

VÍKINGUR

SJÓMANNABLAÐIÐ

1.-2. tbl. 2020 · 82. árgangur · Verð í lausasölu kr. 1490



Gledilegan Sjómannaþag



SKIPARJÓNUSTA SKELJUNGS

Alhliða þjónusta í sjávarútvegi, útgerð og vinnslu



Skeljungur

Sími: 444-3000

www.skeljungur.is



Forsíðumyndina tók Jón Kr. Friðgeirsson árið 2014 af Lagarfossi nýjum á Íslandi.

Efnis- yfirlit

Sjómenn og aðrir lesendur Víkings.

Sendið okkur línu um efni blaðsins, gagnrýni eða hrós, tillögur um efnispætti og hugmyndir um viðtöl við áhugaverða sjómenn, jafnt farmenn sem hina er draga fisk úr sjó. Hjálpíð okkur að halda úti þættinum „Raddir af sjónum“.

Netjið á jonhjalta@simnet.is

- 4 „Íslenskir sjómenn skilja ekki eftir veiðarfæri í botninum.“ Helgi Laxdal ræðir við skipstjórann Sigurð Óla Kristjánsson.
- 14 „Var bara venjulegur kokkur.“ Rabbað við Sigurð Örn Baldvinsson matsvein.
- 16 Sextíu ár síðan varðskipið Óðinn kom til heima-hafnar.
- 18 Hafa lagt 2000 vinnustundir í að gera Óðin siglinga-hæfan á ný. Rabbað við Ingólf Kristmundsson vélstjóra.
- 20 „Megum við nota byssuna.“ Forseti Íslands, herra Guðni Th. Jóhannesson, hefur orðið.
- 22 Sjórinn krafðist fórna, 74 sjómenn áttu ekki aftur-kvæmt. Ólafur Ragnarsson rifjar upp Halaveðrið 1925.
- 30 Andreas Wolden vann. Ljósmyndakeppni sjómanna á Norðurlöndum, úrslit, þakkir og áskorun.
- 34 Stóra skipið á Clydeánni, Glenlee, heimsótt og litið við á Riverside Museum. Athugið að það er frítt á söfn í Glasgow.
- 38 Mannalæti í kaupskipaheiminum. Páll Hermannsson heldur áfram að fræða okkur um gámavæðinguna og áhrif hennar.
- 44 Arinbjörn hersir og Hávarður Ísfirðingur. Helgi Laxdal fjallar um fyrstu togara Íslendinga og endar á þeim sextugasta og fjórða.
- 50 Stærsta skipið á leiðinni. Nýr Dettifoss lætur í haf.
- 53 Sigling þýsks björgunarbáts heim til Íslands sumarið 1997. Skipstjórinn Páll Ægir Pétursson segir frá.
- 56 Myndin af Jóhönnu. Hjúkrunarfræðingurinn Nanna Jónasdóttir segir af ótrúlegri lífsreynslu.
- 58 58 Krossgátan.
- 60 Utan úr heimi; draugaskip og fall skipakóns. Hilmar Snorrason segir okkur fréttir sem sjaldnast rata inn á íslenskar fréttastofur.
- 63 Lausn krossgátunnar hér á undan.
- 64 Fúlскеggjaðir, haugskítugir og olíublautir náðu þeir loks landi. Árni Björn Árnason segir söguna.
- 67 Kallinn í brúnni er Hjálmar Sigurjónsson frá Fáskrúðsfirði.
- 69 Sævar í Gröf og Bjarnhéðinn Elíasson. Gluggað í nýja bók Eyjamannsins Sigurgeirs Jónssonar.
- 74 Tryggvi Gunnarsson var maðurinn, hann var allt í öllu og ef hann gleymdi sér varð Landsbankinn ekki opnaður þann daginn. Jón Þ. Þór rifjar upp sögu Tryggva.
- 78 Íslendingar hafa alla tíð hrist af kraftakörllum. Hér segir af einum slíkum, Gunnar Halldórssyni í Kirkjuvogi.
- 82 Ljósmyndakeppni sjómanna á Norðurlöndum. Myndirnar í heiðurssætum.
- 85 „Ekki bara bátur heldur ættardjás.“ Þrír bræður, Egill, Halldór og Sævar Lárus Áskelssynir, gerðu upp bát sem faðir þeirra tók þátt í að smíða.
- 87 Hver er saga bátsins sem bræðurnir gerðu upp? Við smeygjum okkur inn á bátasíðuna, aba.is, og finnum svarið.
- 88 Við berum okkur illa undan seinasta vetri sem var þó mildur ef miðað er við veturinn 1881.
- 92 Frívaktin. Þar segir af þjóðskáldinu séra Matthíasi Jochumssyni.
- 94 Þegar Bjarni Thorarensen, skáld og amtmaður, sá sitt óvænna og hætti að yrkja. Speki landans í hnotskurn.

Útgefandi: Völuspá útgáfa,

Afgreiðsla og áskrift: 862 6515 / netfang: jonhjalta@simnet.is

Ritstjóri og ábyrgðarmaður: Jón Hjaltason, sími 862 6515,

netfang: jonhjalta@simnet.is Byggðavegi 101b, 600 Akureyri.

Auglýsingastjóri: Katrín Laufey Rúnarsdóttir, sími 856 4250 / netfang: katalaufey@gmail.com

Ritnefnd: Árni Bjarnason, Hilmar Snorrason og Jón Hjaltason.

Prentvinnsla: Ásprent.

Aðstandendur Sjómannablaðsins Víkings:

Félag skipstjórnamanna, Skipstjóra- og stýrimannafélögin Verðandi, og Vísir.

Sjómannablaðið Víkingur kemur út fjórum sinnum á ári

og er dreift til allra félagsmanna ofangreindra félaga.

ISSN 1021-7231

Ólög nr. 30/2007

Breytingar á lögum um áhafnir íslenskra fiskiskipa, varðskipa, skemmtibáta og annarra skipa með síðari breytingum þingskjal 357 – 316. mál

Þann 4. nóvember síðastliðinn bar Sigurður Ingi Jóhannsson upp frumvarp til laga um breytingar á lögum um áhafnir íslenskra fiskiskipa, varðskipa, skemmtibáta og annarra skipa, nr. 30/2007, með síðari breytingum (Smáskipaviðmið og mönnunarkröfur).

Fulltrúar stéttarféлага sjómanna höfðu á fyrri stigum skilað inn umsögnum til Umhverfis- og Samgöngunefndar sem lýstu eindreginni andstöðu við þær breytingar sem þar komu fram. Í framhaldi af því voru þeir boðaðir fyrir Samgöngunefnd þar sem Jón Gunnarsson var í formannssæti og spurði ásamt öðrum nefndarmönnum ýmissa spurninga er vörðuðu þær alvarlegu athugasemdir sem fyrir lágu frá sjómannasamtökunum og er það mat undirritaðs að útskýringar okkar hafi komist ágætlega til skila. Það er skemmst frá því að segja að árangurinn af fundi okkar með nefndinni var minni en enginn eða rétt eins og að miga upp í vindinn í 12 vindstigum.

Hættuleg blanda af þekkingarleysi og ábyrgðarleysi

Í 3. gr. laganna bætist nýtt ákvæði til bráðabirgða, svohljóðandi:

„Hafi skipstjórnarmaður eða vélstjórnarmaður skírteini til starfa á skipum sem eru styttri en 12 metrar að skráningarlengd samkvæmt lögum þessum, skal hann þar til 1. janúar 2021 eiga rétt á að fá útgefið skírteini til þess að gegna sömu störfum á skipum sem eru 15 metrar að skráningarlengd eða styttri, að uppfylltum öðrum skilyrðum laga þessara og kröfum um lágmarkssiglingatíma eins og nánar er kveðið á um í reglugerð.“

Í stuttu mál sagt er verið að minnka kröfur til réttinda á skipum undir 15 metrum með svo afgerandi hætti að við það verður ekki unað þar sem öryggi sjómanna á þessum bátum er klárlega skert verulega. Þeir bátar sem þessi breyting kemur til með að hafa mest áhrif á eru 4 manna línubátarnir sem eru 12 - 15 metrar þar sem nú er skylda að hafa stýrimann, vélstjóra og skipstjóra.

Áður en lengra er haldið er rétt að minna á að þessi stærð báta hefur blessunarlega sloppið vel við sjóslys en það er gjörólikt því sem við á um báta styttri en 12 metrar sem verið hafa mjög áberandi í fréttum fjölmiðla en rannsóknarnefnd sjóslysa hefur á tiltölulega fáum árum fjallað um milli 30 og 40 alvarleg óhöpp þar sem í einhverjum tilvikum hefur mátt litlu muna að mannskaði yrði. Það er því með ólíkindum að löggjafinn skuli standa að lagabreytingu sem felur í sér að fella niður skyldu um að í áhöfn skuli vera stýrimaður og vélstjóri í þessum stærðarflokkki skipa. Meðal veiðiferð þessara báta er nánast aldrei undir 14 klst. og þar af leiðandi ganga lög um hvíldartíma ekki upp. Þar með er réttindalausum manni ætlað að stjórna skipinu þegar skipstjórinn fer í koju? Veiðiferðin stendur oft í sólarhring eða lengur og strax eftir löndun byrjar næsta veiðiferð.

Þetta er glórulaust

Nú þegar er 14 tíma reglan brotin oft og reglulega af 12 metra bátunum. Enda eftirlit með 14 tíma reglunni fjarri því að vera fullnægjandi. Þar að auki lenda þær fáu kærur sem skila sér frá LHG til lögregluembætta landsins neðst í háum bunka óleystra verkefna lögreglunnar þar sem þau daga oft á tíðum uppi, auk þess sem viðurlög við

brotum eru hverfandi þannig að í raun á 14 tíma reglan engan rétt á sér í því umhverfi sem þessi floti starfar í. Að nægjanlegt sé að sami maður sé bæði skipstjóri og vélstjóri á bátum með þeim mikla og tæknilega flókna búnaði sem þar er til staðar, er glórulaust. Skipstjóri á meira en nóg með sitt verkefni að stjórna skipi og veiðum þó að hann sjái ekki um vél og tæknibúnað. Vélstjórar á þessum skipum í dag eru ekki upp á punt. Þeir eru um borð til að sjá um rekstur á vélbúnaði, sinna viðhaldi og sjá um að vélarnar bili ekki, öryggi síns vegna nákvæmlega á sama hátt og vélstjórar á öðrum skipum. Allt tal um þjónustusamning í landi stenst enga skoðun.

Allt ber þetta að sama brunni sem er að hugsunin að baki þessum breytingum er í raun og veru að komast upp með að sleppa við greiðslu á aukahlut vélstjóra og stýrimanns og skerða um leið með vítaverðum og afgerandi hætti öryggi sjómanna á þessum bátum.

Í skýringum við 3. gr. laganna má lesa texta sem opinberar með afgerandi hætti ámælisvert virðingarleysi fyrir menntun og störfum skipstjórnarmanna og vélstjóra en þar stendur.

„Til að þessi breyting verði ekki óþarflega íþyngjandi fyrir réttindamenn sem hafa öðlast reynslu á skipum verða þeim, sem hafa skipstjórnar- eða vélstjórnarréttindi á skip sem eru styttri en 12 metrar að skráningarlengd, veitt réttindi á skip sem eru 15 metrar að skráningarlengd eða styttri að því tilskildu að þeir hafi tilskilinn fjölda siglingatíma sem kveðið verður nánar á um í reglugerð.“

Það á með öðrum orðum að galopna á fyrirhafnarlausa réttindaaukningu fjölda manna allt til 1. janúar 2021. Þar sem að á sama tíma liggur fyrir og er viðurkennt af löggjafanum að til þurfi að koma viðbótarnám til þess að 12 m. menn öðlist réttindi eftir 1. janúar 2021 þá felst í þessum lögum fáránleg þversögn sem hvergi myndi viðgangast í öðrum atvinnugreinum þar sem prófskírteinis til starfsréttinda er krafist.

Árni Bjarnason



Árni Bjarnason.



„Við skiljum ekki eftir veiðarfæri í botninum“

Sigurður Óli Kristjánsson, skipstjóri, fæddist á Dalvík 3. ágúst 1960, sonur hjónanna, Kristjáns Þórhallssonar og Vernu Sigurðardóttur. Hann er kvæntur Dönu Jónu Sveinsdóttur og eiga þau saman 4 börn og 6 barnabörn. Æskuárin voru nokkuð hefðbundin fyrir ungling í sjávarþorpi úti á landi, leikvöllurinn var bryggjan, bátarnir og fjaran, að ógleymdum öllum samtölunum og samskiptunum við trillukarlana sem margir voru á Dalvík á þessum árum.

Stebbi Grenó

– Faðir minn, Kristján Þórhallsson var sjómaður, yfirleitt skipstjóri eða stýrimaður á hinum hefðbundnu vertíðarbatum sem stunduðu oftast netaveiðar yfir vetrartímann en síldveiðar á sumrin. Nefna má Þórð Jónasson EA sem smíðaður var í Noregi og kom til landsins líklega á árinu 1964. Mikið framúrstefnuskip bæði hvað varðar stærð, ganghraða og íverur sjómanna, en það ég best veit var Þórður fyrsti báturinn þar sem allar vistarverur sjómanna voru afturí.

Þrátt fyrir að ég færi oft á sjóinn með pabba stóð hugur minn ekki síður til einhverskonar tæknináms t.d. raf- eða útvarpsvirkjunar. Á þessum árum voru bara ekki í boði lærlingastörf hjá viðurkenndum meisturum á viðkomandi sviði, að minnsta kosti ekki á Dalvík. Því fór sem fór, ég lagði sjómennskuna fyrir mig, sem

ég sé svo sannarlega ekki eftir.

Að loknu hefðbundnu námi þess tíma tók stýrimannaskólinn við. Ég fór ásamt vini mínum, Gesti Matthíassyni til Vestmannaeyja, en báðir höfðum við eins og trúlega margir ungir menn á Dalvík á þeim árum byrjað okkar sjómennsku hjá Stebba Grenó, sem svo var nefndur, en hét fullu nafni Stefán og var Stefánsson frá Grenivík, sem er austan megin fjarðarins næstum beint á móti Dalvík.

Það var gott að vera með Stebba, segir Siggí, hann kenndi okkur undirstöðuatriðin í góðri sjómennsku og ekki sist að bera virðingu fyrir lífríkinu.

„Ekki sitja á beitunni, stelpur“

Þeir félagar luku fiskimannaprófi til ótakmarkaðra skipstjórnarréttinda frá Stýrimannaskólanum í Vestmannaeyjum vorið 1981. Á þessum árum var bæði skortur á skipstjórnar- og vélstjórnarmenntuðum mönnum í Vestmannaeyjum því var lagt nokkuð upp úr því að fá sem flesta til náms þangað. Í kjölfarið áttu ungu glæsilegu dómurnar í Eyjum að sjá um framhaldið að tryggja útgerðunum starfskrafta þeirra með því hneppa þá í hjónaband og kyrrsetja.

Binni í Gröf hafði þetta á bak við eyrað þegar hann eitt sinn sem oftast var á gangi á bryggjunum í Eyjum og gekk þá fram á nokkrar stúlkur sem sátu á einum bryggjuhausnum, dingluðu fótunum fram af og voru að dorga.

Binni spyr hvernig gangi.

– Illa, svara þær einum rómi.

Þá segir Binni: – Dömur mínar, það hefur aldrei gefist vel að sitja á beitunni. Meðal bekkjarfélaga minna var meðal annarra Guðmundur Jónsson, Bolvíkingur, sem síðar varð skipstjóri á uppsjávarveiðiskipinu Vilhelm Þorsteinssyni EA, fyrsta uppsjávarveiðiskipinu, sem smíðað var fyrir íslenska útgerð, þar sem aflinn var unnin um borð.

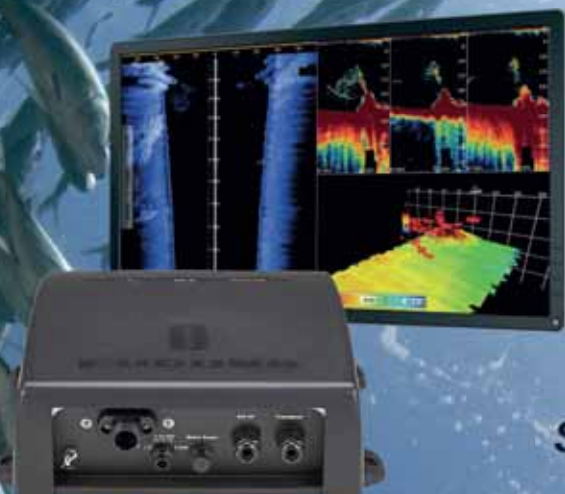
– Að stýrimannaskólanum loknum keypti ég og aðurnefndur Gestur Matthíasson og fleiri um 60 lesta bát sem við nefndum Merkúr EA-24 og gerðum út frá Dalvík, aðallega til veiða með þorskanetum. Aflann unnu við sjálfir með þess tíma aðferðum sem voru söltun og síðan var hengdur upp í skreið sá hlutinn sem illa hæfði til söltunar.

Skyndilega lokuðust skreiðarmarkaðirnir en við félagarnir áttum þá nokkuð af af óseldri skreið, útlitið var því ekki gott hjá okkur þar sem við skulduðum enn í bátunum. Að lokum tókst að selja megnið af skreiðinni og greiða áfallnar skuldir. Við komust því nokkuð klakklaut frá okkar fyrsta útgerðarævintýri.

Í framhaldinu ræð ég mig sem stýrimann á Harald EA um 60 lesta vertíðarbat sem gerður var út frá Dalvík á hefðbundnar veiðar báta af þessari stærð. Eftir skamma dvöl þar tek ég tímabundið við skipstjórn á bátunum.

Í framhaldinu ræð ég mig sem skip-

Nýr fjölgeisla dýptarmælir frá Furuno **DFF-3D**



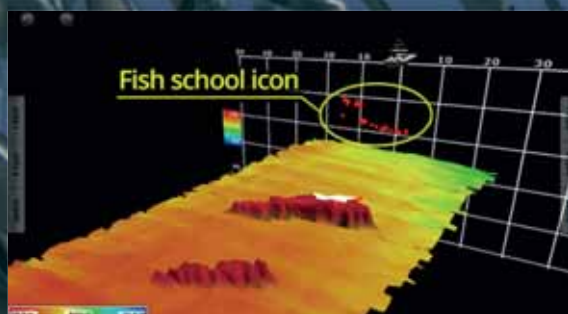
DFF-3D er nýr fjölgeisla dýptarmælir sem Furuno hefur þróað. Ný fjölgeislatækni sem notast er við í mælinum skilar nákvæmum staðsetningum fisk endurvarpa og endurvörpum af botni sem mynda gagnagrunn fyrir myndræna framsetningu botnsins.

Háþróuð tækni við úrvinnslu endurvarpa sendigeislanna og ný gerð fjölgeisla botnstykkis skilar sér í afar nákvæmri þrívíddarmynd af botninum og smáatriðin koma mönnum á ávart.

Skoðið myndbönd um tækið á brimrun.is



Þrívíddarmyndirnar má vista og vinna með í gagnagrunni Time Zero Professional.



Botnlandslagið og fiskitorfur birtast í ótrúlega nákvæmri mynd í allt að 120° geisla frá stjórn í bak. Hámarks dýpi við enda geislans er 200 m, en 300 m undir miðju skipsins. Hliða skönnunar (Side Scan) eiginleiki DFF-3D býður upp á nýja leið til að staðsetja holur og hæðir á sjávarbotni. Þessi tækni gerir notandanum auðvelt fyrir að sjá nákvæmlega hvernig botninn liggur.

DFF-3D inniheldur einnig hefðbundinn dýptarmæli með 3 geislum sem er hægt að stilla og færa til. Þetta gerir notanda kleift að staðsetja fiskinn á mjög einfaldan hátt. Breidd og halla hvers geisla má stilla frá miðju.



Brimrún

Hólmaslóð 4 – 101 Reykjavík – Sími 5 250 250 – brimrun.is

MAREIND

Grundarfirði
Sími 438 6611

stjóra á Blika EA-12, um 150 lesta bát sem var gerður út á hefðbundnar veiðar, þar með talin rækja. Á árinu 1988 er nýr Bliki smíðaður fyrir útgerðina í Svíþjóð, um 300 lesta skip sem gert var út til veiða m.a. í smugunni og á Flæmska hattinum auk heimamiða. Þetta skip var mun betur búið en fyrri skipin enda verulega mikið stærra og um borð í því var meðal annars fullkomin rækjuvinnsla ásamt frystingu og búnaður til að heilfrysta bolfisk. Útgerð þessa skips gekk vel, Okkur gekk vel að fiska enda úrvals-áhöfn á bátnum.

Á þessum árum var í tísku að sameina fyrirtæki til þess að ná fram meiri hagkvæmni í rekstrinum, að því sagt var. Blikaútgerðin sameinaðist í G.Ben. á Árskógssandi og úr varð BGB. Á svipuðum tíma varð útgerðarfélagið Snæfell til sem var í grunninn fiskvinnsludeild KEA sem var með útgerð og fiskvinnslu í Hrísey og frystihús á Dalvík og átti og rak Útgerðarfélag Dalvíkinga sem gerði út togarana Björgvin og Björgúlf. Fleiri útgerðir sameinuðust Snæfelli, svo sem Gunnarstindur á Stöðvarfirði sem rak þar frystihús og gerði út togarann Kambaröst SU-200. Að lokum sameinuðust svo BGB og Snæfell. Það fyrirtæki rann síðan inn í Samherja.

Mitt í þessum sameiningum var keyptur um 400 lesta rækjutogari frá Grænlandi sem fékk Blika nafnið sem ég tók við skipstjórn á. Allt fram á árið 2001 er ég skipstjóri á Blika og var þá búinn að vera skipstjóri á þremur skipum sem báru Blikanafnið í um 15 ár. Á því ári verð ég skipstjóri á Kambaröst SU-200 sem útgerðarfélagið Snæfell hafði á sínum tíma keypt frá Stöðvarfirði en var nú orðið eitt af skipum Samherja og ég um leið skipstjóri hjá þeirri útgerð sem ég hef verið hjá síðan. Þannig gerðist það í raun að ég fór að starfa hjá Samherja en í hvaða tímaröð þessar útgerðir sameinuðust nákvæmlega, man ég ekki, enda skiptir það ekki sköpum í þessu sambandi.

„Ertu alveg snarvitlaus“

Fram til ársins 2005 var ég skipstjóri á fleiri en einum af ísfisktogurum Samherja, meðal annarra Margréti og Kambaröst sem áður var nefnd. Á árinu 2005 verða nokkur þáttaskil í mínu lífi en þá ræðst ég til DFFU í Þýskalandi, útgerðar sem er í eigu Samherja og tek við skipstjórn á Baldvin NC-100 sem áður var Baldvin Þorsteinsson EA sem er fyrsta skipið sem smíðað var fyrir Samherja.

Fyrsti túrin minn sem skipstjóri á Baldvin NC-100, sem þá var kominn undir þýskan fána var nokkuð sögulegur. Skráður skipstjóri í þessum tūr var þýskur vegna þess að í upphafi viður-

kenndu ekki þýskt yfirvöld réttindin mín.

Í upphafi túrsins sem var á Grænland minntist ég á það við þann þýska að ég gæti ekki betur séð en að togvírarnir væru orðnir nokkuð lúnir og að þá þyrfti að endurnýja. Hann hélt nú síður, sagðist vera búinn að mæla slitnið sem væri þetta í % en samkvæmt upplýsingum frá framleiðanda víranna mætti það fara í eitthvað sem var ögn meira en ekki mjög mikið. Mín skoðun á þessu máli var engu að síður óbreytt. Svona voru Þjóðverjarnir, það voru engar ákvarðanir teknar nema fara fyrst í viðkomandi handbók, sem er gott að mörgu leyti en hefur þann galla að sá sem ákvarðanirnar á að taka hættir að leggja eigið mat á viðkomandi álitaefni.

Nú við hefjum veiðar á svokölluðum Fylkisbanka við Grænland á riflega 1250 metra dýpi. Undir lok túrsins eftir til þess að gera stutt tog, slitna báðir togvírarnir. Þá var ekki um annað að ræða en reyna að slæða trollið upp. Þegar sá þýski sá það sagði hann við mig: – Ertu alveg snarvitlaus, þetta er alveg útilokað þú nærð trollinu aldrei upp með þessum aðferðum.

Ég hélt nú síður og sagði honum að það þekktist ekki á meðal íslenskra skipstjóra að skilja eftir veiðarfæri í botninum og ég ætlaði ekki að breyta út af þeirri reglu.

Í þessu var fyrsta brekkan sú að nú vantaði okkur nógu langan vír til þess að festa slæðuna við en eftir að búíð var að splæsa saman það sem eftir var á tromlunum og bæta einhverjum endum við var kominn nógu langur vír í slæðuna svo við gætum byrjað. Svo heppilega tókst til í þetta sinnið að ég náði að festa í trollinu í fyrstu tilraun, enda með staðsetningu þess alveg á hreinu í GPS tækinu. Ég ætla ekki að segja þér upplitið á þeim þýska þegar trollið kom upp í rennuna.

Hann gapti af undrun og sagði: – Þú hlýtur að vera göldróttur.

Þýskir skipstjórar þess tíma reyndu þetta aldrei, slógu bara undir nýju.

„Kallinn var þínu utan við sig“

Þegar ég var með Baldvin var veiðimynstrið þannig að fyrstu túrana á nýju ári og fram á vorið var veitt við Noreg, þorskur og ufsi, í framhaldinu tóku Grænlandsmið við en þar veiddum við grálúðu og þorsk. Á haustin voru það miðin við Svalbarða en þar veiddum við þorsk.

Á meðan ég var á Baldvin kom það fyrir nokkrum sinnum að við tókum ísfiskúthöld inn á milli. Fyrst var það að mig minnir á árinu 2009 að við fórum á ísfisk en það var vegna þess að verðið á flökunum var mjög lágt. Þegar við vorum á ísfiskveiðum lönduðum við yfirleitt ýmist í Noregi eða á Íslandi. Ísfiskveiðarnar voru ágætis tilbreyting frá hefðbundnu veiðunum, túrarnir styttri og nýjar löndunarhafnir.

