokum að hreinsa ísinn af því.

Eftir að þetta hafði tekist og varðskipið aftur komið með virka ratsjá fannst Heiðrún ekki aftur. Um miðnætti náðist síðast samband við bátinn. Mikil leit hófst daginn eftir en hún bar ekki árangur. Parna fórust 6 menn, þar af faðir og tveir synir, 17 og 19 ára gamlir.

Átján bjargað

Í beinu framhaldi af þessu barst neyðarkall frá breska togaranum Notts County sem sagðist vera strandaður við Snæfjallaströnd. Varðskipið Óðinn undir stjórn Sigurðar P. Árnasonar skipherra lagði strax af stað áleiðis að Notts County og kom á staðinn um kl. tvö um nóttina.

Varðskipsmenn töldu sig sjá togarann í ratsjá en vegna veðurs og náttmyrkurs var ekki unnt að hefja björgunaraðgerðir fyrir en með morgninum.

Varðskipið hélt því aftur til leitar að Heiðrúnu og hélt því áfram fram á morgun. Pá var haldið aftur að Notts County en vegna veðurs sást ekki til togarans fyrr en um hádegi.

Aðstæður voru afar erfiðar, mikil ísing hlóðst á varðskipið, önnur ratsjáin var meira og minna óvirk og mest af loftnetsbúnaði hafði slitnað og brotnað. Áhöfnin hafði verið uppi í á annan sólarhring og allir hásetar og vélalið höfðu verið í því að höggva ís af skipinu.

Þrátt fyrir afar erfiðar aðstæður var ákveðið að reyna björgun áhafnar Notts County. Fóru stýrimennirnir Sigurjón Hannesson og Pálmi Hlöðversson á Zodiac slöngubát með úppblásna gúmmíbjörgunarbáta meðferðis að togaranum. Þeir urðu hvað eftir annað að hægja ferðina eða stoppa og færa sig til í bátinum til að honum mundi ekki hvolfa þegar mestu rokurarnar gengu yfir.

Það gekk stöðugt sjór yfir slöngubátinn sem fraus jafnóðum og gerði allt erfiðara. Þeir óttuðust stöðugt að bátinum mundi hvolfa og gerðu sér grein fyrir að þá áttu þeir ekki mikla möguleika á að komast af.

Þegar þeir komust loks upp að togaranum blésu þeir upp gúmmíbátana og undirbjuggu að koma skipbrotsmönnum í þá, alls 18 mönnum en einn var látinn og var hann skilinn eftir um borð í



HD 9/18-4 ST
Háprýstistöð fyrir
1 notanda

- Vatnsflæði: 460-900 l/klst
- Þrýstingur: 40-180 bör
- Hámarks hitastig: 70°C

HDC Standard
Háprýstistöð fyrir 1-8
notendur

- Vatnsflæði: 700-8000 l/klst
- Þrýstingur: 80 eða 160 bör
- Hámarks hitastig: 85 / 60°C



HDC Classic
Háprýstistöð fyrir 1-3
notendur

- Vatnsflæði: 700-2000 l/klst
- Þrýstingur: 80 eða 160 bör
- Hámarks hitastig: 85 / 60°C



Gufudælur



Háprýstidælur



RAFVER

KÄRCHER SÖLUMENN

Skeifan 3E-F · Sími 581-2333 · rafver@rafver.is · www.rafver.is



Mynd: Ásgrímur Ágústsson

Notts County. Hann hafði reynt að fara frá skipinu í gúmmíbjörgunarbát en lét þar lífið af vösbúð en báturinn var dreginn aftur að skipshlið og skolaði síðan inn á þílfarið í ölduganginum.

Meðan beðið var björgunar höfðu skipverjar Notts County haldið til í stýr- ishúsi togarans, en þar var enginn hiti og voru margir illa haldnir af kulda og vösbúð. Er þeir urðu varðskipsmanna varir streymdu þeir aftur eftir brúarvængnum og niður á þílfarið.

Skipbrotsmönnum voru nú gefin skýr fyriræli; stökkvið einn og einn niður í gúmmíbátinn sem er nær og farið yfir í hinn bátinn.

Pegar 9 menn eru komnir þangað lokið þið opinu og hinir 9 verða í bátnum sem þeir stökkva niður í. Þetta gekk eftir en þeir lentu í talsverðum erfiðleikum með einn mann sem var mjög illa búinn og orðinn stjarfur. Að lokum tókst að troða honum inn um opið á gúmmíbátinum.

Þeir Sigurjón og Pálmi drógu síðan gúmmíbátana með skipbrotsmönnum í áttina að Óðni en Sigurður skipherra þurfti að fara eins grunnt og mögulegt var til að þeir kæmu auga á varðskipið í sortanum. Sigurjón Ingi stýrimaður var á ratsjánni og Valdimar loftskeytamaður fylgdist með dýptarmælinum. Þeir gáfu skipherranum stöðugt upplýsingar frá tækjunum. Pegar þeir sáu yfir til togarans var dýpið aðeins einn metri frá botni Óðins.

Er að varðskipinu kom var skipbrotsmönnum einum af öðrum hjálpað um borð, þar sem fengu fyrstu aðhlynningu meðan siglt var til Ísafjarðar.

Litill og máttvana

Fyrir þá sem ekki hafa verið til sjós eða tekið þátt í björgunaraðgerðum er líklega erfitt að setja sig í inn þessar aðstæður, en ég held að allir sem þekkingu hafa á

þessu sviði geti verið sammála um að hér var einstakt afrek unnið.

Zodiac-slöngubáturinn sem notaður var til að fara yfir að Notts County var á engan hátt sambærilegur við þá báta sem notaðir eru í dag í björgunaraðgerðum, miklu minni og með litinn mótör. Sú staðreynd hversu litill og máttvana Zodiac báturinn var gerir þessa björgun enn áhrifameiri.

Til að gefa aðeins gleggri mynd af þeim veðuraðstæðum sem voru á þessum tíma þá má benda á að breski togarinn Boston Typhoon slitnaði frá bryggju á Ísafirði og hvarf út í sortann. Þrátt fyrir að þetta væri inni á Pollinum fannst togarinn ekki til að byrja með en síðar kom í ljós að hann hafði strandað skammt frá flugvallarendanum.

Við upprifjun sem þessa er einnig rétt að geta þess að öll tæki og tækni varðandi staðsetningar og fjarskipti var á þessu tíma var allt önnur og mun ófullkomin en í dag. Að auki voru sjókort, eins og t.d. af Ísafjarðardjúpi, frekar ófullkomin miðað við það sem nú er.

Pegar siglt var með ströndum fram var stuðst við ratsjá en ratsjáin gat auðveldlega orðið óvirk vegna ísingar þegar þannig háttaði auk þess sem alls ekki var tryggt að sjá ströndina þar sem hún var lá eins og t.d. á suðurströndinni. Staðsetningabúnaður sem byggir á gervihnöttum eins og GPS og nú er notaður var einfaldlega ekki til.

Hér við land var aðallega notast við Loran A staðsetningarkerfi en það var á tíðnisviði sem varð mjög auðveldlega fyrir truflunum af völdum veðurs auk þess sem það gat orðið mjög ónákvæmt á kvöldin og nóttunni vegna þess sem kall- að er „Sky wave“.

Þessi tæki voru öll handvirk og þurfti talsverða kunnáttu og æfingu til að geta notað þau. Að sjá staðsetningu í korti

eins og nú er, var eitthvað sem einfaldlega var ekki til.

Það var því auðveldlega hægt að lenda í þeim aðstæðum þegar ekki var landsýn til þekktra staða hvort heldur með berum augum eða í ratsjá, að vita ekki nákvæmlega hvar skipið var statt. Þetta kemur ljóslega fram í frásögninni af Heiðrúnu II og Ross Cleveland þegar ratsjáin varð óvirk þá var eina ráðið að fá upplýsingar um staðsetningu frá öðru skipi sem var með virka ratsjá.

Þessum atburðum sem ég hef hér reynt að draga upp einfaldaða mynd af hefur verið gerð góð skil í rituðu máli eins og í bók Óttars Sveinssonar „Útkall í Djúpinu“.

Hafið tók sextíu og fimm sjómenn

Fyrir þetta afrek voru skipherrann og stýrimennirnir heiðraðir af Bretum: Sigurður P. Árnason skipherra hlaut bresku OBE orðuna og stýrimennirnir Sigurjón Hannesson og Pálmi Hlöðversson Sea Gallant Medal. Orðurnar voru afhentar af breska sendiherranum á Íslandi um borð í varðskipinu Óðni.

En þessu lauk ekki þarna. Á ótrúlegan hátt komst einn skipverji Ross Cleveland af. Það var stýrimaðurinn Harry Eddom sem komst í gúmmibát þegar Ross Cleveland hvolfði, reyndar ásamt tveimur öðrum skipverjum sem ekki lifðu dvölina þar af.

Á skömmum tíma höfðu 65 sjómenn farist; 59 breskir og 6 íslenskir.

Pann 6. febrúar sendi Bjarni Benediktsson, forsætisráðherra, Harold Wilson, forsætisráðherra Breta, svohljóðandi símskeyti vegna hinna miklu sjóslys- á brezka togarafлотanum að undanfögnu: „Fyrir mína hönd og ríkisstjórnar Íslands tjái ég yður, brezku þjóðinni og þá einkum viðkomandi fjölskyldum dýpstu samúð vegna hins átakanlega manntjóns, sem orðið hefur á brezka togarafлотanum í sjóslysunum miklu á norðurhöf- um að undanfögnu. Bjarni Benediktsson.“

Daginn eftir barst svohljóðandi svar- skeyti frá Wilson forsætisráðherra Breta: „Ég er mjög þakklátur fyrir vinsamlega samúðarkveðju yðar í tilefni af hinu hörmulega manntjóni, sem sjómennastétt okkar hefur beðið að undanfögnu. Ég mun bera vandamönnum hinna látnu kveðju yðar, og ég er þess fullviss, að samúðarkveðjur yðar munu verða hinum harmslegnu fjölskyldum til huggunar, sérstaklega vegna þess, að þær berast frá þjóð, sem þekkir til hlítar hættur og ógn- ir norðurhafa.

Ég leyfi mér að þakka yður og ís- lenzku þjóðinni fyrir aðstoð, sem veitt hefur verið svo fúslega við sérlega erfiðar

og lífshættulegar aðstæður. Sérstakar þakkir vil ég færa íslensku landhelgisgæzlunni og yfirmönnum og skipshöfn allri á varðskipinu Óðni fyrir ósérhlífna framgöngu, sem bar svo mikilvægan árangur.

Það hefur hryggt mig mjög, að fréttu að líkur séu til, að íslenskt fiskiskip hafi einnig farið í sama óveðri. Gerið svo vel að tjá vandamönnum sjómannanna, sem saknað er dýpstu samúð mína og landa mínna. Harold Wilson.“

Konurnar tóku til sinna ráða

Þann 5. febrúar voru umræður í breska þinginu vegna sjóslysanna við Ísland þar sem meðal annars var rætt um stöðugleika togaranna, öryggisbúnað og hvort banna ætti veiðar á þessum árstíma. Eftirfarandi er hluti úr svari Minister of State, Board of Trade:

„The House will be profoundly shocked to hear that another Hull trawler the „Ross Cleveland“, with a crew of nineteen, has been lost. News of the tragedy is still reaching me, but I understand that around midnight last night the vessel disappeared from the radar screens of the „Odinn“, an Icelandic gunboat, and other trawlers who, like her, were riding out atrocious weather conditions off West Iceland. It would be wrong to hold out hope for the vessel or the crew, and I am ordering a preliminary inquiry which will be followed by a formal investigation.“



Notts County, mennirnir héldu til í brúnni.

Málverk: G. Murray

Once again, I have to express my deep sympathy with the relatives of those who have been lost.

I am urgently considering what restrictions should be imposed on the operations of trawlers having regard to their size, the area of operation, the season of the year and their stability and freeboard. I am asking representatives of the trawler owners' associations and the unions concerned to meet me immediately to discuss these matters and any other measures that might be taken forthwith to reduce the risks to which trawlers operating in these arduous conditions are subject.“

Þessir atburðir urðu til þess að sjómannskonur í Hull undir forystu Lillian

Bilocca fóru á fund ráðamanna í London og kröfðust úrbóta í öryggismálum sjómannanna. Þær gengu hart fram og náðu meðal annars fundi með Harold Wilson forsætisráðherra.

Þetta leiddi til ýmissa úrbóta í öryggismálum, meðal annars hertra reglna um útbúnað togaranna, þjálfun áhafna, krafa um að ávallt væri loftskýrtamaður í áhöfn og þess að aðstoðarskip var staðsett við Ísland sem hélt uppi tilkynningaskyldu fyrir togarana, og sá þeim meðal annars fyrir veðurupplýsingum og lækni- ishjálp.

Aðstoðarskipi var svo haldið úti við Ísland það sem eftir lifði af togarautgerð Breta hér við land.



Allt að gerast í Vinnslustöðinni!

Við styrkjum starfsemi okkar til sjós og lands svo um munar þessi misserin. Nýja uppsjávarfrystihúsið markar þáttaskil og það gerir nýja frystigeymslan á Eiðinu líka.

Ísfisktogarinn Breki VE er væntanlegur heim frá Kína, fyrsta skipið sem félagið lætur smíða fyrir sig frá upphafi.

Allt miðar þetta að því að hlýða kalli neytenda á mörkuðum, fjölga verðmætum störfum, spara eldsneyti við veiðar og efla reksturinn á alla lund.

Styrkar stoðir Vinnslustöðvarinnar treysta byggð og samfélag í Vestmannaeyjum.



Tölvugerð mynd af Breka VE.



Magnús Ríkarðsson, skipstjóri á Breka, stendur í skrufuhring togarans í skipasmíðastöðinni í Kína!



Hilmar Snorrason skipstjóri

Hvernig varðveitum við skírteinin okkar?

Ég man vel daginn sem ég gekk inn á lögskráningaskrifstofuna í Tollhúsinu til að sækja mitt fyrsta útgefna atvinnuskírteini. Stýrimannastarf beið mín og til að mega starfa varð skírteinið að vera í mínum höndum. Þetta var 23. júní 1977. Gunnar Hjörvar og Hjörtur Magnússon réðu ríkjum á lögskráningaskrifstofu Tollstjórans í Reykjavík og þá þekktu allir sem skráðir voru á skip með Reykjavík sem heimahöfn. Ef við þekktum ekki til þeirra þá þekktu þeir örugglega til okkar og þá sérstaklega Hjörtur sem þekkti eflaust ættir allra sem inn fyrir dyrnar stigu. Lögskráningaskrifstofan var líka margt miklu meira því hún var einnig samkomustaður sjómanna þar sem mikið var spjallað.

Skírteinum sjómanna fjölgað mikið

Atvinnuskírteinið sem ég sótti þennan dag var „Undirstýrimannsskírteini á verzlunarskipi“ og á því stóð nafnið mitt, kennitala og heimilisfang ásamt upplýsingum um hvað fælist í þessum réttindum. Engin var myndin til að sanna að skírteinið væri ætlað mér enda engin þörf á slíku. Þeir Gunnar og Hjörtur auk Þórs Þorsteinssonar, sem hóf störf þar þegar Gunnar fór á eftirlaun, þekktu alla og sáu til þess að enginn væri skráður í stöðu sem viðkomandi hafði ekki réttindi til.

Við útskrift úr Stýrimannaskólanum í Reykjavík fylgdi vottorð sem sagði að ég hefði lokið



Mynd: Viðir Benediktsson

námskeiði í notkun ratsjárslíkis sem og fjarskiptaskírteini fyrir talstöðvanotkun. Fleiri skírteini þurfti nú ekki til að sigla skipum á ströndinni eða milli landa enda aldrei spurt um réttindi á þessum árum. Síðan er mikið vatn runnið til sjávar.

Lögskráningastofan lokaði sem og að sýslumannsembættin létu af störfum lögskráningastjóra og við tók tölvuvætt lögskráningakerfi sem var sannarlega mikil bylting í öllu eftirliti með réttindum. Fjöldi undirliggjandi skírteina, við atvinnuskírteinið, hefur margfaldast frá þeim tveimur sem ég fékk á sínum tíma. Nú þurfa sjómenn að uppfylla svo miklu fleiri skilyrði en þá var til að fá starfsréttindi, innlend sem erlend, og skírteinum hefur fjölgað að sama skapi. Má þar nefna fjölda skírteina vegna öryggisfræðslu, ECDIS, ARPA, DP, DP2, SSO, IMDG, hafnsögu-réttindi, leiðsögunaréttindi auk sérnámskeiða sem einstakar útgerðir krefja skipverja sína um svo eitthvað sé nefnt.

Þá má heldur ekki gleyma sjóferðabókinni sem að sjálfsögðu allir sjómenn eiga að hafa. Þrátt fyrir að við séum með miðlægt lögskráningakerfi, sem er reyndar að niðurlotum komið en vinna stendur þó yfir varðandi hönnun og útboð á nýju kerfi sem vonandi lítur dagsins ljós á næsta ári, þurfa sjómenn ætíð að vera með skírteini sín meðferðis í sjóferðum sínum.

Þegar ég settist niður til að skrifa þennan pistil dró ég gömlu réttindin mín úr gömlu brúnu umslagi merktu Tollstjóranum í Reykjavík. Var það sama umslagið og Hjörtur rétti mér yfir borðið fyrir tæpu 41 ári síðan. Ég efa ekki að margir atvinnuskírteinisbærir sjómenn séu með skírteinin sín í ýmiskonar umslögum eða jafnvel plastpokum. Þannig bókhald er ekki beint til þess fallið að halda vel utan um atvinnu- og réttindaskírteini sem menn þurfa að passa upp á.

Múlalundur og Sjómannamappan

Árið 1959 stofnuðu sjúklingasamtökin SÍBS vinnustofu fyrir öryrkja sem áttu í erfiðleikum með að fá störf við hæfi eftir endurhæfingu. Múlalundur hefur í þau tæp 60 ár þjónustað samfélagið með margvíslegu vöruframboði s.s. með Eglu skjalamöppunnar, klemmuspjöldin sem við notum þegar við förum um skipin okkar með gátlista eða nýliðafræðslu og plastvasana sem við setjum skírteini skipsins í skipskjalamöppuna svo eitthvað sé nefnt.



Fyrsta atvinnuskírteini höfundar.

Ein er sú vörulína sem Múlalundur hefur hafið framleiðslu á en það eru afar vandaðar möppur undir atvinnuskirteini sjómanna sem kallast Sjómannamöppur. Hér bjóðast sjómönnum afskaplega vandaðar möppur þar sem þeir geta haldið saman öllum réttindaskirteinum sínum sem og öðrum skirteinum sem þeir hafa aflað sér í tengslum við starfið sitt. Möppurnar fást í tveimur útgáfum, þriggja spjalda mappa eða með rennilás, en í þeim eru plastvasar fyrir skirteini af ýmsum stærðum og gerðum. Með slíkum möppum geta menn haft öll sín skirteini á einum samastað og hent umslögum og plastpokum sem þeir hafa verið með undanfarna áratugi.

Hægt er að láta setja nafnagyllingu á möppuna sem og að ef menn vilja fá merki útgerðar, stýrishjól eða skrófu í stað akkeris sem er á stöðluðu útfærslunni er það auðsött mál.

Auðvelt er að verða sér út um Sjómannamöppuna en hana má panta á vef Múlalundar (mulalundur.is) eða með því að heimsækja söluskrifstofu þeirra á Reykjalundi í Mosfellsbæ. Nú er tækifærið til að koma röð og reglu á þau skjöl sem við sjómenn þurfum að halda utan um vegna réttinda okkar.



Sjómenn verða að hafa á reiðum höndum margvisleg skirteini til að halda starfsréttindum. Má þar til dæmis nefna skirteini upp á öryggisfræðslu, hafn-söguréttindi, leiðsöguréttindi auk vottorða um sérnámskeið sem einstakar útgerðir krefja skipverja sína um.

Mynd: Hilmar Snorrason



Nú er í Dritvík daufleg vist,
drungalegt nesið kalda;
sjást ekki lengur seglin hvít
sjóndeildarhringinn tjalda;
Tröllakirkjunnar tíðasöng
Tóna þau Hlér og Alda;
Fullsterk mun þungt að færa á stall,
Fáir sem honum valda.

Þannig orti Jón Helgason prófessor í Árnasafni og vist munu flestir, sem nú á dögum koma í Dritvík, geta tekið undir með honum. Fátt minnir á forna frægð staðarins annað en fáeinar verminjar í hraununum upp af víkinni, leifar fiskabyrgja, -reita og -garða. Á Dritvíkurmölum er hins vegar engar minjar að sjá og ekkert sem bendir til þess að í Dritvík hafi um aldri staðið stærsta útver á Íslandi.

Dritvík er á utanverðu Snæfellsnesi, á milli Bervíkur og Einarsslóns, og horfir mót vestri. Heimildir taka ekki af vafa um hvenær útræði hófst þar, en það hefur þó varla verið seinna en um miðbik 15. aldar, og sennilega mun fyrr. Elsta ritaði heimild sem nefnir Dritvíkurverstöð er frá 1530 og á 17. og 18. öld og nokkuð fram eftir 19. öldinni var þar ein stærsta verstöð á landinu. Í 18. aldar heimild segir, að „til forna“ hafi 70-80 skip gengið til veiða úr Dritvík á vetrarvertíð ár hvert,

og sitthvað bendir til þess, að þessi skipafjöldi hafi haldist allt fram um 1700. Á 18. öld munu flest árin hafa gengið 40-50 skip úr Dritvík á vetrarvertíð. Þau voru flest áttæringar, en hin minnstu sexæringar. Þegar kom fram yfir aldamótin 1800 fór að draga úr sjósókn í Dritvík og útræði þaðan lauk vorið 1861. Síðan þá hefur ekkert skip gengið til veiða frá Dritvíkurmölum.