Í Noregi lönduðum við stundum í smábæ skammt frá Hammerfest í Noregi. Þar máttum við bara landa ákveðnu magni hverju sinni sem bundið var við þann fjölda kerja sem fór um borð að löndun lokinni. Karlinn sem rak frystihúsið var svona þínu utan við sig og tók aldrei eftir því að við stálumst til þess margoft að ná í fleiri ker upp í frystihúsið eftir að vinnu var hætt þar á daginn og komum því með meiri afla en ætlast var til en það gerðum við vegna þess að okkar hagur fólst í sem mestum afla.

„Íslenska vélstjóranámið er mjög gott“

Í desember 2017 tókum við, við nýju skipi í eigu DFFU sem er dótturfélag Samherja, eins og áður hefur komið fram.



Úr vélarúminu, sem er að verða allt skipið, ekki bara þar sem aðalvélin er.

Til hamingju með daginn sjómenn

Eimskipafélag Íslands sendir öllum sjómönnum og fjölskyldum þeirra heillaóskir
í tilefni dagsins með kærri þökk fyrir þeirra mikilvæga starf

EIMSKIP



Úr matsalnum. Hér er aðstaðan eins og best verður á kosið. Takið eftir því hve gluggarnir eru stórir.

Berlin NC 105, skipi sem er 81 m. langt og 16 m. breitt knúðið 3600 kW aðalvél. Við aðalvélinu er 2200 kW rafali og við ljósavélinu 1800 kW rafali. Samanlagt getum við því framleitt um borð 4000 kW eða 4 MW sem mundi trúlega geta séð um 2000 manna sveitarfélagi á Íslandi fyrir raforku. Ég held að almenn-ingur geri sér ekki grein fyrir því hvað þessi skip eru orðin fullkomin og afkastamikil. Að jafnaði erum við að nota tæpt 1 MW en topparnir hjá okkur, þegar við erum til dæmis að taka trollið geta nálgast 2 MW

Við erum tveir skipstjórnarar á skipinu og erum til skiptis um borð, ég og nafni minn Sigurður Hörður Kristjánsson. Yfirvélstjórnarar eru sömuleiðis tveir, og skiptast á um að vera um borð, þeir Kristófer Kristjánsson og Sigurpáll Hjörvar Árnason. Þrátt fyrir að Baldvin NC-100 hafi verið og sé mjög gott skip, í alla staði, þá



Skipstjórnarnir og yfirvélstjórnarnir, Sigurður Óli Kristjánsson, Kristófer Kristjánsson, Sigurpáll Hjörvar Árnason og Sigurður Hörður Kristjánsson. Yfirvélstjórnarnir fyrir miðju og skipstjórnarnir til hvorrar handar.



Guðmundur Fannar Þórðarson, 1. vélstjóri, og fjær, Sigurpáll Hjörvar Árnason yfirvélstjóri.

voru umskiptin miklu meiri en ég bjóst við. Allur aðbúnaður um borð í Berlin er mjög góður og sambærilegur á við það sem var um borð í Baldvin. Vegna stærðarinnar, er skipið mun betra í sjó að leggja sem þýðir að hægt er að vera að í verri veðrum þar sem vinnuaðstaða áhafnarinnar er mun betri og sömuleiðis aðbúnaðurinn því ef skipin láta illa í sjó þá hvílist áhöfnin illa og allt verður öngu og leiðinlegt.

Á þessu skipi er allt sem tilheyrir aflanum hirt og unnin úr því verðmæti. Hausar, dálkar og annar úrgangur sem fór aftur í sjóinn á Baldvini fer í bræðsluna um borð í Berlin. Brúin er full af nýjustu tækjum bæði til staðsetninga og fiskileit- ar. Ekki viss um að það sé í sjálfu sér um mikið af nýjum upplýsingum að ræða aftur á móti eru þær settar fram á aðgengi- legri hátt en áður var.

Allur vélbúnaður, bæði í vél og á milli- dekki, er sömuleiðis mjög fullkominn en þarf engu að síður sitt eftirlit og við- hald. Segja má að vélarúmið í nýjustu skipunum sé orðið allt skipið og ekki síst vinnsludekkið en þar gegna vél- stjórarnir lykilhlutverki í því að tryggja að allt gangi snurðulaust fyrir sig. Í fyrstu túrunum á Berlin var, eins og gengur með nýtt skip, um nokkra byrjunarörð- ugleika að ræða sem vélstjórunum tókst að leysa án þess að til vandræða kæmi. Þeir stóðu sig virkilega vel sem segir okk- ur að íslenska vélstjóranámið er mjög gott. Rétt að geta þess hér að á sambæri- legum þýskum skipum þar sem eru þýsk- ir vélstjórnarar er alltaf rafvirki um borð. Þess þurfum við ekki með ef vélstjórnarnir eru íslenskir, þeir eru mjög færir í öllu sem lýtur að rafmagni um borð sem er nú ekkert smáræði.

SVEEN- LEYSI OFFPREYTA

EKKI SOFNA Á VERÐINUM

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



SAMGÖNGU- OG
SVEITARSTJÓRNARRÁÐUNEYTIÐ
Siglingaród

Samgöngustofa  Siglingaród og Vöðguvík



Ungur á netum á Þórði Jónassyni EA, Kolbeinsey í baksýn.

Í upphafi vorum við 34 um borð en erum núna oftast um 30. Yfirmenn í brú, vél og vinnslu eru íslenskir en undirmennirnir oftast þýskir og /eða portúgalskir. Samskiptin við áhöfnina ganga mjög vel, við erum eins og ein fjölskylda, hjálpumst að eins og kostur er við störf-in. Mér er sagt að áður fyrr hafi verið mikil verkaskipting um borð í þýskum togurum. Til dæmis hafi undirmennirnir skipst í dekkmenn og þá sem sinntu vinnslunni, sem er vist löngu liðið í dag. Minnst þess að meðan ég var skipstjóri á Baldvini og þýski skipstjórinn var um borð þá þurfti ég að fá rafsoðinn keng eða eitthvað þessháttar á þilfarinu og það einn vélstjóranna, sem ég vissi að var góður suðumaður, að gera þetta fyrir mig. Þegar sá þýski komst að þessu fann hann að því við mig og sagði: – Allt sem varðar vélbúnaðinn á að fara í gegnum

yfirvélstjórnann, síðan er það hans að ákveða hverjum hann felur verkið.

Hjá Þjóðverjunum voru boðleiðirnar mjög skýrar það sem tilheyrði vélbúnaðinum var yfirvélstjórnans.

Veiðimynstrið hjá okkur á Berlin er nánast það sama og áður var lýst hvað varðar Baldvin NC 100.

„Bylting síðan ég byrjaði til sjós“

Siggi er búinn að vera skipstjóri í um það bil 35 ár og ég spurði hann um hverjar séu nú helstu breytingarnar á sjómennskunni á þessu tímabili.

– Það eru náttúrulega fyrst og fremst skipin sem hafa bæði stækkað og eru betur búin en þegar ég byrjaði til sjós. Það hefur í för með sér að aðbúnaðurinn hefur alveg gjörbreyst. Um borð í til dæmis Berlin eru 3 setustofur fyrir áhöfnina þar

sem hún getur stundað sín áhugamál í smærri hópum og í Berlin er alveg sérstakur reyksalur sem er utangengt í þar sem þeir sem reykja geta verið saman, spilað eða horft á sjónvarp eða hvað annað sem þá langar til að aðhafast, sem er svipað fyrirkomulag og um borð í Baldvini.

Nú síðan eru það náttúrulega öll nýja tækin sem haldið hafa innreið sína um borð. Í brúnni eru ný tæki, bæði til fiskileitar og staðsetninga að ögleymdum nýjum tækjum til fjarskipta en forsenda þeirra er internetið eins og svo margs annars. Ekki má gleyma aukinni dráttar-getu skipanna því nú eru alltaf tvö troll úti í einu.

Í einu orði sagt, hrein bylting frá því sem var þegar ég var að byrja til sjós. Er ansi hræddur um að ef ég ætti að reyna að fiska með þeim búnaði sem var um borð þá yrði nú eftirtekjan ekki mikil.



Tvö barnabarna minna á sjóstöng með afa gamla. Einbeittin í svipnum leynir sér ekki.



Trillan mín, hún Ósk EA-17.

Allt hefur gjörbreyst á þessum 35 árum sem ég hef stundað skipstjórn.

Síðan er það eftirlitið með veiðunum sem hefur margfaldast. Við þurfum til dæmis að senda aflaskýrslur á hverju kvöldi til viðkomandi yfirvalda í Þýskalandi sem sendir þær áfram til Noregs. Ef þeir klikka á að áframsenda þær þá er ábyrgðin ekki þeirra heldur okkar, sem er mjög sérstakt.

Sömuleiðis eru alltaf annað slagið að koma um borð til okkar eftirlitsaðilar frá norsku strandgæslunni, þegar við erum á eftirlitssvæði hennar, en þeirrar dönsku þegar við erum við Grænland. Þessir aðilar kanna og sanna nánast allt sem lýtur að veiðunum eins og til dæmisæmisdæmisem oftast var veiðarfæri afla og staðsetningar. Öll þeirra vinna er mjög fagleg og samstarfið við þá hefur verið mög gott. Allt þetta er viðbót við það sem var

Þjónusta alla leið á sjó og landi

Til hamingju með daginn!

Í tilefni af sjómannadeginum þökkum við sjómönnum og útgerðarfyrtækjum fyrir ánægjuleg samskipti í gegnum tíðina. N1 er alltaf til staðar með þjónustu við sjávarútvegin, á sjó og landi.

440 1000 n1.is



ALLA LEIÐ

þegar ég var að byrja sem skipstjóri.

Þú sagðir að túrarnir tæku svona 45-55 daga, hvernig skiptist túrinn á milli veiða og stíma að og frá miðum?

– Stímin eru um 20% en veiðar um 80% Að loknum hverjum túr áttu sam-bærilegt frí í landi.

Hvað gerirðu þá?

– Við hjónin eigum 4 börn og 6 barna-börn, eins og áður hefur komið fram, sem ég reyni að sinna eins vel og ég get. Svo á ég trillu, sóma 800, Ósk EA-17, sem ég leik mér á svona inn á milli, fer gjarnan með barnabörnin á sjóstöng eða í hvalaskoðun sem þau hafa mikið gaman að. Á um 8 tonna kvóta sem ég veiði með handfærum, síðan hef ég stundað strand-veiðarnar ögn, landaði til dæmis á liðnu ári 20 sinnum og núna þann 14. mars er ég að fara heim til þess meðal annars að stússast í trillunni. Tók úr henni vélina áður en ég fór út og ætla þegar ég kem heim að mála vélarúmið og gera fint áður en ég set vélina aftur niður.

Nú síðan tek ég nú alltaf að minnsta kosti tvisvar á dag rúnt á bryggjuna til þess að spjalla við karlana sem þar eru að stússast í trillunum sínum, fá frá þeim fréttir af aflabrögðum og síðan, sem er nú ekki það þýðingarminnsta, að skiptast á skoðunum við þá um lífið og tilveruna en á því sviði eru endalaus óleyst mál eins og allir vita.

„Verðlagið 50% lægra“

Á árinu 2017 fórum við hjónin til Torre-vieja á Spáni til þess að skoða þar íbúðir sem voru þá til sölu. Í upphafi ferðar ætluðum við bara að skoða en ekki að kaupa. Lyktirnar urðu samt þær að við skrifuðum undir kaup á íbúð sem við fengum afhenta á liðnu ári. Um er að ræða um 90 m² íbúð í Sol Park sem er íbúðapýrping hér á Torre vieja svæðinu. Íbúðinni fylgir jafnstór þakflötur hússins, svokallað solarium, þar sem við erum



Hér eru þau hjónin, Siggí og Dana, á þakinu á íbúðinni sinni í Sol Park 160 á Spáni. Sundlaugin í baksýn.

með sólbaðsaðstöðu, sólbekki, hornsófa og borð að ógleymdum heitum potti.

Íbúðinni fylgir stæði í bilageymslu ásamt geymslu þar og aðgengi að sund-laug. Nú af sjálfu leiðir að konan mín er hér oft en ég en ég reyni að dvelja hér sem mest í frítíðunum.

Við kunnum mjög vel við okkur hérna, mesta breytingin er veðrið, alltaf nánast logn og hitinn kvölds og morgna

til dæmis núna í febrúar um og yfir 12°C og um miðjan daginn um 20°C. Við er-um mikið meira úti við hér en heima, ég hjóla mikið, heima á maður það undir Guði og lukkunni hvort maður kemst aftur heim leggi maður í að fara í göngu-túr á þessum tíma árs. Síðan er það verð-lagið sem er a.m.k. 50% lægra hér en heima.



Félag skipstjórnarmanna

*sendir félögum sínum
og fjölskyldum þeirra
bestu kveðjur og hamingjuöskir
í tilefni Sjómannadagsins.*



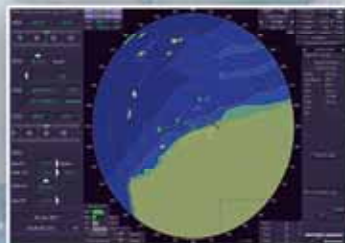
KONGSBERG



K-Chief 600 viðvörðunarkerfi

NORTHROP GRUMMAN

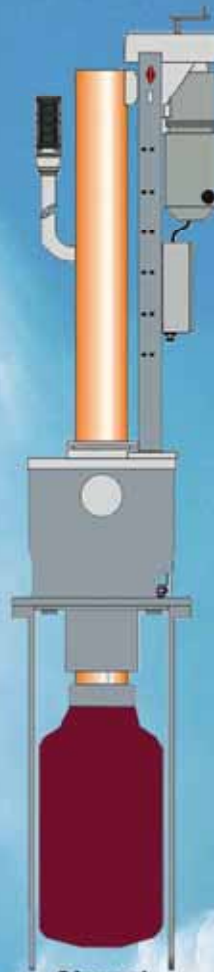
Sperry Marine



VisionMaster FT ratsjá



Navigat 100 gýrókompás



Simrad
Lågtíðni sonar



JRC JLN-652 Straummælir

SIMRAD



Omni Høfuðlinusónar

Hytera



Zodiac
Seacom 200



Hytera MD 785



JRC JMR-5400 Ratsjá

Askalind 2
201 Kópavogur

Simberg
Sími: 414-4414

www.simberg.is
simberg@simberg.is

Jón Hjaltason

Múlaberg við bryggju á Siglu-
firði. Sem sjá má er Sjómann-
dagur í nánd. „Við vorum þrír
jafngamlir á Múlaberginu,“ segir
Sigurður Örn, „en þessir tveir
jafnaldrar mínir hættu örfáum
mánuðum á undan mér.“
Mynd: Jón Hjaltason

„Var bara venjulegur kokkur“

- Rabbað við Sigurð Örn Baldvinsson matsvein

– Nei, blessaður vertu ég er hættur á sjó, segir viðmælandi minn þegar ég spyr út í aflabrögð, svona til að brjóta ísinn.

– Ég kom í land þegar ég varð sjötugur sem var í október á síðasta ári.

Aftur verð ég kjafstopp, röddin í símanum ber ekki með sér að vera komin á áttæðisaldur.

Annars er tilefni samtalsins að þegar tilkynnt var um úrslit í Ljósmyndakeppni sjómanna 2019 var fyrsta sætið sagt Sigurðar Arnars Baldurssonar. Þó er óumdeilt að Sigurður heitir Örn en ekki Arnar og er Baldvinsson. Ég vildi svo sem ekkert brydda upp á þeirri staðreynd, sem ég flika ógjarnan, að Örn og Arnar eru mér þungur ljár í þúfu þegar kemur að fallþvingu.

En sem sagt, erindið var að biðja Sigurð Örn afsökunar og leiðrétt mistökin.

Byrjaði á dekki og endaði á dekki

Og úr því talsamband var komið á var ekki úr vegi að spjalla ögn. Og þá var fyrst að forvitnast um hvernig það væri fyrir gamalreyndan sjómann að vera kominn í land?

– Jú takk, þetta hefur gengið ágætlega. Að visu fannst mér nokkuð lengi eins og ég væri bara í frí. Þegar Múlabergið kom inn var alltaf eitthvað sem togaði. Þetta var einkennileg tilfinning, það skal ég játa. En ég fer aldrei niður á bryggju, hef reyndar aldrei verið neinn bryggjukarl og þegar við vorum að landa fann ég aldrei hjá mér neina hvöt til að rölta um bryggjur og skoða skip.

Svo að þú og hafið eruð skilin að skiptum?

– Svona að mestu. Ég skal játa að ég hef fylgst með þegar Múlabergið

tekur þátt í togararallinu fyrir Hafró. Maður kveður ævistarfið ekki svo glatt. Ætli ég hafi ekki byrjað á sjónum 1964 eða '65. Og núna seinast var ég búinn að vera samfleytt í 19 ár á Múlaberginu áður en ég hætti í fyrri. En satt að segja hef ég alltaf verið að hætta á sjónum, já allt frá því ég fór í fyrsta sjóróðurinn, sem hljómar einkennilega.

En þú gerðir samt aldrei alvöru úr því að hætta?

– Ég reyndi nokkrum sinnum. Vann til dæmis í Slippstöðinni á Akureyri. Ætlaði að læra ketil- og plötusmiði. Ég var líka um tíma hjá Haftækni en satt að segja þá fann ég mig aldrei í klukkuvinnu. Svo að ég hætti einfaldlega að streitast á móti. Ég er einhvern veginn þannig innrættur að 8-17 vinna hentar mér alls ekki. Kannski er ég ekki nógu skipulagður.

Svo gerðist þú sjókokkur eða varstu kannski ekki kokkur allan sjómannsferilinn?

– Nei, nei. Ég byrjaði á dekki og endaði þar raunar líka. Á rækjunni fer kokkurinn á dekkið líka sem gerði mér gott. Hélt mér í æfingu. Ætli ég hafi ekki byrjað að sem matsveinn þegar ég var á Stálvík SI 1 í kringum 1985.

Lærðirðu þá til kokks?

– Nei en ég byrjaði sem unglingur að elda, fyrst í foreldrahúsum og svo hélt ég því áfram eftir að ég flutti að heiman og stofnaði mitt eigið heimili.

Þér hefur þá þótt gaman að standa í eldamennskunni?

– Nei, ég hafði aldrei neina sérstaka ánægju af því að elda. Þetta var bara eins og hver önnur vinna. Og kannski kom þarna letin til skjalanna. Ég nennti ekki að vera úti á dekki í öllum veðrum.

Þú sagðist ekki vera mjög skipulagður en það hefur nú samt þurft skipulag og hugsun þegar tekinn var kostur?

– Það reyndi óneitanlega svolítið á þegar útivistin var kannski sjö vikur eins og þegar ég var á Siglufirðingi SI 150 og við fórum í Smuguna. En þetta var yfirleitt svipað magn sem var keypt og komst því upp í vana.

Í lokin ein samviskuspurning, Sigurður, hvernig kokkur varstu?

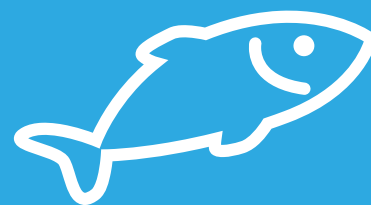
Ég var nú bara venjulegur kokkur en enginn gúrme. Góður vinur minn kallaði mig kjötfarskokkinn en sannleikurinn var sá að þegar boðið var upp á kjötfarsbollur, steiktar eða soðnar með káli, borðuðu flestir mikið. Auðvitað var maður stundum skammadur og helst settu menn út á kjötfarsíð. Það er erfitt að gera öllum til hæfis en oft kviknuðu skammirnar ekki að ástæðulausu, játa ég fúslega. Í heildina var ekki mjög mikið jarmað í mér og lítill illindi urðu. Og víst er að enginn dó.



Sigurður Örn tekur á móti kostinum. Mynd: Björn Valdimarsson



Við óskum sjómönnum
innilega til hamingju
með daginn!



wisefish
sjávarútvegslausrir

Fullbúin sjávarútvegslausrir í áskrift Microsoft Dynamics 365 Business Central

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

WiseFish er sérsniðin hugbúnaðarlausn sem er hönnuð til að sinna þörfum sjávarútvegsfyrirtækja. WiseFish býr yfir fjölbreyttum eiginleikum og tekur tillit til allra hluta virðis_keðju sjávarfangsins, allt frá veiðum og framleiðslu til sölu og dreifingar.

Sérfræðingar WiseFish eru ávallt tilbúnir að miðla af víðtækri þekkingu og reynslu af þjónustu og hugbúnaðarþróun fyrir sjávarútveginn.

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



Guðmundur Smári Guðmundsson,
G.RUN Grundarfirði

WiseFish nær til allrar virðis_keðju sjávarútvegsins
frá veiðum til sölu og dreifingar.

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



ÓÐINN SEXTUGUR



Fimmtudaginn 28. janúar árið 1960 voru öll stóru fréttablöðin á Íslandi með sömu forsíðufréttina. Nýja varðskipið er komið, tilkynntu blöðin þjóðinni. Nú verður fyrir alvöru tekið í lurginn á Bretunum.

Þetta síðara var kannski ekki sagt alveg með þessum orðum en allir vissu til hvers refirnir voru skornir. Haustið 1958 hafði fiskveiðilögsagan verið færð út í tólf milur Bretum til sárrar gremju. Síðan þá hafði geisað þorskastríð á Íslandsmiðum.

Og nú hafði nýr Óðinn bæst í flota Landhelgisgæslunnar, alls 880 rúmlestir, 64 metrar á lengd, tíu á breidd og sérstaklega styrktur siglinga innan um ís og á fullri ferð – eða því sem næst – í verstu vetrarveðrum.

◇ ◇ ◇

Allt var flunkunýtt um borð og kom ekki á óvart í nýju skipi – nema fallbyssan, hún mátti muna fífil sinn fegri. Þegar blaðamenn höfðu orð á því við Pétur Sigurðsson, forstjóra Landhelgisgæslunnar,

hvort byssan væri ekki of litil og of gömul svaraði hann stutt og laggott: – Hún mun duga til þess sem ætlast er til.

Þetta svar varð aðeins til að æsa upp forvitnina í fjölmiðlamönnum sem grófu fljótlega upp að fallbyssan, sem var komin nokkuð á sjötugsaldur, hafði áður verið á tveimur varðskipum og gekk því enn í endurnýjun lífdaga á nýjum Óðni.

Sumarið á eftir komst gamla fallbyssan á Óðni í heimsfréttirnar þegar kúlur úr henni lentu í reykháfi breska togarans Grimsby Town. En það er önnur saga.

Löngu síðar, þegar stóð til að selja Óðinn úr landi, beitti þáverandi alþingismaður, Guðmundur Hallvarðsson, sér fyrir því að skipið yrði varðveitt. Stofnuð voru Hollvinasamtök Óðins, hætt var við söluna og í dag eiga allir Íslendingar þess kost að heimsækja skipið og hlýða á fræðandi frásagnir um lífið um borð og hvað á dagana dreif þá áratugi sem Óðinn var í þjónustu íslensku þjóðarinnar.

◇ ◇ ◇

Varðskipið Óðinn er sem sé orðinn sextugur. Hann er að sjá sem nýr þar sem hann liggur við Verbúðarbryggjuna í Reykjavíkurböfn, í umsjá Sjóminjasafnsins við Grandagarð. Hollvinasamtökin fögnuðu afmælinu og buðu til veislu. Þar mætti margt mætra kvenna og karla – meðal annarra var þar okkar ágæti ljósmyndari og velunnari Víkings, Jón Páll Halldórsson, sem sendi okkur þessar myndir úr afmælisfagnaðinum.



Í brúnni á Óðni, forseti Íslands, Guðni Th. Jóhannesson, Lilja Alfreðsdóttir, mennta- og menningarmálaráðherra, Áslaug Arna Sigurbjörnsdóttir dómsmálaráðherra, Guðmundur Hallvarðsson, formaður Hollvinasamtaka Óðins, og forsetafrú Eliza Jean Reid.

Björn Baldvinsson (til vinstri) og Ingvi Hrafn Jónsson. Þeir voru báðir í áhöfn Óðins þegar skipinu í janúar 1960 var siglt í fyrsta sinn yfir hafið til Íslands. Siglingin frá Álaborg tók rúma þrjá sólarhringa, siglingahraðinn var að jafnaði 16 sjómílur en fór yfir 18 þegar slegið var í.



Stjórn Hollvinasamtaka Óðins. Frá vinstri, Vilbergur Magni Óskarsson, Sigurður Ásgrímsson, Sigrún Magnúsdóttir varaformaður, Guðbrandur Benediktsson, safnstjóri Borgarsögusafns, Ingólfur Kristmundsson, Vigdís Hauksdóttir og formaðurinn, Guðmundur Hallvarðsson.

Þessi sáu um að gesti þryti hvorki kaffi né meðlæti. Frá vinstri talið; Vigdís Hauksdóttir, Jón Kr. Friðgeirsson, Sigrún Magnúsdóttir, Halldóra Ragnarsdóttir, Ragnhildur Jónasdóttir, Sigrún Ólafsdóttir og Birgir Vigfússon staðarhaldari í Óðni.