Dritvík var dæmigert útver á árabátaöld. Þar var aldrei föst búseta utan örfáar þurrabúðir um skeið. Í upphafi vetrarvertíðar þyrptust vermenn til Dritvíkur víða að og taldi dr. Lúðvík Kristjánsson að þeir hafi verið 5-600 á ári hverju þegar mest var. Sú tala verður ekki vefngd en hún er furðuhá þegar þess er gætt að um 1700 voru landsmenn aðeins liðlega 50 þúsund og fækkaði á 18. öld. Á vertíðinni bjuggu vermenn í tjöldum og er það ástæða þess að engar verbúðaleifar er að finna í víkinni. Tjöldin voru þannig gerð að hlaðnir voru veggir úr torfi og grjóti og síðan tjaldað yfir. Í vertíðarlok voru tjöldin tekin ofan og stóðu svo tóttirnar opnar á milli vertíða.

Aðstæður til sjósóknar voru um margt ákjósanlegar í Dritvík. Þar var tiltölulega góð landing, örskammt að sækja á fengsæl mið og oft mátti komast á sjó í Dritvík þótt ófært væri úr nágrannaverstöðvum. Í sjálfri víkinni var skjólgott, þar var nægilegt rými fyrir mörg skip og í hraununum upp af verstöðinni var góð aðstaða til fiskverkunar. Allt voru þetta miklir kostir í augum sjómanna og útvegsbænda á fyrri öldum.

Hilmar Snorrason skipstjóri

Norðurlanda- ljósmyndakeppni sjómanna



Okkar maður, Hilmar Snorrason með umsýðarmönnum keppinnar í Osló.

ingu en þær fá engin verðlaun. Við fjöllum nánar í næsta Víkingi um þessar fjórar heiðursmyndir.

Framundan er ný ljósmyndakeppni sjómanna sem við hvetjum alla sjómenn að taka þátt í. Og athugið, sjómenn á eftirlaunum, að ykkur er velkomið að taka þátt.

Skilafrestur í íslensku keppninni verður í lok nóvember og því ekki ráð nema í tíma sé tekið að hefja þegar undirbúning að þátttöku.

Föstudaginn 2. febrúar sl. fór fram Norðurlandaljósmyndakeppni sjómanna sem að þessu sinni fór fram í Norska sjóminjasafninu á Bygdøy í Osló. Var þetta í 30. sinn sem þessi keppni fór fram en hún hafði verið við lýði um skeið áður en Sjómannablaðið Víkingur fór að standa fyrir ljósmyndakeppni meðal sjómanna og oðlast þar með þátttöku fyrir þá í þessari keppni.

Að þessu sinni sendu 130 ljósmyndarar 814 ljósmyndir í undankeppnirnar en einungis 15 myndir frá hverju landi komast síðan áfram í þessa keppni þannig að 75 myndir kepptu til úrslita. Á löngum ferli keppinnar hafa margar glæsilegar og áhugaverðar myndir tekið þátt í keppninni og að þessu sinni var engin undantekning á því. Dómarar að þessu sinni voru Norðmennirnir Espen Wæhle, verkefnisstjóri Sjóminjasafnsins, og Javier Ernesto Auris Chavez, ljósmyndari hjá norska ríkissjónvarpinu NRK. Þeirra beið erfitt verkefni að velja fimm vinningsmyndir af þeim 75 sem kepptu að þessu sinni. Að dæmingu lokinni lýstu dómararnir ánægju sinni með að hafa fengið þetta mikilvæga verkefni en í fyrstu umferð skáru þeir niður í 25 ljósmyndir. Loks tókst þeim, að tveimur tímum liðnum, að velja vinningsmyndirnar fimm en að auki völdu þeir fjórar myndir sem þeir vildu veita viðurkenn-

1



Í fyrsta sæti varð myndin „Splæsarin“ sem Jörgen Språng, matsveinn á sænska tankskipinu m/t BIT OKLAND tók. Í ummælum dómaranna um myndina segir að hún sé: „Spennandi mynd sem verður jafnvel betri þar sem þú getur ekki séð hvert auglit sjómannsins er. Það gefur myndinni kraft og nákvæmni, og það er finni glampi af virnum. Andstæða milli mannsins og járnsins táknar afl sjómannsins.“ Að launum fær Jörgen ljósmyndavörur fyrir 5.000 Dkr sem Ulykkjesforsikringsforbundet for Dansk Søfart gaf.

2



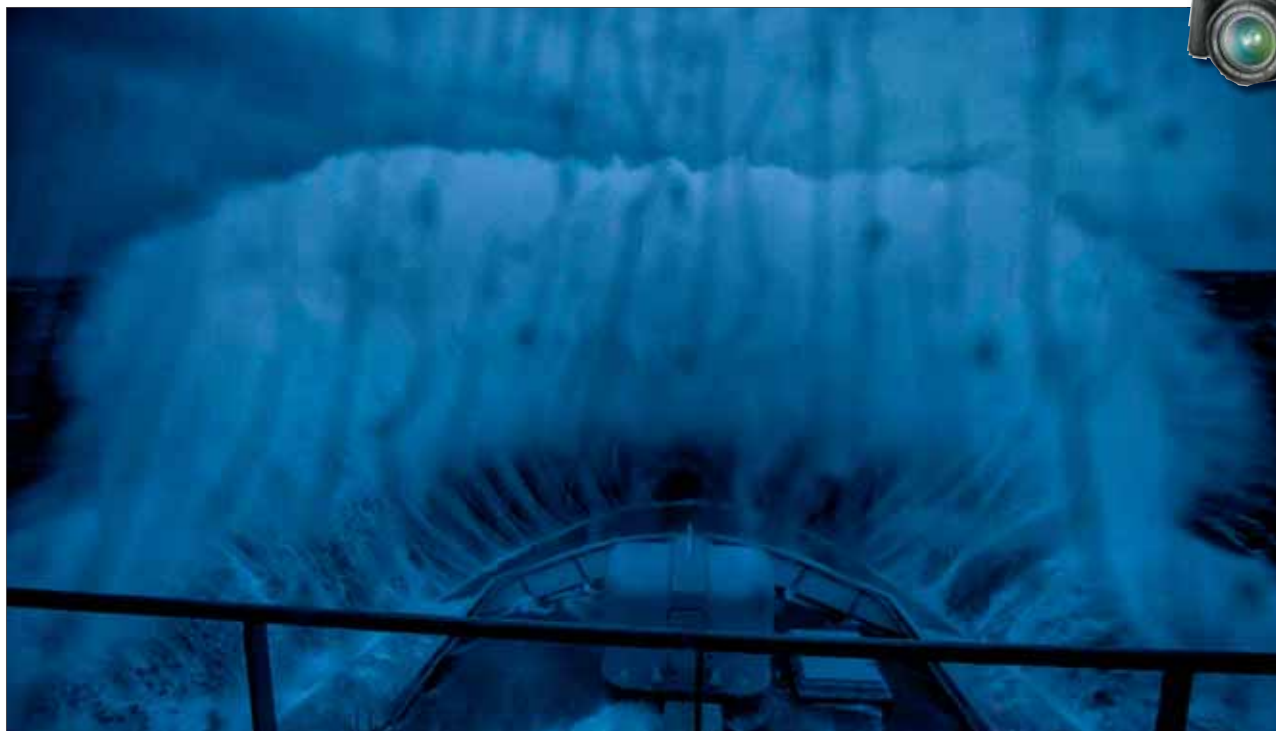
Í öðru sæti varð einnig mynd Jörgen Språng en ummæli dómaranna um myndina var að hún væri: „Vel samsett mynd þar sem litirnir rauður, hvítur og blár spila vel saman. Það er góð mynd þar sem áhrifin af spúlum skapar spennandi vinnuumhverfi. Fyrir þessa mynd fær Jörgen ljósmyndavörur fyrir 5.000 Nkr. sem Sjöfartsdirektoratet (Norska siglingamálastofnunin) í Noregi gefur.

3



Þriðja sætið kom í hlut Þorgeirs Baldurssonar háseta á KALDBAKI EA en fyrir mynd stna fær Þorgeir ljósmyndavörur fyrir 5.000 Sek sem ttmaritið Sjöfartstidningen í Svíþjóð gefur. Ummæli dómaranna um myndina voru á þá leið „að myndin kallar á fleiri spurningar en svör sem og hver einn er dregin inn. Þetta eru öðruvísi aðstæður en vani er að mynda fugla í. Form og litir eru í góðu jafnvægi.“

4



Fjórða sæti kom í hlut Håkon Kjølmoen sem er stýrimaður á norsku varðskipunum SVALBARD og ANDENES. Hraðfrystihúsið-Gunnvör hf á Ísafirði gaf fjórðu verðlaun sem eru 450 evrur. Um myndina sögðu dómarnir að „Bláa stundin þegar myrkrið er að falla á. Dramatískt og spennandi auk þess sem myndin er lifandi.“

5



Fimmta sæti hlaut Daniel Möllerström háseti á norska skipinu BRAGE VIKING. Um myndina sögðu dómarnir að hér væri „Pása á annasömum degi. Myndin væri mjög persónuleg. Það má sjá að skipið er hennar heimili og að hún hefur langan sjómannsferil að baki.“ Að launum fær Daniel ljósmyndavörur fyrir 300 evrur sem gefnar eru af finnsku útgerðinni Finnline.

Þorgeir í þriðja sæti

Hann er kvikur á fæti, alltaf með bros á vör og ljósmyndavél í hönd, ýmist stóra eða litla. Víkingur rakst á hann um daginn í Hlíðarfjalli þar sem hann myndaði í gríð og erg og stór linsan skagaði hátt til lofts. Skömmu áður hafði hann verið niðri á Togarabryggju að mynda og þá með eitthvað pínulítið apparat í höndunum.

– Ja, þetta er nú bara síminn minn, útskýrði hann, sem gefur afbragðs myndir.

Umræddur maður, Þorgeir Baldursson, er lesendur Víkings að góðu kunnur en hann hreppti á dögnum þriðju verðlaun í Ljósmyndakeppni sjómanna á Norðurlöndum.

Við þekkjum Þorgeir sem ljósmyndara en hann hefur um árabíl tekið þátt í Ljósmyndakeppni sjómanna.

– Þú verður að taka fram að ég er bara áhugaljósmyndari, hnýtir Þorgeir við þessi orð. En heltekinn. Myndavélin þvælist alltaf með en mest hef ég verið í skipamyndatökum. Nú eru tuttugu ár síðan ég byrjaði að mynda fyrir Sjómannaalmanakið og fyrir Víkinginn hef ég myndað síðan Sæmundur Guðvinsson var ritstjóri.

– Myndarðu þá bara skip?

– Nei, blessaður vertu, maður tekur hliðarspor inn á milli og myndar brúðkaup, fermingar, ættarmót, já, eiginlega allt sem nöfnum tjáir að nefna.

– Þú ert þá ekki alveg nýr í bransanum?

– Nei, ekki aldeilis. Bakterían byrjaði að grassera í mér um fermingu. Að vísu fékk ég ekki myndavél í fermingargjöf en skömmu eftir ferminguna gáfu foreldrar mínir mér Kodak Instamatik. Ekki svo löngu síðar eða þegar ég var á fimmtánda ári skellti fjölskyldan sér til Majorka og þá keypti ég í fríhöfninni mína fyrstu alvöru myndavél, Canon 2B með 40 mm linsu og ljósop 2,8. Síðan hef ég nánast eingöngu notað Canonvélar.

– Af hverju?

– Mér finnast þær einfaldlega bestar.

– En af hverju þessu áhugi á skipum?

– Ég er sjómaður og hef verið alla mína hunds og kattartið.



Þorgeir að störfum. Að baki er skipstjórinn Ragnar Franzson, sem skemmt hefur og frætt lesendur Víkings með skrifum sínum, og séra Gunnlaugur Garðarsson sóknarprestur í Glerárkirkju á Akureyri.

Mynd: Jón Hjaltason

Ég var ekki nema fjórtán eða þar um bil þegar ég byrjaði á sjónum. Á trillu, Vini PH 73. Kallinn og eigandinn var Sigurður Sigurðsson, Siggí stýrsi eða stýssi eins og hann var kallaður heima, lengi skipstjóri á Dagfara PH 70, síðar Gísla Árna RE og síðast á Erni KE, þá kominn á áttæðisaldur.

Við vorum tveir í áhöfn, ég og Arnar sonur Sigga stýssa en Arnar var um skeið skipstjóri á hvalaskoðunarbátnum Eldingu. Eiríkur bróðir hans, skipstjóri á Péttri Jónssyni RE og nú Reval Víking, hefur skrifað margt skemmtilegt í Víkinginn, seinast um Svalbarða.

– Varstu lengi með Sigurði?

– Nei, ég fékk að gaufa fáeina túra með þeim feðgum á handfæri. Atvinnumennskan hófst þó ekki löngu síðar þegar ég réðist á Guðrúnu Björgu PH 355. Þá fór maður í fulla vinnu á sjónum fimmtán eða sextán ára gamall. Síðan hefur þetta verið af fúlustu alvöru. Ætli ég hafi ekki verið þrjú ár á Guðrúnu en þá fór ég suður yfir heiðar til Keflavíkur á stóran vertíðarbát og reri þar í nokkuð mörg ár.

– En þú ert búsettur á Akureyri?

– Já, ég sneri norður aftur og byrjaði ef ég man rétt 1991 á ÚA-togaranum Árbaki EA. Núna er ég á Kaldbaki, hinum nýja ísfisktogara ÚA.

– En hvað geturðu sagt mér um verðlaunamyndina?

– Ég var þarna um borð í Vigra RE. Við vorum á togveiðum fyrir vestan, á Halanum. Það var verið að lensa út og múkkinn réðist á gumsið. Það þurfa víst allir að næra sig og múkkinn líka. Og ég smellti af ofan í múkkakösina.

Núna gerist Þorgeir órólegur.

– Ég þarf að snúast, segir hann. Ég er að fara á sjóinn. Kaldbakur siglir eftir hádegi.

Víkingur þakkar Þorgeiri fyrir að gefa sér tíma til að spjalla og óskar honum til hamingju með góðan árangur í Ljósmyndakeppni sjómanna hér heima og síðan í Ljósmyndakeppni sjómanna á Norðurlöndum árið 2018.



Canon eru bestu myndavélarnar, er afdráttarlaus skoðun Þorgeirs.

Mynd: Jón Hjaltason

Víkingur við bryggju á Akranesi
nokkrum árum eftir komuna til landsins.
Ókunnur ljósmyndari (Ljósmyndasafn Akraness).



Aflaskipið Víkingur AK-100

Bókaútgáfan Hólar hefur gefið út bókina Víkingur - Sögubrot af aflaskipi og skipverjum. Það er Skagamaðurinn Haraldur Bjarnason sem skráði, en hann er af þeirri kynslóð sem segja má að hafi alist upp með skipinu og fylgdist alla tíð grannt með því. Hér á eftir verður gripið niður í bókina:

Smíði Víkings staðfest en vandræði með fjármögnun skipasmíðinnar

Prettánda ágúst 1959 sendi sjávarútvegs-málaráðuneytið bréf til Innflutningsskrifstofu ríkisins þar sem hún er beðin að veita þremur fyrirtækjum innflutnings- og gjaldeyrisleyfi fyrir jafnmörgum togurum sem smíðaðir verði hjá þýsku skipasmíðastöðinni Weser Werft Seebeck í Bremerhaven.

Leyfin voru fyrir Síldar- og fiskimjölsverk-smíðju Akraness, Ísfell hf og Ísbjörninn hf. fyrir kaupum á einum togara fyrir hvert fyrirtæki að upphæð 438.700 þýsk mörk fyrir útborgun í togurunum. Heildarverð hvers skips átti að vera 26 milljónir króna á þáverandi gengi íslensku krónunnar.

Þann 2. september 1959 veittu stjórnarmenn Síldar- og fiskimjölsverksmíðjunnar, þeir Guðmundur Svein-

björnsson og Jón Árnason, þriðja stjórnarmanninum Sturlaugi Böðvarssyni fullt umboð til að ganga frá öllum samningum um togarakaup SFA. „Skal allt, sem hann gerir viðvíkjandi umræddum togarakaupum fyrir Síldar- og fiskimjölsverksmíðjuna hf. vera jafngilt og stjórn verksmíðjunnar hafi það öll gert.“ Sturlaugur hafði samt sem áður undirritað smíðasamninginn við þýsku skipasmíðastöðina þann 29. ágúst svo líklega hefur eitthvað tafist hjá hinum stjórnarmönnum að veita formlega umboðið.

Á þessum árum féll gengi íslensku krónunnar ört eins og sjá má af bréfi sem kaupendur togaranna sendu sameiginlega til ríkisstjórnarinnar. Þar segir að eins og kunnugt sé hafi þessi fyrirtæki ráðist í smíði þriggja 1.000 lesta togara með mik-

ilvægri fyrirgreiðslu ríkisstjórnarinnar. Þar segir að ástæða þess að skipin hafi verið höfð svo stór sé að eftir að fiskveiðilögsagan hafi verið færð út hafi aflí á togara á heimamíðum gengið árlega saman og þeir orðið að sækja meira og meira á fjarlæg mið. Nú hafi tvennt eða þrennt gerst sem geri útgerð þessara skipa miklu hæpnari en þegar til hennar var stofnað.

Í bréfinu er í fyrsta lagi tilgreint að gengi íslensku krónunnar hafi verið breytt svo að skipin hafi hækkað í verði um 50% í íslenskum krónum eða sem nemi þrettán milljónum króna hvert skip. Í öðru lagi er tekið fram að fiskimjöl hafi stórfallið í verði, eða allt að 50%. Fyrirhugað hafi verið að þessi skip stunduðu einkum karfaveiðar og hafi því þessi

verðlækkun enn meira að segja því karfaúrgangur sé svo mikill hluti af verðmæti aflans. Í þriðja lagi er tilgreint í bréfinu að karfaafli á Nýfundnalandsmíðum hafi gengið mjög saman og ófyrirsjáanlegt hvar það endi.

Vegna þessara atriða séu allt aðrar forsendur fyrir kaupum á skipunum en þegar í þau hafi verið verið ráðist. Bréfritarar segjast því leyfa sér að snúa sér til ríkisstjórnarinnar með tilmælum um að hún



Víkingur þegar honum var hleypt af stokkunum í Seebeck skipasmíðastöðinni í Bremerhaven 5. maí 1960.

Mynd af haraldarhus.is

veiti þeim atvinnuaukningarfé til kaupa á þessum togurum, sem sé í hlutfalli við það sem bátarnir hafi fengið. Jafnframt segir að þetta ættu að vera því eðlilegri tilmæli þar sem stjórnarflokkarnir og ríkisstjórnin hafi marglýst því yfir að með nýju efnahagsráðstöfunum skuli skuli brotið í blað með að mismuna hinum einstöku greinum sjávarútvegsins eins og hafi lengst af viðgengist á styrkjarímabilinu. Þess er svo óskað af bréfríturum að þetta mál mætti sérstökum skilningi og velvilja hæstvitrar ríkisstjórnar.

Þann 25. nóvember 1959 ritaði stjórn SFA bréf til Sparisjóðs Akraness sem hefst á þá leið að eins og kunnugt sé eigi Sildar- og fiskimjölsverksmiðjan einn togara í smíðum hjá Seebeck skipasmíðastöðinni í Bremerhaven. Af skipinu sé SFA búð að greiða um tvær milljónir króna. Áður en skipið komi, sem sé samkvæmt samningi 1. desember 1960, verði fyrirtækið að greiða um eina og hálfa milljón að auki og af þeirri upphæð séu 850 þúsund krónur að falla í gjalddaga. Þessa peninga hafi fyrirtækið talið sig vera búð að tryggja sér að því er forsvarsmenn þess hafi talið. Nú sé þeim hins vegar sagt að peningarnir verði ekki fyrir hendi. Þá segir að við Landsbankann sé ekki hægt að tala fyrir en skipið komi. Þá sé hins vegar loforð fyrir láni þar til rekstursins.

Forsvarsmenn SFA höfðu greinilega til þeirra yfirlýstu markmiða sparisjóðanna að efla og styrkja heimabyggð þegar þeir benda í bréfi sínu á að ekki sé enn sjálfsgefið að þessi togari komi til Akraness. Í bréfinu benda þeir á að margir aðrir vilji fá þessi skip svo sem Akureyrarbær, Reykjavíkurbær, Trygvi Ófeigsson og fleiri. Þeim hafi verið sagt að standi þeir ekki í skilum verði skipið afhent öðrum. Þeir fara þess á leit við Sparisjóð Akraness að fá eina og hálfa milljón króna að láni, þar af átta hundruð og fimmtíu þúsund strax og afganginn á næsta ári. Þá kemur fram í bréfinu að ýmsir segi að togarakaup séu endaleysa. „Ekki getum við séð að arðvænlegra sé að kaupa mótorbáta sem kosta 3,5 til 4,5 milljónir stykkið og útborgun 1,2 til 1,5 milljónir



Svarbréf Sparisjóðs Akraness við lánsbeiðni stjórnar SFA var stutt og laggott.

króna.“ Þá segir að á Akranesi sé að skapast mjög alvarlegt ástand. „Allir okkar bátar eru 10 til 20 ára gamlir, úreltir og sumir að verða ónýtir og ekkert kemur í staðinn. Hér þyrftu að vera 4-6 togarar og 25 til 30 vélbátar ef nota ætti þessi tæki, sem til eru hér í landi og virt eru á yfir eitt hundruð milljónir króna í fyrra.“

Þá segja bréfritarar frá því að þeir hafi að undanförunni verið í Reykjavík í sambandi við væntanleg togarakaup og ríkisstjórnin geri sér fyllilega ljóst að starfs-

grundvöllur verði að vera fyrir þessi nýju skip því enginn geti rekið þessi skip með tapi. Í niðurlagi beiðninnar til sparisjóðsins kemur fram að reiknað er með að einn togari komi með álíka afla og sex til tíu vélbátar. Með um 5.000 tonna ársaflla reikni stjórn SFA með að vinnulaun og flahlutir verði milli tíu og tólf milljónir króna á ári. Því sé það ósk stjórnar SFA að háttvirt sparisjóðsstjórn sjái sér fært að verða við tilmælum hennar.