Talið frá vinstri: Halldór Olesen, meistari í rennismiði. Brautskráður frá Vélaskóla Íslands (VÍ) 1969. Vélstjóri hjá Hval hf til margra ára síðar á Skólaskipinu Sæbjörgu og einnig kennari í járnsmíðum við sinn gamla skóla í um tvo áratugi. Brynjar Pétursson, brautskráður frá VÍ 2016. Vélstjóri hjá Björgun, nú síðast á Dtsu í Landeyjarhöfn. Búi Steinn Jóhannsson vélvirki. Brautskráður 1969 frá VÍ. Vélstjóri á bátum og togurum en lengst af starfsferils vélstjóri í virkjunum Landsvirkjunar. Bjarni Sigfússon, vélvirki VÍ 2016. Vélstjóri á skipum Ísfélagsins og Hugins í Ve. Birgir Óskarsson, vélvirki og rafvirki VÍ 1978. Vélstjóri á togurum en lengst af hjá Eimskip og fjögur ár sem rafvirki í landi. Ingólfur Kristmundsson, vélvirki VÍ 1969. Vélstjóri á fiskiskipum til 1971 þá til Landhelgisgæslunnar sem 3. vélstjóri á vs Ægi. Starfaði sem vélstjóri á flestum skipum Gæslunnar til 1979, þá ráðinn yfirvélstjóri á Hofsjökul. Starfaði síðustu 24 ár starfsferilsins sem sölu og innkaupastjóri hjá Oliuverzlun Íslands hf. Á myndina vantar einn félaga, Gunnlaug Geir Guðbjörnsson, VÍ 1972. Vélstjóri á fiskiskipum en einnig starfsmaður FAO til margra ára í Indónesíu, Malasíu og víðar. Síðan myndin var tekin hafa bæst tveir vélstjórar í hópinn. Annar er Valur Kristjánsson, VÍ 1976. Vélstjóri á fiskiskipum og einnig við Laxárvirkjun og Kárahnjúka. Hinn er Leifur Ólafsson, VÍ 1975. Vélstjóri á fiskiskipum en mestan hluta starfsferils í Caterpillar-viðgerðum, fyrst hjá Heklu og síðan Kletti hf. Svo ekki fari á milli mála þá eru allir ofantaldir velfræðingar að mennt.

„Handtökin orðin óteljandi“

Á hverjum mánudagsmorgni undanfarin ár hafa níu vélstjórar mætt um borð í Óðin þar sem þeir hafa unnið hörðum höndum við að koma vélum skipsins í lag. Kannski ekki alltaf allir í einu, yfirleitt þó aldrei færri en sex, en hópurinn hefur verið samstilltur og markmiðið eitt, að gera Óðinn siglingahæfan. Í þessum hópi er Ingólfur Kristmundsson. Við tókum hann tali.

- Segðu mér ögn af sjálfum þér, Ingólfur, hver er menntun þín og hvaða taugar berðu til varðskipisins Óðins?

Ég fæddur og uppalinn í Flóanum – áður Gaulverjabæjarhreppi – fluttist síðan á Selfoss en frá 1966 hef ég búið nánast óslitið í Reykjavík.

Byrjaði vélstjórnarnám 1962 í því sem þá hét Mótornámskeið Fiskifélags Íslands og var upphaflega sett í gang vegna skorts á menntuðum vélstjórum í sístækkandi fiskiskipaflota. Var síðan næstu fjögur ár vélstjóri á bátum í Vestmannaeyjum, Ísafirði og Þorlákshöfn. Hóf síðan nám í Vélaskóla Íslands árið 1966 og útskrifaðist þaðan þremur árum síðar.

Þetta var fyrsta árið sem vélstjórar með reynslu fengu inngöngu í Vélaskólann án þess að hafa sveinspróf en möguleiki gefin á að gangast undir það eftir á til að fá yfirvélstjóra réttindi

Réðst eftir skólann til Hnífsdals á vélbátinn Guðrúnu Guðleifsdóttir, þá í eigu Miðfells hf í Hnífsdal undir stjórn hins landsfræga Jóakims Pálssonar. Bjó á Ísafirði í tvö ár á Mjallargötu 6. Í júní 1971 fluttist ég svo til Reykjavíkur og hóf störf hjá Landhelgisgæslunni, fyrst á vs Ægi 12. júlí 1971 og síðan á flestum skipum Gæslunnar, þar á meðal Óðni, fyrst 5. janúar 1973, aðeins átján dögum fyrir eldgosið í Vestmannaeyjum.

Óðinn var eitt fyrsta skipið á vettvang utan Vestmannaeyjabátanna. Við komum fyrir Eyðið um klukkan 12:30, einhverjum tíu tímum eftir að gos hófst. Þá var nánast samfelld eldsprunga frá Helgafelli og niður undir hafnargarð. Þetta sama ár, eða 29. ágúst, var ég afskráður af Óðni. Samtals var ég skráður vélstjóri á vs Óðni í 560 daga. Tveimur árum síðar, eða 1975, tók ég sveinspróf í vélvirkjun frá Landssmiðjunni.

Árið 1979 réðst ég til Jökla sem yfirvélstjóri á Hofsjökli sem þá var stærsta og gangmesta skip á Íslandi og eru þá varðskipin ekki undantalin. Hofsjökull var þá í Ameríkusiglingum með fisk fyrir Sölu-miðstöð hraðfrystihúsanna, SH, og fleiri aðila. Það var mikið og erfitt verkefni að halda við og lagfæra vélbúnað Hofsjökuls og nokkuð ólíkt vélstjórn varðskipanna. En ég átti því láni að fagna að hafa duglega og óserhlífna vélstjóra og smyrjara með mér og með sameiginlegu átaki og mikilli vinnu tókst okkur að bæta eitt og annað og sigla skipinu vandræðalaust þann tíma sem ég var um borð.

Þessi starfsferill gaf mér mikla og góða reynslu sem kom sér vel í starfi sem sölu- maður í skipatengdum vörum hjá Olis síðustu ár starfsferilsins.

- Hvernig kom það til að þú fórst að vinna við Óðin og hvenær gerðist það?

Ég varð snemma félagi í Hollvína-samtökum Óðins, þó án mikilla afskipta í fyrstu. Svo var það síðla árs 2014 að við Halldór Olesen tókum að aðstoða Birgir Vigfússon, sem er starfsmaður Sjóminjasafnsins, við smávægileg

viðhaldsverk, mest tengd hitakerfi skipsins.

Framan af mættum við af og til um borð, aðallega ef Birgir þurfti á aðstoð að halda. Smám saman gerðum við okkur ljóst að best væri að fastsetja einhvern vikudag einu sinni í viku til að sinna ýmsum viðhaldsverkefnum undir stjórn og í samstarfi við Birgir. Síðan hefur sístækkandi hópur vélstjóra komið saman hvern mánudagsmorgun til vinnu og spjalls.

- Var skipið siglingahæft á þessum tíma?

Nei og við hugsuðum í fyrstu ekkert um að gangsetja vélar, hvorki ljósavélar né aðalvél. Enda var vélbúnaður skipsins alls ekki tilbúinn til neinnar gangsetningar. Vegna þess meðal annars var búið að loka öllum sjóinntökum fyrir botnloka. Það var gert þegar skipið fór í slipp 2013 þar sem menn töldu þá að vélar yrðu aldrei gangsettar aftur og væri því best að loka öllum sjóinntökum.

- Hvernig var ástandið í vélarúminu?

Rétt er að minna á að skipið hafði komið úr Englandssiglingu árið 2006 og var þá allt í góðu lagi samkvæmt upplýsingum frá þáverandi skipsmönnum. Fljótlega kom þó í ljós töluverð tæring í sjókælirörum aðalvéla sem stafaði af því að rör höfðu ekki verið tæmd og voru mörg þeirra hálf full af sjó þrátt fyrir að búið væri að loka fyrir botnloka.

Þetta voru engin smárör heldur 4ra tommu rör sem lágu í bugtum og beygjum uppi undir lofti í vélarúminu, flest að og frá Alfa-Laval varmaskiptum. Þessi leku rör varð að taka niður og ýmist lagfæra eða smíða ný.

Samsetning röranna og efnisval hafði einnig mikil áhrif á tæringuna þar sem þau voru mörg að hluta úr kopar og að hluta úr stáli sem er slæm blanda fyrir sjórör og mjög tæringarmyndandi.



Í vélarúmi Óðins. Birgir Óskarsson og Halldór Olsen skipta um legur í rafmótor kælivatnsdælu. Bjarni Sigfússon og Gunnlaugur Geir Guðbjörnsson fylgjast með.



Búi Steinn að störfum í Óðni.



Ingólfur um borð í Hofsjökli. Ekki alltaf sparifata-vinna.

Ég segi það satt að ég hef ekki á reiðum höndum tölu á öllum þeim rörum sem búið er að þetta eða skipta um en þau eru mörg, auk að minnsta kosti eins síðuloka sem var frostsprunginn.

- Í eyrum leikmannsins hljómar þetta eins og vélar Óðins hafi verið býsna hrörlegar orðnar?

Já, en smám saman kom í ljós að ástand vélbúnaðar var ekki eins slæmt og haldið hafði verið fram. Við gerðum okkur snemma góðar vonir um að hægt væri að koma vélunum í gangfært ástand og þyrfti ekki nema smá lagfæringar til. Þar skipti verulegu máli að opna botnloka á ný og koma sjókælikerfinu í not-hæft ástand til að mögulegt væri að keyra ljósavélar undir álagi.

Einn áfangi í þeirri vinnu var að ræsa Caterpillars ljósavélar, allar þrjár, en einhverjar þeirra höfðu þá ekki verið gangsettar í tólf ár. Þetta var gert í janúar 2018 og kom þá í ljós að þær voru allar í ágætu ástandi.

- Var þá Óðinn siglingahæfur á ný?

Nei, vinnunni var nú ekki lokið. En markmiðin voru skýr. Stjórn Hollvina-samtakanna lagði þá línu 2018 að Óðinn skyldi kominn í siglingarhæft ástand á 60

ára afmælinu. Skipið var tekið í slipp í október 2018, botnhreinsað, allir botnlokar voru yfirfarnir og dyttað var að einu og öðru. Þegar síðan hægt var að dæla kælisjó komu í ljós enn fleiri gót á rörum sem nauðsynlegt var að gera við og tókst sem betur fer.

Eitt af viðhaldsverkum í slippnum fólst í að tæma smurolíu hringrásartanka sem sennilega hafa ekki verið tæmdir til hreinsunar í 60 ár. Þá vantaði allmörg tonn af smurolíu og var leitað til ýmissa fyrirtækja til að afla nýrrar smurolíu á aðalvélar. Mættum við miklum velvilja og á nokkrum vikum tókst okkur að afla tólf tonna af nýrri smurolíu frá Olís, Kemi, Brim og Gæslunni. Auk þess hefur Olís gefið Hollvina-samtökunum eldinsneyti til að keyra ljósavélar.

- Og hvernig er þá staðan?

Í stuttu máli er hún þannig að við teljum aðalvélarinnar tilbúnar til gangsetningar en ekki er gerlegt að setja þær í gang við bryggjun hérna vegna þess að skrúfuöxullinn er beintengdur og ekki hægt að kúpla vélinni frá. Skipið fer því á ferð um leið og vélar fara í gang og myndi væntanlega draga bryggjuna með sér á fjögurra sjómílna ferð sem gengur víst ekki. Þess vegna hefur verið ákveðið að fá dráttarbát til að draga skipið út á ytri höfn með vorinu til að hægt sé að gangsetja aðalvélarinnar á fríum sjó. Næstu verkefni hjá okkur eru hins vegar að lagfæra akkerisspilið, dráttarspilið og bátakranann.

- Hvað heldurðu að hafi verið tímafrekast í þessari vinnu ykkar við Óðin?

Nú tel ég sjókælikerfið í allgöðu lagi en ef eitthvað eitt atriði hefur tekið meiri tíma en annað þá er það líklega vinnan við sjókælirör sem var ansi drjúg. Annars er ógerningur að telja hvert handtak síðan 2014. Þau eru orðin mörg eins og gefur að skilja. Mér telst til að vinnustundir séu að minnsta kosti 2000 sem myndi trúlega leggja sig á 24 milljónir í vinnulaun ef allt væri á útseldri vinnu. Við tökum hins vegar ekkert annað en ánægjuna fyrir starf okkar við Óðin og erum sáttir.

- Þú nefndir Ingólfur að vélstjórahópurinn sem sinnir Óðni hafi farið stækkandi.

Já, það er rétt. Við Halldór vorum mest tveir við vinnu fram til 2017 en þá fjölgaði okkur um einn þegar Búi Steinn, skólabróðir okkar, en hann hafði verið á Óðni á milli bekkja, tók að leggja okkur lið.

Um svipað leyti kom einnig í hópinn, Gunnlaugur Geir, sem hafði líka þjónað um borð í Óðni á sínum yngri árum. Snemma árs 2018 bættust tveir yngri menn í hópinn, Bjarni og Brynjar. Og enn síðar komu þeir Valur og Leifur til liðs við okkur þannig að hópurinn telur nú samtals níu vélstjóra ef allir kæmu í einu.

„Þökkum farsælan feril“

Endursögð ræða forseta Íslands, herra Guðna Th. Jóhannessonar,
í afmælisfagnaði um borð í Óðni í tilefni 60 ára afmælis varðskipsins
sem hann flutti að mestu af munni fram

Éftir að hafa óskað hollvinum og velunnurum Óðins, liðsmönnum Landhelgisgæslunnar, mennta- og menningarmálaráðherra og öðrum gestum til hamingju með daginn hóf forsetinn tölu sína.

„Svikalogn“

Óðinn kom til heimahafnar 27. janúar 1960 og þótti þá eitt best búna skip til björgunarstarfa á Norðurlöndum og þótt víðar væri leitað. Og ekki síst vel til landhelgisgæslu fallinn og lét strax til sín taka.

Sumarið 1960 stóð áhöfn Óðins í ströngu. Þá var svikalogn í fyrsta þorskastríðinu sem geisaði en samningaviðræður fóru fram í leyni. Einn breski togarinn gerðist þá ansi áleitinn sem lauk með því að Óðinsmenn skutu tveimur föstum skotum á reykhauf togarans en slíkt hafði ekki gerst síðan 1954 að skotið var á aðgangsharðan Belga.

Svona mætti rekja söguna í smáatriðum en ég vil ekki leggja þá þolraun á ykkur hér og nú. Stiklum þess í stað á stóru.

Stöldrúm við á Ísafjarðardjúpi í febrúar 1968 þegar Sigurður P. Arnason skipherra og áhöfn hans á Óðni bjargaði áhöfninni af Notts County, 18 mönnum



Jón Páll Ásgeirsson, yfirstýrimaður á aðgerðasviði hjá Gæslunni og okkar ágæti ljósmyndari, í afmælisfagnaði Óðins með forsetahjónunum, herra Guðna Th. Jóhannessyni og Elízu Reid.

en sá nítjándi fórst. Þá sýndu Óðinsmenn sannarlega hvað í þeim bjó.

Svo komu þorskastríð 8. áratugarins.

„Megum við nota byssuna?“

Ég stóðst ekki mátið, fór að grúska og fann í förum mínum uppskriftir skjala sem segja söguna í hnotskurn.

Hverfið með mér til ársloka 1972.

Kannski eru hér einhverjir sem þá voru um borð, ég veit það ekki, en þarna var annað þorskastríðið hafið. Við höfðum fært út í 50 sjómílur, bresku herskipin voru ekki komin, það gerðist ekki fyrr en sumarið eftir. En það var engu að síður hasar á miðunum.

Hinn 28. desember kl. 12.45 sendir Óðinn skeyti til stjórnstöðvar: – H-191 keyrði á okkur – stopp – megum við nota byssuna?

12.56, stjórnstöð til Óðins: – Nei.

Staðan var vissulega viðkvæm og það sem mátti sumarið 1960 var ekki leyft í árslok 1972.

12.23, Óðinn til stjórnstöðvar: – Sjö togarar á fullri ferð á eftir okkur.

Premur mínútum síðar eða 13.26 svarar stjórnstöð: – Þeir fiska ekki á meðan.

Svo vill stjórnstöð fá meiri viðbótarupplýsingar og spyr 14.03: – Eru þeir drukkknir?

Óðinn svarar 14.07: – Sé það ekki – stopp – en vegna þess að við fengum ekki að nota byssurnar ganga þeir á lagið.

14.11, stjórnstöð til Óðins: – Verið rólegir, það getur komið að því.

Um kvöldið hefur Óðinn enn á ný samband við stjórnstöð en þá hafði



Varðskipið Óðinn leggst í fyrsta sinn að bryggju í Reykjavík.

Mynd: Landhelgisgæslan



Óðinn siglir laskaður til lands.

Mynd: Jón Páll Asgeirsson

Ranger Brisis, annað tveggja hjálparskipa sem Bretar voru með á miðunum, lagt að Óðinsmönnum að vera nú rólegir, það væri ekki vert að gera stöðuna verri.

Óðinsmenn lýstu svari sínu í skeyti til stjórnstöðvar: – Við svöruðum honum að togari hefði reynt að sökkva skipi okkar og drepa áhöfnina – stopp – ef þeir vilja rólegheit þá gæti hann sagt togaranum að halda sig fyrir utan 50 sjómílur. Í því lá lausnin og var næsta einföld í augum Óðinsmanna.

„Lygasögur úr þorskastríðinu“

Í skjölum og í frásögnum þeirra sem stóðu í ströngu liggur sannarlega merk saga fólgin. Mér er minnisstætt hversu gaman var að koma hingað í Óðinn með nemendum. Óli Valur tók á móti okkur, klæddur uniformi sem innlendum jafnt og erlendum nemendum þótti mikið til

koma. Ein slík heimsókn festist mér sérstaklega í minni. Ég var þá hingað kominn með erlendum nemendum mínum. Óli Valur var að segja frá en í miðju kafi byrjar síminn hans að hringja. Hann tekur símann ofurhægt úr vasa sínum og svarar með sömu hægu röddinni og hann hafði talað við okkur: – Ég hringi í þig á eftir. Ég er að segja útlenskum krökkum lygasögur úr þorskastríðinu.

„Varðskip reyna enn ásiglingar“

Síðustu átökin á miðunum voru hin hatrömmustu og við megum þakka fyrir að ekki fór verr í hörðum ásiglingum er urðu veturinn 1975 til ’76 en þá höfðum við fært út í 200 sjómílur. Þó má finna atvik frá þessum tíma sem við getum kímt yfir.



Gurkha í apríl 1976. Yfirmenn um borð báðu stjórnvöld í London leyfis til að nota í sjálfsvörn fallbyssur og sprengjur á íslensku varðskipin.

Mynd: Landhelgisgæslan

Þann 1. apríl 1976 lét Óðinn stjórnstöð vita að F-71 hefði gert margar tilraunir til ásiglinga og þegar skipin voru hvað næst hvort öðru hefðu freygátumenn gert sér til dundurs að kasta eggjum á Óðinn.

Ekki sama léttúðin, skulum við segja, hinn 30. apríl 1976 þegar togarinn Arctic Corsair sigldi á Óðinn en til eru magnaðar ljósmyndir frá ásiglingunni. Pálmi Hlöðversson sagði um þennan atburð: – Gert við til bráðabirgða og svo vel að togararnir spurðu: Á hvora síðu Ægis keyrði Arctic Corsair en herskipið var búið að tilkynna að Óðinn væri „out“?

Leyfið mér í blálökin að rifja upp kvöldið ægilega, 6. maí 1976, þegar lá við að skip sykki. Þá er mér Týr efst í huga en Óðinn var sannarlega líka í atinu. Freigátan Gurkha gerði Óðinsmönnum lífið leitt. Blessunarlega varð enginn mannskaði og sem betur fer sá mun meira á freigátunni en Óðni.

En þetta var ekkert annað en stríðsástand, fannst mönnum um borð í Gurkha, sem sendu skeyti til London: – Óska leyfis fyrir allar freigátur til að mega nota fallbyssur og sprengjur í sjálfsvörn. Mermaid og Falmouth mikið skemmd. Varðskip reyna enn ásiglingar.

Sagan er nefnilega þannig að hún getur verið ólík eftir því af hvaða stjórnþalli hún er sögð. Þetta getur valdið vanda síðar en um það ætla ég ekki að orðlengja. Hitt má alveg örugglega fullyrða að þorskastríðinu lauk með fullum sigri okkar manna. Samið var um tímabundin fiskveiðiréttindi Breta við Ísland en 1. desember 1976 hurfu breskir togarar fyrir fullt og allt af Íslandsmiðum. Stjórnstöð sendi þá skeyti til allra varðskipanna sem ég ætla að nota hér sjálfur sem niðurlagsorð: – Um leið og þessu 560 ára tímabili virðist nú lokið þá þökkum við ykkur öllum ánægjulega samvinnu á tímabilinu og segjum góða nótt.

Þakkir

Við segjum þó ekki góða nótt hér, ekki alveg strax, en þökkum svo sannarlega farsælan feril Óðins í þágu lands og þjóðar í áranna rás. Þökkum þeim sem voru um borð í Óðni í blíðu og stríðu og þökkum þeim sem sýna skipinu hina miklu virðingu að halda því við og tryggja þannig þjóðinni Óðinn sem lifandi minnisvarða um þessa merku sögu.

Kæru vinir, afsakið að ég festist í sögunni. Njótum saman þessarar stundar. Ég legg til að við sem hér erum klöppum Óðinsmönnum lof í löfa og þökkum þeim þeirra drjúgu störf í þágu lands og þjóðar um leið og ég þakka fyrir mig.

(Fyrirsagnir eru Vikingsins)



Ólafur Ragnarsson

HALAVEDÐRIÐ 1925

Fiskimiðin umhverfis landið okkar eru auðug og aflasæl – og undirstaða þeirra afreka, sem unnin hafa verið hér á landi á sviði verklegra framkvæmda og sívaxandi menningar. Þessi gjöfulu mið eru þegar öllu er á botninn hvolft kjölfesta íslensks samfélags, jafnt í nútíð sem framtíð – og því ætti enginn að gleyma eða vanvirða. En þó að hafið sé örlátt, hefur lífsbarátta íslenskra sjómanna verið frek á fórnir. Margur hefur látið líf sitt í því erfiða stríði. Og stundum hefur Ægir verið svo stórtækur í þeim efnum að þjóðin öll hefur verið harmi lostin. Um þetta þekkjum við óteljandi dæmi. Rifjum upp eitt þeirra.

Leitað en án árangurs

Árið er 1925, mánudurinn er febrúar, vikudagurinn laugardagur, mánaðardagurinn sá sjöundi. Fjöldi íslenskra togara var þann dag að veiðum út af Vestfjörðum, flestir á Halamiðum. Þessi fengsælu fiskimið voru þá nýlega orðin eftirsótt af íslenskum fiskimönnum. En þeir voru ókunnir ennþá hinu óvenjulega veðurfari, sem algengt er á þessum slóðum. Þeir þekktu ekki enn nema að örlitlu leyti hinar straumpungu rastir sem þarna myndast svo víða og gera sjólagið svo óskaplegt þegar ofviðrin geisa. Þeir þekktu heldur ekki til hinna snöggu veðrabrigða sem þarna geta orðið.

Stormur hafði verið þennan dag og flest skipin hættu að toga upp úr hádegi. Þegar leið á daginn hvessti skyndilega og var á svipstundu komið ofsaveður, með frosthörku og hrið. Stóð veður þetta nær óslitið allan sunnudaginn og fram á

mánudag. Eftir það fóru togararnir að tínast smám saman í höfn, allir meira og minna brotnir og illa útleiknir eftir veðrið. Voru flestir þeirra tilsýndar eins og fljótandi hafisjakar, þaktir samfelldri klakabrynju frá sigluhún niður á þilfar. Öllu, sem lauslegt var ofan þilja, hafði skolað fyrir borð, á mörgum hafði bátapilfarið brotnað og stjórnþallurinn farið af sumum, allmargir misstu bátana og af einum brotnaði afturmastrið.

Enginn hafði komist í landvar, áður en ofviðrið skall á Loks var allur togarafloinn, að tveimur skipum undanskildum, kominn í höfn. Enn var saknað Leifs heppna, eign Geirs Thorsteinssonar útgerðarmanns, og bresks togara, Field

Marshal Robertson, sem gerður var út frá Hafnarfirði, (eign Hellyersbræðra frá Hull). Á hinum fyrrnefnda voru 33 menn, allir íslenskir, en á hinum síðarnefnda, 35 menn, 29 íslenskir og 6 breskir.

Þegar þrír sólarhringar voru liðnir frá því að ofviðrinu slotaði og ekkert hafði spurst til skipanna, fóru menn almennt að verða hræddir um að ekki væri allt með felldu. Ákvað ríkisstjórnin því hinn 12. febrúar að fá danska varðskipið Fyllu til þess að bregða sér vestur á firði að svipast þar um eftir skipunum. Togarinn Ceresio var sendur frá Hafnarfirði í samskonar leiðangur.

Leit þessi varð árangurslaus. En þegar hér var komið málum, höfðu eigendur skipanna og aðrir útgerðarmenn tekið ákvörðun um að senda togarafloinn, eða þann hluta hans, sem var ferðafær, til þess að leita að skipunum.

Á sunnudagsmorguninn snemma fóru tólf togarar frá Reykjavík, en níu bættust í hópinn af Selvogsbanka, og höfðu þeir lagt af stað kvöldið áður til móts við hina, sem komu frá Reykjavík. Allir togararnir hittust mánudagsmorguninn 16. febrúar og röðuðu sér með ákveðnu millibili (3 til 4 mílum) á um 90 mílna vegalengd.

Hafði áður verið reiknað út, eftir vindátt þeirri og veðurhæð, sem verið hafði á svæði þessu síðan ofviðrið hófst, hvar helst myndi að leita skipanna. Meðan á leitinni stóð, var stöðugt loftskeytasamband milli togaranna innbyrðis og við loftskeytastöðina í Reykjavík.

Þann 20. febrúar að kvöldi komu margir af togurinum úr leitinni aftur.

Um árabíl hefur á Halanum verið að finna ein drýgstu fiskimið togarafloans. Halinn eða Halamið liggja um 30 til 40 sjómílnur útnorður frá Stigahlíð við Ísafjarðardjúp. Þar gengur nes út úr landgrunninu NV í hafdýpið en á mörkum landgrunns og hafdýpis eru hin ákjósanlegustu skilyrði fyrir fiskinn. Á Halamiðum er algengt að veðurhæðin breytist skyndilega – á jafnvel innan við 20 til 30 mínútum – úr einu til tveimur vindstigum í tíu eða þaðan af meira, með frosthörku og byl.