Svarbréf Sparisjóðs Akraness var svo ritað 1. desember 1959 og undirritað af Árna Bødvarssyni sparisjóðsstjóra. Það er hvorki langt né umfangsmikið. „Ósk yðar, í bréfi 25. f.m., um lán til kaupa á togara hefur verið rædd á fundi sparisjóðsstjórnarinnar. Vér viljum hér með tilkynna yður, að vér sjáum oss ekki fært að verða við tilmælum yðar.“ Svo mörg voru þau orð en málin leystust smátt og smátt á annan hátt fyrir harðfylgi þeirra sem að útgerðinni komu og Akurnesingar þyrftu því ekki að sjá á bak nýjum togara til annars byggðarlags.

Víkingur nýsmíðaður kostaði 41 milljón króna á þáverandi gengi árið 1960 eða fjórar milljónir þrjú hundruð átta tíu og sjö þúsund þýsk mörk. Þegar Sturlaugur H. Bødvarsson og fulltrúar útgerða Maí, Freys og Sigurðar komu til Þýskalands að ganga frá smíðasamningi var Sturlaugur spurður að því hve mikið hlutfé Sildar- og fiskimjölsverksmiðjunnar væri. Sturlaugur svaraði samviskusamlega að það væri 75.000 krónur enda hafði það ekkert verið aukið eða uppfært í áratugi.

Eitthvað misskildu Þjóðverjarnir þetta og töldu það vera 75 milljónir króna. Um þetta var ekki rætt meira og ekki datt Akurnesingunum í hug að leiðrétta þetta hjá þeim þýsku enda ólíklegt að þeir hefðu samþykkt kaup þessarar útgerðar með ekki hærri hlutfé á 41 milljónar króna skipi.



Við Hrísey lá herskip fyrir akkerum sem hafði það hlutverk að fylgjast með allri umferð um Eyjafjörðinn.
Mynd: Imperial War Museum

Árni Björn Arnason

Hernám og herseta Grenivíkur

Það hélt nú ekki vöku fyrir ungviðinu á Grenivík þegar nokkrir dátar sprönguðu á land í Reykjavík 10 maí 1940. Hernám var það kallað af fullorðnum. Orð sem fæst þessara ungmenna þekktu. Einhvern pata munu ungviði þessi þó hafa haft af vopnaskaki á meginlandi Evrópu en það raskaði ekki daglegu líf þeirra né leikjum.

Axel brást reiður við

Pann 30. júní 1940 hélt Ungmennafélag Eyjafjarðar veglegt héraðsmót á Grenivíkurhólum og dreif fjölda manns til mótsins. Komu þeir ýmist sjóleiðis eða eftir malarslóðum sveitarinnar sem kölluðust vegir. Ungviði Grenivíkur höfðu aldrei séð slíkan mannfjölda sem þarna bar fyrir augu og upplifðu slíkt ekki aftur fyrr en á lýðveldishátíðinni 17. júní 1944.

Ég sem þessa sögu segi var tæplega fimm ára þegar þessir atburðir gerðust en myndin er enn greytt í hugann. Ekki er óeðlilegt að einhverjir kunni að bera bríður á það sem hér kann að vera skráð en því er til að svara að staðfesting annarra er handbær ef til þarf að taka.

Hátíðarsvæðið á Grenivíkurhólum var

skorið í sundur af vegi sem um hólana lá. Ofan vegar var grasvaxin lág umkringd berjalyngi en neðan hans var fótboltavöllur.

Mótið var sett í láginni með ræðuhöldum og söng en á fótboltavellinum leiddu menn saman hesta sína í fótbolta. Þar eltu menn hnöttóttan knött með ópum og óhljóðum og kölluðust slík tilprif á fagmáli knattspyrna. Í miðjum slíkum leik kom heimsstýrjöldin sunnan yfir Grenivíkurhóla á tveimur jeppum og einum eða tveimur hertrukkum. Undir segli á pöllum hertrukkanna mátti glitta í vopnaða menn.

Dauðabögn sló á hátíðargesti á meðan hersveitin ók í gegn um hátíðarsvæðið, þaðan niður á vestur víkina og upp á hólinn við Höfðabrekku en þar bjó Axel Jóhannesson. Húsbóndinn í Höfðabrekku, sem staddur var á mótsvæðinu, leist ekki á blikuna þar sem kona hans var ein heima að gæta ungbarna. Tók hann því á rás til síns heima og fylgdi sonur hans, Pétur, í kjölfarið.

Þegar heim á hlað var komið spurði Axel túlk, sem með Bretunum var, hvað þessir menn ætluðust fyrir á sinni landareign. Fékk hann það svar að óskað

væri leyfis til að tjalda á túninu. Þessu harðneitaði Axel því að verri helgisþjöll var ekki hægt að fremja á þessum árstíma en að ganga yfir óslegin tún hvað þá að planta þar niður tjöldum.

Túlkurinn flutti yfirmanni herdeildarinnar skilaboð bónda en sá svaraði á móti að þá yrðu túnið hertekið. Brást Axel reiður við, steytti hnefann á móti breska heimsveldinu, og spurði hvers vegna í andskotanum væri falast eftir leyfi þegar hernám væri þegar ákveðið. Aldrei sagðist sonur bóndans hafa orðið hræddari á ævinni en þegar faðir hans bauð alvopnaðri breskri herdeild birginn með hnefana eina að vopni.

Eftir nokkur orðaskak var á það sæst að túnið yrði slegið áður en tjöld yrðu á því reist. Dátarnir báru sig til við að liðsinna bónda við slátt og rakstur slægjunnar en meira ógagn en gagn var að þeim tilburðum því ekkert kunnu þessir menn til búverka. Þarna á hólnum dvaldi setuliðið síðan sumarlangt en flutti þá niður á miðja víkina.

Húsakostur hernámsliðsins var í fyrstu Kot sem Þórbjörns Áskelssonar, Ægissíðu hafði keypt og flutt húsið af lóðinni og plantaði niður fremst á sjávarbakkanum

fyrir austan Ægissíðu. Kot var í upphafi hjáleiga frá Grenivík og kallaðist þá Grenivíkurkot.

Húsið sem endaði austan Ægissíðu var um það bil 40 til 45 fermetra stórt og þar dvaldi setuliðið á meðan þeir reistu bragga á lóðinni þar sem Kot hafði staðið. Ofan við braggann reistu þeir sér eldhús úr hleðslusteini. Kol og mór var notaður til að halda húsunum heitum yfir köldustu mánuði ársins.

Setuliðið fékk sín kol eða koks með póstbátnum til Grenivíkur og drógu þeir þennan hitagjafa á vetrum af bryggju og heim í hús á stórum sleða. Þar sem sleðinn var tómur þegar til baka var farið þá glöddu hermennirnir krakkana með því að leyfa þeim að sitja á sleðanum niður bakkann að bryggju.

Ráðist á tvær konur

Eftir hertóku Grenivíkur fækkaði fljótt í setuliðinu og voru þeir lengst af fimm til sex talsins. Það vakti athygli heimamanna þegar setuliðsmenn fóru snuðrandi um tún og haga í leit að gorkúlum og sveppum. Feng sinn báru þeir heim í eldhús þar sem hann var steiktur. Ekki leist þeim er til sá á þessa matreiðslu því sveppaát var óþekkt á Grenivík þessi árin hvað þá að það væri í tísku sem nú er.

Næsta hús austan við Kot var símstöð byggðarlagsins til húsa og hét þar Borg. Hennar gættu hjónin Egill Áskelsson og Sigurbjörg Guðmundsdóttir.

Ásamt hól bóndans að Höfðabrekku var símstöðin það fyrsta sem Bretarnir hertóku. Reistu þeir tjald á lóðinni og var stöðin vöktuð af hermanni með byssu um öxl og stóð þessi gæsla yfir á meðan setuliðið vaktaði víkina.

Fljótt eftir komuna til Grenivíkur hófst mikill skurðgröftur hjá setuliðinu langsum eftir sjávarbökkunum. Á vestur vikinni var skurður vestan Sælands en á austur vikinni var hann á og vestan Akurhóls. Ekki þótti ungvíðinu á vikinni þetta gáfulegar framkvæmdir því að annan skurðgröft þekktu þau ekki en til framræslu og þá með afrennsli til sjávar. Fullorðnir vissu betur og kölluðu skurðina skotgrafir. Þaðan skyldi varist árás frá hafi. Hernaðarlegt notagildi skotgrafanna varð ekkert því árásin frá hafi lét á sér standa.

Aftur á móti komu skotgrafirnar sér vel í stríðslok sem leiksvæði ungmenna sem Grenivík byggðu. Þessi hernaðarmannvirkir eru fyrir löngu horfin af yfirborði jarðar og sá árás haföldunnar til þess með landbroti.

Pó að lífið gengi nokkurn veginn s

inn vanagang á þessum árum þá henti ýmislegt sem betur hefði mátt fara hjá. Í Verkamanninum laugardaginn 5. október 1940 birtist eftirfarandi frétt.

„Sá hroðalegi atburður átti sér stað hér í bæ laust fyrir miðnætti aðfaranótt s.l. sunnudags, að tveir breskir hermenn réðust aftan að 2 konum, sem voru á leið heim til sín upp Oddagötu, og börðu þær með byssum í höfuðið svo að þær hnigu til jarðar. Menn sem voru neðar í götunni heyrdðu hljóðin í konunum og komu þeim til hjálpar. Flýðu þá glæpamennirnir út í myrkrið.

Konurnar höfðu báðar hlotið mikil sár og rann blóðið úr þeim. Þær voru fluttar á sjúkrahúsið og liggur önnur konan þar enn þá en hin heima hjá sér.

Konur þessar voru Ásta Stefánsdóttir Holtagötu 1 og Kristín Loftsdóttir, kona læknisins á Grenivík, og hafði hún fengið snert af heilahristingi. Glæpamennirnir munu sennilega enn vera ófundnir en rannsókn er haldið áfram.

Þessi níðingslega árás hinna tveggja bresku hermanna hefir, eins og eðlilegt er, vakið feikna gremju þar sem til hefir spurst og hlýtur að hafa í för með sér breytta afstöðu margra gagnvart Bretum.“

Þar sem kona læknisins var móðir mín



Herflokkur arkar upp Oddeyrargötu á Akureyri. Skömmu ofar, við Oddagötu, varð móðir greinarhöfundar fyrir árás breskra hermanna. Mynd: Minjasafnið á Akureyri



Bresku hermennirnir voru ekki allir vanir hestamenn, síður en svo.

för ekki hjá að þessi atburður hefði áhrif á Grenivíkurheimilið. Af sjúkrahúsinu á Akureyri var mamma flutt í sjúkrarúmi sínu á þilfari mótorbáts til Grenivíkur. Frá bryggju var rúmið borið af sterkum sjómannshöndum upp í læknisbústaðinn á Grenivík. Það tók móður mína langan tíma að komast yfir þetta höfuðhögg og sjálf taldi hún að flókahattur sem hún bar á höfði hafi bjargað lífi sínu.

Í hermennsku:

Guðmundur Þorbjarnarson, framkvæmdastjóri Gjögurs hf.

Árið 1941 leystu bandarískir datar hernámslið Breta af hólmi á landi hér. Skoskir datar gættu þó Grenivíkur áfram og er ekki vitað til Bandarískir hermenn hafi leyst þá af hólmi. Með tímanum urðu Skotarnir heimilisvinir flestra víkur-búa og Grenivík yfirgáfu þeir ekki fyrr en skömmu fyrir stríðslok.

Enda þessa tímabils lauk með einum hermanni 1944. Þessi seinasti setuliðsmaður var skoskur sjómaður og hélt hann sig oft í beitningaskúrum Víkurbúa eða á bryggjum staðarins að forvitnast um aflabrögð. Hann var öllu jafnan alþýðlega klæddur en ef sást til herbáta



FRÍÐRIK A. JÓNSSON ehf.

Tækin í brúnnu frá FAJ
Fyrir allar stærðir skipa og báta

SIMRAD

3G og 4G Breiðbands Radar



GPS áttaviti

SIMRAD



Simrad sjálfstýringar

Góður aflestrarskjár.
Snúningshnappur.
Samhæfð útistýri.
STBY, WORK og AUTO
Notendaminni.

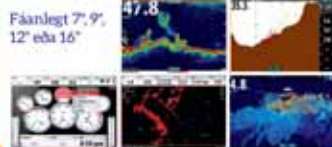
SIMRAD

Kortaplotter og fjölnotatæki

NSS evo 3

Íslenskt stýrikerfi
Kortaplotter,
Ratsjárskjár
Dýptarmælir
AIS upplýsingar
Góður skjár fyrir dagsbirtu

Fáanlegt 7", 9",
12" eða 16"



DHR LED, fáanleg sem retrofit.



DHR LED siglingaljós fyrir allar stærðir skipa og báta.

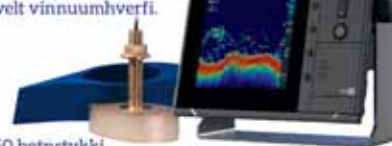


Nýtt fjarstýrt 250W LED leitarljós frá DHR.
Dregur 1700 metra, stillanlegur geisli.

SIMRAD

SIMRAD Dýptarmælir

Fyrirferðalitill dýptarmælir.
Auðvelt vinnuumhverfi.



B260 botnstykki

Fríðrik A. Jónsson ehf
Miðhrauni 13 - 210 Garðabæ
S: 552 2111 - www.faj.is

Siglinga, fiskileitar og rafeindatæki

með stefnu á Grenivík þá þyrfaðist hann heim í bragga og kom út í þeim herklæðum sem hann átti að klæðast.

Ekki minnst ég þess að faðir minn hafi þurft að doktora þessa menn sérstaklega en einn stríðsmaður af yfirmanna-stétt þurfti þó á nokkra daga legu að halda. Legan átti sér stað í öðru sjúkrahverginu sem í læknaþústaðnum var. Hvað hrjáði manninn hef ég ekki minnstu hugmynd um en upp reis hann um síðir.

Svo þakklátur var hann upprisunni að hann gaf föður mínum forlata þrjónabrók. Brókin sú var þannig þrjónað að hún var helmingi þykkari en venjulegt föðurland. Ég var svo heppinn að fá þessa brók í arf eftir föður minn og hélt hún góðum hita í rjúpnatúrum á neðri hluta líkamans í marga áratugi. Brókin telst nú til stríðsminja og á ég hana enn. Hef lengi haft hug á að spýta hana upp á stofuvegginn en það hefur ekki fallið í góðan jarðveg hjá mínum nánustu hafi verið á minnst.

Hermannagöngu kenndu setuliðsmenn ungmennum á víkinni. Þá var okkur krökkunum raðað upp og við látnin þramma í takti eftir þorpsgötunni. One to. one to. Ekki sérlega flókið en snúið þeim sem kunnu ekki annað göngulag en að hoppa af einni þúfu yfir á aðra.

Stundum var svo mikið við haft að skellt var hjálmi á haus þess sem fremstur fór og jafnvel hengd byssu á öxl hans. Þann frama hlaut oftast en ekki Guðmundur Þorbjarnarson, seinna framkvæmdastjóri Gjögurs hf. Ekki þótti okkur Guðmundur neitt hermannlegri en aðrir sem þarna þrömmuðu taktvisst um götu en stærstur var hann óneitanlega.

Það sem einkenndi krakkaherdeildina öðru fremur var að kynjamisrétti var þar ekki að finna. Stelpurnar voru jafngjaldgengar og strákarnir til æfinganna og voru þarna áratugi á undan kynsysturum sínum í jafnréttismálum.

Hvorki enskur né breskur

Ástand var það kallað þá dátarnir gerðu sér dælt við íslenskar konur. Þó að þessu væri ekki til að dreifa í minni heimabyggð þá gerði dáti konu úr byggðinni barn og það fleiri en eitt því að sambandið þróaðist í hjónaband. Minna þurfti nú til en að slík tíðindi væru látin kyrr liggja og námu ung eyru oft það sem þau áttu ekki að heyra.

Pegar ljóst var að nefnd konan væri farin að þykkna undir belti var spurningin sem brann á vörum allra hvort faðirinn væri af íslensku bergi brotinn eða erlendu. Steini draugurinn, Bræðratungu (Þorsteinn Oddsson) taldi allar

slíkar vangaveltur óþarfar þar sem sannleikurinn kæmi örugglega í ljós þá barnið færi að tala.

Siggi Óla, Hóla koti (Sigurður Ólason) var aftur á móti nokkuð öruggur á því að verðandi faðir væri annað hvort enskur eða breskur.

Talstöðvar innsiglaðar

Við Hrísey lá herskip fyrir akkerum sem hafði það hlutverk að fylgjast með allri umferð um Eyjafjörðinn. Tveir hraðbátar voru við skipshlið tiltækir til eftirlitsferða um fjörðinn. Sú kvöð hvíldi á öllum bátum sem um Eyjafjörð fóru að koma við í varðskipinu og tilkynna um ferðir sínar. Bátum var skylt að hafa eitt ljós í frammastri og enga aðra lýsingu. Allt litrófið var notað til aðgreiningar á bátum hvers sjávarpláss.

Það er að segja að hvert pláss hafði sinn lit og var sá græni í frammastri Grenivíkurbáta. Talstöðvar allra báta voru innsiglaðar og mátti ekki brjóta það nema í algjörrí neyð. Viðkoman í varðskipinu var til mikils óhagræðis fyrir Grenvíkinga þar sem þetta var úr leið hvort sem farið var út eða inn fjörðinn.

Margur sjófarandinn reyndi því að læðast í róður út með Látraströndinni og sleppa króknum til Hríseyjar. Ekki var þá síður reynt að sleppa viðkomu í varðskip-



Allt fyrir nýsmíðina

YANMAR aðalvél
YANMAR hjálparvél
REINTJES niðurfærslugír
BERG skiptiskrúfa

STAMFORD ásrafari
SCANTROL autotroll
NORSAP skipstjórnstólar



BJÖRG EA 7

YANMAR aðalvél
MEKANORD niðurfærslugír
VULKAN ástengi

KORSØR skiptiskrúfa
SLEIPNER bógskrúfa
SEAMECH vélstýring



HAFBORG EA 152

YANMAR aðalvél
ZF niðurfærslugír
ZF stjórnæki
SIMRAD sjálfstýring
CENTA ástengi

SIDE-POWER hliðarskrúfur
8" hljóðkötur
EUROPAFILTER smursia
SEPAR forsiur
PRESTOLITE alternator

TEIGNBRIDGE skrúfa
LASDROP öxulþétti
POLY FLEX vélapúðar
FLOSCAN eyðslumælir



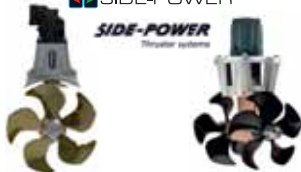
SANDFELL SU 75

YANMAR



Aðalvélar í skip og báta

SIDE-POWER



Hliðarskrúfur



Stjórnæki og girar

TOIMIL MARINE



Löndunarkranar

KOHLER
IN POWER. SINCE 1920.



Rafstöðvar og ljósavélar

Poly Flex



Mótorpúðar fyrir flestar vélar



Sjókopar - sjóinntök - sjósiur - lokar - zink

ROLLWAL



Allar gerðir af legum

Prestolite



Alternatorar og DC rafalar

rule



12V og 24V lensidælar

rule



Skrúfur

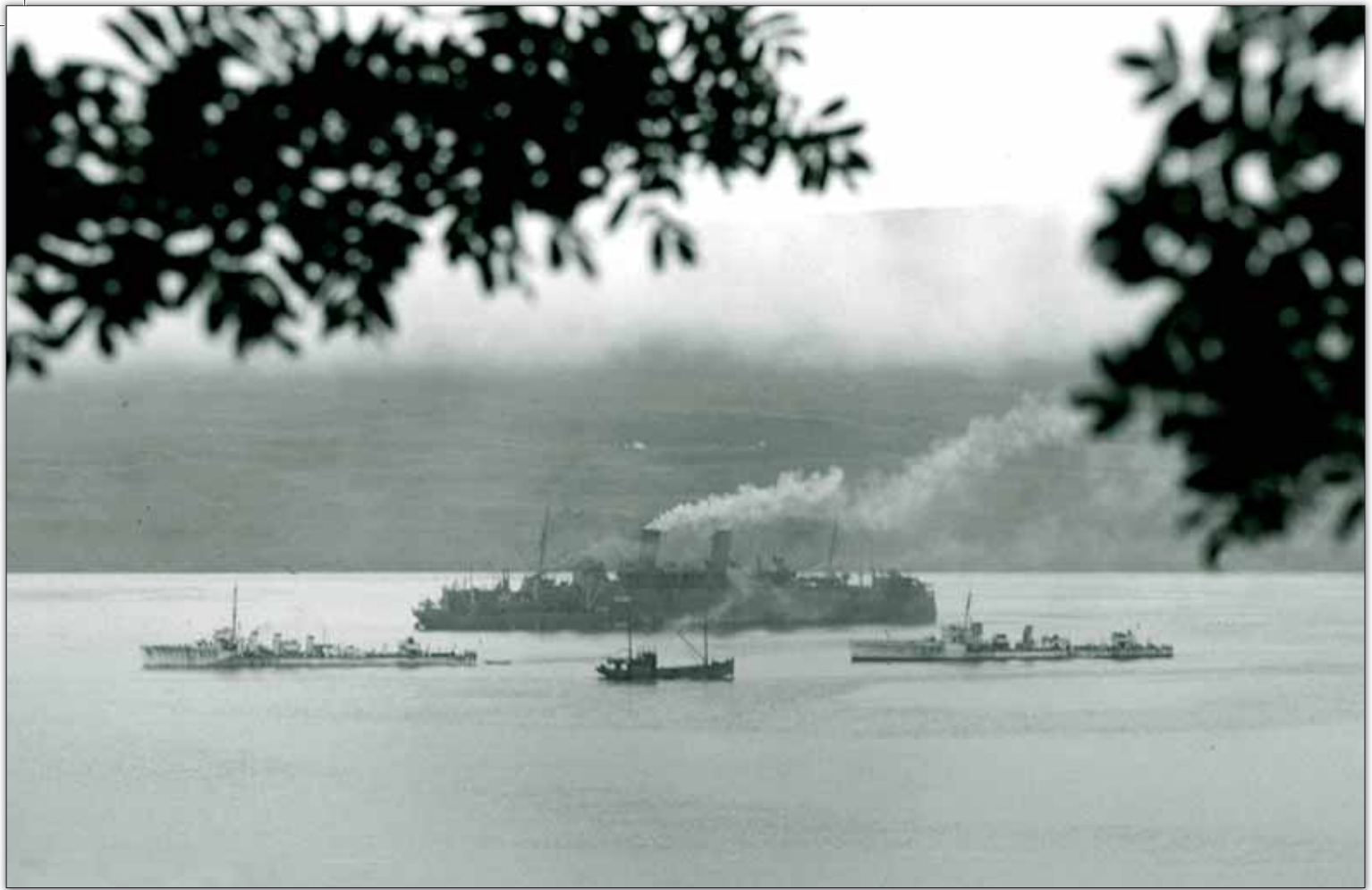
Marás ehf.

Miðhrauni 13 - 210 Garðabæ

Sími: 555 6444 - Fax: 565 7230

www.maras.is - postur@maras.is

Fagleg ráðgjöf, sala og þjónusta
Bjóðum aðeins viðurkenndan búnað



Bresk orrustuskip sigldu oft inn á Pollinn við Akureyri.

inu þegar fara þurfti inn á Eyjafjörðinn og Hrísey nánast í gagnstæða stefnu.

Freistingin var því mikil að læðast inn með fjörum Skælnunnar, sem er klettabelti í norðurhlíðum Þengilshöfða. Siglingin inn fjörðinn batnaði þó til mikill muna þegar leyfi fékkst hjá yfirmönnum á varðskipinu að tilkynningarskyldu mætti einnig inna af hendi á Hjalteyri.

Akureyrarferðir Grenvikinga voru á þessum árum oftast en ekki farnar á litlum trillum og þá til Rauðuvíkur eða Hjalteyrar og þaðan tekinn rúta eða leigubíll til Akureyrar.

Mér er minnisstæð slík trilluferð með móður minni til Rauðuvíkur og þaðan á leigubíl til Akureyrar. Á leiðinni yfir álinn var hræðslan allsráðandi og bjóst ég ekki við öðru en heyra þytinn af sprengikúlu frá herskipinu í leið að trillunni.

Á Akureyri tók lítið betra við því þar lenti ég í þjófagengi sem gerði sér það að leik að stela niðursoðnum ávöxtum frá setuliðinu. Einn úr genginu hafði verið í sveit hjá foreldrum mínum og tók hann mig með í eina ránsferðina. Skriðið var í svarta myrkri yfir kartöflugarða að girðingu sem var við ránsstaðinn. Þar var ég skilinn eftir sennilega vegna þess hversu máttfarinn ég var af hræðslu. Beið ég þarna liggjandi á jörðinni á meðan hinir strákarnir frömdu ránið og bjóst ekki við öðru en að skothvellir ryfu kyrrðina og að enginn þeirra ætti afturkvæmt. Sú vað

þó ekki raunin og komu þeir hlaðnir niðursoðudósum fullum af ávöxtum.

Eftir á að hyggja þótti mér ég sýna litla fyrirhyggju í þessum ávaxtastuldi því að á þessum árum fannst mér niðursoðnir ávextir vondir. Leiðangri þessum hef ég haldið dyggilega leyndum þar til nú en þann lærdóm dró ég af honum að í annan slíkan hef ég ekki farið.

Skutu á bátinn

Stærri bátar sem læddust inn með Skælnunni, og þá oftast dekkjaðir, sigldu venjulega alla leið inn til Akureyrar.

Systurnar Sigurbjörg og Inga Stína Stefánsdætur hafa enn ekki gleymt sinni fyrstu kaupstaðarferð sem þær fóru í með föður sínum Stefáni Stefánssyni, útgerðarmanni. Hann hafði læðst með fjörum inn með Þengilshöfða og taldi sig sloppinn við eftirlit setuliðsins þegar tveir hraðbátar komu á fullri ferð á eftir honum með rjúkandi byssur. Kúlunum rigndi í sjóinn allt í kringum bátinn sem Stefán stöðvaði samstundis. Hermenn stormuðu um borð með alvæpni og hófu leit í bátnum.

Þar sem ekkert athugavert fannst fékk báturinn að halda siglingu sinni áfram.

Eftir því sem seinna fréttist voru hermennirnir að leita að leynitalstöð sem farið hafði í loftið nokkru áður. Haft var fyrir satt að talstöð þessi hafi fundist um borð í sjálfu herskipinu en þar hafði einn

áhafnarmedlimur í yfirmannaliðinu svikið lit. Sagt var að sá hinn sami hafi verið fjarlægður í snarheitum en hvernig og hvert fylgdi ekki sögunni.

Herskipið við Hrísey var eins og fastur punktur á landakortinu og nánast orðinn óhagganlegur hluti eyjarinnar. Það þótti því tíðindum sæta er það létti eitt sinn akkerum og sigldi á fullri ferð inn Eyjafjörð. Ástæða þessa var sú að föður mínum tókst að fá yfirmenn þar um borð til að flytja fárveika konu, sem komast þurfti undir hnifinn, á sjúkrahúsið á Akureyri.

Þjóðverjar ganga á land í Fjörðum

Beinar hernaðaraðgerðir hófust á Grenivík þegar Þórhallur Geirfinnsson frá Botni í Þorgeirsfirði kom á símsstöðina og tilkynnti strandhögg Þjóðverja í Fjörðum.

Þórhallur átti hest, mikinn stólpagrip sem hét Fjarðar Pytur eða Botns Gráni. Vel man ég hestinn löðursveittan, titrandi og gleiðfættan með hangandi haus fyrir utan símsstöðina á Grenivík þegar Þórhallur tilkynnti landgöngu Þjóðverja.

Ekki fór á milli mála að þessum hesti hafði verið fast riðið. Haft var fyrir satt að Þórhallur hafi riðið úr Fjörðunum og inn á Grenivík á tæpum tveimur klukkustundum. Vegalengd sem talin er fjögurra tíma reið.

Fréttin um landtöku óvinarins flaug

sem eldur í sinu um Grenivík og voru íbúar á varðbergi gegn aðsteðjandi vá og meðvitaðir um að óvinur kynni að leynast í fjöllum norðan vikuinnar. Herflokkur var kvaddur frá Akureyri til að berjast við landgönguliðið í Fjörðum.

Hestum sveitarinnar var smalað í skyndi undir dátana, sem kom brunandi út á Grenivík á herbílum tilbúnir til bardaga. Leiðsögumaður og túlkur sveitarinnar var séra Þorvarður Þormar í Laufási.

Pó að ungur væri þá var ímyndunarafi mitt í góðu lagi. Jafnvel fullþroskað. Þótti mér það snjallt og vel ráðið að hafa prestinn með í för til að kasta rekunum á þá föllnu.

Herför þessi bar engan árangur þrátt fyrir vikudvöl herdeildarinnar í Fjörðum. Minnisstæðir eru mér hermennirnir þá þeir stigu af baki reiðskjótum sínum að Fjarðarherför lokinni. Af göngulagi þeirra mátti helst ráða að þeir væru ekki alveg búnir að átta sig á að klárinn var ekki lengur á milli fóta þeirra svo hjólbeinóttir og skjógrandi sem þeir voru.

Sú saga komst á kreik að prakkaraskapur strákanna í Fjörðum hafi orsakað þessa herkvaðningu. Með söguburði um mannaferðir til fjalla, fund á sígarettustubbum og súkkulaðibréfum tókst þeim að hræða fólkið upp úr skónum. Til að gera frásögnina enn trúverðugri þá

sprengdu þeir brennisteinsfylltar patrónur en hvellurinn sem þá rifur kyrrðina líkist mjög ríffilskoti.

Eftir að hersveitin var horfin norður yfir Leirdalsheiði notuðu setuliðsmenn á Grenivík tækifærið til að leika sér á jeppum sveitarinnar. Þöndu þeir farartækin þessi fram og aftur um þorpið og þá nokkuð jafnt eftir þeirri einu götu sem þar var og brautarskurðunum beggja vegna hennar. Lifi og limum íbúanna var ekki meiri hætta búin öll stríðsárin en af þessum akstri verndaranna. Ekki fór á milli mála að mennirnir voru ekki einu sinni málkunnugir akstursþróttinni.

Rollan og tundurduflið

Mikið fjaðrafok varð á Grenivík þegar tundurdufl rak af hafi og stefndi á vikina miðja. Setuliðið raka alla vikurbúa niður í kjallara í skjól fyrir væntanlegri sprengingu. Sjálfir lögðust setuliðsmenn á sjáv-
arbakkann og hófu skothríð á duflið í þeirri von að geta sprengt það áður en það ræki upp í fjöruna. Verulega gekk á skotfærabirgðir liðsins við þessar tilraunir en flestar kúlurnar mynduðu aðeins vatnsstrók í kringum duflið sem ekki sprakk.

Ekki sprakk það að heldur þó að í fjöru væri kom þar sem það veltist um í öldurótinu. Setuliðsmenn gripu andann

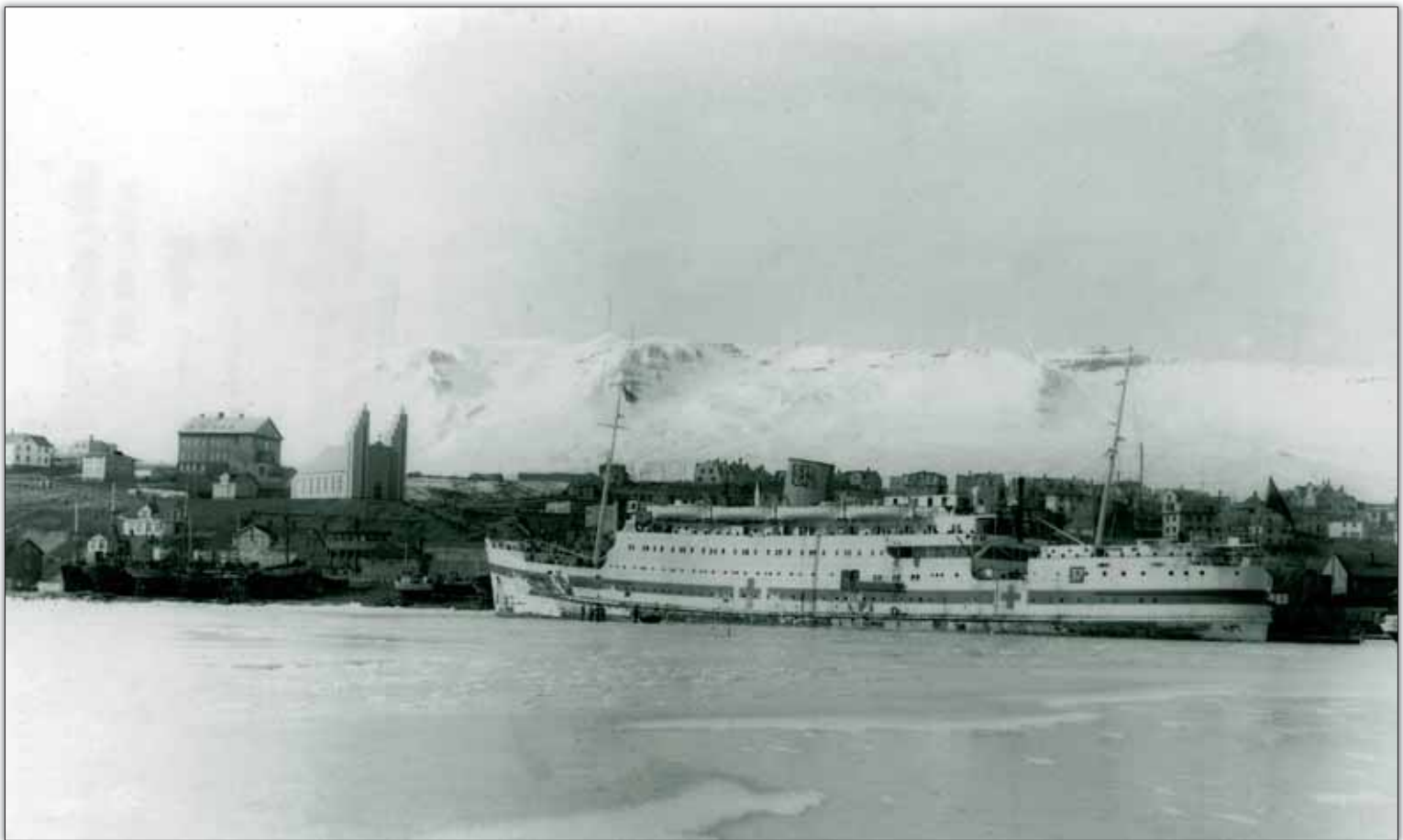
á lofti þegar Þórhallur á Botni, sem staddur var á Grenivík, arkaði ofan í fjöru, greip um einn sprenginabbann og dró duflið upp úr flæðarmálinu og sagði: „Þekkja þjálfaðir hermenn ekki dauða rollu frá tundurdufli?“

Þannig stóð á þessum rollureka að ein af kindum Bjarna Áskelssonar á Bjargi hafði andast úr ókunnum sjúkdómi.

Þar sem blessuð kindin þótti óhæf til átu var henni troðið í poka, róið með hana fram á vikina og sókkt þar við stjóra. Festingin við botn hafði gefið sig og flaut pokaða kindin því upp og stóðu hornin, sem hermennirnir töldu sprenginabba á tundurdufli, út úr pokanum.

Ekki man ég nákvæmlega hvenær her-setu Grenivíkur lauk og setuliðið hvarf á braut. Þó er sú minning bundin sprengingu á tundurduflagirðingu sem lá frá Hjalteyri þvert yfir fjörðinn að Austurlandinu. Eftir sprenginguna flaut dauður fiskur um allan sjó þannig að ekki þurfti annað en að kippa honum inn fyrir borðstokkinn. Þessi vertíð stóð aðeins í einn dag en lítið fiskaðist á hefðbundin veiðarfæri á þessari slóð næstu daga.

Þótt stríðsárin séu enn í minni mínu þá fennir jafnt og þétt í sporin og lítil von um gleggri sýn á þessi ár þó tímar liði.



Spítalaskipið Leinster fór fjölmargar ferðir inn og út fjörðinn.

Mynd: Minjasafnið á Akureyri

HREYSTIVERKIÐ Á REYKJARFIRÐI

Grein þessi birtist í blaðinu Reyk-víkingur, 1. árg. 1928. Ó.F. er ritstjórinn Ólafur Friðriksson (1886-1964) ritstjóri og rithöfundur, sonur Friðriks Möller, pósthólmstara á Akureyri. Vann mikið að verkalyðs- og stjórnmálum, sat í bæjarstjórn Reykjavíkur í tvo áratugi, kunnur fyrirlesari. Forgöngumaður um stofnun Alþýðuflokksins og Alþýðusambands Íslands og Hásetafélags Reykjavíkur, sem síðar varð Sjómannafélag Reykjavíkur. Magnús Guðbjörnsson var kunnur hlaupari á sinni tíð og fyrstur Íslendinga til að hlaupa maraþonhlaup.



Flestir Reykvíkingar munu kannast við Magnús Guðbjörnsson hlaupara. Hann var á Reykjarfirði sumarið 1919, var hann þá 19 ára og fór 19. júlí, sem var sunnudagur, út að sigla sér til skemmtunar, og með honum tveir piltar úr Reykjavík, báðir 17 ára.

En rétt eftir að þeir eru lagðir af stað fer að hvesa, og það svo mjög, að þegar þeir eru komnir út á miðjan fjörð, er komið rok. Sigldi þá báturinn beint inn í eina ölduna, og féll hún yfir hann og þóttufyllti hann. En af því töluvert var af grjóti í bátnum, er haft var að seglfestu, þá sökk hann undir eins. Annar pilturinn var fram í bátnum, en hinn var á aftara miðrúmi og jós, en Magnús var við stýrið. Magnús er mesti sundgarpur og lærði sjö ára gamall að synda hjá Páli Erlings-syni, en hvorugur hinna piltanna var syndur.

Nú er að segja frá því að þegar báturinn sekkur þá stekkur Magnús upp og þrífur í treyjukraga piltsins, sem nær var, og komst með hann úr hringiðunni, sem myndaðist þegar báturinn sökk. En hinn pilturinn fór niður með bátnum, og taldi Magnús hann af.

Nú sér Magnús einhvern staur koma upp úr sjónum, og hélt hann í fyrstu, að það væri sigla bátsins, en það var stór ár, er skaut upp, og rétt í því sér hann hvar kemur upp önnur ár, en þær voru tvær stórar í bátnum. Syndir nú Magnús með piltinn að þeim og kemur árunum undir handarkrika hans, en þegar hann er búinn að koma piltinum þarna vel fyrir, þá er þrifið í fót



Íþróttablaðið, 1. október 1926, lýsir Magnúsi svo en hann hafði þá sigrað í bæði Álafoss- og Hafnar-fjarðarhlaupinu og nýlega lokið við að hlaupa maraþon fyrstur Íslendinga: „Hann er góður meðalmaður á hæð, fremur grannur og óþreklegur. Er hann í sjón lítt búinn til íþróttar af náttúrunnar hendi. En hann hefur óbilandi vilja á að ná sem lengst og góðann áhuga. Hann er því líka alger reglumaður, sem lifir alltaf og æfir sig svo sem vera ber.

hans, og er þar þá kominn hinn pilturinn; mun honum hafa verið búið að skjóta áður úr kafi, þó ekki yrði Magnús hans var fyrr.

Drukknandi maður getur orðið sundmanni mjög hættulegur, ef hann nær taki á honum, og Magnús flýtti sér því að sparka honum af sér, en reyndi að ná taki í hnakka hans. En er hann bar hendina eftir hnakka hans, kom hún fyrst að andlitinu, en pilturinn var með ákafan krampa og beit hann í hönd Magnúsar, en er Magnús kippti að sér hendinni var honum laus fingravettlingur, er hann var með.

Magnús náði nú í hárið á hnakkanum á piltinum, því hann var með mikið hár, og hefði nú allt verið gott, og auðvelt fyrir Magnús að halda honum uppi, hefði hann ekki verið með svo ákafan krampa, að hann barðist um á hnakka og hæli. Var pilturinn eins stór vexti og Magnús, þó yngri væri, og sterkur, en þarna var eins og hann hefði margfalda krafta, enda vita þeir sem reynt hafa að halda manni á þurru landi, sem krampa hefur, hve erfitt það er. Í fyrstu áttaði Magnús sig ekki á því, að pilturinn var með krampa, og reyndi að tala til hans, og biðja hann að vera rólegan. En brátt skildi hann hvernig ástætt var og hætti að tala til hans.

Barist um líf og dauða

Magnús neytti nú allra ráða til þess að reyna að dasa piltinn; hann dýfði honum

og dró þá af honum, en jafnskjótt og hann fékk loft aftur, barðist hann um með jafnmiklu afli og áður. Minnti viðureign þessi helst á viðureign Þormóðar Kolbrúnarskálds við manninn í Grænlandi, en sá var munurinn, að Þormóður var að reyna að drepa manninn, en Magnús var að reyna að bjarga lífi þess er hann átti við. Hins vegar var Magnús engu síður í hættu en Þormóður, því Magnús er svo mikill kappsmaður, að hann mundi ekki hafa ætlað sér af (eins og síðar kom á daginn) og mundi aldrei hafa sleppt takinu er hann hafði í manninn, heldur hafa sokkið með honum.

Menn hugsi sér einvígi þeirra orustuvöllinn; í miðjum Reykjarfirði í hvít-rjúkandi roki!

SALTKAUP EHF

Alhliða umbúðarlausnir, salt og íbæti efni fyrir sjávarútveg og allar helstu atvinnugreinar.

Cuxhavengata 1 - 220 Hafnarfjörður
Síni: 560 4300 - Fax: 560 4309 saltkaup@saltkaup.is
www.saltkaup.is



Magnús var fæddur 22. september 1899 og uppalinn í Reykjavík. Piltarnir tveir sem hann bjargaði sumarið 1919 voru einnig Reykvíkingar.

Pegar Magnús fann að mjög dró af honum greip hann sem síðasta ráð, að draga af sér sjóstígvelið, til þess að berja manninn með. Tókst honum að ná af sér öðru stígvélinu og barði með því, en hitti ekki í fyrsta höggi, en í öðru höggi hitti hann fram-arlega í höfuðið á honum og varð hann þá skyndilega grafkyrr.

Synti nú Magnús með hann til þess, er flaut á árunum, og gekk þá seint, því mjög var Magnús þá máttvana. En á leiðinni þangað sá hann að bátur var að koma úr landi, þeim megin að, er þeir höfðu lagt af stað.

Það hann nú piltinn á árunum halda uppi þeim, sem í ómegnin var liðinn, og sagði honum að hann mundi ekki þurfa að gera það lengi, því bátur væri að koma úr landi. Var nokkrum erfiðleikum bundið að koma því þannig fyrir, að sá sem á árunum var, næði góðu taki í hinn, og tókst þó að lokum, og hélt hann þá í hár hans, þar sem Magnús hafði áður haldið.