UMBÚÐIR & MERKING ERU OKKAR FAG



FERSKFISKKASSAR SEM ERU 100% ENDURVINNANLEGIR

CoolSeal kassinn er umhverfisvænn og því
góður valkostur í stað frauðplastkassa

- Hagkvæmari aðflutningur
- Betri nýting á bretti
- Betri nýting gáma



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

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



Höfðu þeir einskis orðið vísari um afdrif skipanna, en alls hafði verið leitað á um 18 þúsund fermílna svæði. Þriðja leitin og hin síðasta var hafin fjórum dögum síðar. Í henni tóku þátt fjórir togarar ásamt varðskipinu Fyllu. Tveir af togunum voru íslenskir, Skúli fíógeti og Arinbjörn hersir, en tveir breskir, Ceresio og James Long. Leitað var að þessu sinni á miklu stærra svæði en áður, farið allt norður að hafisbrún og þaðan austur fyrir Horn. Þá var haldið vestur á bóginn og leitað vestanvert við svæði það, sem togararnir höfðu áður kannað. Stóð leitin yfir í tólf daga og var alls farið yfir svæði, er nam um 60 þúsund fermílum. Þegar leitinni var hætt, voru leitarskipin stódd um 300 sjómílur vestur af Reykjanesi. Veður var gott alla dagana og skyggni ágætt. En leitin varð árangurslaus.

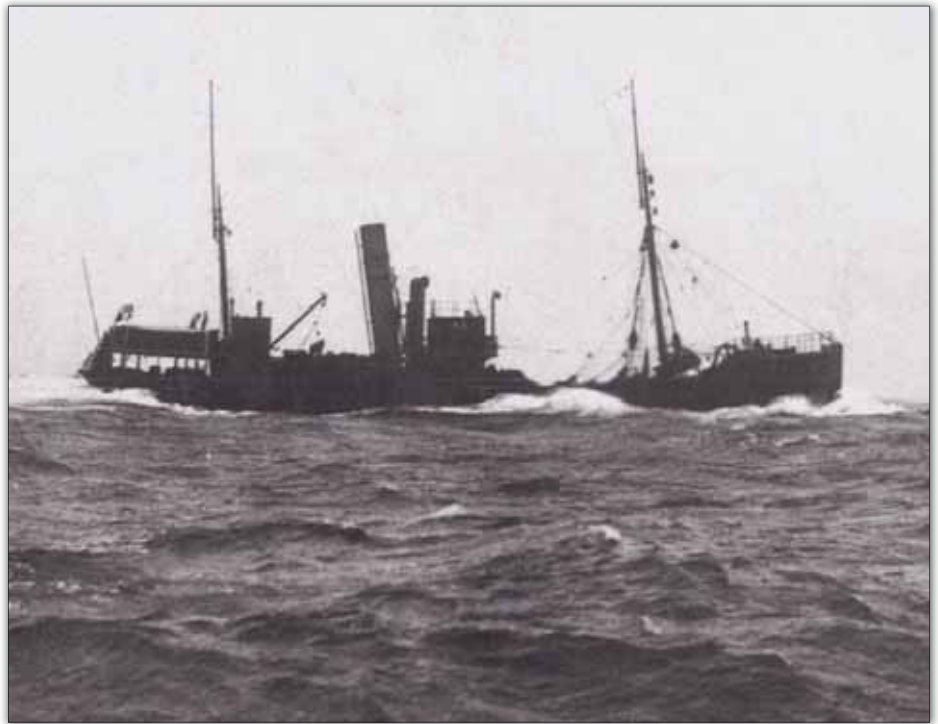
Í ofviðri því, sem fyrr var getið, strandaði vélbáturinn Sólveig á Stafneskerjum og létu sex menn þar lífið. Alls fórust því í ofviðrinu, á fiskimiðum hér við land, 68 Íslendingar og sex Englendingar. Hátiðleg minningarathöfn var haldin um sjóslys þetta, í Reykjavík og Hafnarfirði þann 10. mars. Og um allt land var hinna föllnu minnst með fimm mínútna þögn. Sjómannastéttin íslenska hafði að þessu sinni hlotið reynslu sem varð henni dýrkeypt en lærdómsrík.

Eigum við að setja „tímavélina“ aðeins í gang og ímynda okkur fund með 4 mönnum sem sjálfir voru sjónarvottar og þátttakendur í þeim hildarleik, sem getið var hér að framan. Þær eru stuttar og fábrotnar, en gefa þó ofurlitla hugmynd um það, sem fram fór um borð í skipunum, meðan ofviðrið stóð yfir.

Vildu frekar í hafið

Gefum fyrst Snæbirni Stefánssyni (1889-1951), skipstjóra á b/v Egil Skallagrimssyni RE 145, orðið en Snæbjörn var bróðir Eggerts Stefánssonar söngvara og heimsborgara og Sigvalda Kaldalóns lækni og tónskálds:

– Við vorum staddir úti á Halamiðum þegar ofviðrið skall á, síðari hluta laugardagsins 7. febrúar. Stormur hafði verið talsverður fyrri hluta dagsins, en sjólag þó sæmilegt. Upp úr hádeginu var hætt að toga, gengið frá lestaropunum eins og vant var og veiðarfærin bundin upp. Var þá sjór tekinn mjög að spillast og veðurhæðin í hröðum vexti. Skömmu síðar var komið ofviðri, með ofsaroki af NA., blindhríð og stórsjó. Veðurofsinn var svo mikill, að stíma varð með hálfri ferð og stundum jafnvel fullri, til þess að halda í horfinu. Gekk erfiðlega að halda „dampi“, því að sjór var kominn á „firplássið“ og voru því tveir menn sendir af



Egill Skallagrimsson RE-165. Togarinn lagðist á hliðina og sjór flaut upp á brúarglugga.

þilfarinu kyndurunum til aðstoðar.

Síðari hluta nætur breyttist sjólagið skyndilega og umhverfið um allan helming. Tel ég líklegt, samkvæmt síðari reynslu, að þá hafi skipið verið komið inn í straumröstina, sem þarna myndast á mótum Golfstraumsins og Pólstraumsins. Ég fékk tækifæri til þess síðar, að sjá með eigin augum hvernig sjólagi er háttað, þar sem straumar þessir koma saman. Það var við önnur og betri veðurskilyrði, í bliðskaparveðri og ládaðum sjó. En svo var straumþunginn mikill, þar sem straumarnir mættust, annar grár að lit, en hinn blár að lit, að á haffletinum myndaðist hryggur, þar sem þeir runnu hvor gegn öðrum.

Skömmu eftir að sjólagið breyttist lenti stórsjór á skipinu og varpaði því á hliðina, þannig að stjórnpallurinn fór í kaf bakborðsmegin. Við veltuna kastaðist allt, sem lauslegt var, út í aðra hlið skipsins, kolin, saltið og fiskurinn. Eldar drápu undir eimkatlinum, því að sjór flaut inn í eldstæðin og gólfplöturnar á „firplássinu“ gengu meira og minna úr skorðum. Báða björgunarbátana tók fyrir borð og er það gleggsta dæmi þess, hve veltan var mikil, að þeir kipptu með sér bátsuglunum upp úr stýringum sínum á bátapilfarinu með beinu átaki, þannig að ekkert sá á stýringunum.

Skipið lá nú í sjóskorpunni þannig að sjór flaut upp á brúargluggana. Björgunartilraunir voru þegar hafnar og voru skipverjar á svipstundu komnir hver að sínu verki. Tengslin voru höggvin af bátunum, svo að þeir berðust ekki við skips-hliðina, kolunum og saltinu var mokað

yfir í kulborða til þess að rétta skipið að nýju og síðan var farið að ausa, því að skipið var sem vænta mátti orðið halffullt af sjó.

Nokkur árangur var þegar orðinn af þessu erfiða starfi, þegar brotsjór reið yfir skipið aftur og varpaði því á nýjan leik á sömu hliðina og fyrr. Varð því enn að hefja sama verkið á sama hátt og áður, en alls var unnið að björgunarstarfinu í 36 klukkustundir samfleytt áður en buið var að ausa skipið og koma vélinni af stað. Síðan var lagt af stað til lands. Stýrt var alla leið í SSA, og reyndist sú stefna vera beint til Reykjavíkur. Er það greinilegasta dæmi þess, hve mikið ofviðrið var, að skipið skyldi, meðan á því stóð, hafa hrakið svo langt til hafs.

Það er erfitt að skýra frá atburði þessum svo að ekki sé að einhverju leyti minnst þess dugnaðar, sem skipverjar sýndu, allir án undantekningar, meðan á björgunarstarfinu stóð. En sem dæmi þess vil ég aðeins nefna eftirfarandi atvik: Meðan enn var verið að rétta skipið eftir áfallið, sem fyrr var nefnt, varð þess vart, að á einu af lestaropunum, því sem aftast var á þilfarinu, hafði losnað um ábreiðuna, sem breidd var yfir lestarhlerana. Hér var sýnilega hætta á ferðum, sem vel gat orðið afdrifarík fyrir skip og áhöfn, ef ábreiðan losnaði alveg og hlerarnir færu af lestaropinum, þannig að sjór flæddi niður í skipið. Þessari hættu varð að afstýra, en það var erfitt verk og áhættusamt. Fárviðrið var í algleymingi, frostharkan mikil, og hriðin og náttmyrkrið svo að varla sá út úr augum. Tveir af skipverjum buðust þó þegar til að leysa starfið af

Sérhönnuð sjómannamappa

Atvinnuskírteini og önnur gögn á vísun stað



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

Sjómannamappan fæst einnig
sem taska með rennilás

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



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

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

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

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

hendi. Fóru þeir fyrst fram í hásetaklefan, til þess að klæða sig úr trollstökkunum, því að sjálfsagt var, vegna ofviðrisins, að vera svo léttklæddur sem unnt var, eftir að komið væri út á þilfarið og stakkarnir myndu hvort sem var verða gagnslitlir sem hlífðarflíkur, þegar þangað kæmi. Þeir höfðu lokið þessum undirbúningi og stóðu í vari undir hvalbaknum biðu eftir því að færi gæfist til þess að komast út á þilfarið. Þá reið ólag yfir skipið og sjórinn flæddi eins og straumuröst yfir þilfarið og inn undir hvalbakinn. Datt víst fáum í hug, að þeir, sem þar voru, kæmust lifandi úr þeirri eldraun. Þessi forleikur spáði ekki góðu um það, sem við mátti búast síðar, þegar komið væri út á þilfarið og ekkert yrði framar til að skýla þar við starf sitt hinum ótrauðu sjálfbodaliðum. Ráðgert hafði verið í fyrstu að hafa bönd á þeim í öryggisskyni, en því neituðu þeir ákveðið, töldu vonlaust að sleppa ómeiddir, ef að sjór kæmi á skipið undir slíkum kringumstæðum. Þá kusu þeir heldur ef ekki yrði hægt að ná handfestu að verða hafinu að bráð, en að berjast um í böndum, eins og rekald í brimi, á snarbröttu og hálu þilfarinu.

Þegar færi gafst, sættu þeir lagi, komust slysalaust á ákvörðunarstaðinn og luku rólegir við starf sitt, þó að vinnuskilyrði væru erfið. Og að verkinu loknu, þegar hættunni hafði verið afstýrt, hurfu þeir aftur í raðir félaga sinna eins og ekkert hefði í skorist til þess að vinna með þeim að austri skipsins og öðrum nauðsynlegum björgunarráðstöfunum.

Loftvogin stóð þráðbeint upp
Næstur fær orðið Jónas Jónasson skipstjóri (1878-1965) á breska togaranum Ceresio (en það skip endaði ævina í Kari-bahafi árið 1983 þá sem flutningaskip).

– Fimmtudaginn 5. febrúar árið 1925 kl. 10 síðdegis lagði togarinn af stað frá Hafnarfirði í veiðiför til vesturlandsins. Skyldi fiska í salt, því að á þeim tíma voru flest skip á saltfiskveiðum hér við land. Um hádegi daginn eftir var komið á móts við Patreksfjörð og þar trollinu kastað. Veður var gott, blíðalogn og sléttur sjór. Flestir íslensku togararnir voru að veiðum þarna, ásamt nokkrum skipum enskum. Fiskur var fremur tregur.

Klukkan um 16 síðdegis kom skeyti frá Leifi heppna, sem var að fiska úti á Hala. Þar var þá dágott fiskirí. Fóru því flest af íslensku skipunum út á Hala um kvöldið og fiskuðu þar um nóttina, því að þar var aðalfiskislóðin á þeim tíma.

Um kvöldið fór að draga upp þykkni í norðaustri og voru skyin græn að lit með dimmbláum eyðum á milli. Hef ég aldrei

séð loftslag eins og þá. Klukkan 03 um morguninn gerði ofsarok af norðri, en það stóð aðeins í hálfa klukkustund. Klukkan 08 árdegis fór að hvesa af ANA og um hádegi var komið stórviðri og haugasjór. Var þá hætt að fiska, veiðarfæri bundin upp og gengið frá öllu á þilfarinu, sem best mátti verða. Síðan var lagt af stað til lands með fullri ferð.

Þegar búið var að stíma um 12 mílur, var veðrið orðið svo vont, að ekki þótti gerlegt að halda áfram lengur, enda var þá kominn svarta bylur, svo að ekki sást út úr augunum og því vonlaust að ná landi. Var því haldið upp í vindinn með hægri ferð. Veðrið fór síversnandi og sjórinn óx að sama skapi. Varð að stíma með allt að hálfrí ferð til þess að halda í horfinu og stundum fullri ferð, þegar undan sló. Lifrartunnurnar, sem tómar voru, tók allar fyrir borð, og þær sem fullar voru varð að brjóta, svo að ekki hlytist tjón af, er þær ultu um þilfarið, því að sjógangur var svo mikill, að ekki var viðlit að koma á þær böndum.

Klukkan um 7 síðdegis var veðurhæðin orðin svo mikil, að ekki var lengur ferðafært milli lúkars og kætu, og voru því framhluti skipsins og afturhluti þess einangraðir hvor frá öðrum. Þegar farið var á milli stýrishúss og kætu, sem ekki var gert nema brýn nauðsyn krefði, var aðeins einn maður látinn fara í hvert sinn og litið eftir honum úr stýrishúsinu, til þess að sjá hvernig honum reiddi af. Var kaðall hafður eftir maskínukassanum, til þess að halda sér í, því að ekki var stætt vegna veðurs, og varð því maðurinn að skríða mest af leiðinni Loftvogin stóð þráðbeint upp og niður og gekk eins og pendúll í klukku. Hef ég aldrei séð hana svo langt niðri, enda var þetta hið harðasta veður, sem ég hef komið út í, og önnur veður, sem ég hef fengið, fyrr og



Morgunblaðið 12. febrúar 1925.

Í Halaveðrinu þar sem sextán togarar með á sjötta hundrað manns innanborðs voru í mikilli hættu áttu tveir togarar ekki afturkvæmt. Í áhöfnunum skipanna tveggja voru samtals 63 Íslendingar og sex Englendingar. Að auki fórst vélbáturinn Sólveig og með henni fimm manns. Það voru því 68 íslenskir sjómenn sem misstu lífið í þessu óveðri auk Englendinganna sex.

síðar, eru smámunir í samanburði við það.

Klukkan um 20 kom brotsjór á skipið og tók baujurnar úr báðum vöntunum, þannig að sjórinn tók belgina, en skildi sköftin eftir. Um miðnætti brotnuðu báðar loftskeytastengurnar. Einnig biluðu raflagnir svo að lýsa varð á kompásinn með kerti. Var erfitt að halda logandi á því og var þá reynt að nota gasljós, en það bilaði, svo að aftur varð að taka kerten í notkun.

Sami veðurofsinn hélst alla nóttina. Um morguninn, þegar hjart var orðið, komust menn þó úr lúkanum, en þá hafði verið sambandslaust við hann í 18 klukkustundir samfleytt og sama vaktin því staðið allan tímann. Seinni hluta dagsins fór heldur að draga úr veðrinu, en ekkert sló á sjóinn, fyrr en komið var undir miðnætti. Þá var farið að leita lands, því að margt þurfti að lagfæra og komum við loks til Dýrafjarðar, eftir erfiða ferð, útbjuggum þar loftnet fyrir okkur og náðum sambandi við Reykjavík. Var það eina sambandsleiðin, sem Reykjavík hafði við Vesturland, því að allar símalínur höfðu slitnað í veðrinu. Milli fjarðanna innbyrðis var þó samband ennþá.

Eitt af skeytunum, sem við fengum, var frá eigendum skipsins og var okkur sagt þar að fara til Patreksfjarðar til að stóðar öðru skipi frá sama útgerðarfélagi, togaranum Earl Haig, sem orðið hafði fyrir áfalli í ofviðrinu daginn áður (sjá frásögn Nikulásar Jónssonar skipstjóra á því skipi). Var skipinu fylgt til Hafnarfjarðar og komið þangað daginn eftir, fimmtudaginn 12. febrúar.

Rak stjórnlauð

Næstur til frásagnar er Nikulás Jónsson skipstjóri (1895-1971) á b.v. Earl Haig. Nikulás var kvæntur Gróu Pétursdóttir, hinni öfluglu talskonu fyrir slysavörnum.

– Laugardagurinn 7. febrúar, togað um nóttina til kl. 06:00 um morguninn, 35 sjómílur norður af Kóp. Síðan stímað út

á Hala. Þar norðaustan stormur. Ekkert aðhafst. Trollið bundið upp. Haldið upp í veðrið, fyrst með hægri ferð, en síðar smám saman bætt við meiri og meiri ferð, eftir því, sem veðurofsinn fer vaxandi. Notuð full ferð að lokum. Kl. 11 e. m. reið brotsjór yfir skipið, er braut niður loftskeytastengurnar og sópaði fyrir borð öllu, sem lauslegt var ofan þilja, lifrartunnum (60 alls) og fiskikössum. Rúður brotnuðu í brúnni Á sunnudag 8. febrúar var sami veðurofsinn og fyrr, látlaus stórhrið og hörkufrost.

Kl. 16:00. var ég staddur í herbergi mínu. Kom stýrimaðurinn þá niður til mín og sagði veðrið nú heldur vægara; myndi sennilega vera orðið óhætt að gera tilraun til þess að leita lands. Fór ég þegar upp í brú, en var með naumindum kominn þangað, þegar hrikalegur brotsjór hóf sig skyndilega upp fyrir framan skipið. Haldið var upp í sjóinn svo vel sem unnt var, en rétt áður en hann reið yfir skipið, var vélin stöðvuð. Þó var krafturinn svo mikill á sjónum, að hann mólbraut ofan af brúnni allan efri hluta stýrishússins, sem gerður var úr tré og svipti þilinu úr henni að aftan. Samtímis hratt hann skipinu svo harkalega aftur á bak, að stýrisstamminn snerist og lagðist stýrisfjórinn fram á skrífulbóðin bakborðsmegin. Skipið lagðist á stjórnborðshliðina, þannig að sjór flæddi niður í það um lúgur á „keis“. Kolin, saltið og fisk-

urinn hentist til í skipinu, og voru menn sendir fram í lestina (gegnum „tunnelinn“) til þess að lagfæra það. Skipið náðist fljótlega á réttan kjöl aftur, með því að taka áfram á vélinni, en ómögulegt var að hafa stjórn á því, því að stýrið var svo skakkt, að ekki var hægt að koma því miðskipa. Rak því skipið með öllu stjórnlaust, það sem eftir var dagsins, en án þess þó að fá á sig önnur veruleg áföll.

Mánudaginn 9. febr. var látið reka, sem fyrr, fyrir sjó og vindi til kl.14:00. Þá var nokkuð farið að lægja veðrið. Reynt var að halda til lands, en sú tilraun varð árangurslaus, þar sem aðeins var hægt að stýra skipinu til bakborða. Gerð var tilraun til þess að ráða bót á þessu með því að setja út trollhlera stjórnborðsmegin, en það nægði ekki á móti stýrinu. Var því enn látið reka um stund. Sást þá skipsljós skammt í burtu og var neyðarraketu skotið til þess að vekja á okkur athygli. Kom skipið þegar á vettvang, en það var breski togarinn St. Brelaid. Var óskað eftir að hann biði hjá okkur meðan tilraun yrði gerð til þess að lagfæra stýrið. Vegna sjógangsins reyndist það ómögulegt og voru þá ráðstafanir gerðar til þess að aðkomutogarinn reyndi að draga okkur til lands. Togvírar hans voru dregnir yfir til okkar og einn liður af akkeriskeðju okkar lásaður við þá annars vegar, en í hinn enda keðjunnar voru togvírar okkar festir, þannig að keðjan varð á milli víranna,

til þess að draga úr mestu rykkjunum.

Áður en skyggja tók um kvöldið sást til lands frá skipunum og vorum við þá staddir norðarlega á Breiðafirði. Var þá þegar breytt um stefnu og haldið í áttina til Patreksfjarðar. Veður var dágott, en þó voru vírarnir alltaf öðru hvoru að slitna.

Á þriðjudag 10. febr., þegar komið var fyrir Bjarg, tók aftur að hvesa af NA. Kl. 12:00 á hádegis komum við loks til Patreksfjarðar við illan leik. Var þar lagst fyrir akkeri og 5 liðum af keðju. Veður var slæmt, NA, stormur og hrið.

Eftir að lagst hafði verið á Patreksfirði var farið að huga að ýmsu um borð í skipinu, sem gengið hafði úr skorðum. Var þar ófagurt um að litast. Báðir bátarnir höfðu losnað og láfði annar þeirra að hálfu leyti út af bátapallinum að framan. Báðir voru þeir fullir af ís og bátapilfarið allt að útliti eins og samfelldur jökull. Loftnetið, sem var hringjanet, hafði vafist utan um aftur-mastrið, sem var að ummáli eins og meðal-reykháfur. Allan miðvikudaginn var unnið að því að koma stýrinu í lag.

Sendi útgerðarfélagið, sem var Hellyersbræður, þá með bækistöð í Hafnarfirði, einn af togurum sínum, Ceresio, til þess að fylgja okkur suður, því að báðir áttavitar okkar höfðu farið fyrir borð um leið og brúna tók af skipinu.

Þó að langt sé liðið síðan viðburður þessi gerðist, eru mér enn í minni þær



Félag skipstjórnarmanna

Aðalfundur Félags Skipstjórnarmanna

verður haldinn föstudaginn 5. júní 2020
á Grand Hótel í Hvammi, 1. hæð kl. 14:00.

Dagskrá:

1. Kosning fundarstjóra og ritara.
2. Skýrsla stjórnar.
3. Endurskoðaðir reikningar félagsins og sjóða þess lagðir fram og bornir undir atkvæði.
4. Umræður um skýrslu formanns og ársreikninga.
5. Kjöri stjórnar lýst.
6. Kjaramál.
7. Önnur mál.

Stjórnin



Gulltoppur RE-247. Lá á hliðinni í tæpar 30 mínútur.

móttökur, sem ég og skipshöfn mín fékk að þessu sinni hjá Ólafi Jóhannssyni konsúl og fjölskyldu hans á Patreksfirði. Þær móttökur komu sér vel, því að flestir vorum við illa haldnir eftir hina erfiðu útivist.

Sjórinn kastaði skipinu á hliðina

Næstur til frásagnar er Jón Högnason (1891-1989), skipstjóri á Gulltoppi.

Jón var faðir þeirra Högna skipstjóra hjá Skipaútgerð Ríkisins og Gríms stýrimanns á b/v Ingólfi Arnarsyni og tengdafaðir hins happasæla skipstjóra þar, Sigurjóns Stefánssonar.

– Á laugard. 7. febr. 1925 var verið á Halamiðum. Hægviðri og nokkur snjó-koma. Með birtu skellur á hvassviðri frá ANA.

Kl. 14:00 hætt að toga, var þá komið hvassviðri og mikill sjór. Skipinu andæft upp í sjó og vind með hægri ferð. Klukk-an 22:00 kom brotsjór á skipið bak-borðsmegin, sem skemmdi bæði öldu-stokk og brúarvæng, síðuljósker og hlíf, enn fremur brotnuðu rúður í stýrishúsi og ýmislegt fleira skemmdist. Eftir þetta varð að hafa ýmist fulla eða hálfa ferð til þess að halda skipinu upp í.

Sunnudaginn 8. febrúar 1925 var komið fárviðri frá ANA með mikilli snjó-komu og frosti. Skipinu haldið upp í veðrið með ýmist hálfri eða fullri ferð. Rétt eftir miðnætti kom brotsjór á stjórn-borðssíðu og kastaði skipinu á hliðina; mestallt saltið í lestinni kastaðist yfir í bakborðssíðu og mikið af kolum kastað-

ist til, annar björgunarbáturinn brotnaði og allar lifrartunnurnar fóru fyrir borð og miklar skemmdir urðu aðrar. Var þá nokkuð af skipshöfninni sent niður í lest og kolabox, til að moka til salti og kolum og reyna með því að rétta skipið við. Eftir á að giska 30 mínútur var skipið komið á réttan kjöl aftur.

Þegar birti um morguninn sást að loft-skeytastöngin á frammastri var brotin og loftnetið slitið niður. Allar rafleiðslur voru eyðilagðar og skipið því ljóslaust of-

Þriðjudaginn 10. mars 1925 fóru fram minningarathafnir í Dómkirkjunni og Fríkirkjunni í Reykjavík og í tveimur kirkjum í Hafnarfirði. Um kvöldið fór að snjóa. Nóttina á eftir tók ungur listamaður, Ríkarður Jónsson, sig til og skapaði mikið listaverk úr nýföllum snjónum. Sýndi það sjómann í fullum sjóklæðum standa í stafni báts. Í bátinn var settur söfnunarbaukur og komu í hann 1.800 krónur.

andekks, báðir áttavítarnir dattu niður og eyðilögðust.

Mánudagur 9. febrúar. Vindur og sjór úr sömu átt en farið að lygna. Um kl. 2300 var farið að stíma; dýpi er þá 90 faðmar; stefna sett SV. Þegar birti sást Látrabjarg á bakborða, og kom þá í ljós að skipið hafði farið 25 sjómílur aftur á bak í ofviðrinu. Klukkan 1400 þvert af Malarriði. Var þá komið upp loftneti og náð sambandi við Reykjavík.

Var Gulltoppur, að sögn loftskeyta-stöðvarinnar í Reykjavík, fyrsta skipið, sem hafði samband við hana eftir ofviðrið. Klukkan um 2100, hinn 10 febrúar komið til Reykjavíkur.



Skallagrímur RE-145 tók þátt í leitinni af slíkri ákefð að skipið varð nær kolalaust og neyddist til að leita til hafnar fyrr en skyldi.

Stólpi Gámar

fyrir atvinnulífið



Stólpi Gámar bjóða gámalausnir fyrir atvinnulífið - til leigu eða sölu

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

Einnig gámahús og salernishús frá **Containex**, færanlega starfsmannaðstöðu frá **EuroWagon.dk**, gámar og vöruskemmur frá **BOS**, vörulyftur frá **Maber** og skemmur frá **Hallgruppen**.

Rakaskiljur og blásara frá **Heylo**, rykvarnarkerfi frá **ZIPWALL**, og parket-og vinilklippur frá **BULLET TOOLS**.



www.stolpigamar.is

 **Stólpi Gámar**

Óseyrarbraut 12 | 220 Hafnarfirði | Klettagörðum 5 | 104 Reykjavík



Norðurlandakeppni sjómanna í ljósmyndun 2020

Föstudaginn 6. mars síðastliðinn fór Norræna ljósmyndakeppni sjómanna fram í Sjóminjasafninu í Reykjavík. Er þetta í þriðja sinn síðan við hófum þátttöku í keppninni sem hún er haldin hér á landi.

Í forkeppnum allra Norðurlandanna sendu samanlagt 133 sjómenn inn myndir og þurftu dómara allra landanna að velja 75 myndir af samtals 1.116 ljósmyndum til að þreyta lokasprettinn að þessu sinni.

Eins og áður hefur komið fram skal hvert Norðurlandanna leggja fram 15 myndir til keppninnar. Sjómannablaðið Víkingur fékk tvo valinkunna menn til að taka að sér að dæma Norðurlandakeppnina að þessu sinni. Þeir voru Kjartan „Golli“ Þorbjörnsson ljósmyndari og Arngrímur Blöndal formaður áhugamannaljósmyndafélagsins Fókus. Þeirra beið erfitt verk. Þegar þeir höfðu lokið dómstörfum varð niðurstaðan sú að auk vinningsmyndanna fimm völdu þeir fimm myndir til viðbótar í heiðursseti en þær myndir unnu ekki til verðlauna. Má líta á það sem mark um hversu erfitt val þeirra var.

Í fyrsta sæti varð mynd norska hásetans Andreas Wolden á Kronprins Hákon sem hann nefndi Ísjaka fyrir utan

Hopen. Var það mat dómara að hér væri um fallega mynd að ræða sem hvorki inniheldi skip né sjómann en mikla tign. Formið á ísjakanum var fallett og hvernig hluti fuglanna sat á jakanum meðan annar hópur hóf sig til flugs. Það var mat dómara að við fyrstu yfirskoðun á myndunum að þessi mynd hefði alla burði í eitt af efstu þremur sætum. Þessi mynd vann fyrsta sætið í keppninni í Noregi. Gefandi fyrstu verðlauna er Ulykkesforsikringsforbundet for Dansk Søfart í Danmörku.

Annað sætið hreppti sænski mat-sveinninn á olíuskipinu Bit Okland, Jörgen Språng, en hann hefur margsinnis verið í verðlaunasætum með myndir sínar. Mynd sína kallar hann „Þurrkví“ og sögðu báðir dómarnir að þeir hefðu gjarnan vilja hafa þessa mynd í ramma heima hjá sér. Falleg mynd og eitthvað nýtt þar sem förin í leðjunni samræmast skipinu, keðjunni og akkerinu. Mennirnir efla myndina sem er mjög mjúk og dramatísk, full ævintýra þrátt fyrir að ekki séu miklir litir í henni. Gefandi verðlauna fyrir annað sætið er Sjöfartsdirektoratet í Noregi.

Í þriðja sæti varð mynd norska skipstjórans á Edda Fjord, Håvard Melvær, sem hann kallar „Sólarlag við stöpulinn“.

Þarna fannst dómurum að ljósmyndaranum hefði tekist að fá fallega mynd úr nánast engum efnivið. Mjög fin mynd með fallegum litum og góðri samfellu sem auðveldar okkur að sjá einfaldleikann. Gefandi þriðju verðlauna er Sjöfartstidningen í Svíþjóð.

Í fjórða sæti varð mynd sænska stýrimannsins á National Geographic Explorer, Richard Jensen, sem hann kallar „Eftirlitið“. Dómurum þótti myndin einföld í áhugaverðu umhverfi þar sem litirnir sameina myndina í gott efni.

Vísir hf. í Grindavík gefur fjórðu verðlaun. Sjómannablaðið Víkingur færir útgerðinni kærar þakkir fyrir þennan mikilvæga stuðning við tómstundaiðju norrænna sjómanna.

Í fimmta sæti varð mynd sænska vélstjórans á Ternholm, Dan Deshayes, sem hann kallar „Spilað um bréfklemmurnar“ en dómurum fannst umhverfið og litablöndunin gefa skemmtilegt andrúmsloft. Myndin sýnir einnig að sjómaðurinn er bundinn skipi sínu og þarf að dvelja í frítíma sínum um borð og deila lífi sínu með skipsfélögum. Gefandi fimmtu verðlauna er finnska útgerðin Finnlines.

Eins og sjá má á þessu var hér sannarlega um sænskan sigur að ræða að þessu sinni.

Sjómannablaðið Víkingur óskar öllum vinningshöfum og heiðursljósmyndurum til hamingju og einnig okkar íslensku þátttakendum í ljósmyndakeppninni hér heima.

Næsta Norðurlandakeppni sjómanna verður haldin í Danmörku í byrjun febrúar á næsta ári. Nú er um að gera fyrir okkar íslensku sjómenn að vera duglegir við að mynda fyrir næstu keppni.



Dómarnir, Arngrímur Blöndal, formaður áhugamannaljósmyndafélagsins Fókus, og Kjartan „Golli“ Þorbjörnsson ljósmyndari.



Andreas Wolden og „Ísjakinn fyrir utan Hopen“, 1. sæti.



„Þurrkví“ Jörgen
Språng; 2. sæti.



Håvard Melvær og „Sólarlagið við stöpulinn“; 3. sæti.



Richard Jensen og „Eftirlitið“; 4. sæti.



Dan Deshayes og „Spilað um bréfaklemmurnar“; 5. sæti.

GLENLEE

- skipið á ánni Clyde

Fljúgið til Clagow. Það tekur varla nema tvö augnablik og er ódýrara en að fljúga til Akureyrar. Í þessari þriðju stærstu borg Bretlands takið þið stefnuna á Clydeána - sem þið getið ekki villst á - nema þið séuð algerlega áttavillt eins og ritstjóri vor er að eðli og upplagi - sem á þó ekki við um íslenska skipstjórnamenn, svo mikið er víst.

Eins og allir sannir Íslendingar komið þið úr miðbænum - þar eru jú best að versla - að ánni og snúið þá snögg í stjórn og gangið upp með ánni. Í fjarska blasa við há möstur sem göngu- maðurinn áttar sig ekki almennilega á nema hann hafi kannað ögn málið áður en hann lagði upp í ferðalagið. Þá veit hann sem er að fram undan, í hálf tíma, kannski þriggja kortera fjarlægð, er skip með sögu. Pangað er för okkar heitið.

Stóra skipið

Innan skamms erum við komin um borð - það er gengið hratt í svölu veðrinu - í seglskútuna Glenlee sem Skotar hafa breytt í safn og ekki að ástæðulausu. Glenlee er nefnilega eina 19. aldar skútan sem þeir eiga og sem eitthvað kveður að og byggð var af heimamönnum í Clagow. Og hún er sannarlega stór, tæpir 75

metrar á lengd, þriggja mastra og rúmar 2.600 tonn í lest. Það er því villandi að tala um skútu, seglskip væri réttara.

Glenlee var hleypt af stokkum í desember 1896. Hún var byggð til vöruflutninga og hafði áður en yfir lauk siglt 15 sinnum fyrir hinn alræmda Hornhöfða - Cape Horn - og fjórum sinnum í kringum jörðina. Lengsta samfellda sigling skipsins stóð í 1.269 daga, frá því í mars 1916 og þar til í október 1919. Og þótt 20. öldin væri gengin í garð varð skipsáhöfnin enn að reiða sig á orku vinds og sjávar til að færa skipið úr stað.



Í fjarska, há möstur Glenlee.



Hinn 3. desember 1896 var skip númer 324 - Glenlee - byggt af Anderson Rodger & Company, sjósett í fyrsta sinn, að visu í fersku vatni árinna Clyde. Kortaklefi skipsins er til vinstri á myndinni.



Gúanó var ansi óskemmtilegur í flutningi, aldagamall fuglaskítur, ríkur af ammoníaki, en framúrskarandi góður áburður á akra. Besta fuglaskítinn var að finna í Perú þar sem innfæddir hreinsuðu hann og settu í poka. Um borð í skipinu tók innihald pokanna að rotna og ammoníakfýluna lagði um allt, hásetar fengu blóðnasir, rottur flýðu skipið og skipskötturinn lagði upp laupana.

Calatea

Byggð af stáli sigldi Glenlee um heimshöfin og flutti sykur frá Indónesíu til Frakklands - það tók nærri fjórtán daga að koma sykrinum fyrir í lestinni – gúanó frá Suður Ameríku, hveiti frá Ástralíu og kol frá Englandi svo eitthvað sé nefnt.

Og Glenlee breytti um nafn, varð Islamabad 1899, Clarastella 1919 og þremur árum síðar var enn skipt um nafn á seglskipinu sem þá varð Calatea. Nafnabreytingarnar héldust í hendur við eigendaskipti.

Stöðrum ögn við seinasta heitið. Calatea var skólaskip spænska flotans, í áhöfn voru þá hverju sinni meira en 300



Neðanþilja er margt að skoða.



Að slepptu grályndum veðrum var eldur og farmur á hreyfingu það sem sjómenn óttuðust mest á siglingu yfir hafið. Því voru það aðeins þaulreyndir sjómenn er stjórnuðu lestun Glenlee. Olía var flutt í tunnum og þótti góð til að jafnvægisstilla skipið en hafði þann ókost að reykingar voru óæskilegar um borð þegar olíutunnur fylltu lestina.

sjóliðar sem sigldu út á Atlantshafið og lærðu sjómennsku.

Því er haldið til haga og þykir merkilegt að frá 1944 til 1959 sigldi Calatea samtals 181.000 sjómilur í þágu spænska flotans og var alls 2.080 daga á siglingu.

Hitt má líka nefna að þá hafði skipið dugað sem fraktari til 1919 – eða jafnvel til 1922 en í sannleika sagt er lítið vitað um gagnsemi skipsins þau þrjú ár sem það hét Clarastella – staðið af sér eina byltingu um borð – sú var gerð 1907 út af ströndum Argentínu, farmurinn var kol en þegar þau byrjuðu að ofhitna neitaði áhöfnin að sigla áfram fyrr en búið var að rýma ögn til í lestinni svo kæla mætti farminn.

Minumst líka byltingar Francisco Francos, tveggja heimsstyrjalda og ekki síst vélvæðingar hafskipaflotans. Árið 1920 voru að vísu settar diselvélar um borð í Glenlee – sem þá var nýlega orðin Clarastella – sem vissulega auðvelduðu skipstjóranum lífið þótt ekki væru vélarnar aflmiklar. Spænski sjóherinn átti eftir að bæta vélakost skipsins allmikið.

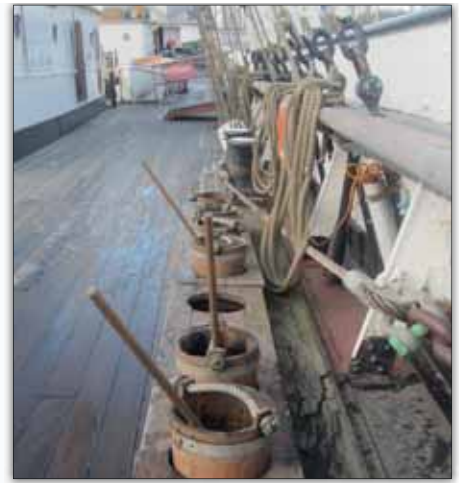
Eflaust hefur stríðið við Hitler takmarkað siglingar Galatea um heimshöfin. Engu að síður sigldi skipið á þessum hörmungarárum í sögu mannkyns til



Svefnkojur hásetanna voru ekki merkilegar.



Aftur í skut var meiri íburður. Þar höfðust við yfirmenn skipsins.



Það þurfti að halda þilfarinu hreinu – til þess voru notaðir þessir kústar og fótur – og röku þegar siglt var um lognbelti miðbaugs.



Svo má fá sér að borða og drekka borð.
borga eins og Portsmouth,



Skipsklukkan.



Það tók á taugarnar þegar siglt var um kyrrabeltið. Aka varð seglum eftir minnsta andvara og stöðugt varð að vökva þilfarið með sjó til að varna timbrinu að skreppa saman meira en góðu höfu gegndi.

Bremen, Ham-



Horft eftir bugspjóti Glenlee í átt að miðborg Glasgow.

borgar, Liverpool og Dublin og var al-
staðar vel tekið.

Drabbaðist niður

Árið 1959 lauk siglingasögu Galatea en
skipið var engu að síður notað til
kennslu allt til ársins 1979. Þótt ekki
væri lengur neitt gagn af þessu mikla
seglskipi var það engu að síður stolt
spænska flotans og þegar lögð voru á
ráðin um heimssýninguna miklu í
Sevilla, Expo '92, var í áformi að Galatea
yrði þar helsta sýningardjásnið.

Allt fór þetta þó á aðra lund, fjármagn



Andspænis Glenlee er þetta stórkostlega safn, Riverside Museum, sem þið bókstaflega verðið að heim-
sækja líka. Skotarnir standa engan veginn undir nafni og heimta engan aðgangseyri, hvorki að skipinu
né þessu skemmtilega safni.



skorti til að gera að skipinu eins og
þurfti og næstu árin féll Galatea í
gleymiskunnar dá. Það var fyrst 1990 að
menn áttuðu sig á sögunni sem var að
hverfa en þá var Galatea ekki svipur hjá
sjón. Tveimur árum síðar tókst Skotum
að kaupa skipið og eftir töluvert stíma-
brak við flakið – já við skulum kalla
hlutina sínu rétta nafni – var skrokk-
urinn dreginn tæpar 1.400 sjómílur og
var þá kominn aftur í sköpunarbæ sinn.

Við tók gríðarleg vinna. Skipið fékk

aftur sitt gamla nafn og markmiðið var
að Glenlee gengi í endurnýjun lífdaga
eins og hún var nýbyggð árið 1896.

Sumarið 1999 réttist draumurinn –
að vísu er eitthvað vélakyns enn í skip-
inu – en horfum fram hjá því og njótum
þess að ganga um „The Tall Ship at
Riverside“ eins og Glasgowbúar kynna
þetta stolt sitt og þrýði fyrir gestum og
gangandi.



Riverside safnið er helgað samgöngum.



Páll Hermannsson

GÁMAR OG SKIP

Gámavæðingin og áhrif hennar

5. hluti

Pissukeppni – mannalæti eða góð fjárfesting

Erlendis tala menn um „pissing contest“ í sambandi við keppni um álit, við getum kallað það mannalæti.

Þó að það gangi best að hækka verð, þegar markaðurinn veit að framboð er takmarkað, þá keppast menn við að byggja sem stærst skip, og hver ný skipasería á að hafa meiri TEU fjölda en sú næsta á undan, þó heildar burðargeta hvers skips breytist lítið, enda voru menn til skamms tíma innan 400 metra lengdarmarkar og 60 metra breiddar. Þá höfðu skipin mest 23 raðir yfir.

Þetta aukna framboð umfram aukningu eftirspurnar hefur leitt til lágs flutningsverðs í mörg ár.

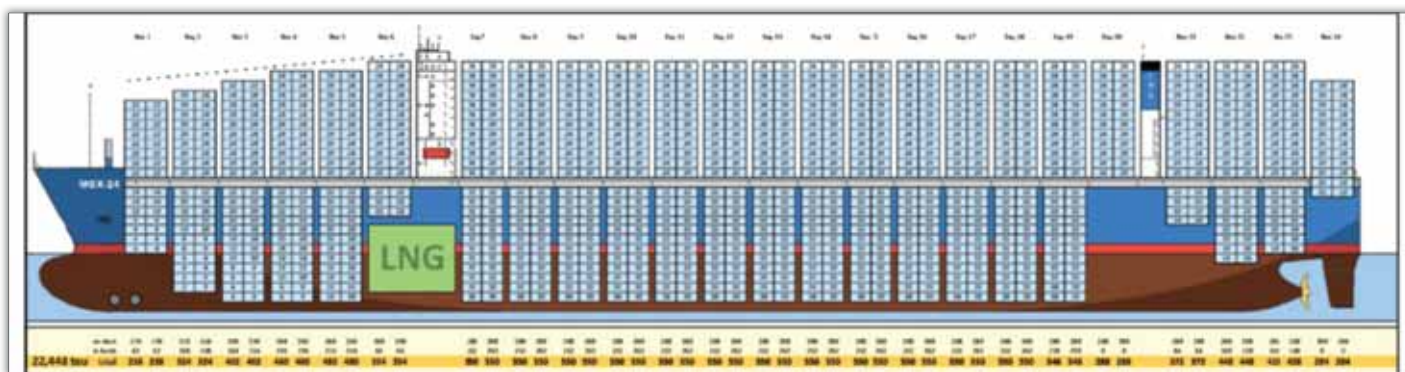
Þó langt sé í að einhverja útgerð vanti skip og enn séu stór skip til leigu og stærstu skipum lagt á stundum, eru margar útgerðir enn að láta smíða „stærstu skip í heimi“. Í byrjun nóvember 2017¹ voru 65 skip yfir 18.000 TEU í rekstri og 70 skip í pöntun/smíðum, 1.4 milljón TEUs sem 6.5% viðbót við gámaflota heims. Þá voru skip með samanlagða 1.7 milljón TEU burðargetu í smíðum, þar af tæp milljón TEU í skipum yfir 10.000 TEU að stærð. Samtals var verið að bæta við 14.5% við flota sem er þegar verulega of stór og á markað sem vex hægt.

Innifalið í þessari tölu eru 20 skip sem talið er að öll verði með 24 raðir yfir í stað 23 sem verið hefur það mesta til þessa dags. Reyndar spáðu Hollendingarnir við Delft háskóla því 1999 að „MalaccaMax“ skipin yrðu með 24 raðir gáma yfir. Alphaliner stingur upp á Megamax-24 eða MGX-24, sem heiti á þessa útgáfu skipa. Þá eru 24 gámalengdir á dekki (40') og þriðja vídd MGX-24 eru að það eru 12 gámalög í lest og önnur 12 lög á dekki.

MGX-24 eru skip sem enn eru 400 metrar á lengd en hafa breikkað frá 59 metrum um eina gámbreidd upp í 61,5 metra. Þá hefur djúprista aukist og er mesta rista um 16,5 metrar.

Nokkuð flókt er á upplýsingum um burðargetu talið í TEU. Í byrjun var talað um 23.000 TEU en þegar kapp var hlaupið í útgerðir (pissing-contest) var farið að gefa upp stærðir nær 24.000 TEU. Það er gert með því að auka við einu lagi á dekk, 13 lög og er von á skipi, HMM Algeciras í umferð í apríl 2020 sem er með uppgfna burðargetu 23.964 TEU.

Það var reyndar búið af afskrifa HMM, sem hét lengi Hyundai, vegna bágrar afkomu og fjárhagsstöðu og var þeim aðeins gefinn takmarkaður aðgangur að 2M samráðinu. Nú er búið að dæla peningum í fyrirtækið og það hefur sett sér mjög



MGX-24 skip CMA CGM eins og Alphaliner myndar sér skipin.

¹ Drewry, 121217, Big ship shopping.



GLORÍAN

***sem bylti
flottrollsveiðum***

***Gloríu flottroll Hampiðjunnar voru þróuð
í nánú samstarfi við íslenskar útgerðir,
skipstjórnarmenn
og sjómenn.***

***Á síðustu 30 árum hefur Hampiðjan
framleitt og selt yfir þúsund Gloríur
til útgerða í 28 löndum.***

HAMPIÐJAN

– veiðarfæri eru okkar fag

www.hampidjan.is

metnaðarfullt nýbyggingar áform, byggja 10 MGX-24 skip, og 20 12.000 TEU skip og hefur þeim verið hleypt inn í The Alliance samráðið.

Af nýju skipunum verða 9 skip fyrir CMA CGM sem verða gasknúin sem er nokkur nýlunda og þurfa menn að koma upp birgðastöðvum til að fylla á birgðirnar í höfnum á leiðinni frá nyrstu höfn Asíu og til austustu hafnar Norður-Evrópu. Gasið tekur mikið pláss og missa skipin 400-500 gámapláss.² Fyrsta skipið er skýrt í höfuð á fyrrum forstjóra og reyndar þess sem setti CMA CGM saman með því að kaupa upp keppinautana, síðast APL af ríkisstjórn Singapore. Skipið heitir CMA CGM Jacques Saadé og kemst það í notkun á fyrsta ársfjórðungi 2020. Skipið mun bera 23.112 TEU

MSC hefur látið byggja 11 skip sem eru talin kosta \$ 138 milljónir eða, \$5.900 á gámapláss og þekkist ekki lægra verð.³

Peir segja að á næstu árum renni út leigusamningar á verulegum fjölda 13.000 og 14.000 TEU skipa sem verður skilað.⁴

MSC heldur því fram að þessi skip séu þau umhverfisvænustu sem um getur með tilliti til lágmörkun koltvísýrings í andrúmsloftið, einungis 7,49 grömm á tonn af vöru flutt eina sjómílu. Reyndar segir ekkert um hvað sé miðað við: nýtingarhlutfall skips og hraða, svona til dæmis.

Pó eru tveir útgerðaraðilar sem taka ekki þátt í þessum smíðaleik, í bili að minnsta kosti. Það er hið nýja skipafélag Japana, ONE, Ocean Network Express, sem sameinar í eitt félag gámarekstur NYK, K Line og MOL, og Hapag Lloyd.

ONE er með höfuðstöðvar í Singapore og er stjórnað af Jeremy Nixon, Breta sem byrjaði í shipping hjá P&O Nedlloyd og fylgdi með til Maersk sem Vice President áður en hann flutti yfir til NYK. Hann lýsti því yfir haustið 2017 að hann væri ekki sannfærður um að þessi stóru skip væri framtíðin.

Hapag Lloyd, sem tók yfir UASC með 6 18.000 TEU, skip er ekki að kaupa ný skip meðan núverandi skipastóll er ekki fullnýttur. Maersk hefur enn engin áform um nýbyggingar.

Burðargeta skoðuð

Ef við skoðum þróunina frá fyrsta risaskipinu Maersk McKinney Möller (byggt 2013) sem hefur uppgafna burðargetu 18.340 TEU til MSC Mia (afhent 6 nóv. 2019) með 23.756 TEU, þá hefur fjöldi aukist um 29,5 %, en burðargeta mælt í DWT hefur einungis aukist með 16%. Þau skip sem bætast við alveg á næstunni hafa enn fleiri TEU. Verið getur að burðargeta per TEU haldist því nýrri skip eru sífellt kassalagaðri og því byggð fyrir minni ganghraða.

Í því samhengi er rétt að benda á að nýjustu skipin (MSC Mia) hafa 2,5 kW vélarorku per TEU meðan Maersk McKinney Moller er með 3,6 kW per TEU.

Og meira

Menn hafa ekki gefist upp á að vera stærstir og nú er til samþykkt teikning af 25.000 TEU skipi sem yrði 32,5 metrum lengra en það stærsta í dag og yrði einni gámaröð breiðara. Hönnunin miðar við að aðalvél noti gas sem orkugjafa.

Það er allsendis óvíst að slíkt skip verði smíðað því hagkvæmni stærðarinnar miðað við núverandi stærsta gámaskipið í dag er óveruleg.

Eru æ stærri skip eingöngu jákvæð þróun?

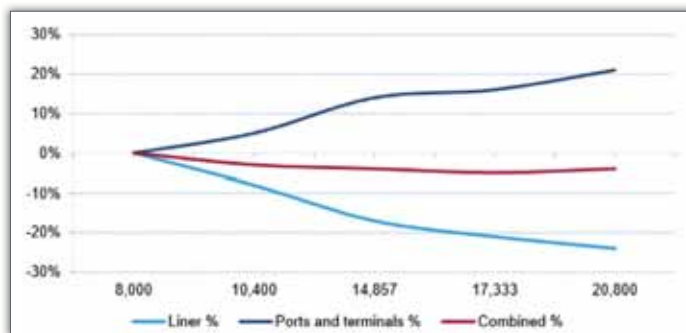
Meðan Wijnolst, N., Scholtens, M., Waals í Delft háskólanum spáðu í hvað væri tæknilega mögulegt í stærð skipa á árinu 1999, skrifaði Kevin Cullinane við Hong Kong Polytechnic University og Mahim Khanna starfsmaður Maersk í Ástralíu um

hagkvæmni stærðarinnar og hvar vöxturinn skilaði ekki lengur hagkvæmni. Þetta voru öðru vísi tímar að flestu leyti. Skipin voru minni, hlutfall 20⁺ gáma hærra og tæknibúnaður í höfnum mun frumstæðari en er í dag. Niðurstaðan var samt að vöxtur er ekki endalaus. Einhvern tímann kemur að því að aukinn tími í höfn éti upp hagnað af stærri skipum.

Drewry Shipping Cosultants rannsökuðu minnkandi hagkvæmni stærðarinnar við nýja kynslóð gámaskipa í mars 2016 og komust að raun um að stærri skip en 8.000 TEU skiluðu engri hagkvæmni og bentu á að stærri skip þýddu, auk mjög litillar kostnaðarminnkunar á einingu, minni tíðni skipaferða, aukna áhættu fyrir móttakendur vöru af því að það verða færri valkostir við þær samsiglingar sem þarf til að ná endum saman, og möguleikar á að dreifa áhættu með að nota fleiri skipafélög verða takmarkaðir. Þá að það verður meiri samþjöppun, færri skipafélög og mun minni samkeppni.

Peir sem hafa innsýn í tryggingamál benda á að heildartjón á farmi um borð í 20.000 TEU skipi, skipinu og björgun þess gæti numið 1-2 milljörðum Bandaríkjadala. Slíkt tjón eða bara áhætta af slíku tjóni gæti haft veruleg áhrif á tryggingamarkaðinn sem tryggingafélög gætu mætt með hærri iðgjöldum.