Pegar Magnús var búinn að koma af sér manninum, var svo af honum dregið, að hann fann að hann var að missa meðvitundina. En hann áleit að kæmi hann þriðji maður á árnar, þá yrði það þeirra allra bani. Kveður hann nú piltinn á árunum, er Sæmundur hét Þórðarson (Hann er nú á „Goðafossi“) og segir að þeir muni ekki sjást aftur. Hylur bylgjutoppur nú Magnús fyrir Sæmundi, og var hann þar með horfinn honum, en um sama leyti mun það hafa verið að Magnús hneig í ómegnin.

Fjörðurinn rauk, en Sæmundur hékk á árunum og hélt uppi hinum piltinum. Sér hann brátt hvar bátur kemur, sem Magnús var búinn að segja honum frá. Er þar skemmst frá að segja, að báturinn bjargaði báðum piltunum, en Magnús sá bátverjar



Maður áundi. Bátsverjar fylgjast með. Övist er hvar eða við hvaða tækifæri myndin er tekin.

Mynd: Lárus Rist, Héraðsskjalasafnið á Akureyri

hvergi og hugðu hann drukknadan. En þó eigi beri að lasta góða drengi, sem knúðir af drengskap sínum einum, leggja út á freyðandi og rjúkandi fjörðinn til þess að bjarga lífi meðbræðra sinna, þá má þó til að segja hér, að þeir voru þarna heldur fljótir á sér, eins og síðar kom á daginn, en sé ekki á þetta bent, lærum við ekki af reynslunni.

Hamingjan eltir hugrekkið

Nú er þar frá að segja, að sjómenn er áttu heima handan við fjörðinn (miðað við hvaðan þeir Magnús ýttu) voru að koma úr róðri. Sáu þeir siglingu þeirra Magnúsar og þótti grunsamlegt hversu skyndilega hún hvarf, svo þeir börðu inn miðjan fjörð, ef svo skyldi vera að einhverjir væru þar hjálpar þurfi. En þeim sóttist seint róðurinn, og gekk lítið báturinn móti rokinu, þó seigir og vanir sjómannaarmar knýju árnar. Mun það hafa verið um það bil stundarfjórðungi eftir að piltunum var bjargað að þeir sjómennirnir er börðu inn fjörðinn, sáu eitthvað á floti fram undan.

En það var Magnús. Hann var í hálfstakk, olíubornum, og var dálítið loft milli ytra borðs og föðurs, og var það nóg til þess að hann flaut. Var honum náð upp í bátinn; var hann þá meðvitundarlaus og stirðnaður af kulda, og fékk ekki meðvitund fyrr en þeir voru komnir í land. Þó sagði hann eitthvað í bátinum, en það skildist ekki. En þegar Magnús fékk meðvitund, spurði hann fyrstra spurninga hvort búið væri að bjarga piltunum, en enginn vissi það þeim megin fjarðarins, hvort svo var. Og hinum megin héldu menn Magnús drukknadan.

Pilturinn sem krampann fékk var með hann í marga daga á eftir. Fyrir dáð þessa fékk Magnús Guðbjörnsson 1300 króna verðlaun úr Carnegiesjóðnum og heiðurspening úr gulli. Mun það stærstu verðlaun úr þeim sjóði er Íslendingur hefur hlotið.



Föringi í breska flotanum, Victor Magnus, var á vakt þegar sprengingin varð. Skip hans HMS Changuinola var þá í mynni hafnarinnar við Halifax. Magnus var með myndavél við höndina og tók þá meðal annars þessa mynd.

Bernharð Haraldsson

SPRENGINGIN MIKLA Í HALIFAX 1917

Halifax er á austurströnd Nova Scotia (Nýja Skotlands) og veit að Atlantshafinu. Hún hefur frá miðri 18. öld verið höfuðborg fylkisins og þar er elsti viti í Ameríku, reistur árið 1758. Halifax hefur alla tíð verið mikilvæg siglingaborg, og efldist ekki sist eftir að hún var tengd járnbrautakerfi landsins á síðasta hluta 19. aldar. Þar búa nú um 320 þúsund manns, en árið 1917, ár sprengingarinnar miklu, voru íbúarnir 60-65 þúsund að útborginni Dartmouth meðtalinni.

Staðhættir

Innsiglingin er nokkuð erfið. Eftir að siglt hefur verið inn stuttan fjörð, taka Þrengslin við. Í Þrengslunum (The Narrows) er skammt á milli bakka. Á bakborða er Halifax, en andspænis henni er Dartmouth. Þegar inn úr Þrengslunum er komið blasir Bedfordflóinn við, breiður og djúpur, sorfinn af ísaldarjöklinum. Þar er gott skipalægi og í báðum heimsstyrjöldunum var safnað þangað saman skipum sem sigla áttu í skipalestum yfir Atlantshafið til Evrópu.

Það auðveldað ekki siglinguna um Þrengslin, að ferjur gengu stöðugt á milli Halifax og Dartmouth, þvert á siglingaleið þeirra, sem ætluðu að taka höfn

í Halifax eða sigla inn í Bedfordflóann. Höfnin í Halifax er einmitt neðarlega í Þrengslunum.

Það var ætlast til, að skipin, sem sigldu inn Þrengslin, heldu sig til stjórnbörða, þau sem út sigldu því öfugt við það. Hámarkshraðinn mátti aðeins vera 5 hnútar. Vegna kaþbátahættu voru varnir við innsiglinguna miklar, henni var t.d. lokað yfir nóttina með kaþbátagirðingum.

Aðdragandinn

Það var að morgni 6. desember 1917 að norska skipið IMO og franska skipið MONT BLANC rákust á í Þrengslunum við Halifaxhöfn. Um tuttugu mínútum síð í loft upp; um 2000 manns létust, 9000 aðrir slösuðust og heilt bæjarhverfi í Halifax gjöreyðilagðist. Þetta er talin

mesta sprenging af mannavöldum uns kjarnorkusprengjunni var varpað á japönsku borgina Hiroshima sumarið 1945.

MONT BLANC var á leið frá New York til Bordeaux í Frakklandi hlaðið sprengiefnum og eldsneyti og átti að sameinast hægfara skipalest í Bedfordflóanum. IMO var hins vegar á leið til New York, þar sem það átti að taka hjálpargögn til hinnar stríðshrjáðu Evrópu, en hafði komið við í Halifax til að taka kol, en hafði einhverra hluta vegna ekki fengið þau í tæka tíð og var um nóttina í Bedfordflóanum því innsiglingunni í Þrengslin var lokað með kaþbátagirðingu yfir nóttina. IMO var aðeins með kjölfestu og lá því hátt í sjó og lét því verr að stjórn en ella.

IMO fékk leyfi til að sigla út úr flóanum kl. 6.30 að morgni. Það sigldi yfir leyfðum hraða inn í Þrengslin líklega til að vinna upp áður nefnda töf. Í Þrengslunum mætti það flutningaskipinu CLARA, sem var á innleið og við vesturbakkann, sem sagt á rangri stefnu og sættust lóðsarnir á að mætast „stjór í stjór“. Þar með var IMO komið af réttri siglingaleið.

MONT BLANC varð, vegna hins hættulega farms að biða morguns og lagði því ekki af stað



Gufuskipið Mont Blanc.

Miðstöð símenntunar þjónustar fyrirtæki í sjávarútvegi



Grunnnámskeið fiskvinnslu

- » Meðferð matvæla (HACCP innra eftirlit og fleira)
- » Íslenska fyrir útlendinga
- » Skipuleggur ýmis námskeið eftir þörfum hverju sinni
- » Skipuleggur og sér um starfsdaga
- » Getur séð um starfsmannaviðtöl
- » Gerir fræðsluáætlanir eftir þarfagreiningu (Fræðslustjóri að láni)

Kynntu þér málið á mss.is eða í síma 421 7500



Miðstöð símenntunar
á Suðurnesjum

Gufuskipið IMO

IMO, sem upphaflega bar nafnið Runic var smíðað í Belfast á Írlandi og sjósett 1. janúar 1889. Imo var vöruflutningaskip, sem einnig hafði rúm fyrir 12 farþega. Það var selt nokkrum sinnum, en árin 1912-1920 bar það nafnið *Imo*, en þá var það í eigu norsks hvalveiðifélags og gert út frá Kristjaníu (Oslo) sem birgðaskip fyrir hvalveiðiflotann í Suður-Atlantshafi. Nú höfðu belgísk hjálparsamtök það á leigu og verkefni þess var að flytja hjálpartæki og -búnað til stríðshrjáðrar Evrópu.

Imo var um 5000 tonn að stærð, 131 m. langt, nær 14 m. breitt og risti rúma 9 metra. Það var með 316 kW gufuvél og gekk 12 hnúta. Venjulega voru um 40 manns í áhöfn.

Imo skemmdist ofan þilja við sprenginguna, allir, sem í brúnni voru, fórust nema hásetinn við stýrið, (rórmaðurinn) sem slasaðist illa, en lifði af. *Imo* rak með öldinni á land við Dartmouth. Það var gert upp, fékk nafnið *Governøren* og þjónaði hvalveiðiflotanum sem fyrr. Þau urðu endalok þess að stranda við eina af Falklandseyjunum í nóvember 1921, líklega vegna þess, að maðurinn við stýrið var svo útúrdrukkinn að hann sofnaði. Því fór sem fór. Mannbjörg varð.

fyrir en kl. 7.30 í átt að Bedfordflóa. Lóðsinn, Mackey hét hann, fylgdist gjörlla með skipaferðunum, en hann kom ekki auga á IMO fyrir en það var í tæprar mílu fjarlægð og sýndist IMO stefna á stjórnborðssíðu Mont Blanc og þar með hrekja hann af rétttri stefnu. Hann þeytti eimpípuna einu sinni til að gefa til kynna, að hann ætti réttinn, en IMO svaraði með tveim flautum, sem þýddi, að þeir ætluðu að halda óbreyttri stefnu. Það lét skipstjórinn stöðva vélarnar og beygði meir í stjórn, í átt að Dartmouth og flautaði einu sinni í þeirri von að IMO beygði einnig í

stjórn, sem ekki varð. IMO stefndi því beint á Mont Blanc. Skriðurinn, þótt hægur væri, bar þau nær hvort öðru, og þegar skipstjórinn á IMO tók aftur á bak, snerist skipið aðeins og bógur þess rakst á stjórnborðshlið MONT BLANC, við fremstu lest. Þetta gerðist kl. 8.45. Mont Blanc skemmdist lítið, en eldsneytistunnur á þilfarinu opnuðust og eldfimur vökvi helltist niður í lestina.

Núningur skipanna olli neistaflugi, sem kveikti í eldfimum vökvanum og brátt barst eldurinn um allt skipið og varð á örskotstund óviðráðanlegur og skipstjórinn skipaði mönnum sínum að yfirgefa skipið og tókst þeim að komast heilu og höldnu í höfnina í Dartmouth, en Mont Blanc rak stjórnlaut umlukið svörtu reykjarkófi í áttina að bryggju 6 í Halifax. Fjöldi fólks var þá kominn niður á höfn til að fylgjast með atburðarásinni. Áhafnir nokkurra dráttarbáta reyndu að

slökkva eldinn, en það var auðvitað alveg vonlaust, m.a. vegna þess hve grannar brunaslöngurnar voru.

Sprengingin

Það var svo kl. 9.04.35 að Mont Blanc sprakk í tætlur í bókstaflegum skilningi, enda fullhlaðið sprengiefni eins og áður sagði. Höggbylgjan var gríðarleg, 1000 metrar á sekúndu og fannst bæði á Bretonhöfða og Prince Edward eyju í um 200 km fjarlægð. Talið er, að hitinn í sprengingunni hafi verið um 5.000°C. Glóandi járnbrott þeyttust eins og skæðadrifa yfir bæði Dartmouth og Halifax, hlaup loftvarnabyssunnar á Mont Blanc barst rúman 5½ km. inn á land og akkerisleggurinn, sem vó hálf tonn, fannst rúma 3 km. inni í landi. Talið er, að reykurinn af sprengingunni hafi náð allt að 3 km. hæð. Sjórinn í höfninni þurrkaðist algerlega upp og og olli síðan flóðbylgju, sem skall á höfnina í Halifax og er talin hafa náð 18 metra hæð.

Tjónið

Manntjónið var gífurlegt, um 1600 manns létust strax og um 9000 slösuðust og af þeim munu um 300 hafa látist af sárum sínum. Þeirra á meðal voru nokkur hundruð, sem höfðu fylgst með atburðarásinni úr gluggum heimila sinna og sködduðust á augum eða misstu sjónina að fullu er höggbylgja braut glugga þeirra. Talið er, að um 5900 manns hafi slasað á augum og um 40 misst sjónina að fullu.

Þá kviknaði í mörgum húsum og þar brann margt fólk inni. Haft er eftir Billy Wells, slökkviliðsmanni, sem slapp úr ósköpunum, en fót hans brunnu utan af honum: „Sýnin var hræðileg. Látið fólk hékk út um gluggana. Höfuðin vantaði á



Talið er, að reykurinn af sprengingunni hafi náð allt að 3 km. hæð.



Næsta nágrenni hafnarinnar voru rústir einar. Örin bendir á flak *Imo*.

Gufuskipið MONT BLANC

MONT BLANC var smíðað í Middlesborough á Englandi árið 1899.

Mont Blanc var vöruflutningaskip, sem sinnti margvíslegum verkefnum. Það hafði skipt nokkrum sinnum um eigendur, sem þó voru allir franskir og þegar hér var komið sögu var það í eigu ríkisskipafélagsins Compagnie Générale Transatlantique, og annaðist flutninga yfir Atlantshafið. Mont Blanc var rúm 3100 tonn, 98 metra langt, 13,7 m. breitt og risti 4,7 metra. Ganghraða er ekki getið, en nefnt er, að það hafi verið hægfara og því ætlað að vera í seinfærri skipalest yfir Atlantsála til Evrópu. Það var með 184 kW gufuvél og til varnar gegn óvinum hafði það tvær byssur.

suma, aðrir höfðu kastast yfir síma-vírana.“

Billy var sá eini í slökkviliðsdeild sinni, sem lifði hörmungarnar af. Líklega hefur ekkert hús slopið óskaddað.

Eyðileggingin var óskapleg, fjöldi húsa og fyrirtækja jöfnuðust við jörðu og það á ekki síst við um Richmonthverfið, sem var hið næsta höfninni, sem jafnaðist nær alveg við jörðu; þar stóð vart steinn yfir steini

Fljótlega dreif að hjálparlið, fyrst frá skipunum, sem biðu brottfarar í Bedford-flóanum, skip á leið til Halifax flýttu för sinni sem unnt var og hjálparsvetir komu með lestum úr næstu byggðum, mörgum skipanna var breytt í spítalaskip því sjúkrahúsin í Halifax fylltust á auga-bragði. Bæði bandarísk og bresk herskip bættust fljótt í hópinn.

Það auðveldaði ekki björgunarstarfið, að nóttina eftir gekk stórvíðri yfir Halifax og næsta morgun var 41 cm. snjór yfir öllu.

Það er talið, að um 1600 heimili hafi eyðilagst með öllu og um 12000 önnur stórskemmt og að um 6000 manns hafði verið alveg heimilislaus og 25000 manns átt heimili sitt í skemmdum húsum. Uppbygging hófst um leið og unnt var, þó liðu mánuðir uns allir höfðu fengið viðunandi þak yfir höfuðið.

Málaferli urðu að sjálfsögðu og eftir að farið hafði verið gegnum mörg dómstig var niðurstaða sú, að deila sökinni milli Mont Blanc og IMO að jöfnu.

Lagarfoss í hremmingum

Í fyrsta jólablaði Víkingsins er frásögn sjónarvotts að sprengingunni miklu í



Eyðileggingin náði langt upp í land.

Halifax 1917. Greinin skrifar Á.S., sem er örugglega Ásgeir Sigurðsson, en hann var stýrimaður á Lagarfossi um þetta leyti, en síðan um langan aldur kunnur skipstjóri, mikill félagsmálamaður fyrir sína stétt og einn af forvígismönnum Víkingsins.

Lagarfoss var á leiðinni frá New York til Íslands, en varð að koma við í Halifax til að fá skipsskjölin eins og venja var á þessum ófriðartímum. Lagarfoss var gufukyntur og gekk hægar en vilji stjórnenda stóð til; kolin munu hafa verið vond. Þeir voru í eins konar kappsiglingu við enskt skip, en lutu í lægra haldi : “... að hugsa sér það, að hafa ekki við alsvörtum, enskum koladalli.“

Það hefur líklega orðið Lagarfoss-mönnum til lífs að vera um hálf tíma á eftir þeim breska. Hafnsögumaðurinn var

rétt kominn um borð er sprengingin varð og var Lagarfoss þá um 7 mílur frá Mont Blanc, en þrátt fyrir það sprangu rúður í skipinu og menn féllu um koll á dekkinu af höggbylgjunni. Hefðu þeir verið komnir innar í höfnina hefði vart þurft að spyrja að leikslokum, því Lagarfoss var með bensíntunnur á dekki og talsvert af sprengiefni og skotfærum á milliþilfari.

Að sjálfsögðu var engu skipi hleypt inn í höfnina um sinn og lagðist Lagarfoss því við akkeri. Daginn eftir gerði ofsaveður með snjókomu og sjógangi svo miklum að keyra varð upp í vindinn til að minnka álagið á akkerisfestunum. Lentu mörg skip í vandræðum, nokkur rak á land, en öðrum tókst að sigla út á rúmsjó. Lagarfoss hreyfðist þó hvergi.

Ryðfrír stálbarkar

Barkasuða Guðmundar ehf.

Hvaleyrarbraut 27

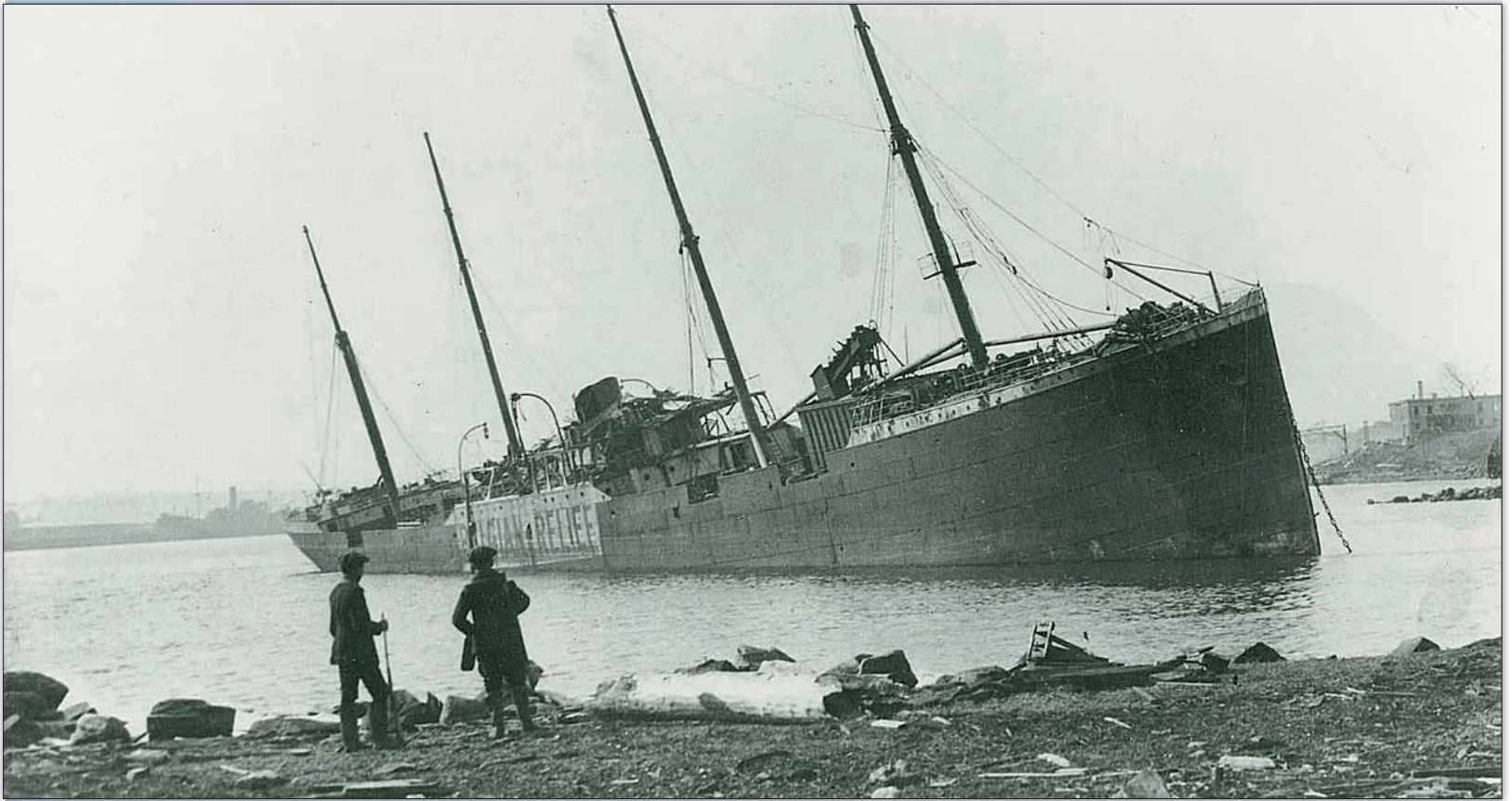
220 Hafnarfirði

Sími: 564 3338

fyrir

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





Imo eftir sprengingarnar miklu. Flóðbylgjan skolaði skipinu upp í fjöru.

„Til skýringar því, að Lagarfoss hékk en flest hin ráku má geta þess að Lagarfoss sem og öll íslensku verzlunarskipin, hafa stór og góð akkeri og sverar keðjur, en

ameríkönsk skip hafa frekar veikar keðjur og litil akkeri, eða svo var það á þessum tíma.“

Það var ekki fyrr en á 4. degi sem Lag-

aross fékk að sigla inn á höfnina og lýsir greinarhöfundur þeirri eyðingu, sem við blasti; sokkin og skemmd skip, hluti bæjarins ein rjúkandi rúst og mannfall gífurlegt. Hann lýkur grein sinni með afrekssögu:

„Einnig var þar önnur saga um hetjudáð og snarræði litillar 9 ára stúlku. Húsið, sem hún bjó í með móður sinni, hrundi að nokkru við sprenginguna og lærbrotnaði konan við það á báðum lærum og um leið kviknaði í húsinu. Þetta var alveg niður við höfnina. Tók þá litla stúlkan til, náði sér í kaðal, brá honum undir herðar móður sinnar og dró hana því næst út úr rústunum út á götuna. Var þetta afrek litlu stúlkunnar mjög rómað í blöðunum og að verðleikum.“

Heimildir:

<https://www.pinterest.com/pin/175499716701965286/>

https://en.wikipedia.org/wiki/SS_Mont-Blanc

Bjargaði 300 manns, en lét sjálfur lífið

Það varð fyrir einstaka fórn Patricks Coleman, að 300 manns var bjargað frá því að farast í sprengingunni. Hann var við annan mann á vakt í stjórnstöð jarnbrautanna í aðeins um 200 metra fjarlægð frá Bryggju númer 6, þar sem Monte Blanc var umvafið reyk- og eldhafi.

Þeir félagar fengu upplýsingar um farm skipsins og tóku til fótanna. Þá mundi Coleman eftir því, að næturlestin frá Saint John í Brunsvík átti að koma inn á stöðina eftir fáeinar mínútur. Hann sneri við og sendi neyðarskeyti til að reyna að stöðva lestina í tæka tíð, en með henni voru um 300 farþegar. Skeytið er varðveitt: „Stöðvið lestina. Skip hlaðið sprengiefni stendur í ljósum logum og rekur að Bryggju 6 og mun springa. Held að þetta verði síðasta skeytið frá mér. Bless, strákar“.

Lestin stöðvaðist í öruggri fjarlægð og mannlífum var bjargað. Fleiri lestarstjórar heyrðu skeytið og gerðu viðeigandi ráðstafanir. Jarnbrautarstöðin fór í tætlur. Coleman fórnaði lífi sínu og var síðar tekinn í Heiðurshöll kanadíska jarnbrautanna.

Ker Umbúðamiðlunar eru eingöngu ætluð undir matvæli.

 **Umbúðamiðlun ehf.**
Sími: 5556677



Snögga löggan

Það var snemma í sumar, að hann Jónas Halvorsen, sem rekur lítið vélaverkstæði heima hjá sér í útjaðri bæjarins var að ganga til náða hjá sinni ektakvinnu, að honum datt í hug að fara á verkstæðið og athuga hvort hann hefði ekki örugglega læst því fyrir nóttina. Er þangað kom heyrði hann mannamál inni á verkstæðinu og sá, að þar voru óboðnir gestir. Hann læsti því verkstæðinu vandlega að utanverðu og gell heim. Þaðan hringdi hann í lögregluna og lýsti aðstæðum og bað hana að koma sem skjótast og sækja innbrotsþjófana.

Við höfum enga bíla lausa, það er allt fullt að gera, en við höfum skrifað þetta hjá okkur og komum seinna, er um hægist.

Jónas þakkað fyrir, enda kurteis maður eins og hann á kyn til. Hringdi aftur eftir nokkrar mínútur og sagði lögreglunni, að hennar væri ekki þörf, hann væri búinn að leysa málið, hann hefði nefnilega bara skotið þjófana! Innan við fimm mínútum seinna komu 5 lögreglubílar og 2 sjúkrabílar, allir með blá ljós og sírenur og örskömmu seinna kom líka þyrta.

Þið eruð ekki uppteknir núna, sagði Jónas, gaurarnir eru læstir inni á verkstæðinu, þeir eru ykkar. Ég þakka snögg og góð viðbrögð!



Það skal tekið fram að sagan er ekki af Þorvaldi pólití Björnssyni sem 1887 varð lögregluþjónn Reykvikinga og gegndi lengi því starfi. Allra þöru-pilta skelfir, var sagt um Þorvald pólití.



VÉLAR EHF



Við látum dæluna ganga



- Dælur
- Dæluviðgerðir
- Áspétti
- Rafmótorar
- Vélavarahlutir



Viðgerðir • Tæringarvarnir Keramikhúðun



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

Sannleikurinn um hið sterkara kyn

Barnabarn ritstjóra vors, lítill drengur, átti afmæli á dögnum. Bæjarleið er á milli þeirra tveggja en drengurinn vildi hafa afmælisboð, ekki þó fjölmennt, og hringdi norður til að tryggja sér gesti. Amma hans varð fyrir svörum.

– Viltu koma í afmælið mitt, spurði snaðinn.

– Já, endilega, svaraði amman sem brást glöð við upphringingunni og ekki síður boðinu.

En sá stutti hafði ekki lokið erindinu og bætti við: – Má afi koma líka?

Nú er spurningin, getur verið að drengurinn, þótt ungur sé að árum, hitti hér naglann á höfuðið þegar kemur að því að skilgreina samband karls og konu? Eða hvað? Athugum hvað konur hafa að segja um karlmenn og sambúðina við þá? Er karlinn endilega sá herra sköpunarverksins sem hann trúir og höfuð konunnar eins og stendur í góðri bók?

„Konan þarf að kunna helmingi meira en karlmaður eigi hún að verða metin sem hálfdrættingur á við hann. Sem betur fer er það hreint ekki erfitt.“

Fannie Hurst, 1889-1968, bandarískur rithöfundur.

„Karlmenntu eru snjallri stúlku engin gáta - þeir eru lausnin.“

Zsa Zsa Gabor.

„Karlmaðurinn breytir heiminum - konan breytir karlmanninum.“

Julie Burow.

„Það þarf tvær konur til þess að ala upp einn karlmann; móður hans og eiginkonu.“

Ókunnur höfundur.

„Engin kona gerir karlmann að flóni. Hún veitir honum aðeins tækifæri til að þroska með sér meðfædda hæfileika.“

Agnes Bernelle.

„Besta aðferðin til að fá eiginmanninn til að gera eitthvað er að gefa í skyn að hann sé of gamall til þess.“

Shirley MacLaine

„Ekkert máir eins vel ánægjubrosið af andliti eiginmannsins og diskapurrka.“

Ókunnur höfundur.

Ef karlar gætu alið börn myndi föstureyðing vera eitt af sakramentunum.

Florynce Kennedy



Birgitta Bardot: „Hinn fullkomni eiginmaður er aðeins óstaðfestur orðróm.“

„Costner er með fjaðrir í hárinu og fjaðrir í höfðinu.“

Pauline Kael, f. 1919, bandarískur gagnrýnandi í dómi um kvikmyndina Dansar við úlfa, en bandaríski leikarinn Kevin Costner, f. 1955, fór þar með aðalhlutverkið.

Treystu eiginmanni þínum, elskaðu eiginmann þinn út af lífinu, og fæðu eins mikið og þú getur á þitt nafn.

Ráðlegging til Joan Rivers frá móður hennar

Það er svo dæmalaust lítill munur á eiginmönnum að það er sjálfsagt best að halda þeim fyrsta.

Adela Rogers St. Johns

„Annar hver karlmaður álítur sig athyglisverðasta mann í heimi.“

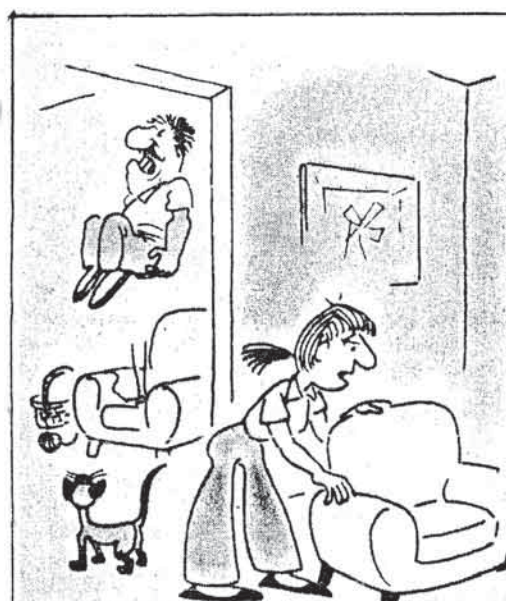
Ókunnur höfundur.

„Ég vil mann sem hefur þrjá eiginleika: snotur, samviskusamur og heimskur.“

Dorothy Parker.

Ég elska karlmenn sem vita hvað ég vil.

Zsa Zsa Gabor



						Kennd- ina Bitill	Litun- Ráðn- ing	Abursur Hár Skyggnum	Til Stefnu Strákur	Skraut	Keyri Slæmri tís	Samhl- Púkar	Tusk
						Med- fædda							
						Sko Glöð						1. v	
						Spar- ar			v				?
						Angan Eld- stæðis	v			4.	v		
						Tæp				Tíma Skelin Att			
H. E.		Maður Ker- leikur Dyr	Birtu Vegvis- irinn	Meri Æða	Rata Ryk Lag			2.				ÁtE Nafn á bók Att	
Vitis- veg- urinn						v			v				
Íðju- semi smá- menni								v				Tvíhlj. Sæljr Þhreinka	
Hljóð-3. færi								Sam- staða Kvenfugl					
Þei Tími					5.				Stjórn Grjót- ásanna	v	6.		↑
Far- Vega		v			Mynnum Stelur					Kona Farga		v	
Samhl. 9. Fugl			v	v		Fest- ingin Otló							
'An Stjórn								Fugl Plötu- spilari			v	Fors. Brak	
Falla		v	8.					Íðn Stafur Hellti			7.		
Eink- Stafir						Att							↑ Hljóm
Lokar Ofn											Fræ- korn Tönn		
Maður Aula Ræfil		10.											

Utan úr heimi

Tölvuhakkarar ógna skipum

Nýlega var upplýst að hakkarar hefðu náð að yfirtaka tölvukerfi um borð í þýsku 8.250 TEU gámaskipi sem var á leið frá Kypur til Djibouti. Atvik þetta átti sér stað í febrúar 2017. Allt tölvukerfi skipsins, þar með talin siglingatæki, varð óvirkt og gat áhöfnin ekki með neinu móti stjórnað skipinu.

Frekar litlar upplýsingar hafa verið gefnar upp um atvikið enda menn ekkert áfjáðir í að auglýsa svona innbrot. Hakkararnir gátu haldið fullri stjórn á skipinu í tíu klukkustundir en senda þurfti tölvusérfræðing um borð í skipið til að unnt reyndist að endurheimta stjórnun skipsins.

Meðan hakkararnir héldu skipinu var stefnu þess breytt og talið var að stefnan hafi verið sett á stað þar sem skipið hefði verið yfirtekið af sjóræningjum. Forstjóri öryggisfyrirtækis segir að ekki sé vitað með hvaða hætti hakkararnir komust inn í tölvukerfi skipsins en meðan sú þekking er ekki til staðar eru skip varnarlaus gagnvart þessum árásum. Sagði hann frá því að prófun hafi verið gerð af aðilum þeim tengdum hvort hægt væri að komast í tölvukerfi ákveðins skips. Reyndist það hæðgarleikur enda víða sem skip eru búin gömlum stýrikerfum sem og að lykilorð væru einföld og nokkuð stöðluð. Upp komu grunsemdir, í júlí sl., um að þá hefði verið ráðist á AIS og GPS merki í Svartahafi svo það hafði áhrif á meira en 20 skip sem þar voru. Bandaríkjamenn upplýstu um þetta í júní. Menn hafa þó þær áhyggjur að óttinn um slíkar yfirtökur valdi því að fullt af fyrirtækjum reyna að hafa fé af útgerðum í þeirri vegferð að segjast vera að verja tölvur þeirra.

Vandræði flotans

Óháð þjóðerni skips er þó eitt sameiginlegt með öllum skipum heims að um borð skal vera eintak af Alþjóðasiglingareglunum. Kaflar siglingareglanna eru stuttir og þá eiga skipstjórnamenn að kunna utan að svo siglingar verði öruggar. Til að muna einstakar reglur hafa menn komið sér upp minnispunktum um reglurnar. Í enskri tungu er svo gert svo um munar og sem dæmi þegar skip verður stjórnlaust er það gefið í skyn með tveimur rauðum hringljósum. Til að muna merkingu þeirra þá hafa menn notað „Red over red, the Captain is



USS Fitzgerald eftir áreksturinn við ACX Crystal.

Mynd: US Navy

dead“ sem við gætum heimfært sem „Rautt yfir rautt, skipið er dautt“.

Nú hafa menn bætt nýju spakmæli í kjölfar árekstra tveggja herskipa bandaríska sjóhersins: „If it's grey stay away“ sem við gætum útlagt sem: „Ef þau eru grá, komdu þér frá“

Miklar umræður hafa verið um það hvernig tvö herskip geta lent með stuttu millibili í árekstri við kaupskip á alþjóðasiglingaleiðum. Í tilfelli ACX Crystal og USS Fitzgerald hafa menn bent á að mikill munur sé á þeirri þekkingu og reynslu sem sé á stjórnþalli skipanna. Í sjóhernum er mikið lagt upp úr því að allir þekki til allra starfa um borð og því er mönnum róterað milli starfa. Þá eru yfirmenn líka settir í skrifstofuvinnu í landi í ákveðin tíma starfsævinnar. Hins vegar sé á stjórnþalli kaupskipsmenn sem eru árum og áratugum saman við stjórn skipa og hafa því umtalsvert meiri reynsla við stjórnun og siglingu skipa á þeim stjórnþöllum.

Þá sé mikill munur á því hvernig unnið er á stjórnþalli þessa skipa. Kaupskipaskipstjórinn, ásamt vakt hafandi skipstjórnamanni, þarf sjálfur að fylgjast með öllum tækjum og meta hvað er í gangi en á herskipinu eru lítill hópur manna sem fylgist með hver á sínu sviði og þeir upplýsa síðan skipstjórnann hvað sé að gerast.

Herskipakerfið virkar vel í átökum og að verjast óvinaárásum en virðist ekki virka í námunda við hægðeng kaupskip.

Þá eru talstöðvarsamskipti við bandarísk herskip erfið. Þeir, að öllu jöfnu, svara ekki öðrum skipum sem kalla á þá að fyrra bragði nema viðkomandi viti hvaða herskip hann er að kalla á. Kaupskip skoða bara AIS til að sjá nafn á öðru kaupskipi og kallar það þá uppi en herskip hafa slökkt á sendingum AIS tækja sinna svo þau sjáist ekki á MarineTraffic. Eina leiðin til að ná sambandi er þá að sjá hvaða skrokknúmer skipið hefur og nota það til uppkalls en það er ekki gefið að því kalli sé svarað. Sá sem svarar á herskipinu er ekki sá aðili sem er við stjórn skipsins heldur þarf hann að bera skilaboðin milli manna og fá fyrirmæli til baka sömu leið.

Þar enda þó ekki samskiptaerfiðleikarnir við herskipin því í herjum byggjast upplýsingar milli manna á mikilli notkun skammstafana sem hljóma eins og latína í eyrum kaupskipamanna. Margt fleira kemur til eins og stýrisskipanir bandarískra herskipa eru að snúa stýri til hægri og vinstri í stað stjórnborða og bakborða eins og gert er á kaupskipum. Þá nota kaupskipin réttvísandi gráður meðan sjóherinn notar hornið frá miðlinu skipsins. Til að bæta svo gráu ofan á svart þá notar bandaríski sjóherinn yarda meðan aðrir nota sjómílur. Smá munur sem getur valdi mörgum og miklum vandamálum. Þegar horft er til tækjabúnaðar, vélarafls og áhafnar þá eru herskipin búin miklum og flóknum búnaði, gifurlegu vélarafli og áhöfn sem

skiptir hundruðum en ekki tugum eins og kaupskipin. Þrátt fyrir alla þessa yfirburði herskipanna þá hafa menn komist að þeirri niðurstöðu að áreksturinn skrifist á herskipið.

Breski flotinn til Kína

Ekki er mikil ánægja í Bretlandi með ákvörðun breska flotans um að láta smíða nýja gerð oliubirgðaskipa í Suður-Kóreu. Þegar hefur eitt þessa skipa verið afhent, RFA Tiderace, og fleiri fylgja á eftir. Það er þó enn meiri óánægja með að nú finnst mönnum orðið nokkuð ljóst að flotinn mun gera næsta skipasmíðasamning við kóreanskar eða kínverskar skipasmíðastöðvar. Hafa menn ýjað að því að það hljóti að hafa verið brún umslög sem hafi skipt um eigendur í þessum samningum.

Fyrirskipar rannsókn

Forseti Tansaníu, John Magufuli, hefur fyrirskipað tímabundið bann við skráningu erlendra skipa undir þeirra siglingafána. Ákvörðunin var tekin í kjölfar þess að fimm skip undir fána þeirra voru tekin með bæði fíkniefni og ólögleg vopn. Þá fyrirskipaði forsetinn rannsókn á þeim 470 skipum sem sigla undir skráningafána þeirra hvort þau fari að þeim reglum sem um skráninguna gilda.

Góð uppsveifla

Norski kaupskipastóllinn hefur náð nýjum hæðum sem ekki hefur sést í áratug. Frá árinu 2014 hafa 78 skip bæst við norska alþjóðasiglingafánann (NIS) og telur flotinn nú 600 skip. Ástæða þessa vaxtar má rekja til ákvörðunar stjórnvalda um að slaka á kröfum um takmörkun siglingasvæða skipa sem og á skattaumhverfi norskra sjómanna. Þrátt fyrir gleði stjórnvalda um vöxt NIS fánans eru ekki allir á sama máli. Norsku sjómannasamtökin hafa varað við því að ef norska ferjufyrirtækið Color Line verður leyft að færa tvö skipa sinna á NIS fána muni það kosta allt að 685 störf Norðmanna. Það mun eflaust síðan hafa dóminóáhrif á aðrar útgerðir í samskonar siglingum eins og DFDS og Fjordline að skipta um fána til að geta ráðið láglæna sjómenn til starfa.

Íslensku skipafélögin Eimskip og Samskip hafa verið meðal þeirra útgerða sem hafa verið að færa skip sín á NIS fánann. Það fyrrnefnda umflaggaði fimm skipum frá Antigua og Barbuda til Norðegs og Samskip eignaðist fjögur skip sem eru á NIS fána.

Fleiri fagna

Meðan Norðmenn fagna þá gera Svíar það einnig en þar á bæ sjá menn í fyrsta

sinn fram á vöxt kaupskipaflotans til 16 ára. Hins vegar hafa Danir komið með metnaðarfulla áætlun um vöxt kaupskipaflotans en á næstu þremur árum stefna þeir á 10% aukningu bæði í fjölda skipa og í tonnum talið einnig. Þá gerir áætlunin ráð fyrir að ekki fækki dönskum farmönnum til sjós en að atvinnutækifærum í landi í tengslum við siglingar verði fjölgað um 7.000 störf. Þá er gert ráð fyrir að 350 kadettar verði ráðnir til starfa á ári hverju en samhliða þessu á að draga úr kostnaði við að hafa skip á dönskum fána með því að hætta innheimtu skráningagjalda sem og að hvetja til ráðningu danskra yfirmanna.

Breytingar fram undan

Franska útgerði Bourbon, sem er franskisinn í rekstri þjónustuskipa fyrir olíu- iðnaðinn hefur boðað að þeir muni leggja niður störf nokkur hundruð sjómanna. Nú þegar hefur útgerðin sett 41 skip á söluskrá sem er hluti af endurskipulagningu útgerðarinnar. Þá hefur verið tilkynnt að þeir hyggjast eyða 75 milljónum evra í að tæknivæða enn frekar 132 skip í þeirra 500 skipa flota.

Nýjar reglur framundan

Evrópusambandið ætlar að leggja fram í vor nýjar reglur um atvinnuréttindi sjómanna sem sigla á skipum undir fána Evrópusambandsríkja sem gætu haft afleiðingar í för með sér fyrir sjómenn sem eru með útgefin atvinnuréttindi í Bretlandi. Á síðasta ári var varað við því að bresk atvinnuréttindi myndu ekki lengur tekin gild að fimm árum liðnum eftir Brexit. Þá hefur Evrópusambandið íhugað að beita neitunarvaldi gagnvart öllum tilraunum ríkja utan sambandsins að tryggja sjómönnum sínum áframhaldandi vinnu á skipum Evrópusambandsins. Tilraunir Breta um að fá atvinnuskírteini sinna sjómanna viðurkennd

innan Evrópusambandsins mun þurfa ekki aðeins samþykki eins sambandsríkis heldur verður stjórn sambandsins einnig að samþykkja þau. Það er nokkuð ljóst að Evrópusambandið ætlar ekki að láta Brexit vera sársaukalaust fyrir Breta.

Könnun meðal sjómanna

Sjómannasamtökin Nautilus, sem samanstendur af 21 stéttarfélagi í 16 löndum og með yfir 90.000 félagsmenn, stóð fyrir skoðunarkönnun meðal félagsmanna sinna um sjálfvirkni en um 1.000 manns tóku þátt í henni. Eftirfarandi kom fram í skoðunarkönnuninni:

- ♦ 84% sjá sjálfvirkni sem ógn við störf þeirra.
- ♦ Meira en 85% telja mannlaus fjarstýrð skip vera ógn við öryggi á sjó.
- ♦ 83% telja nýja tækni auka lífsgæði til sjós og 60% telja að öryggið aukist jafnframt.
- ♦ Færri en 40% telja að ómönnuð skip verði víða í siglingum á næstu 20 árum.
- ♦ Nærri 90% töldu að eina ástæða þess að útgerðarmenn tækju mannlaus skip í notkun væri ef þau reyndust ódýrari í rekstri en mönnuð skip.
- ♦ 80% telja þörf á róttækum breytingum á menntun, þjálfun. Og skirteinisútgáfu í kjölfar aukinnar tæknivæðingar í siglingum.
- ♦ 82% töldu að aukin tækni og fækkun sjómanna myndi ekki auka öryggið til sjós.