Í vikulegum pósti Drewry 12/11/2017 er birt graf með skoðun þeirra á minnkandi hagkvæmni stærstu gámaskipa. Þeir halda því enn fram að eftir 8.000 TEU skipastærð, þá éti aukinn hafnakostnaður upp ávinning af stærri skipum.



Drewry heldur því fram að heildarkostnaður við skip stærri en 8.000 sé meiri en ávinningur af stærðinni þegar kostnaður við hafnir eru tekin með í reikninginn.

Professor Dr. Ulrich Malchow leiddi rök að sömu niðurstöðu í braðgóðum fyrirlestri á árs ráðstefnu alþjóðasambands flutningahagfræðinga í Hamborg í lok ágúst 2016.⁵ Hann klykkti út með því að segja: Enginn hefur hagnast á þessari þróun nema þrjár kóreanskar skipasmíðastöðvar og einhverjar í startholunum í Kína, fjögur belgísk og hollensk dýpkunarfyrirtæki og einn markaðsráðandi kranaframleiðandi í Kína. Þessir aðilar hafa hagnast á stærri skipum en þörf er á, og náð að sérhæfa sig í stærðum sem aðrir treystu sér ekki í, dýpka hafnir meira en þörf hefði verið á ella, og framleitt stærri krana í stað minna notaðra krana sem ekki náðu borðstokka á milli í nýju skipanna.

En öllum þessum peningum hefur verið eytt. Ákall prófessors Malchow var að koma með öllum ráðum í veg fyrir að menn haldi áfram að stækka skipin.

Hér á eftir verða nefnd dæmi um kostnaðarsöm áhrif á hafnir.

Áhrif á hafnir

Stærri skip auka ekki heildarmagn gáma í sjálfa sér. Hins vegar eru færri komur til hafna og því mikið meira magn um borð við hverja komu. Vegna samsiglinga skipafélaga, fá einstakar hafnir aðeins meira heildarmagn, og sumar missa mest af sínum viðskiptum, en sú þróun hefur orðið lítil í Evrópu. Það leit út fyrir að Zeebrugge höfn mundi minnka verulega, en núna hafa Kín-

² Aphaliner issue 06 2020.

³ Alphaliner Issue 45 2017.

⁴ www.JOC.com 210917 MSC latest carrier to order 22,000-TEU vessels.

⁵ International Association of Maritime Economist

verjar keypt stóran hlut starfseminnar þar og þá mun væntanlega COSCO nota höfnina.

Breytingin samfara stækkun skipa er að sama höfn hefur svipað gáamagn á mánuði, en á mikið færri dögum og þarf fleiri hafnarkrana fyrir sama verkefni sem leiðir til aukins kostnaðar, auk óþæginda við meira magn á sama fleti á sama tíma og þess á milli mun færri verkefni.

Hafnarkranar þurfa að vera hærri og ná lengra út, sem þýðir að þeir geta aðeins verið þar sem bryggjukantur og bakland hafa verið sérstaklega styrkt fyrir þennan mikla þunga og að dýpi í höfninni leyfi djúpristu skips. Það eru bara fyrstu hafnir, við komu til heimsálfu og síðustu hafnir fyrir langsíðlinguna, sem fá skip með fulla ristu sem getur verið allt að 16.5 metrar. En hafnir sem eru landfræðilega um það bil þar sem snúið er við fá skip með kannski 13 metra ristu eða minni, en þurfa að hafa sömu krana getu.

Útgerðirnar stækka skipin til að hagræða, sem á að bæta samkeppnisstöðu, sem kemur fyrir lítið ef allir gera það sama.

Hins vegar er kostnaðarhækkun hafna og farmstöðva óbættur.



DP World Santos, 1.2 million TEU höfn

Reiknað dæmi fyrir 1,2 milljón TEU gámaafgreiðslu (terminal)

Dreift yfir árið og tekið tillit til 1.75 TEU factor þýða 1,2 milljón TEU á ári 13.200 hreyfingar á viku. Með 8 komum 8.000 TEU eða minni skipa á viku og í allt 6 krönum sem hafa 30 hreyfingar hver á klst, tekur 12 tíma að afgreiða hver skip með að nota að jafnaði 4,5 krana og samtals er nýting 100 tíma á viku, 60% nýting.

Ef sama magn kæmi með 2 skipum á viku væru 6.600 hreyfingar á skip og tæki 37 tíma að snúa hverju skipi við. Þá væri væntanlega gerð krafa um að hægt væri að nota 7-8 krana á skip og 2 til viðbótar til að klára skip ef annað skip er komið. Þetta þýddi að það þarf 67% meiri búnað og mannskap meðan unnið er, en nýting á tækum og mannskap er fallinn niður í um 35%.

Aukabúnaðurinn mundi kosta um \$ 80 milljónir sem þýðir væntanlega um \$ 8 á TEU og ef maður gefur sér að vinnuafli kosti 2 sinnum meira en tæki væri auka kostnaður \$ 25 á TEU sem getur verið 15-25% af tekjum án aukinna tekna.

Vegna þess að nú eru að mestu aðeins 3 samsiglingasambönd, er samningssaða þeirra betri og fara væntanlega fram á lækku á gjöldum hafnarinnar bara fyrir að koma.

New York – Bayonne - Charleston

South Carolina

Pegar Regina Maersk var ný var lögð á það nokkur áhersla að hún kæmi við í sem flestum höfnum, rétt til að sýna mætti

gripinn. Þetta varð þó snúið viðureignar þegar kom að New York New Jersey höfnum, en þar var of grunnt fyrir skip af þessari stærð. Regina ristir 14 metra og var reyndar of stór fyrir Panamaskurðinn.

Pegar skip stækkuðu umfram Panamax, þá gátu þau stærri siglt yfir Kyrrahafið og losað á vesturströnd Bandaríkjanna. Vegna framfara í járnbrautarflutningum var hægt að flytja gáma allt að 53' langa í tveim hæðum á lágbyggðum járnbrautarvögnum til austurstrandar og tók skemmri tíma en skipin að sigla frá Asíu um Súesskurð til austurstrandarinnar. Panamax skip komu til austurstrandarinnar um Panamaskurð, en með stækkaði skipum á öðrum leiðum urðu þessar siglingar óhagkvæmari. Kostur við flutning með járnbraut er hraði, en meiri kostnaður er ókostur.

Samþykkt var í þjóðaratkvæðagreiðslu í Panama 22. október 2006 að byggja nýjan og mun víðari og lengri skipastiga og dýpka leiðina fyrir skip allt að 13.000 TEU. Því ákváðu hafnir á austurströndinni að þær þyrftu að geta tekið á móti þessum stóru skipum. Til þess þurftu oftast dýpkun og í New York þurftu að hækka Bayonnebrúna milli New Jersey og Staten Is-

land um 19,5 metra í 65,5 metra yfir sjávarmáli. Hækkuninn kostaði með öllu 1,3 milljarð dollara. Þá kostaði dýpkunin 2.1 milljarð. Samtals 3,4 milljarða.

Á árinu 2016 fóru 6,4 milljónir TEU um hafnirnar í New York. Miðað við það var fjárfesting per TEU \$ 534. Ef maður segir að dreifing kostnaðar að inniföldum vöxtum og viðhaldi leiði til þess að þurfi einn tíunda fjárfestingar á ári, gerir þetta \$53 á hverja TEU inn í framtíðina. Stærri kranar og styrking hafnakanta kostar sitt sem ekki er innifalið hér.

Til að búa í hagin fyrir stærri skip í Charleston í Suður Karólínu í Bandarík-



Bayonne brúin með nýja brúardeckinu og 19.5 m lægri gamla deckinu, sem var svo fjarlægð.

unum á að fjárfesta 2,2 milljarða á næstu árum til að taka á móti stóru skipunum. Það innifelur fyrsta hluta nýrrar Leatherman gámahafnar, alls 1,35 milljarðar, að auki 300 milljónir dollara í dýpkun og 600 milljónir í veg og járnbrautatengingar.

Á árinu 2016 fóru 2 milljónir⁶ TEU um Charleston. Er því fjárfest fyrir \$ 1.100 fyrir hverja TEU, sem þýðir amk \$ 110 í árlegan kostnað fyrir hverja TEU. Má gera ráð fyrir að sú upphæð sé ekki fjarri heildarkostnaði á hvern gám í New York að inniföldum krönum og styrkingu hafnarbakka þar.

Réttlætning fyrir fjárfestingum er tvenns konar, annars vegar að höfnin þurfi að geta staðist samkeppni við aðrar hafnir í nágrenninu, og hins vegar að gera þurfi ráð fyrir vexti í gáamagni.

⁶ www.scpa.com SC Ports Authorities Announces Record Container Volume in 2016, „01/9/2017“ síðan lesin 121117.

Gámamagn um hafnir Bandaríkjanna óx frá 28.3 milljónum TEU á árinu 2000 til 46,5 milljóna á árinu 2014. Reyndar náði magnið hámarki 2007, 44,8 milljónir TEU og féll eftir það og náði nýju hámarki 7 árum síðar 1,7 milljónum meira, svo ekki er víst hvort vænta megi mikils vaxtar á næstu árum.

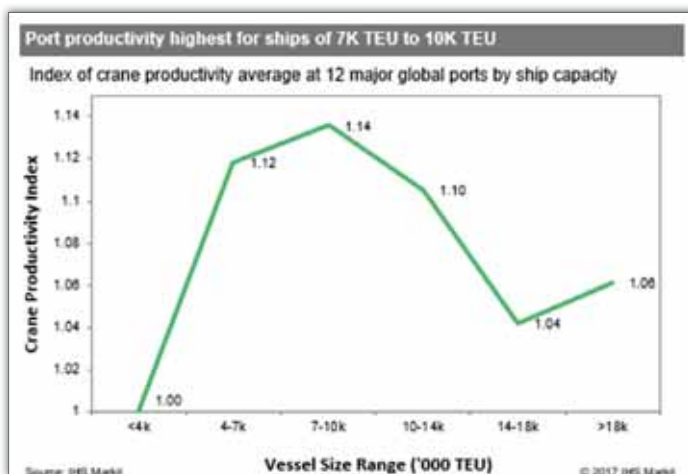
Í samhengi

Albatross er nafn MSC á rútu milli norður Evrópu-hafna og Norðaustur-Asíu, Kína og Kóreu með viðkomu í Singapore/ Tanjung Pelepas á hvorri leið. Vegalengdin fram og til baka er 25.500 sml og siglt að jafnaði á 18 hnúta hraða og nýttir 180 gr per kW tíma. Til einföldunar er rúttunni skipt í tvennt og siglt 793 klst hvora leið. Reiknað er með að jafnaði 60% nýtingu á TEU plássi.

Pessi leið er ein sú lengsta í öllum áætlunum stærstu skipafélaganna og því kostnaður meiri en við flestar aðrar leiðir. Útreikningurinn styrkir þá staðhæfingu að heildarkostnaður er meiri en heildarábati.

Kostnaður vegna fjármagns, reksturs og olíu er sem hér segir:

TEU	\$/borgandi pláss	Sparnaður við að nota stærra skip á TEU	
8.000	395	12.500 – 8.000	\$ 60
12.500	335	20.656 – 8.000	\$ 132
20.568	263		

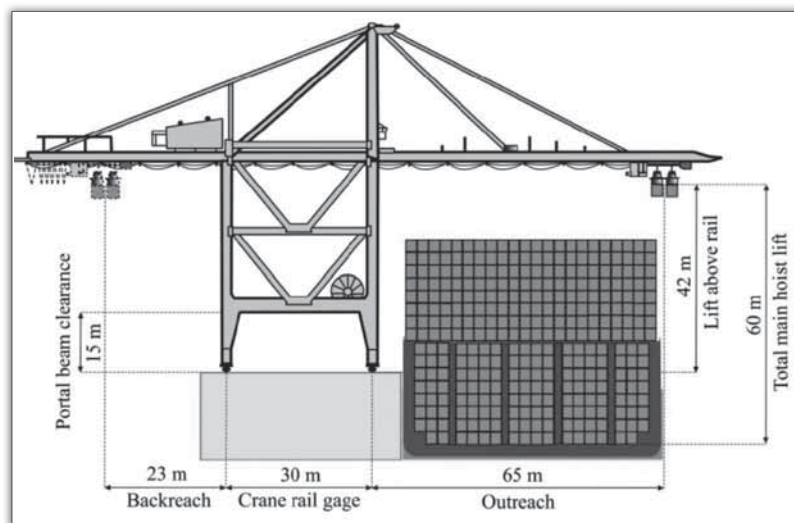


Afköst gámakrana minnka þegar skip stækka.

Áður hefur verið minnst á að í tveimur höfnum á austurströnd Bandaríkjanna hafi auka kostnaður við að taka á móti stærri skipum verið um það bil \$ 100 á TEU sem fer um hafnirnar. Má ætla að kostnaður hafna fyrir hverja flutta TEU sé um það bil \$120- \$150 sem gerir meira en að éta upp sparnað af nota 20.586 TEU í stað 8.000 TEU.

Hér hefur ekki verið tekið tillit til að hafnartími stærri skipanna er mun lengri en þeirra minna, enda afköst hvers krana minni eftir því sem skip stækkar. Þrátt fyrir að hægt sé að koma fleiri krönum að, er framleiðni á bryggjupláss samt lægri.⁷

Tímann sem minni skip spara er hægt að nota til að minnka hraðann og spara olíu, eða halda hraða og nota færri daga, færri skip til að klára hringinn. Hvort sem hraðinn er minnkaður eða færri skip notuð minnkar kostnaður frá \$ 395 um einhverja tugi dollara, þannig að hagkvæmni minni skipa eykst hlutfallslega.



Gámakrani fyrir skip gærdagsins. Það er með 22 gámaraðir meðan skip morgundagsins hefur 24 raðir. Þá er skipið með 16 lög samtals í lest og á dekki, en framtíðin er 12 í lest og 12 á dekki. Því þarf kraninn að ráða við efstu gáma 23 metrum hærrí en þeir sem sjást á teikningunni sem tekin er öfrjálstri hendi úr Quay Cranes in Container Terminals birt í TRANSACTION ON TRANSPORT SCIENCES NUMBER 1 2013.

Framleiðni í höfnum

Það sem veldur mestum vonbrigðum í rekstri risa skipa er sá tími sem losun og lestun tekur. Lengri tími í höfn á leiðinni lengir heildarsiglingatíma hringferðar.

Skip með 18.000 TEU þarf 10.800 hreyfingar til losunar og annað eins við lestun. Þá þarf oft að forfæra gáma og lúgur inn-an skips eða á bryggju. Flestar hafnir hafa einungis eina komu í hringferð og er því bæði losað og lestað í hafnartímanum.

Útgerðir ætlast til 6.000 hreyfinga en það mesta sem þær fá eru 3.500 hreyfingar á sólarhring. Munur á milli óska og þess sem fæst eru 8, 6 dagar sem er heilt skip í 11 vikna hringferð sem færi niður í 10 vikur.

Það er hægt að ráða 13 krönum á stærstu skip, en þó til séu hafnir með það marga lausa krana, þá eru 7 kranar líklegra meðaltal fyrir 80% magnsins og 5 fyrir restina. Tæknilega með samhliða (tandem) spreaders eins og sýndir eru á skýringarmyndinni, er hægt að ná 40 hreyfingum á krana á klukkustund. Ef við segjum að skip hafi gáma sem samsvari 6000 hreyfingum og 7 krana til reiðu og hver mínúta sé nýtt þá er þetta tæknilega mögulegt á 23 tímum. Reyndar á að vera hægt að ná meiru en 40 hreyfingum, hér er átt við annað hvort 2*20' eða 1*40'. Í raun er tveimur slíkum einingum lyft í einu.

En vandinn eru ekki kranarnir, heldur skipulag á hreyfingum til og frá krananum, sem hefur enn ekki verið leystur á fullnægjandi hátt. Vera má að ein ástæðan sé að menn séu ekki tilbúnir með 7 gengi, sem mundi þýða 30 flutningstæki milli krana og stæðu og 16 tæki fyrir gámastæðurnar. Fjöldi og gerð tækja veltur á hvaða tækni er notuð. Þessi tæki þurfa að vera til reiðu 24 tíma á sólarhring og ef þörf er á 7 daga vikunnar. Vandinn er, að það er fjarri því að full nýting fáiast á þennan búnað og mannskap.

Menn geta leyft sér að bera saman við 8-10.000 TEU skip, sem koma oftar og með minna hverju sinni. Þar væru menn væntanlega himinlifandi að fá 4-6 krana.

Tvær ferðir

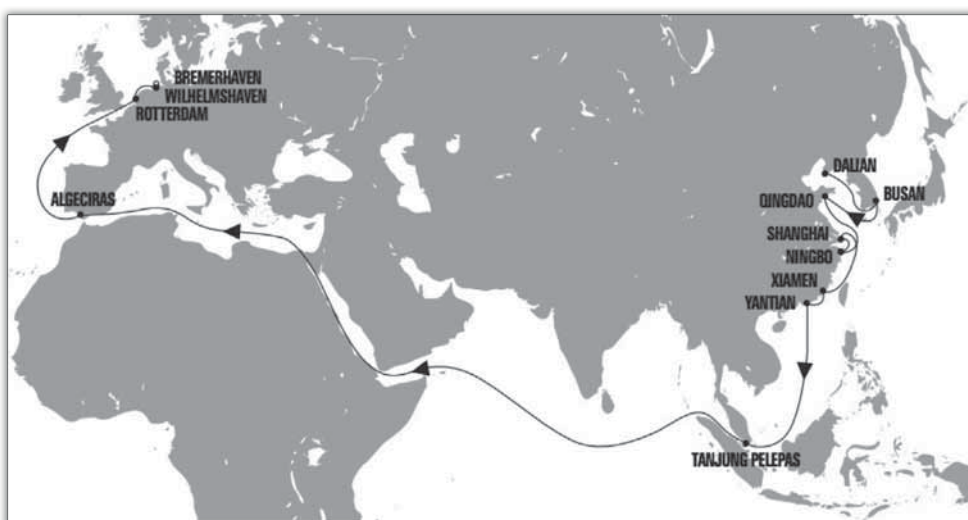
Til að fá betri skilning á hringferðum stærstu skipa var fylgst með Madrid Maersk og Munich Maersk frá september 2017 til janúar 2018 Skipin eru ekki á sömu rúttunni.

Munich Maersk er á 12 vikna rútu þar sem 25% tímans er í höfn, 75% á sjó. Það voru 17 komur til hafna, til lestunar og losunar, 8 sinnum í Asíu, 8 sinnum í Evrópu og Tangier í

⁷ JOC.COM 301117, Midsize vessels outpace mega-ships in berth productivity



Dagleg skráning ristu af vef MarineTraffic.



Marokkó í Afríku. Heildarvegalengd samkvæmt MarineTraffic er 25.434 sjómílar og meðalhraði var 17,0 hnútar. Á leið til Evrópu frá Tanjong Pelapas var hraðinn 18.6 hnútar, en farið er í gegnum Suesskurð sem getur leitt af sér bið og þýðir minni hraða meðan farið er í gegn. Á leið frá Evrópu til Singapore (Singapore og Tanjong Pelapas eru mjög nálægt hvor annarri) var hraðinn 17.7 hnútar. Þessi hringferð er nefnd Albatross af MSC, en frá áætlun sem gefin var út í maí 2017 hafði höfninni í Zeebrugge verið bætt inn sem síðustu höfn í Evrópu.

Kortið sýnir vestur legginn en koma til Aarhus og Gautaborg er á austur legg. Í þeirri ferð sem fylgst var með var komið við í Tangier í stað Algeciras. Á austurlegg er komið við í Singapore, Shanghai, Tianjin í stað Dalian. Þannig taka áætlanir breytingum þó meginhafnir og tímalengd haldist.

Madrid Maersk er á 84 daga áætlun frá Evrópu til Kína og til baka aftur og kemur 12 sinnum til hafnar. Heildarvegalengd er 25.228 sjómílar og 19% tímans, 16.2 dagar í höfn. Lengsti tími í höfn, 50 tímar var í Felixstowe, þar sem djúpristan óx um 180 cm, sem gefur til kynna að lestaður þungi umfram losaðan hafi verið 35.000 tonn.

Sjálfvirkni í gámahöfnum

Frá 1991 hafa menn verið að fíkra sig áfram með mannlausar gáma-hreyfingar í höfnum. Fyrst með rafknúnum gámaflutninga vögnum í Delta gámafreidslunni í Rotterdam. Nú er leynt

og ljóst stefnt að því að hafa allar hreyfingar á jörðu með ómönnuðum tækjum, sumum þó stýrt eða að minnsta kosti undir mönnuðu eftirliti í stjórnstöð. Það sama mundi eiga við um hafnarkrana. Þeir eru að verða sjálfvirkir að mestu eða allveg og eftirlit með eða stjórnað að hluta frá stjórnstöð. Gáma-vallarkranar, á spori eða hjólum, verða mannlausir eins og er nú þegar til dæmis í Hamborg. Allt svæðið tryggilega girt til að koma í veg fyrir slys, enda eru gámar teknir af og settir á bíla með krana sem lyftir yfir girðingu.

Rökin fyrir þessari þróun eru mörg, eins og áreiðanlegri framleiðni, ekki endilega meiri hraði, en það er auðveldara að hafa krana í gangi hverja mínútu klukkutímans og hvern klukkutíma dagsins þar sem auðveldara er að manna með tækja-stjórnendum í stjórnstöð með baðherbergi og kaffi innan seilingar í stað kranamanns sem þarf að koma sér upp í 60 metra hæð í krananum. Það er minni slyshætta, því það er ekkert fólk á ferðinni. Og þá er engin ástæða til að eyða stórfé í lýsingu við kranann. Varðandi kostnað, þá þarf mikla fjárfestingu, en rekstrarkostnaður er lægri. Ekki er víst að þetta verði ódýrara í byrjun og veltur sjálfsagt á nýtingu. Þar kemur aftur að skipa komum; fleiri og með minna magni í hvert sinn, eða færri með mikið meira magn.

Í desember 2017 opnaði nýr sjálfvirkur gámaterminal í Shanghai. Svo er að skilja að mannshöndin sjái einungis um eftirlit. Væntanlega hefur launakostnaður ekki verið meginhvati fjárfestingarinnar.

Þrátt fyrir umtalsverðar umræður hefur ekki tekist samkomulag um hvernig eigi að mæla framleiðni gámahafna. Það sem menn vilja sjá eru hreyfingar per tíma á skipskomu. Þar kemur til dæmis spurningin hvernig mælir maður tíma. Frá því skip er bundið og tollur leyfir að byrja, eða þegar fyrsti gámur kemur yfir borðstokk, þá með eða án neysluhléa? Útgerðir bera verulega ábyrgð á framleiðni, að næstu höfn séu gefnar réttar upplýsingar í

tíma og að farmi sé deilt um skipið svo hægt sé að nota sem flest krana samtímis.

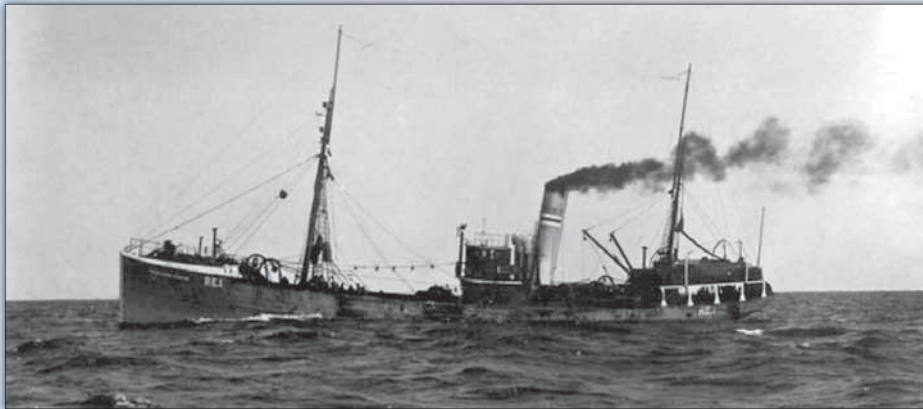
Í þriðja ársfjórðungs uppgjöri Maersk samstæðunnar 2017 kemur fram að reiknaður kostnaður við hverja hreyfingu er



\$ 170, hvort sem um ræðir 20', 40' eða 40 HC gáma. Ekki er skýrt hver séu mörk kostnaðarins, frá botni skips að hafnarhliði eða eitthvað annað. Í Evrópu eru losunar og lestunargjöld, THC, í höfnum \$150 - \$210. Að auki eru önnur gjöld, eins og hliðgjöld sem auka tekjur hafnarfyrirtækja, því viðskiptamenn komast ekki hjá að borga.

Helgi Laxdal

Fyrstu togararnir í eigu Íslendinga



Arinbjörn hersir RE-1.

– 57 –

Fimmtugasti- og sjöundi togarinn í eigu Íslendinga, **Arinbjörn hersir RE-1**, var skráður hér á landi 3. desember 1924, smíðaður hjá Cochrane & Sons Ltd., Selby Englandi árið 1917 fyrir breska flotann, nefndur John Pasco. Lengd 40,84 m., breidd 7,01 m., dýpt 3,66 m., 321 brl. Knúinn 550 hö. gufuvél. Skipstjóri, Sigurður Eyleifsson.

Á árinu 1924 keypti h/f Kveldúlfur í Reykjavík skipið. Selt 27. júní 1944, Óskari Halldórssyni, Guðríði Ernu Ósk-

arsdóttur og Guðrúnu Óskarsdóttur í Reykjavík, nefnt Faxi RE 17. Hlutafélagið Faxaklettur í Hafnarfirði keypti skipið 29. nóvember 1944. Í ofsaveðri í ársbyrjun 1952 losnaði skipið frá legufærum í Hafnarfirði og rak mannlaust fram hjá boðum og skerjum, inn á sléttan fjörsand upp í Borgarfirði. Skipinu var bjargað lítið skemmdu af strandstað. Selt til niðurrifs og tekið af skrá 27. september árið 1952.

– 58 –

Fimmtugasti- og áttundi togarinn í eigu Íslendinga, **Surprise GK-4**, skráður hér á landi 19. janúar 1925, smíðaður hjá Cochrane & Sons Ltd, Selby Englandi, 1920 fyrir breska sjóherinn, nefndur Samuel Martin. Sama ár kaupa Hellyers Brothers Ltd í Hull skipið og nefna Field Marshal Plumer H 174. Lengd 42,11 m.,

breidd 7,22 m., dýpt 3,86 m., 312,60 brl., knúinn 600 hö. gufuvél.

Togarinn var eitt þeirra skipa sem breska stjórnin lét smíða til stríðsnota. Honum og fleiri skipum mun þó ekki hafa verið hleypt af stokkunum fyrr en eftir stríð. Einar Þorgilsson & Co í Hafnarfirði keypti skipið í nóvember 1924 og nefndi Surprise GK-4 eftir skútu sem Einar hafði átt og reynst happaskip. Skipstjóri, Tryggvi Ófeigsson. Sæfell h/f í Vestmannaeyjum keypti skipið árið 1945, og nefndi Helgafell VE-32. Selt Oddi Helgasyni í Reykjavík í júní árið 1952, sem selur aftur í brotajárn. Rifinn í Bo'ness í Skotlandi sama ár og tekinn af skrá.

– 59 –

Fimmtugasti- og níundi togarinn í eigu Íslendinga, **Ver GK-3**, skráður hér á landi 3. febrúar 1925, smíðaður hjá Cochrane & Sons Ltd, Selby Englandi, 1920 fyrir breska flotann. Nefndur Simon Moon. Lengd 40,84 m., breidd 7,01 m., dýpt 3,72 m., brl. 314. Knúinn 550 hö. gufuvél. Á sama ári keyptu Hellyers Bros Ltd. Hull skipið og nefndu General Rawlinsson H 173.

Fiskveiðahlutafélagið Viðir í Hafnarfirði keypti skipið 13. september 1924 og nefndi Ver GK-3. Skipstjóri, Tryggvi Ólafsson, selt 4. september 1931, h/f Ver í Hafnarfirði, nefnt Ver RE-32.

Togarafélag Neskaupstaðar keypti skipið, 18. apríl 1936, og nefndi Brimi

Í Vísi 10. mars 1933 kom eftirfarandi fram:

Skömmu eftir að Arinbjörn hersir fór héðan í gærmorgun á veiðar féll einn skipverja fyrir borð, Kjartan Vigfússon að nafni og druknaði. Eigi urðu aðrir varir við er þetta bar til. Er Kjartans var saknað, sneri skipið við og tilkynnti lögreglunni hvarf hans og fór því næst á veiðar. Kjartan var kvæntur fjögurra barna faðir.

Því skal hér bætt við að nefndur Kjartan var langafi Andra Snæs Magnasonar rithöfundar.



Surprise GK-4.



Ver GK-3.

NK-75. Hlutfélagið Helgafell í Reykjavík (Skúli Thorarensen) keypti skipið 29. júlí 1939 og nefndi Helgafell RE-280. Hlutfélagið Hrimfaxi í Reykjavík og Hlutfélagið Sviði í Hafnarfirði keyptu skipið 15. júní 1945 og nefndu Skinnfaxa GK-3. Selt til Færeyja í ágúst 1947, þar nefnt Miðafell FD 69. Seldur í brota-járn til Antwerpen, Belgíu og rifinn þar í október árið 1951.

– 60 –

Sextugasti togarinn í eigu Íslendinga, **Karlsefni RE-24**, skráður hér á landi 21. febrúar 1925, smíðaður hjá Ferguson



Clementína ÍS-450.



Karlsefni RE-24.



Karlsefni RE-24 við Höpfnersbryggju á Akureyri á 4. áratugnum.

Shipbuilders Ltd., Glasgow Skotlandi árið 1918, fyrir breska flotann og nefndur John Dutton LO 514. Lengd 41,97 m., breidd 7,01 m., dýpt 3,78 m., brl. 323. Knúinn 600 hö. gufuvél.

Í desember 1924, keypti Geir & Th. Thorsteinsson í Reykjavík skipið og nefndi, Karlsefni RE-24. Skipstjóri, Guðmundur Sveinsson. Skráður eigandi 1. september 1941, hlutfélagið Karlsefni Reykjavík. Selt P/F Garðari í Vogu í Færeyjum 1946, nefnt Beinisvar TG 785. Seldur í brotajárn til Odense í Danmörku og rifinn í desember árið 1956.

– 61 –

Sextugasti- og fyrsti togarinn í eigu Íslendinga, **Clementína ÍS 450**, skráður hér á landi 31. mars 1925, smíðaður í Middlesborough á Englandi árið 1913. Lengd 48,16 m., breidd 7,68 m., dýpt 4,40 m., 416,27 brl. Knúinn 700 hö. gufuvél.

Proppé bræður á Þingeyri kaupa togarann frá Frakklandi árið 1925 og nefna Clementínu ÍS-450. Undir frönskum fána bar skipið nafnið, La Roseta og Notre Dam de la Mere. Árinu 1926 fær skipið nafnið Barðinn, en heldur skráningarstöfunum, ÍS-450. Í október 1927, kaupir h/f Heimir, Reykjavík skipið sem heldur nafninu en fær skráningarstafina RE-274. Strandaði á skerinu Þjóti út af Akranesi, 21. ágúst 1931. Áhöfnin, 10 menn bjargaðist á land en skipið eyðilagðist á strandstað.

– 62 –

Sextugasti- og annar togarinn í eigu Íslendinga, **Hafsteinn ÍS-449**, skráður hér á landi 31. mars 1925, smíðaður hjá Cochrane & Sons Ltd., Selby Englandi 1919, fyrir breska flotann, nefndur Michael McDonald. Lengd 42,08 m., breidd 7,22 m., dýpt 3,86 m., 313 brl., knúinn 600 hö. gufuvél.

Hudson Brothers Ltd. í Hull, kaupir skipið á sama ári og nefnir Kanuck H 123. Á árinu 1925 kaupir h/f Græðir á Flateyri skipið og nefnir Hafstein ÍS-449.



Hafsteinn IS-449.

Árið 1935 er skráður eigandi skipsins Gnótt h/f á Flateyri. Seldur árið 1938 Gnótt h/f Grundarfirði. Seldur 1939 h/f Mars í Hafnarfirði, heldur nafninu en fær skráningarstafina RE-156. Seldur í júlí 1944 Einari Einarssyni í Grindavík, sama nafn en nýir skráningarstafir, GK-363. Í október sama ár verður Ólafur E. Einarsson h/f í Keflavík eigandi skipsins. Selt h/f Vestra í Reykjavík árið 1945. Selt 1948 Dieselskipi h/f í Reykjavík. Selt sama dag Selvik p/f í Saurvogi í Færeyjum, nefnt Havstein VA-16. Seldur í brotajárn til Danmerkur árið 1955, rifinn í Odense sama ár.



Skúli fógeti RE-144.

Sextugasti- og þriðji togarinn í eigu Íslendinga, **Skúli fógeti RE-144**, skráður hér á landi 25. júní 1925, smíðaður hjá Cook Welton & Gemmell Ltd, Beverley Englandi 1920 fyrir h/f Alliance Reykjavík. Lengd 41,45 m., breidd 7,44 m., dýpt 4,24 m., 348,14 brl., knúinn 600 hð. gufuvel. Skipstjóri, Gísli Þorsteinson.

Skipið strandaði fyrir vestan Staðarhverfi í Grindavík 10. apríl 1933. Af 37 manna áhöfn fórust 13 en björgunarsveit SVFÍ í Grindavík bjargaði 24 mönnum á land.

Frásögn Morgunblaðsins af Strandi Skúla fógeta við Grindavík

Aðfaranótt mánudags laust eftir miðnætti strandaði togarinn Skúli fógeti skammt vestan við Staðarhverfi í Grindavík, rjett austan við vik þá, sem nefnd er Albogi. Veður var dimmt af hríð og suðaustan strekkingur.

Skipið var á heimleið frá Selvogsbanka. Skipið fylltist brátt af sjó, seig niður að aftanverðu út af skerinu um 20 mínútum eftir að það strandaði.

Þá voru 23 menn af skipshöfninni á hvalbaknum, 12 á stjórnþalli en tveir höfðu klifrað upp í fremri reiðann. Skömmu eftir að togarinn seig niður, fóru ólög yfir stjórnþallinn, svo þeir sem voru í fremri reiðanum sáu, að stýris-húsið fór við og við alveg í kaf.

Þrír skipverja komust af stjórnþallinum fram á hvalbakinn. En sjór skolaði hinum brátt út. Slysavarnadeild Grindavíkur kom á strandstaðinn í dögum, eftir nokkra leit að skipinu.

Þá voru 22 menn á hvalbaknum, en tveir í fremri reiðanum. Hafið úr flæðarmáli þá um 100 faðma. Með línubysu tókst brátt að koma taug út á hvalbakinn. Og björgun tókst greiðlega úr því

Neyðarkall

Klukkan 40 mín. yfir 12 á mánudagsnótt heyrði loftskeytastöðin; hjer neyðarkall frá togaranum Skúla fógeta. Er stöðin hafði fengið samband við togarann fékk hún að vita, að hann væri strandaður í Grindavík, milli Járngerðarstaða og Staðarhverfis. Sagt var, að stórt gat væri komið á skipið. Jeljaveður var á, og lofttruflanir miklar. svo erfitt var um það leyti að heyra loftskeyti. En eitthvað hafði dregið úr truflunum rjett í þeim svifum, sem togarinn sendi neyðarkall sitt. Loftskeytastöðin sendi samstundis út

skeyti til veiðiskipa á Selvogsbanka um slys þetta, með til-mælum um aðstoð. Það var togarinn Haukanes sem fyrstur varð til svars. Hann var að veiðum á bankanum. Hann fór þegar áleiðis til strandstaðarins. Loftskeytastöðin gerði Slysavarnafjelaginu þegar aðvart. Reyndi Slysavarnafjelagið síðan að ná talsambandi við Grindavík. En það tókst ekki.

Tilkynning um slysið heyrst með veðurfregnum til Grindavíkur

Loftskeytastöðin sendir út talskeyti kl. 1:45 mín. á hverri nóttu um veðurspá Veðurstofunnar. Með veðurskeytunum í þetta sinn sendi Loftskeytastöðin út fregnina um strand Skúla fógeta. Stöðvarstjórinn í Grindavík þurfti, vegna róðra, að vita um veðurspána að þessu sinni. Hann reis því úr rekkju, opnaði útlarp sitt á tilteknum tíma og heyrði-fregnina.

Slysavarnaliðið kallað saman

Nú er slysavarnadeildin í Grindavík kölluð saman og býr sig til ferðar í skyndi, með björgunartæki sín, línubysu, björgunarhringi og annað. Formaður slysavarnadeildarinnar þar er Einar Einarsson í Krosshúsum. Tækin tóku þeir með sjer á bíl.

Það mun hafa verið um kl. 3 um, nóttina sem björgunarliðið lagði af stað úr Járngerðarstaðahverfinu. En sakir dimmviðris og náttmyrkurs tókst ekki að finna togarann fyrri en er fór að birta af degi, eða kl. að ganga sex um morguninn. Þá voru 22 menn á hvalbaknum, en 2 í fremri reiðanum. Var nú skotið úr línubysu út í hvalbak togarans er upp úr stóð. Hitti skyttan hvalbakinn í öðru skoti. En

Sextugasti- og fjórði togarinn í eigu Íslendinga, **Hávarður Ísfirðingur ÍS-451**, skráður hér á landi 20. október 1925, smíðaður hjá Cochrane & Sons Ltd, Selby Englandi 1919 fyrir breska flotann, nefndur Daniel McPherson sem var breytt í Lord Halifax H 79 1920. Lengd 40,84 m., breidd 7,01 m., dýpt 3,75 m., 314,03 brl., knúinn 600 hð. gufuvél.

Í janúar 1925 keypti Togaraðfélag Ísfirðinga h/f á Ísafirði skipið og nefndi

Togarinn Skúli fógeti var byggður fyrir Alliance í Beverley í Englandi árið 1920. Hann var 348 brúttó tonn, hið vandasta skip. Þorsteinn heitinn Þorsteinsson hafði verið skipstjóri á togaranum ein 5 ár, tók við skipstjórn af bróður sínum, Gísli Þorsteinssyni, sem nú er skipstjóri á Skeljung. Skúli fógeti mun vera 10 eða 11. íslenski togarinn sem farist hefir síðan Leifur heppni fórst í febrúar veðrinu mikla 1925.

Morgunblaðið 11 apríl 1933.

Hávarð Ísfirðingur ÍS-451. Skipstjóri, Vilhjálmur Árnason. Skráður eigandi 18. febrúar 1936, var h/f Hávarður á Ísafirði, sama nafn og númer. Valur h/f á Ísafirði kaupir skipið 29. desember 1938 og nefnir Skutull, sömu skráningarstafir. Hlutafélagið Askur í Reykjavík kaupir skipið 20. mars 1942, sama nafn en fær skráningarstafina RE 142. Ísfirðingar tóku togarann Þorfinn RE-33 upp í kaupun. Á árinu 1948 stóð til að selja

skipið, Oddsson & Co í Hull, (Jón Oddsson skipstjóri) en þau kaup gengu til baka. Mun togarinn hafa legið í höfn í Hull þar til hann fór í brotajárn 1952.



Hávarður Ísfirðingur ÍS-451.

línan sem draga átti út í skipið festist á steini úti í flæðarmálinu, og tafði það dálítið að björgun gæti byrjað. En eftir að byrjað var að draga mennina á land af hvalbaknum gekk björgunin reiprennandi að kalla. Voru 20 komnir í land kl. 8 um morguninn. Tveir menn voru þá eftir á hvalbaknum. Var staðnæmst með björgunina, því eigi þótt tiltækilegt að koma annari línu úr landi til þeirra sem í reiðanum voru, heldur skyldi freista þess, að þeir kæmust úr reiðanum og fram á hvalbakinn til þeirra sem þar voru. Þetta tókst, þegar nægilega mikið var fallið út. Var þeim fjórum síðan bjargað í land í bjarghring, eins og fjelögum þeirra, og var björgun þeirra lokið kl. 9.

Jafnóðum og mennirnir komu í land var þeim komið fyrir að Stað og í Móakoti. Þar beið þeirra hressing og heit rúm. Haukanes kom á vettvang kl. að ganga 5. En enga björgun var hægt að framkvæma þaðan. Seinna komu þangað togarinn Geir og varðskipið Óðinn, en þá hjelt Haukanes til Hafnarfjarðar.

Þessir drukknuðu

Þorsteinn Þorsteinsson skipstjóri, til heimilis á Laufásveg 34, 31 árs. Var ekkjumaður. Lætur eftir sig 3 börn. Jakob Bjarnason 1. vjelstjóri, fæddur 1888. Skólavörðustíg 23. Kvæntur. 5 börn. Elsta barnið, Gunnar, drukknaði þarna með föður sínum. Hann var tvítugur. Ingvar Guðmundsson 2. vjelstj., Grettisgötu 45. Fæddur 1902. Ókvæntur. Sonur Guðm. Guðmundssonar rennismiðs. Sigurður Sigurðsson bræðslumaður, Suðurláti 13. Fæddur 1877. Kvæntur. Eitt barn í ómegð. Eðvarð Helgason háseti, sonur Helga Sigurðsson, Arnargötu 10. Fæddur 1912. Ókvæntur. Sigþór Júl. Jóhannsson háseti, Vesturvallagötu 5. Fæddur 1901.

Lætur eftir sig konu og 5 börn. Sigurður Engilbert Magnússon háseti, sonur Magnúsar Þórðarsonar, Framnesveg 1 C. Ókvæntur, 20 ára. Ásgeir Pjetursson háseti, sonur Pjeturs Marteinsonar. Lindargötu 12 A. Fæddur 1906. Ókvæntur. Eðvarð Jónsson (frá Lambhól) matsveinn, Bræðraborgarstíg 55- 30 ára. Lætur eftir sig konu og 2 börn. Guðmundur Stefánsson 2. matsveinn, Bergþórugötu 6. Fæddur 1915. Móðir hans, Ólína Hróbjartsdóttir, missti mann sinn frá 9 börnum, er Jón forseti strandaði í Höfnum. Jón Kristjánsson kyndari. Skólavörðustíg 26. sonur Kristjóns Jónssonar trjesmiðs. 20. ára, Ókvæntur. Markús Jónasson loftskæptamaður. Vesturgötu 24. 26 ára ókvæntur.

Þessir björguðust

Stefán Benediktsson 1. stýrim. Kristinn Stefánsson 2. stýrim. Jón Magnússon, Njarðarg. 41. Matthías Jochumsson, Öldug. 17. Mikkel Guðmundsson Laugav. 27. Ingólfur Gíslason, Eystri Skála, Eyjafj. Guðjón Marteinson, Amtmannsstíg 4. Guðmundur Sigurðsson, Bókhöfðustíg 6. Arnór Sigmundsson, Vitastíg 9. Ásmundur Jónsson, Hverfisg. 58. Halldór Magnússon, Hringbraut 190. Ragnar Marteinson, Meiri-Tungu, Holtum. Sigursveinn Sveinsson. Fossi, Mýrdal. Kristján Magnússon, Efri-Hömrúm. Ísleifur Ólafsson, Grettisgötu 22. Árni Þorsteinsson. Keflavík. Hallmann Sigurðsson, Lambhúsum, Garðahr. Hjalti Jónsson. Lokastíg 19. Ingvar Guðmundsson, Þjóðólfshega. Ólafur Marteinson. Árbæjarhjálegu. Magnús Þorvarðarson, Bragagötu 22. Lúðvík Vilhjálmsson, Hverfisgötu 49. Sólberg Eiríksson, Hverfisg. 99. Sæmundur Auðunnsson Minni Vatnsleysu.

Togarafélag Ísfirðinga

Togarafélag Ísfirðinga h.f. var stofnað 1925 og var til húsa í Edinborg. Félagið festi þegar í stað kaup á togara í Bretlandi og kom hann til Ísafjarðar í febrúar sama ár. Hann hlaut nafnið Hávarður Ísfirðingur og var gerður út undir því nafni til 1939. Útgerðin gekk bærilega framan af, en á kreppuárunum tók að halla undan fæti. Árið 1935 var svo illa komið að Landsbankinn tók reksturinn yfir, hlutafé var aukið, m.a. með þátttöku bæjarsjóðs. Í framhaldi af þessu var nafninu breytt í h.f. Hávarður, en allt kom fyrir ekki og árið 1938 varð h.f. Hávarður gjaldþrota. Ekki mátti bæjarsjóður til þess hugsa að missa skipið úr bænum og var þá stofnað nýtt hlutafélag um rekstur þess, m.a. með þátttöku Kaupfélags Ísfirðinga. Nýja hlutafélagið hlaut nafnið Valur, og var togarinn Hávarður Ísfirðingur afhentur því, skýrður upp og nefndur Skutull.

Úr sögu Edinborgarhússins á Ísafirði.

Sjómennska í sprengiregni

Matthías Björnsson, fyrrverandi loftskeytamaður, var í hópi þeirra sjómanna sem storkuðu örlögunum með úthafssiglingum á tímum síðari heimsstyrjaldarinnar. Blaðamaður Morgunblaðsins ræddi við hann og komst að því að oft hefði hurð skolið nærri hælum.

Sjóflutningar voru og eru Íslendingum gríðarlega mikilvægir vegna legu landsins og mikilla milliríkjaviðskipta. En það var ekki alltaf tekið út með sældinni að sigla á milli landa, allra síst á árum heimsstyrjaldanna fyrri og síðari þegar flugvélar og kafbátar gerðu tilraunir til að granda hverju fleyi sem tilheyrði óvinabjóðunum. Matthías Björnsson loftskeytamaður var ungur maður þegar hann réðst sem afleysingalofskeytamaður á skip í millilandasiglingum þegar síðari heimsstyrjöldin stóð sem hæst og var, eins og aðrir sjómenn á þeim tíma, oft í lífshættu. Nokkrum sinnum skall hurð nærri hælum og Matthías varð vitni að því þegar þýskar orrustuvélar létu sprengjum rigna yfir Grimsby, þegar Dettifoss var sökkt í höfninni í Belfast 21. febrúar 1945 og Alcedo, sem var leiguskip Eimskipafélagsins, var sökkt við Stafnes aðeins sjö dögum síðar. Þarna horfði Matthías á ýmsa góða félaga sína hverfa í hafið.

Matthías er nú áttæður og býr á Akureyri. Sem ungur maður fékk hann áhuga á loftskeytamannsstarfi og innritaðist hann í Loftskeytaskóla Íslands haustið 1942. Loftskeytanámið tók einn vetur. Árið 1942 vantaði loftskeytamenn, sérstaklega í afleysingar, því fastir loftskeytamenn vildu öðru hvoru taka sér frí sem og aðrir sjómenn, frá þeim hildarleik sem seinni styrjöldin var. Matthías fór í afleysingatúr á síðutogaranum Hafsteini RE eftir áramótin 1943.

Ferðinni var heitið til Grimsby með viðkomu í Scrabster á Norður-Skotlandi þar sem tekin voru sjókort yfir tundurdufl á svæði við austurströndina. Á síðutogurunum var áhöfn um 30 manns meðan á veiðum stóð en um 14 manns í söluferðum. Matthías segir að siglingarnar hafi oft verið þreytandi, sérstaklega í skammdeginu þegar hvergi mátti sjást ljós vegna hættu á árásum.

Sumarið 1943, þegar Matthías hafði lokið prófi sem loftskeytamaður, 22 ára gamall, réðst hann á togarann Skutull ÍS, sem áður hét Hávarður Ísfirðingur. Aðallega var siglt á Grimsby, Hull og Fleetwood. Eitt sinn að kvöldlagi var siglt að Humberfljóti og lagst þar fyrir ankerum úti fyrir höfninni. Morguninn eftir átti Skutull að landa. Skipverjar voru búnir að fréttu af miklum loftárásum Þjóðverja á London, Hull og Grimsby. Um kl. 23 þetta kvöld, þegar Skutull ásamt fleiri skipum lá úti á höfninni hófust loftárásir. Matthías segir að fyrst hafi flugvélar flogið yfir og hent niður stórum ljósblysum sem lýstu upp borgina og skipin. Nokkru seinna rigndi niður sprengjum og stóð árásin yfir í um tvo tíma. Það glumdi líka í loftvarnabyssum og sá Matthías eina flugvél skotna niður. „Á flestum togurunum voru hríðskotabyssur og sá stýrimaðurinn og skipstjórinn um þær. Þeir reyndu að skjóta niður flugvélar með þeim. Líklega hafa þeir fengið þjálfun á byssurnar hjá hernum enda byssurnar frá þeim komnar. Ekki var þó skotið af byssunni á Skutli,” segir Matthías.

Áhöfnin fór í land daginn eftir og sá þá afleiðingar loftárásarinnar en margir höfðu fallið í valinn. Ferðin heim gekk slysalaust og hefði margur ætlað að þessi reynsla hefði fælt kornungan Matthías frá sjómenskunni. En launin voru góð. Greidd var áhættuþóknun sem af mörgum var kölluð stríðspeningar.

Morgunblaðið. 20 janúar 2002.

Skutull bjargar áhöfn Atos

Hinn 3. ágúst sl. var togarinn Skutull staddur norðaustan við Ísland á leið til Fleetwood. Veður var gott, en lítið skyggni vegna þoku. Sáú þá skipverjar tvo báta með mönnum. Reyndust þetta björgunarbátar af 3500 smálesta gufuskipi frá Helsingborg í Svíþjóð, Atos að nafni. Í bátunum voru 27 manns, 26 karlar og ein kona. Skutull lagði að bátunum og tók skipbrotsmennina. Voru þeir mjög klæðlitlir, margir hverjir, berfættir sumir og á nærfötunum. Fengu allir föt og vistir og alla aðhlynningu svo sem best var hægt í té að láta.

Skipið Atos hafði látið úr höfn í Glasgow í Skotlandi á leið til Petsamo í Finnlandi. Voru á skipinu 22 skipverjar og 6 farþegar. Farþegarnir voru sænskur verkfræðingur og kona hans, bæði á leið heim til Svíþjóðar frá London og skipstjóri og þrír aðrir skipverjar af sænsku skipi, sem skotið hafði verið tundurskeyti fyrir skemmstu og öll skipshöfnin farizt nema þessir fjórir menn. Þýzku kafbátur hafði skotið tundurskeyti á Atos. Bátsmaðurinn hafði verið á afturpiljum við að ganga frá einhverju. Allt í einu flugu lestarhlerarnir í loft upp og strókur stóð upp úr lestinni. Fórst þarna bátsmaðurinn, og var þetta í 6. skipti, sem skip, sem hann var á, varð fyrir tundurskeyti. Fjórum sinnum hafði hann lent í skipreka vegna tundurskeyta á árunum 1914-18, og einu sinni í þessari styrjöld áður en hann kom á Atos. Skipverjar komust í bátana, en aðeins 6 mínútum eftir að skipið varð fyrir tundurskeytinu, var það sokkið. Illa var skipbrotsmönnum við það að vera undir piljum á Skutli, og höfðust margir þeirra við í göngum, eldhúsi og bræðsluhúsi. Öttuðust þeir nýja árás, og einkum brá þeim, þegar Skutull lét hvína í eimpípunni vegna þoku. Skipbrotsmönnum var skilað á land í Fleetwood. Orð höfðu þeir á því, að frekar hefðu þeir kosið, að Skutull hefði verið á leið til Íslands. Þar mundi vera gott að búa á þessum hinum verstu tímum.

Skutull. 17. ágúst 1940.



VÉLAR EHF.



Við látum dæluna ganga



- Dælur
- Dæluviðgerðir
- Áspétti
- Rafmótorar
- Vélavarahlutir



Viðgerðir • Tæringarvarnir Keramikhúðun



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

Dettifoss var fyrst sjósettur í sumarið 2019. Heitið er gamalt í sögu Eimskips. Fyrsti Dettifoss var smíðaður árið 1930 í Frederikshavn í Danmörku. Síðan hafa fjögur skip siglt undir þessu nafni. Þetta er því í sjötta sinn sem Dettifoss gengur í endurnýjun lifdaga.



NÝR DETTIFOSS

Í lok mars á þessu ári lögðu sex starfsmenn Eimskips upp í langferð. Þetta var ekki ýkja heppilegur tími til ferðalaga, kóvíd að tröllriða þjóðum heims, en erindið var brýnt. Og átti sér nokkurn aðdraganda.