Nýi Panamaskurðurinn

Meira en 3000 skip hafa siglt í gegnum nýju skipastigana í Panamaskurði eftir að stækkun hans var tekin í notkun fyrir tveim árum síðan. Gámaskipið MSC Caterina, sem er 300 metra langt, og ber 9000 gámaeiningar, var þrjúþúsundasta skipið til að fara í gegn en skipið var á leið úr Kyrrahafinu yfir í Atlantshafið.



MSC Caterina að koma í Panamaskurðinn.

Pann dag sem skipið fór í gegn (2. mars 2018) var það eitt níu svokallaðra Neopanamax skipa sem fóru í gegn þennan dag en það eru skip sem ekki gátu farið í gegnum skurðinn fyrir stækkun. Flest þessa 3.000 skipa eða 53% voru gámaskip en 26% voru gasflutningaskip. Yfirvöld skipaskurðarins lýstu mikilli ánægju með hversu vel hafi tekist til með stækkun skurðarins og hafa allar væntingar þeirra staðist.

Fyrsti kvenflotaforinginn

Japanski sjóherinn skipaði nýlega fyrsta kvenkyns flotaforingja sinn þegar Ryoko Azuma tók við stjórnun flotadeildar fjögurra skipa, þeirra á meðal er flaggskip flotans Izumo, en samanlagt eru yfir 1.000 sjóliðar í áhöfnum þessa skipa. Aðeins 30 konur eru þó í þessum hópi en það er eitt af markmiðum flotans að hvetja konur til að ganga í þeirra raðir. Azuma, sem er 44 ára, gekk í flotann árið 1996 en það var þó ekki fyrr en fyrir 10 árum sem banni gegn veru kvenna



Fyrsti japanski flotaforinginn Ryoko Azuma.

Mynd: Japanski flotinn

um borð í herskipum var afnumið. Þótt það ákvæði sé afnumið eru þó engar konur á kalbátum þeirra. Mikil þörf er á að fá fólk til starfa í sjóhernum enda hefur fjöldi vinnandi farið fækkandi með fækkandi fæðingum þar í landi. Er því

spáð að fólksfjöldinn á aldursbilinu 18 til 26 ára muni fækka niður í 7 milljónir fyrir árið 2065 en þessi hópur taldist 11 milljónir á síðasta ári. Áætlað er að fjölga konum í flug, sjó og landher um 9% fyrir 2030.

Við gefum alls ekkert í skyn um siðferði þeirra kvenna sem á myndinni eru, svo það sé rækilega undirstrikað, en myndin sýnir glögg hversu dökkar á húð konurnar í saltfiskinum gátu orðið á árum aður. Gat það ef til vill komið fram á niðjum? Eða eigum við að skilja söguna með öðrum hætti?



Dökka barnið

Vestan Eyjafjarðarsýslu eru Skagafjarðar-, Húnavatnssýslur tvær og Strandasýsla. Íbúar þar eru dugmiklir og friðsamir. Milli Skagfirðinga og Húnavetninga hefur stundum borið á svolitilli samkeppni. Snýst hún helst um fernt: Hvorir séu meiri hesta-, söng-, drykkju- og kvennamenn. Allt er þetta þó í góðu, jafnt í starfi sem skemmtan (ekki tekur að nefna brotnar framtennur og fáein glóðaraugu).

Nú gerist það snemmsumars eitt árið, að vinnumaður á bæ einum í Strandasýslu veikist alvarlega og sýnist að hann muni verða frá vinnu næstu misserin, ef hann eigi á annað borð afturkvæmt. Bóndi leitar um allt eftir vinnumanni, en án árangurs. Hann bregður þá á það ráð, að hringja alla leið suður til Reykjavíkur, í Bændahöllina og leita ásjár.

Nei, var svarið, hér er enginn vinnumaður á lausu nema einn. Hann er frá Afríku, kolsvartur á brún og brá, en talar þokkalega íslensku. Bóndi hugsaði sig ekki tvisvar um og bað að sá svarti yrði sendur með næstu rútu norður, svo lægi honum á. Það varð.

Reyndist ný vinnumaðurinn hinn duglegasti til verka, jafnt utan húss sem innan. Hann var hinn myndarlegasti að vallarsýn, hávaxinn og kraftalegur. Gjóðu heimasætur hann mjög augum. Var svo hin næstu misserin.

Víkur nú sögunni til Sauðárkróks, en þar var víst eina fæðingar-deildin opin um þessar mundir.

Nóvembermorgun einn komu þrjár ungar konur á sjúkrahúsið til að fæða. Svo vildi til, að aðeins ein ljósmóðir var tiltæk, hin lá heima í flensu og auk þess hafði lækknirinn farið til rjúpna þennan dag, enda veður til slíkra veiða hið besta. Var því að vonum mikið álag á þessa einu ljósmóður er þrír drengir fæddust á sama klukkutímanum, hinir fegurstu sveinar, en einn þeirra hinum miklu dekkri á hár og hörund. Fór hún nokkuð á taugum. Feðurnir þrír, hver úr sinni sýslunni, sátu frammi í biðstofu fullir eftirvæntingar.

Nú kemur ljósmóðirin fram og segir nýbökðuðum feðrum að sækja syni sína, en því miður hafi hún ekki haft tíma til að merkja vöggurnar. Rís þá Skagfirðingurinn upp og segir „Ég fer fyrstur, hér er ég á heima-veilli!“

Hann kemur að vörmu spori fram með ungan svein, dökkan, í fangi sér. Þá spyr ljósmóðirin hann hvers vegna hann hafi tekið þennan dreng. Svarar þá Skagfirðingurinn: „Heldurðu virkilega, að ég ætli að fara með Húnavetning heim?“

Flökkusaga frá síðustu öld.

Frívaktin

Winston Churchill var annálaður fyrir drykkjuskap. Eitt sinn í þinginu varð hann á vegi kvenréttindakonunnar og þingmannsins Nancy Astor sem þóttist finna af honum vínlykt. Hún fitjaði upp á trynið og sagði þykkjufull: Ef þér væruð eiginmaður minn herra Churchill myndi ég gefa yður eitur.“

Churchill svaraði að bragði: „Og ef ég væri eiginmaður yðar myndi ég glaður kyngja því.“

Sagan er góð. Þó hafa ýmsir haft uppi tilburði til að draga sannleiksgildi hennar í efa. Orðaskiptin hafi vissulega verið hermd upp á þau tvö sem sé þó ekki sannleikanum samkvæmt. Endurskoðunarsinnar sögunnar hafa líka reynt að draga úr því drykkjuorði sem af Churchill hefur farið.

Allt má þetta rétt vera en við Íslendingar eigum undanfara Churchills í drykkjuskap – sem ekki er dregið í efa – og í snjallyrðum sem engum dettur í hug að draga í efa. Sá hét Kristján Niels Jónsson, varð Júlíus vestan hafs og seinna Káinn.

Augljós eru til dæmis líkindin með framangreindum eitur-orðaskiptum þingmannanna og þessari sönnu sögu af Káinn?

Vinkona Káins vandaði um við hann fyrir drykkjuslarkið og dró upp ljóta mynd af því hvernig hann hefði sóað og sólundað lífi sínu og vönduðu upplagi. Og Bakkus hefði meira að segja komið í veg fyrir að hann nyti góðs kvonfangs en Káinn gekk aldrei til hjónasængur. Káinn svaraði:

*Gamli Bakkus gaf mér smakka
gæðin bestu, öl og vín,
og honum á ég það að þakka,
að þú ert ekki konan mín!*

Káinn var í heimsókn hjá kunningja sínum er bjó á þriðju hæð og gerðist drukkin. Þegar leið á nóttina bjóst hann til brottferðar en áttaði sig illa á húsakynnum, fór um rangar dyr, út á svalir þar sem hann steypist fram af. En honum vildi það til lífs að þar var krökt af símalínunum sem drógu úr fallinu. Þegar skáldið skrölti á fætur, lemstraður en ekki illa meiddur, varð honum að orði:

AFLASKIPIÐ VÍKINGUR



Einstök bók
um aflaskipið
Viking AK 100
og skipverja þess.


BÓKAÚTGÁFAN HÓLAR
holabok.is/holar@holabok.is



Káinn með vindil í annarri, vantar aðeins viskiglasíð í hina sem Churchill hefði verið fljótur að bæta úr. En hver er hinn maðurinn á myndinni? Allar ábendingar eru vel þegnar og sendist á ritstjóra vörn.

*Ljósið er dáið og landið er svart,
í loftinu er vir til að hanga á,
en mér finnst það andskotans helvíti hart
að hafa ekki jörð til að ganga á.*

Káinn var legið á hálsi fyrir að vera óguðlegur. Hann mótmælti, enginn væri bænheitari en hann:

*Oftast, þegar enginn sér
og enginn til mín heyrir,
og brennivínið buið er,
bið ég guð að hjálpa mér.*

Og þetta fannst Káinn um kvenfólkið:

*Aldrei. hættir kvenfólkið að
kyssa,
kossaflensið gerir mig
hissa;
ég held þessir blessaðir
bjálfar
bráðum fari að kyssa sig
sjálfar.*

Káinn velti fyrir sér dýpri rökum tilverunnar og þessi varð niðurstaðan:

*Guð er sagt að gefi allt hið góða og holla;
fjandinn sendi allt hið illa,
öllu góðu til að spilla.*

*Samt þeir báðir sá og slá hinn sama akur;
hvor um sig er kóngur rikur;
hver er sínum gjöfum líkur.*

Svo var það náunginn sem talaði heldur ógætilega um Káinn sem lét sér það í léttu rúmi liggja enda eins og hann sagði sjálfur:

*Einlægt þú talar illa um mig,
aftur ég tala vel um þig.
En það besta af öllu er,
að enginn trúir þér – né mér.*

Aldurinn færðist yfir Káinn og hann lenti í svipuðum sporum og margur öldungurinn á Íslandi 21. aldar sem á þó við lífeyris-sjóð að styðjast. Að efni til gæti þessi vísa Káins þess vegna verið ort í morgun:

*Ég er að skrifa héðan heim
því hress og feitur er.
Og ennþá lífi á óstyrk þeim
sem ellin veitir mér.*

„Þú ert svo óþekkur, Nonni minn“

Stiklað á stóru úr ævi Jóns Högnasonar skipstjóra

Jón Högnason fæddist á Eystri-Sólheimum í Mýrdal 13. febrúar 1881. Foreldrar hans voru hjónin Ragnhildur Sigurðardóttir og Högni Jónsson bóndi á Eystri Sólheimum í Mýrdal. Þau hjónin áttu fimm syni og var Jón næstelstur. Hinir voru, Sigurður bóndi í Sólheimakoti í Mýrdal, Eyjólfur bóndi í Suður-Hvoli í Mýrdal, Elías verkstjóri í Reykjavík og Sveinbjörn, alþingismaður og prófastur á Breiðabólstað í Fljótshlíð. Eins og nafnið bendir til var Jón af hinni kunnu Prestahögnætt, Högna Sigurðssonar prests fæddur 11. ágúst 1693, dáinn 7. júlí 1770, þekktur fyrir að eiga átta syni, er allir urðu prestar. Það vakti mikla athygli þegar faðir og synir gengu allir hempuklæddir til kirkju á Breiðabólstað í Fljótshlíð.

Sigldi á seglum

Föður sinn missti Jón, 9 ára gamall. Móðirin hélt áfram að búa með drengjunum sínum þar til hún lést, sjö árum síðar. Á þessum árum var hann á ýmsum bæjum í Mýrdal sem smali og vikadrengur. Aðbúnaður var ekki alltaf upp á það besta á þeim árum, vinnuharka mikil og vöðubúð. Var hann oft haldinn mikilli heimþrá, svo að hann grét sig í svefn á kvöldin. Einhverju sinni þegar hann hitti móður sína spurði hann hana af hverju hann væri alltaf sendur að heiman, en ekki hinir bræðurnir.

„Það er af því að þú ert svo óþekkur Nonni minn, ég ræð ekki við þig,“ svaraði móðir hans.

Árið 1906 var Jón kominn á skútu frá

Reykjavík með frænda sínum, Sigurði Oddssyni. Var hann nokkur sumur við þann veiðiskap. Þá lagði Jón af stað seinnipart vetrar gangandi úr Mýrdal til Reykjavíkur, sem voru margar dagleiðir, og til baka um haustið.

Þegar farið var að gera út togara frá Reykjavík, hófst ferill hans sem togarsjómaður. Þá var hann um tíma, með Þórarni Olgeirssyni á Great Admiral, enskum togara. Þegar hingað er komið, fór hann í Stýrimannaskólann í Reykjavík og útskrifaðist þaðan árið 1914. Árið 1917 var hann ráðinn til að fara til Danmerkur og sjá þar um smíði á ms. Skaftfellingi VE 33, sem byggja átti sem strandferðaskip fyrir Skaftafellssýslur. Þegar smíðinni lauk árið 1918 fékkst engin olía til heimferðarinnar vegna stríðsins, fóru þeir þá á seglum heim til Íslands.

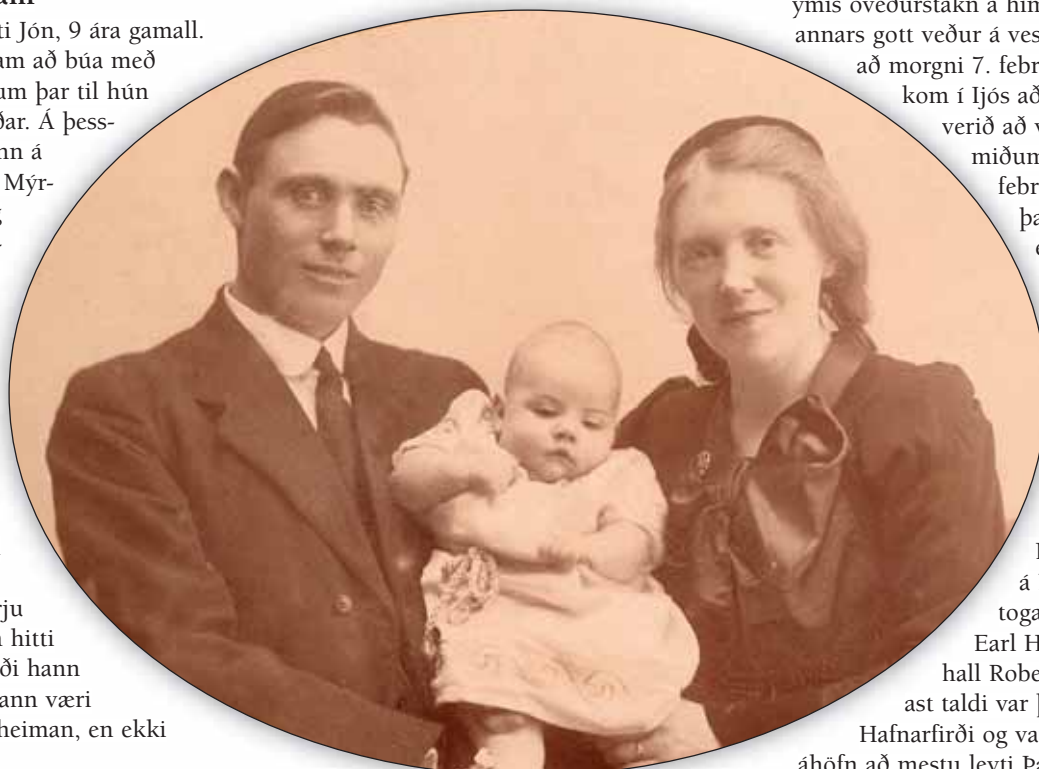
Um tíma var hann skipstjóri á Skaftfellingi, en fór síðan aftur á togara og þá sem stýrimaður með Gísla Oddssyni á Leifi heppna. Þar var hann, þar til hann fór á bv. Gulltopp sem skipstjóri. Jón var skipstjóri á Gulltoppi í Halaveðrinu og lenti þar í hinum mestu mannraunum, eins og aðrir sem þar voru. Eftirfarandi er tekið úr nokkrum greinum úr ýmsum blöðum, til dæmis eftir Svein Sæmundsson og bókum, meðal annarra, „Þrautgóðir á raunastund“ eftir Steinar J. Lúðvíksson. Margt hefur verið ritað um Halaveðrið, um óveðrið sjálft, skipin sem fórust og þá einkum um mennina og aðstandendur þeirra, en tugir fjölskyldna misstu fyrirvinnuna í sjóslysunum og afleiðingarnar röskuðu högum hjá hundruðum manna.

Halaveðrið gerði viss boð á undan sér, bæði í lærðri veðurfræði og eins voru ýmis óveðurstákn á himni, þrátt fyrir annars gott veður á vestanverðu landinu að morgni 7. febrúar. Við rannsókn

kom í ljós að 16 togarar höfðu verið að veiðum á Halamiðum dagana 7. til 8. febrúar árið 1925,

þar af 13 íslenskir, en það voru: Ari, Asa, Draupnir, Egill Skallagrímsson, Gulltoppur, Gylfi, Hilmir, Jón forseti, Leifur heppni, Njörður, Surprise, Tryggvi gamli og Þórólfur. Þá voru á Halanum ensku togararnir Ceresio, Earl Haig og Fieldmarshall Robertson, en sá síðast taldi var þó gerður út frá Hafnarfirði og var með íslenska

áhöfn að mestu leyti það verður eigi skilist svo við að segja frá Halaveðrinu að ekki sé birt að minnsta kosti ein frásögn, eða saga úr einu skipi, er frá veðrinu komst. Fyrir valinu verður togarinn



Hjónin Jón Högnason og Stefánía Vilborg Grímsdóttir með soninn, Högna Jónsson sem fæddist 1921. Jón er þarna 30 ára og Stefánía Vilborg 32 ára.

Gulltoppur, en skipstjóri þar var einmitt Jón Högnason.

Í kröppum dansi

Í birtingu á laugardagsmorguninn hafði togarinn Gulltoppur verið að veiðum í tvo sólarhringa. Þeir toguðu á 110 faðma dýpi, og þegar hift var upp, var afli rýr. Þannig hafði það verið síðan veiðiförin hófst. Þeir köstuðu aftur og toguðu vestur eftir, og þegar hift var rétt fyrir hádegi, var sami reytingurinn, en nú var veður tekið að spillast, kominn stormur af suðaustri og sjór tviátta. Jón Högnason skipstjóri sagði körlunum að taka trollið inn og gera sjóklárt á þilfari.

Sverre Smith loftskyeztamaður tók á móti veðurfréttum um morguninn. Þær spáðu norð-norðaustan roki fram eftir deginum, en myndi snúast í vestrið um kvöldið. Jón skipstjóri hugsaði sér að láta reka vestur eftir meðan ekki væri veiðiveður, en reyna síðan í Víkurálnum eftir að veður skánaði. Þeir bundu vörpuna vandlega og pokann frammi á hvalbak. Töku niður fiskkassana og strengdu trollvíra yfir þá með togvindunni. Lifrartunnur í göngum voru vandlega súrðar og eins þær sem tómar voru á bátapilfari.

Það leit út fyrir, að þeir á Leifi heppna hefðu fiskað allra skipa mest þennan sólarhring. Gulltoppur fór fram hjá þeim kl. 3 eftir hádegi. Þeir á Gulltoppi voru að sjóbúa, en á Leifi stóðu hásetarnir í aðgerð, og Guðmundur Ásbjörnsson þekkti þar bróður sinn, og veifudu þeir hvor öðrum.

Eftir að gengið hafði verið frá á dekkinu fór skipstjórinn niður og lagði sig og svo þeir, sem ekki áttu störfum að sinna, en í brú og vélarrúmi voru gengnar vaktir og Ragnar Guðlaugsson bryti sagði Sigurði Guttormssyni aðstoðarmatsveini að gera vel sjóklárt í eldhúsinu, því að hann myndi velta, er kæmi fram á daginn og kastarolumúsik var allt annað en skemmtileg.

Þeir létu reka fyrst um sinn, en þegar norðanveðrið skall á síðdegis, var skipinu haldið upp í á hálfri ferð, en sló oft undan, og þeir voru talsverða stund að ná því upp í á ný. Þeir voru þarna utarlega á Halanum, og sjórinn óx mjög eftir að hvessti. Þeir töluðu um það í brúnni, að þýskbyggðu togararnir væru stöðugri en þeir enskbyggðu.

Skipið varði sig prýðilega allan daginn. Þeir höfðu buist við að hann mundi hvesa fram eftir deginum, en síðan myndi veðurspáin rætast. Allir vissu samt, hve erfitt starf veðurstofunnar var. Bylurinn sortnaði, og þegar dimmdi, var orðið ofsarok og stórsjór og fór sýnilega vaxandi. Þeir urðu að viðhafa mikla gætni, er þeir fóru um skipið, og fjórir



Togarin Gulltoppur.

ungir menn, viðvaningar, sem voru þarna í sínum fyrsta túr, spurðu eldri menn, hvort þetta væri vanalegt. Jú, þetta kom svo sem oft fyrir, sögðu þeir og engin ástæða til að kvíða.

Vilhelm 1. vélstjóri hafði farið niður í vélarrúm nokkru áður en hann átti vakt. Sigurgeir Jónsson aðstoðarmaður í vél var 2. vélstjóri í þessari ferð. Kyndaranum gekk vel að halda gufuprýstingi, hann var í hámarki, og niðri var allt í röð og reglu.

Það var um tíuleytið um kvöldið. Friðfinnur Kjærnested 1. stýrimaður var að fara í stakkinn í ganginum fyrir framman eldhúsið. Hann átti vakt klukkan tíu. Skipið lét illa og var farið að fá miklar ágjafir. Allt í einu reið mikið brot bakborðsmegin á skipið og skellti því á stjórnborðshliðina. Stór vatnspottur, sem stóð á eldavelinni, fullur af heitu vatni, kastaðist yfir slá, sem var til hlífðar og lenti aftan á Friðfinni. Það vildi honum til happs, að höfuðið var ekki komið upp úr stakkeum svo hann slapp við að brennast, en kastaðist út í þil og hlaut allmikið höfuðhögg. Hann flýtti sér í stakkinn og hélt rakleiðis upp í brú. Jón Högnason skipstjóri var í brúnni. Hann hafði hringt á ferð og ætlaði að snúa skipinu upp í, en skipið lét ekki að stjórn. Hann hringdi þá á fulla ferð, og þrátt fyrir það að vélin var knúin til hins ýtrasta og stýrið hart í borð, tók talsverða stund að ná skipinu upp í. Brot-sjórinn hafði skolloið á skipið aftanvert. Þegar það kastaðist niður á hliðina hafði hlésjórinn hrifið stjórnborðslífátinn úr sæti, svo og bátsuglurnar og kastað honum inn að afturmastinu. Þegar skipið valt og erfiðaði í sjónum, var mjög mikil hætta á, að báturinn færi fyrir borð og drægi þá með sér kaðla og bátsuglur, sem auðveldlega gátu farið í skrúfunu og stöðvað hana. Jón Högnason skipstjóri spurði, hvort þeir treystu sér til þess að fara aftur eftir og festa bátinn og ganga

svo frá að ekki yrði tjón af. Friðfinnur 1. stýrimaður fór aftur á, ásamt Guðmundi Kristjánssyni bátsmanni, og þrátt fyrir mikinn ís, velting og erfiðar aðstæður gátu þeir bundið bátinn tryggilega við afturmastrið.

Mennirnir á stjórnþalli sáu allt í einu, hvar skip var fyrir framan þá, heldur á stjórnborða. Skipið lá flatt fyrir og hafði sjó og veður á stjórnborðshlið. Friðfinnur sagði rórmaninum að leggja á hart í bak og hringdi á mestu ferð. Gulltoppi sló undan, og skipið rak fram hjá þeim í nokkurra feta fjarlægð. Það mátti ekki miklu muna. Skipið var með vinnuljós á þilfarinu og skipsmenn á Gulltoppi bjuggust við, að þeir væru að sjóbúa. Um þetta leyti hafði Sverre Smith loftskyeztamaður samband við loftskyeztamanninn á Leifi heppna. Jón Högnason fór aftur í loftskyeztaklefan, og þeir ræddust við Gísli skipstjóri Oddsson og Jón. Gísli sagði, að hjá þeim væri veðrið orðið svo slæmt, að þeir ættu í erfiðleikum með að verja skipið sjóum. Gulltoppur sigldi upp hrönnina og stakkest niður í öldudalina. Vilhelm vélstjóri varð að standa við stjórnþæki vélarinnar og draga af, þegar skrúfan kom upp úr sjónum og rásaði, en veita síðan orkunni inn á vélina, þegar skipið hófst að framan á ný. Annar vélstjóri var áfram niðri, þótt vakt hans væri raunverulega lokið, og sama var um kyndarann. Þeir í brúnni sáu lítið út vegna byls og særöks, en skipið erfiðaði í sjónum án þess þó að slá undan að ráði. Þeir sáu því ekki heljarbrotsjó, sem nú óð að skipinu. Þeir vissu það fyrst, að brotið skall á brúnni á skipinu, braut alla brúargluggana og fyllti stýrishúsið af sjó, og um leið féll skipið niður á bakborðshliðina. Þegar skipið skall niður, braut hlésjórinn gluggana hlémegin og beygði brúarvænginn gjörsamlega inn að brúarþilinu. Stýrið rásaði, Sveinn Hallgrímsson hrasaði á það, og það hjó sundur á honum



Bræðurnir Jón og Eyjólfur Högnasynir, Jón er 85 ára, Eyjólfur 83 ára.

aðra augabrúna. Báðir áttavitarir, póllátavittinn og sá í brúarþakinu, féllu niður og brotnuðu.

Jón Högnason skipstjóri hafði skroppið niður í íbúð sína og kom nú upp. Stiginn upp úr skipstjóraíbúðinni var bakborðsmegin og nú gekk Jón hann allveg láréttan upp í stýrishúsið. Hann handfetaði sig að vélsímanum og hringdi á fulla ferð áfram. Niðri í vélarrúmi og kyndistöð hrösuðu mennirnir til, er skipið fékk áfallið. Nokkrar plötur úr gólfi kyndistöðvarinnar losnuðu og féllu út í síðu og sjór, sem var í botninum fór með boðaföllum um kyndistöð og vélarrúm. Vilhelm svaraði vélsímanum og setti á ferð, en skipið hallaðist, og vélin tapaði kælivatni, og hann varð að draga af. Hann flautaði upp og sagði skipstjóranum frá ástandinu. Þeir yrðu að stansa.

Frammi í hásetaklefanum voru flestir hásetanna sofandi. Þeir vöknundu við vöndan draum er skipið kastaðist til og nokkrir þeirra hentust fram úr kojunum, og um leið féll kolblár sjór niður lúkarsstigann. Elsti maðurinn á skipinu, Sigurður Pálsson, var vakandi. Hann flýtti sér að stiganum, ætlaði upp, sennilega til að loka efri hurðinni, en um stund var sjóstrokan, sem fossaði niður, sterkari. Mennirnir flýttu sér í einhverjar spjarir og sumir í hlífðarföt og fóru upp. Þeir sáu, að skipið var gjörsamlega á hliðinni og sjór féll inn á lúgur aftar á þilfarinu. Þeir stóðu og héldu sér í hlé við hvalbakinn og ráðguðust um, hvað til bragðs skyldi taka. Þeir stóðu um stund, héldu sér og horfðu aftur eftir. Guðmundur Ás-

björnsson bauðst til að fara og hafa tal af Jóni skipstjóra. En að fara aftur eftir var ekki heiglum hent. Þótt skipið lægi gjörsamlega á hliðinni, lét Guðmundur það ekki aftra sér. Hann var með sjóhatt á höfði, stakklaus og á sokkaleistunum. Öðru vísi en léttklæddur þýddi ekki að leggja í þessa ferð. Hann handfetaði sig svo hratt sem hann gat eftir stjórnborðslunningunni. Þeir fylgdust með honum, félagar hans og mennirnir í brúnni. Sem betur fór skall ekki ólag á skipinu á meðan. Guðmundur komst upp í brú og kallaði til skipstjóra, hvort þeir ættu ekki að reyna að fara niður um netalúguna, fram við hvalbak, og reyna að moka til í lestunum. Jón bað þá að gera það, en jafnframt að gæta lúgunnar meðan mennirnir voru niðri og skálka hana meðan unnið væri í lestinni.

Guðmundur lagði strax af stað fram eftir. Enn fór hann með lunningunni og flýtti sér eins og framast var unnt, en varð að neyta krafta til að halda sér, svo að rokið feykti honum ekki í sjóinn. Hann komst til félaga sinna, sem biðu ekki boðanna, opnuðu lúguna og fóru niður í lest. Hann sá, að þeir höfu strax vinnu við að moka saltinu og stilla upp borðum. Guðmundur Kristjánsson, bátsmaður frá Hólakoti, stjórnaði vinnunni. Mennirnir, sem voru staddir aftur í, þegar brotsjórinn reið á skipið, fóru strax í kolaboxin. Þótti líklegt, að kastast hefði á milli boxanna fyrst skipið lagðist svo gjörsamlega á hliðina. Það kom líka í ljós, að allt hafði sópast úr stjórnborðsboxinu yfir til bakborðs. Þeir tóku strax

til við að kasta kolastykkjum yfir þilið, sem gengur upp af tunnelnum og aðskilur boxin, en fengu þau stundum til baka, og þetta verk var allt annað en auðvelt.

Meðan skipið lá svona flatt eftir áfallið, braut brimið á botni þess, og öðru hvoru hvolfdist sjór inn yfir stjórnborðs-stokkinn. Bæði í lestum og kolageymslunum unnu mennirnir eins og þeir ættu lífið að leysa, og brátt sáust þess merki, að skipið væri farið að réttast. Þegar skipið komst aftur á réttan kjöl fékk aflvélin kælivatn á ný og Vilhelm flautaði upp í brú og tilkynnti skipstjóranum, að þetta væri að lagast. Stýrið var hart í stjórnborða, vélinni var gefið það sem til var, og brátt sneri Gulltoppur hvassbrýndu stefni gegn ofviðri og stórsjóum á ný. Þeir, sem voru í lestinni, luku við að ganga frá saltinu. Það hafði tekið þá tæplega hálf tíma að rétta skipið, hálf tíma, sem skipið lá flatt fyrir sjóum og þeim hafði öllum fundist heil eilífið. Sérhverjum hinna reyndari sjómanna var ljóst, hve litlu mátti muna. Ef brot hefði fallið á skipið er það lá varnarlaust, hefði enginn orðið til frásagnar.

Stakk út hendinni

Nú var úr vöndu að ráða, báðir áttavitar skipsins eyðilagðir og ekki eftir neinu að stýra í brúnni nema vindstöðu og sjólagi. Þetta getur gengið meðan bjart er og sést út frá skipinu, en í blindbyl, náttmyrkri og særóki verður að taka eitthvað annað til bragðs. Friðfinnur Kjærnesed stýrimaður tók það ráð að halda annarri höndinni út um hliðarglugga á stýrishúsinu og finna þannig vindstöðuna. Þeir höfðu tekið stýrisvélina í notkun, og Friðfinnur sagði mönnunum nákvæmlega fyrir um það, hvernig þeir ættu að stýra. Geir Jónsson var við stýrið og síðar Georg Guðmundsson.

Skipið hófst og stappaði, stundum missti vélin kælivatn þá varð vélstjórinn að draga af. Það var liðið fram á aðfaranótt sunnudags og veðrið í ofboðslegum ham. Skipstjórinn hafði bannað alla umferð eftir þilfarinu. Hver og einn varð að vera þar sem hann var niður kominn. Enginn á Gulltoppi mundi annað eins veður, þar sem saman fór hafrót, bylur, frost og fárviðri. Þeir negldu fjalir fyrir brotnu gluggana í brúnni, en höfðu á rifur, stýrishúsið var fyrir löngu orðið eins og íshellir, en niðri í skipstjóraklefanum tók sjórinn í mjóalegg.

Í þessum áföllum höfðu öll ljós ofan þilfars eyðilagst nema hringljósið í mastrinu, það eitt logaði. Þeir rýndu út í bylinn og náttmyrkrið, en ekkert sást, og það var eins og þúsund nalar styngju þá í andlitið, ísnálar, sambland af byl og sæ-

roki knúðar áfram af ofviðrinu. Þótt þeir hefðu neglt fyrir gluggana, var veður-gnýrinn og hvinurinn slíkur, að þeir urðu að kalla, til að heyra hver í öðrum.

En nú kom ný hætta til sögu. Í áfallinu hafði toghlerinn að framan, bakborðsmegin, losnað og fór nú fyrir borð. Hann hékk utanborðs í vírunum og slóst við skipssíðuna, og það voru ferleg átök, sem auðveldlega gátu sett gat á byrðinginn. Þeir Friðfinnur og Guðmundur Kristjánsson ræddu um, hvernig ætti að afstýra þessari hættu. Það varð að ráði, að Guðmundur færi niður að togvindu- unni, hífði hlerann upp í toggálgann. Þegar svo væri komið, myndi Friðfinnur slá skipinu undan til stjórnbórðs og Guðmundur þá slaka hleranum í sæti. Allt gekk þetta eftir. Þarna voru örugg og fumlaus handtök traustra sjómanna, sem þrátt fyrir æðandi ofviðri, náttmyrkur og stórhrið unnu vandasöm verk svo samstillt, að aðdáunarlegt var.

Um tíma leit út fyrir að vélaraflíð ætlaði að lúta í lægra haldi fyrir ofviðrinu. Þeir höfðu samband við vélstjóran í gegnum talríðið og báðu um enn þá meiri ferð. Þeir gerðu sér allir ljóst, hvílika hættu þeir lögðu skipið í með því að

beita því svona vægðarlaust upp í óveðrið, en um annað var ekki að ræða. Þrátt fyrir ýrustu aðgætni og frábæra sjómennsku féll skipið frá öðru hvoru og tók þá stundum á sig sjó. Einn slíkur sjór skall inn yfir skipið fyrir aftan brú, sprengdi upp háglugga á vélarreisn og steiptist niður í vélarúmið. Gólfíð í kyndistöðinni hafði losnað og plöturnar henst til og var aðstaða þar niðri því mjög slæm. Sjór kom niður í vélarúmm og kyndistöð, bæði þar sem háglugginn opnaðist og eins um rist yfir kyndistöðinni, sem venjulega var opin, án þess að kæmi að sök. Útilokað var að losna við ösku, hún safnaðist fyrir niðri, og rann niður í kjalsogið. Allt varð að hræigræut, sem stíflaði dælurnar.

Það var farið að birta af sunnudagsmorgni og loftskeytaþræðirnir orðnir mjög gildir af ís. Eitt sinn er skipið hjó í öldu, brotnaði fremri loftskeytastöngin, datt niður á þilfarið og sjálft loftnetið niður á annan brúarvænginn. Friðfinnur hljóp út úr brúnni, gat gripið þræðina og bundið þá fasta. Eftir að birti, tókst mönnunum að komast eftir skipinu, og þeir gátu skipt vöktum.

Veðurofsinn hélst. Gulltoppur and-

æfði allan sunnudaginn, en þegar leið á daginn, fór að draga úr veðrinu, enda þótt það væri enn þá svo slæmt, að ekki væri ferðaveður. Laust eftir miðnætti aðfaranótt mánudagsins 9. febrúar hringdi Jón skipstjóri á stans og sagði mönnum að lóða dýpið. Skipið var á 90 faðma dýpi. Jóni skipstjóra reiknaðist til, að þar sem þeir hefðu stímað upp í veðrið með fullri ferð í 36 tíma og skipið hefði stýrt, að minnsta kosti öðru hvoru, hefði þeim miðað áfram um að minnsta kosti tvær til þrjár sjómílar á klukkustund. Þeir væru með öðrum orðum staddir útnorður af Horni. Þar sem sama frostveðið hélst, enda þótt hriðin væri ekki eins svört og áður, þótti þeim líklegt, að enn þá væri sama áttin ríkjandi. Stefna suðvestur með fjörðum myndi því beint undan. Með allri varúð var Gulltoppi snúið undan og sigld suðvestlæg stefna.

Þótt dregið hefði úr veðurofsanum, var sjórinn enn þá mikill. Í birtingu um morguninn styttaði upp. Þeir sáu fljótlega land aftur út á bakborða. Þeim var ekki fyllilega ljóst, hvaða fjall þetta var, uns einn kvað upp úr með, að þeir sæju þarna kollinn á Látrabjargi. Þeir rýndu til lands, og brátt sást Snæfellsjökull.



VÉLAR EHF



Við látum dæluna ganga



- Dælar
- Dæluviðgerðir
- Áspétti
- Rafmótorar
- Vélavarahlutir



Viðgerðir • Tæringarvarnir Keramikhúðun



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



Eftir að hafa fengið svo örugga staðarákvörðun og sett út í málur áfram hafði skipið hrakið um tuttugu og fimm sjómilur afturábak þá 36 klukkutíma, sem það hafði verið knúið á fullri ferð gegn fárviðrinu. Gulltoppur sigldi undir Jökul, en þar var stansað og mannskapurinn kallaður á þilfar. Menn lagfærðu það, sem hægt var og brutu ís af skipinu. Þeir Friðfinnur Kjærnested stýrimaður og Sverre Smith loftskeytamaður hjuggu mesta sinn úr framvantinum öðrum megin og komust upp í mastrið. Þeim tókst að festa loftnetið í salninguna. Litlu síðar náði Gulltoppur loftskeytasambandi við TFA í Reykjavík og skýrði frá því, að þeir væru á heimleið. Sverre Smith hafði einnig samband við togara inni á Patreksfirði og bar á milli fyrir hann skilaboð til Reykjavíkur. Þegar tekið var til í brúnni, fundust þar raktæki skipstjórans, sem hann annars geymdi á hillu við vaskinn í íbúð sinni. Í áfallinu höfðu þau kastast alla leið upp í brú. Var Gulltoppur, að sögn loftskeytastöðvarinnar í Reykjavík, fyrsta skipið sem hafði samband við hana eftir of-
viðrið.

Vann í frystihúsi

Jón Högnason var hávaxinn glæsilegur maður, skapmikill og harðgerður. En eins og Sigurjón Stefánsson skipstjóri, skrifar í minningargrein um tengdaföður sinn „hörð var lundin, hraust var mundin, en hjartað gott sem undir slær“, átti vel við skipstjórann, Jón Högnason. Í minningargrein um Jón Högnason, skrifar fyrrverandi skipsmaður hans Ól. J. Sveinsson meðal annars: „Ég var háseti með Jóni Högnasyni, á togaranum Gulltoppi í Halaveðrinu 7. og 8. febrúar 1925. Frásagnir af Halaveðrinu hafa nú verið skráðar í bækur, en lifa enn, meðal eldri manna og munu ekki gleymast. Þarna fór saman ofsa stormur, snjóköma, mikið frost og ísing og mikið hafrót, þannig að skipið okkar Gulltoppur, klauf öldutoppa og fór ofan í öldudalina klukkutímum saman og var stórkostlegt að fylgjast með hvernig skipið lyftist á næsta sjó og var gott sjóskip. En allt í einu kom mikill brotsjór frá stjórnborða og braut niður allt sem hægt var að brjóta, meðal annars nokkuð af stjórnklefa skipsins skipstjóraibúð fylltist af sjó og hállfyllti einnig hásetaibúðir. Sjórinn lagði skipið á bakborðshlið, við það, kastaðist farmur skipsins, saltfiskur og kol, allur út í bakborðshlið skipsins og þannig lá skipið okkar í hálf klukkustund eða lengur þar til skipshöfninni tókst að fara niður í lestar og kolabox og færa til farminn.

Skipstjóri okkar, Jón Högnason, sem var mikill og aðgættinn sjómaður, stóð að stjórn skipsins í þessum átökum ásamt öðrum stjórnarmönnum sem áttu stóran þátt í því að koma okkur heilum í höfn með Guðs hjálp. Síðar átti ég því láni að fagna, að sigla sem loftskeytamaður í nokkur ár með Jóni Högnasyni sem skipstjóra. Það voru yndisleg ár af ævi minni. Þá reyndist hann mér sem besti faðir, sannur vinur og fræðari. Með lestri góðra bóka er hann lánaði mér og nánum kynnum varð hann mér góður kennari, sem ég naut síðar í lífi mínu.“ Þegar Jón hætti á Gulltoppi varð hann skipstjóri á bv. Karlsefni og loks á bv. Haukanesi. Jón var mikill gæfumaður í sínu einkalífi, en hann var tvíkvæntur. Fyrri kona Jóns, var Stefanía Vilborg Grímsdóttir, dóttir Gríms Sigurðssonar bónda á Níkhóli í Mýrdal og Vilborgar Sigurðardóttur. Þau giftu sig 21. maí 1921 og eignuðust 6 börn. Tvær dætur dóu í frumbersnsku en fjögur lifðu; Högni skipstjóri, kona hans var Árný Guðmundsdóttir. Þau eignuðust þrjá syni, Jón Vilberg, Gunnar og Sveinbjörn. Eina dóttur eignuðust þau, Vilborgu, en hún lést á fyrsta ári; Vilborg, maður hennar var Sigurður Sigurjónsson, sjómaður. Þau eignuðust þrjú börn, Jón Kristján, Sigurjón og Steinþóru; Ragnhildur, maður hennar var Sigurjón Stefánsson skipstjóri, þau eignuðust fjögur börn, Stefaníu Vilborgu, Jón, Sigrúnu og Stefán; Grímur, stýrimaður, ókvæntur og barnlaus. Öll eru barnabörnin myndar- og dugnaðarfólk. Seinni kona Jóns, var Karítas Grímsdóttir fædd 27. janúar 1896, dáin 17. desember 1985.

Innan við fimmtugt hætti Jón sjómennsku eftir 18 ár sem stýrimaður og skipstjóri á togurum og gerðist skoðunarmaður hjá Skipaskoðun ríkisins, þar til hann hætti fyrir aldurs sakir eftir 20 ára starf þar. Eftir að hann náði sjötugsaldri vann hann í frystihúsi í 7 ár.

Höfundar að grein þessari eru Sigrún Sigurjónsdóttir en móðurafi hennar var Jón Högnason, og Ólafur Ragnarsson sem um eitt skeið var í áhöfn

Sigurjóns Stefánssonar, föður Sigrúnar.

Lausn á krossgáttu nr. 28

[illegible]

Lausnarord: 1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10.
ALFTAGERÐI

ALLT Á EINUM STAÐ FYRIR ATVINNUMENN OG HEIMILI



Alhliða þjónusta í sjávarútvegi

Við höfum allt frá upphafi haft það að markmiði að sinna orkuþörf einstaklinga og fyrirtækja hratt og örugglega í sátt við umhverfið. Skipaþjónusta Skeljungar veitir alhliða þjónustu í sjávarútvegi, útgerð og vinnslu til viðskiptavina félagsins. Við leggjum ríka áherslu á fyrirtaks þjónustu við þessa mikilvægu atvinnugrein og munum halda því áfram um ókomin ár.

Skeljungur — fyrir þá sem ferðast og framkvæma