Samstarfið

Á Grænlandi hefur landsstjórnin frá 1993 starfrækt skipafélagið Royal Arctic Line AS sem hefur sérleyfi á vöruflutningum sjóleiðina til og frá Grænlandi. Eimskip siglir hina sömu erfiðu leið og Grænlandsgarnir yfir úfið Atlantshafið og augljóst að hagsmunir fyrirtækjanna færu saman enda má heita að samvinna hafi verið með þeim frá fyrsta degi hins grænlenka Royal Arctic Line.

Í janúar 2016 ákváðu svo félögin að efla þetta samstarf til mikilla muna. Tengja skyldi flutningskerfi Grænlands við alþjóðlegt siglingakerfi Eimskips með samningi um samnýtingu á plássi í siglingakerfum sem tengir Grænland á heimsvísu.

Fleira hékk á spýtnunni. Félögin sammæltust um að koma sér upp nýjum gámaskipum, sérhönnuðum fyrir hinar erfiðu aðstæður á Norður-Atlantshafi og Norðurheimskautssvæðinu. Hvergi átti að slá af kröfum og skipin að uppfylla alþjóðlega staðla og reglur um siglingar á hinu viðsjárverða Atlantshafi.

Og félögin létu ekki sitja við orðin tóm. Ári síðar gekk Eimskip til samninga við China Shipbuilding Trading Company Limited og Guangzhou Wenchong Shipyard Co. Ltd. um smíði á tveimur 2.150 gámaeininga skipum. Smíðaverð þrjátíu og tvær milljónir dollara.

Við þetta tækifæri sagði Gylfi Sigfússon, þáverandi forstjóri Eimskips: „Það er ánægjulegt að gengið hafi verið frá samningi um smíði nýju skipanna. Þetta er mikilvægt skref í endurnýjun



Bragi Björgvinsson skipstjóri flutti stutta tölu þegar skipið var afhent.



Kóvíd-varðir yfirmenn á Dettifossi, stoltir yfir nýju skipi.

og þróun á skipaflota Eimskips. Við höfum einnig náð samkomulagi við Royal Arctic Line sem byggir á okkar langvarandi tengslum og samstarfi allt frá árinu 1993.“

„Vel búið að öllu leyti“

Erum við þá að nálgast aftur ferðalag sexmenninganna yfir hálfan hnöttinn í mars síðastliðnum. Erindi þeirra var nefnilega að prufusigla nýjum Dettifossi. Sá eldri var þá orðinn Laxfoss.

Bragi Björgvinsson skipstjóri var einn sexmenninganna er fóru utan en hann hefur verið hjá Eimskip í 35 ár og marga fjöruna sopið. Eftir reynslusiglingar sagði Bragi: „Nýja skipið er vel búið að öllu leyti og auðvitað miklu stærra en gömlu skipin okkar. Skipið er herra á sjónum svo það verður gaman að sjá hvernig það reynist í Atlantshafinu.“

Mánuði síðar fór svo annar hópur frá Eimskip, alls ellefu manns, að sækja Dettifoss. Það voru því alls sautján Íslendingar



Nokkur röskun hefur orðið á afhendingu skipanna. Brúarfoss átti að afhenda fyrstur, síðan Tukumana Artica og Dettifoss að reka lestina. Bilun í ársafal Brúarfoss setti hins vegar strik í reikninginn. Tukumana Artica kom nýlega til Reykjavíkur, Dettifoss er á leiðinni en eins og kemur fram í greininni bíður Brúarfoss síns tíma. Þess má geta að flest skip Royal Arctic Line eru skráð undir dönskum fana eins og glöggir lesendur Vikings sjá að er reyndin með Tukumana Artica. Hilmar Snorrason tók myndina 13. apríl síðastliðinn en þá kom skipið til Reykjavíkur í jómfúrarferð sinni.



Siglingaleið Dettifoss frá Kína til Íslands.

viðstaddir þegar Kínverjar afhentu hinn nýja farkost við hátíðlegu athöfn. Allir grímuklæddir vegna kóvíð en afskaplega glaðir með hið nýja skip og að loks hylti undir heimferð.

Þegar þessar línur komast á prent verður Dettifoss eflaust úti á rúmsjó en áætlað er að heimsiglingin taki um 40 daga. Skipið mun sigla frá Guangzhou til Taicang í Kína. Þar verður farmur lestaður til Evrópu. Frá Kína liggur leiðin til Singapore, Sri Lanka, um Súesskurð, inn á Miðjarðarhaf, í gegnum Gíbraltar-sund og til Danmerkur þar sem ferðaáætlun skipsins verður löguð að siglingaáætlun félagsins.

Áætlað er að Dettifoss komi eftir miðjan júní – þó fyrir mánaðamótin – í fyrsta sinn til Íslands.

Stærstu gámaskipin

Áður en við lítum nánar á Dettifoss er rétt að geta þess að systurskipið, Brúarfoss, verður væntanlega afhent undir lok þriðja ársfjórðungs 2020.

Kíkjum þá á fáein atriði er lúta að búnaði skipanna og lesa má á heimasíðu Eimskips. Byrjum á þeirri skemmtilegu staðreynd að fossarnir tveir sem hér um ræðir eru stærstu gámaskip í eigu Íslendinga; 180 metra langir, 31 metra breiðir og geta sem fyrr segir borið 2.150 gámaeiningar. Skipin eru hönnuð með mjög mikla stjórnhæfni og með TIER III, 17.000 Kw aðalvél sem er sérstaklega útbúin til að minnka losun köfnunarefnisoxíðs (NOx) út í andrúmsloftið. Þau verða mun sparneytnari á flutta gámaeiningu í samanburði við eldri skip og eru útbúin olíuhreinsibúnaði sem dregur enn frekar úr losun brennisteins (SOx) út í andrúmsloftið.

Þau eru sérlega vel útbúin fyrir siglingar á Norður-Atlantshafi, ísklóssuð og uppfylla Polar Code reglur sem eru nauðsynlegar til siglinga í kringum Grænland.

Hin ánægjulega staðreynd fyrir núverandi og væntanlega viðskiptavinum Eimskips er að stærri og hagkvæmari skip leiða til lægri rekstrarkostnaðar á gámaeiningu.



Páll Ægir Pétursson skipstjóri

Otto Schülke siglir inn á höfninni í Þórs-
höfn í Færeyjum, nýkominn frá
Skotlandi. Ljósmyndina tók Hannes Sig-
urður Pétursson. Hannes Sigurður var að
læra listflug í Skotlandi á þessum tíma
en kom við í Þýskalandi og fékk far með
okkur heim til Íslands. Hann var í áhöfn
G. Kuchenbecker. Hannes er í dag flug-
stjóri hjá flugfélaginu Atlanta en var um
árabíl flugkennari hjá Flugskóla Helga
Jónssonar.



Sigling þýsks björgunarbáts heim til Íslands sumarið 1997

Þann 17. júní í fyrra hafði maður
að nafni Björn Herrmann frá
Þýskalandi samband við mig og
sagðist vera að vinna að því ásamt hópi
björgunarsveitarmanna frá þýska björg-
unarbátafélaginu DGzRS og annara
áhugamanna að kaupa björgunar-
bátinn Otto Schülke til Þýskalands frá
Noregi.

Góð vinátta

Forsaga málsins er sú, að þessi bátur
ásamt öðrum sömu gerðar var keyptur
til Íslands árið 1997 og sigldi ég honum
heim í maí ásamt tveimur björgunar-
sveitarmönnum frá Ísafirði og þýskum
vélstjóra að nafni Hermann Janssen sem
hafði undangengin ár verið umsjónar-
maður bátsins og vélstjóri. Á hinum

bátinum var Arngrímur Jónsson frá Siglu-
firði skipstjóri.

Otto Schülke var staðsettur í Norder-
ney sem er stærst Austurfrísnesku eyjanna
um 26km² að stærð. Hún er þriðja stóra
eyjan frá vestri í eyjaklasanum, á milli
eyjanna Juist og Baltrum og búa þar um
6 þúsund manns. Allar tilheyra eyjarn-
ar Neðra-Saxlandi í Þýskalandi. Þar hefur
til langs tíma verið staðsettur björgunar-

Helstu upplýsingar um Otto Schülke

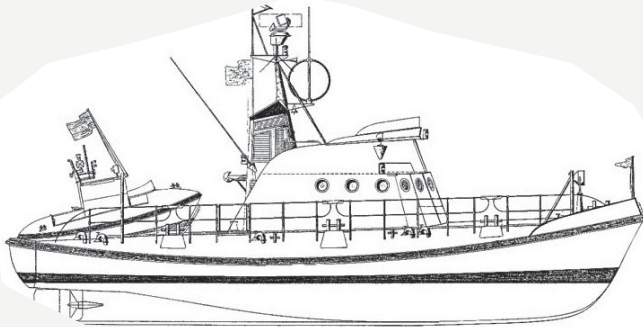
Byggður í Fr.Schweers Shipyard in Bardenfleth (River
Weser) 1968/1969. Skírður 11. júní 1969 í Bremen.
Hermine Lubke, forsetafrú Vestur Þýskalands (gift Hein-
rich Lubke forseta) gaf bátinum nafn. Báturinn var stað-
settur allan tímann frá 1969 – 1997 í Norderney þar til
hann var seldur til Íslands.

Áhöfn 3 menn

Helstu mál Otto Schülke:

Lengd: 18,90 m

Breidd: 4,30 m



Mesta djúprista: 1,30 m

Eiginþungi: 35 t

Ganghraði: 16-18 kn.

Stærð: Aðalvél Mercedes-Benz MB 838

Ea 610 kW/830 hp (fyrrri vélin MTU 8V 331

TC 710 kW/965 hp

(sett í bátinn 1977)

Dótturbáturinn

Johann-Fidi:

Lengd: 5,50 m

Breidd: 2,10 m

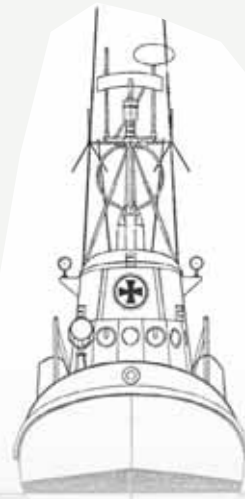
Eiginþyngd: 1,5

Ganghraði: 8-10 kn.

Vél Mercedes-Benz

OM

615 40 kW/54 hp



Nöfn

Otto Schülke

Báturinn er skírður eftir Sjómanni og skipstjóranum Otto Schülke (1914-1967) sem var skipstjóri á björgunarbátnum Adolph Berm-pohl (staðsettur í Helgoland). Hann fórst ásamt 3 öðrum áhafn-armeðlimum 24. febrúar 1967 í aftakaveðri við björgun áhafnar á hollenskum fiskibáti.

Johann-Fidi

Nefndur eftir þremur skipstjórum (afa, föður og syni) sem hétu Johann Friedrich Rass frá Norderney, en þeir höfðu yfirumsjón með björgunarstöðinni í Norderney frá 1880 – 1987.



Otto Schülke á æfingu.

bátur og þegar DGzRS ákvað að endurnýja bátafloata sinn að hluta um þetta leyti komu nokkrir eldri björgunarbátar í sölu og vorum við Íslendingar svo heppnir að fá tvo af þessum bátum til landsins. Ágætt samband hafði ríkt milli Slysavarnafélags Íslands og DGzRS um árabil og var Uwe Klein, þáverandi framkvæmdastjóri þýska björgunarbátafélagsins kunnugur starfsemi SVFÍ og velgjörðarmaður þess má segja. Góð vinátta hafði tekist milli hans og Hannesar Hafstein fyrrverandi framkvæmdastjóra SVFÍ sem var að vísu hættur störfum á þessum tíma en fylgdist með á hliðarlínunni.

Nokkrum árum áður, eða 1993 hafði Slysavarnafélagið keypt björgunarbát til Sandgerðis sem skírður var Hannes P. Hafstein og reyndist sá bátur afskaplega vel og hentaði starfsemi björgunarsveitarinnar þar, hafði gott drægi og gat siglt langar vegalengdir ef þurfti svo sem til að sækja veika eða slasaða menn langt á haf út. Björgunarbátarnir fengust á góðu verði enda komnir til ára sinna en í góðu standi og höfðu fengið gott viðhald frá upphafi. Þeim fylgdu líka nauðsynlegir varahlutir sem við tókum með okkur heim.

Í brælu á Norður-Atlantshafi

Otto Schulke var af svokölluðum 19-m-klassa, smíðaður árið 1969 í Þýskalandi og eins og nafnið bendir til, var báturinn 19 m. langur, nokkuð vel útbúinn siglingatækjum í neðra rórhusi en efri stjórnpallur var opin eins og er á flestum björgunarbátum af þessari stærð. Í Ottó Schülke var ein aðalvél og aukavél í vélarúmi sem tengja mátti inn á skrúfu-öxulinn ef aðalvélin bilaði, báturinn var því sæmilega ganggóður um 16 hnútar við góðar aðstæður og hörku góður sjóbátur.

Aftan við yfirbyggingu var lítill dótturbátur sem hægt var að sjósetja aftur af skuti bátsins og kom hann að góðum notum hjá Þjóðverjunum við ýmsar aðstæður við aðstoð og björgun, en einnig til að selflytja menn eða vörur milli skipa.

Otto Schülke var keyptur til Ísafjarðar en hinn báturinn sem sigldi í samfloti með okkur og fór til Siglufjarðar, systurskip Schülke, G. Kuchenbecker kom frá Eystrasalti, en báturinn hafði verið staðsettur í björgunarstöðinni á Maasholm

við fjörðinn Schlei. Hann þjónaði því hafsvæðinu milli Danmerkur og Þýskalands og að Kiel í vestri.

Eftir stutta afhendingarathöfn í Bremen 16. maí þar sem báturinn var afhentur Slysavarnafélaginu formlega að viðstöddum framkvæmdastjóra félagsins Esther Guðmundsdóttur og forseta þess Gunnari Tómassyni ásamt Uwe Klein forstjóra DGzRS, lögðum við af stað og var ferðinni heitið fyrst til eyjunnar Helgoland norður af ánni Weser og stoppuðum við þar í nokkra klukkutíma. Okkur var boðið að skoða nýtt og glæsilegt björgunarskip DGzRS sem var meðal annars útbúið þýrlupalli og bráðamótöku.

Næst lá leiðin til Stonehaven í Skotlandi, en það var rúmlega 30 klukkustunda sigling. Veður var þokkalegt á leiðinni yfir Norðursjóinn og ekkert markvert bar til tíðinda. Bátarnir héldu vel ferð og sigldu samsíða og í Stonehaven tók á móti okkur Hamish McDonald eigandi björgunarskólans MRI - Maritime Rescue Institute. Mánuði seinna hélt hann ráðstefnu um sjóbjörgunarmál og tókum við Slysavarnarfélagsmenn þátt í henni ásamt fjórtán löndum; frá björgunarsamtökum, strandgæslum, lögreglu og ýmsum fleiri aðilum er komu með einum eða öðrum hætti að björgunarmálum og eftirliti á sjó. Fulltrúi SVFÍ flutti erindi um björgunarstörf við erfiðar aðstæður á afskekktum stöðum og sýnd var notkun fluglinutækja sem vakti nokkra athygli ekki síst fyrir þá staðreynd að þau höfðu bjargað lífi fjölda sjómanna í tímans rás á fyrri hluta síðustu aldar og allt fram að þeim tíma er þýrlur komu til sögunnar hérlandis sem björgunartæki.

Helstu atburðir

1991 Áhafnarmeðlimur Cassen Knigge frá Norderney lést um borð í vondu veðri eftir að dráttarkrókur slóst í hann.

1995 Tók þátt í björgunaraðgerð ásamt björgunarbátnum Alfried Krupp í aftakaveðri. Tveir áhafnarmeðlimir Alfried Krupp létust en Otto Schülke sem var mun minna skip tók Krupp í drátt og kom í veg fyrir að skipið strandaði.

1997 Seldur til Íslands, skírður Gunnar Friðriksson.

2000 Seldur einkafyrirtæki á Íslandi.

2002 Seldur til Noregs og notaður sem þjónustubátur.

2016 Settur á land og notaður sem húsbátur.

2019 Seldur Safninu Verein Museumskreuzer Otto Schülke Norderney.

2020 Fluttur til Þýskalands.

Hamish sýndi okkur skólann og kynnti starfseminu en skómmu síðar var haldið áleiðis til Þórshafnar í Færeyjum. Áður en lagt var af stað, höfðum við samband við Veðurstofu Íslands sem spáði norðlægum stinningskalda en þokkalegu sjóveðri á leiðinni. Við lentum hins vegar í norðan brælu eftir að komið var fram hjá Peterhead og langleiðina til Þórshafnar. Báturinn hélt skriðinn og fór vel í sjó þrátt fyrir mót-lægan vind og töluverða hliðarskellu og mikinn velting alla leið. Þessi hvíta-sunnuhelgi var að minnsta kosti Þjóð-verjanum eftirminnileg sem var orðinn heldur þreyttur og við reyndar allir eftir 33 tíma svefnlausu ferð.

Við gistum eina nótt í Þórshöfn í góðu yfirlæti hjá Færeyska björgunarbátafélaginu og fóru þeir meðal annars með okkur í Kirkjubæ, helsta sögustað eyjanna og víðar.

Þjóðverjar sýna virðingu

Hinn 21. maí var loks haldið til Reykjavíkur og á leiðinni fengum við ágætis leiði og brælan á bak og burt. Sjöbjörgunarsveitin í Grindavík kom á móti okkur austur af Grindavík á björgunarbátum Oddi V. Gíslasyni og fylgdi okkur til Reykjavíkur, það sama gerði björgunarsveitin í Sandgerði á björgunarbátum Hannesi P. Hafstein.

Bátarnir voru til sýnis í Reykjavík í nokkra daga en 29. maí var haldið af stað til Ísafjarðar en ákveðið hafði verið að báturinn kæmi til heimahafnar á sjómannadaginn sem var þetta árið 1. júní. Þar var bátum gefið nafnið Gunnar Friðriksson við hátíðlega athöfn af fyrrverandi forseta félagsins Gunnari Friðrikssyni og dótturbátum nafnið Stefán Eggertsson. Þessi ágæti bátur sem þjónað hafði Þjóðverjum vel við oft erfiðar og



Bátarnir fyrir framan höfuðstöðvar SVFÍ í Reykjavík, nýlega heimkomnir í maí 1997.

krefjandi aðstæður staldraði ekki lengi við á Ísafirði. Hann var seldur fljótlega til einkaaðila og loks seldur úr landi árið 2002 til Noregs. Báturinn endaði þar í hálfgerðri niðurníðslu í Fredrikstad, lá um nokkurt skeið á ánni Glommu man ég eftir og var sorglegt að sjá slíkt glæsifley grotta niður. Í fyrra keyptu Þjóðverjarnir bátinn til baka og hafa verið

að gera hann upp í fyrra horf. Hann var fluttur með skipi til Bremerhaven og honum siglt til Norderney, gömlu heimahafnarinnar þar sem hann verður hluti af björgunarsafni.

Þjóðverjar sýna gömlum björgunarbátum tilhlýðilega virðingu og reyndar gömlum skipum yfirleitt og má þar nefna að í höfninni í Hamborg liggja tvö merkileg skip frá mismunandi tíma til sýnis almenningi og lifga heilmikið uppá gömlu höfnina þar. Þetta eru Rickmer Rickmers – þriggja mastra barkskip byggt úr stáli og sjósett 1896 í Bremerhaven og MS Cap San Diego sjósett í Hamborg 1962. Því skipi er haldið í siglingahæfu ástandi. Bæði skipin sigldu víða um heimsins höf sem flutningaskip en eru söfn í dag heimsótt af fjölda ferðamanna og heimamanna sem leggja leið sína niður á höfn.

Fyrsta helgin í maí ár hvert er svo-kölluð hafnarhátíð Hamborgar (Hamburg Port Anniversary) þar sem fjöldi skipa siglir um ána Elbu og inní höfnina og þá hefur Cap San Diego verið siglt á Elbu af m.a. fyrrverandi skipsmönnum. Hafnarhátíðinni var aflýst þetta árið eins og fleiri hátíðum.

Otto Schulke class

Fjórir björgunarbátar voru raðsmíðaðir, auk Schülke voru það G. Kuchenbecker (seinna skírður Sigurvin eftir að til Íslands kom 1997), Hans Luken og H.J. Kratschke allir skírðir eftir sjómönnum og björgunarmönnum DGzRS sem fórust við björgunaraðgerðir.

Núverandi staðsetning:

Hans Luken, hluti af Þýska sjóminjasafninu í Bremerhaven. G. Kuchenbecker (ex Sigurvin), staðsettur og enn í notkun á eyjunni Büsum í Norðursjó og í einkaeigu. *H.J. Kratschke*, á safni DGzRS í miðborg Bremen

DGzRS

Var stofnað 1865 í Kiel í Þýskalandi sem björgunarfélag og það sem kallað er NGO (non-governmental) án nokkurs framlags frá ríkinu en fjárhagslega háð frjálsum fjárframlögum. Innan DGzRS eru 55 björgunarbátastöðvar við Norðursjó og í Eystrasalti og eru björgunarbátarnir frá 8,9m að 46m að lengd.

Í höfuðstöðvum félagsins í Bremen er björgunarstöð – RCC (rescue co-ordination centre).

Nöfn björgunarskipanna eru valin af þeim sem gefa ákveðna upphæð til smíði skipsins.

Jón Hjaltason

Myndin af Jóhönnu

Ég jata fúslega forvitni mína um atburði sem verða illa skýrðir, jafnvel alls ekki, eða sem haldnir voru þjóðsaga ein en annað komið á daginn. Eins og til dæmis risaaldan sem Steinar Magnússon skipstjóri segir frá 1. tölublaði Víkinga í fyrra. Bull og vitleysa sögðu menn, tuttugu metra há alda getur ekki myndast á sjó. Slíkt fyrirbæri sá Steinar þó með eigin augum. Lesið líka hvað Hilmar Snorrason segir um slík náttúrufyrirbrigði í þætti sínum hér á undan, Utan úr heimi. Frásögnin hér á eftir fellur í þennan flokk atburða sem við kunnum engar skýringar á, að minnsta kosti engar sem hægt er að færa sönnur á. Og sjómenn, ef þið geymið með ykkur ólíkindasögur, af risaöldu eða öðru sem fyrir ykkur hefur borið, þá endilega hafið samband við ritstjóran.

Flugvélin ferst

Sagan hefst sunnudaginn 4. janúar 1959 en þá fórst fjöggra sæta Cessnavél í Vaðlaheiði en hún hafði verið notuð til sjúkra- og farþegaflugs.

Pennan orlogaríka dag var landleiðin í Laugaskóla í Reykjadal lokuð sökum snjóá en jólaleyfi nemenda var á enda. Var þá gripið til flugvélarinnar sem búin var skíðum til lendingar.

Þegar leið á daginn tók að þykkna í lofti og veður fór hratt versnandi. Flugmaðurinn, Jóhann Helgason, var í sinni annarri ferð austur að Laugum þennan fyrsta mánudag ársins 1959. Þrír farþegar voru um borð, tveir 16 ára nemendur Laugaskóla, Guðmundur Kristófersson og Stefán Hólm. Þriðji farþeginn var Pétur Hólm, tvítugur stúdent frá Menntaskólanum á Akureyri, og bróðir Stefáns. Allir þrír úr Hrísey.

Guðmundur átti bókað sæti með fyrra fluginu en var ekki

ferðbúinn þegar Jóhann lagði af stað upp úr hádegi. Átti vist eftir að kaupa eitthvað til skólans. Guðmundur bað því skólafélaga sinn, Hörð Snorrason – síðar hitaveitustjóra í Hrísey, kirkjugarðsvörð og skipstjóra á Hríseyjarferjunni Sævari – að skipta við sig en Hörður átti bókað sæti með seinna fluginu.

Önnur tilviljun varð þess valdandi að Pétur ákvað að fylgja bróður sínum. Þegar veðurútlit gerðist ísýggilegt ákvað skólasystrir þeirra Guðmundar og Stefáns að hætta við ferðalagið. Pétur greip þá tækifærið til að skreppa austur með bróður sínum. Skemmst er frá því að segja að enginn þeirra fjögurra lifði af brotlendinguna í Vaðlaheiði.

En dveljum ekki við þetta sorglega slys heldur það sem gerðist í kjölfarið og ég komst að í samtali við frænku mína, hjúkrunarfræðinginn og Dalvíkinginn, Nönnu Jónasdóttur. Gefum Nönnu orðið.

„Tók á móti drengjunum mínum“

„Þessu hörmulega slysi voru gerð skil í öllum fjölmiðlum en ég var þá í Hjúkrunarskóla Íslands. Ég vissi það ekki fyrr en síðar að faðir drengjanna tók eftir þetta að sækja miðilsfundi en hann var danskur garðyrkjumaður, Caspar Peter Holm, og hafði sest að í Hrísey þar sem hann fékkst við allt mögulegt og var aldrei kallaður annað en Pétur Hólm. Eiginkona hans og móðir drengjanna var Ingibjörg – ætíð kölluð Bolla í Hafnarvík – dóttir séra Stefáns Baldvins Kristinssonar prests á Völlum í Svarf-aðardal og Sólveigar Pétursdóttur Eggerz.

Svo gerist það einn daginn allnokkrum árum eftir þetta sorglega flugslys – eða 1964 – að dyrabjöllunni er hringt. Ég

LESIDUM
atvinnuástand í kaupstöðum
og kaupsýslunum
— bls. 7

Tíminn

EFTIR
Mikojan bls. 6
Kjördæmamálið bls. 5
í gasklefanum bls. 3

42. útgáfa.
Reykjavík, þriðjudaginn 6. janúar 1959.
3. blað.

Fjórir ungir menn fórust með flugvél við Fjósa- tungufjall, sem er milli Eyjafjarðar og Fnjóskadals

Slysið varð í hríðardimmu síðdegis á sunnu daginn. – Leitarmenn fundu flakið á sunnudagskvöldið. – Þrír piltanna, sem fórust, voru úr Hrísey; flugmaðurinn frá Akureyri

Fró fréttaritara Tímans á Akureyri.

Síðdegis á sunnudaginn varð það sviplega slys, að litil flugvél, Cessna 180, sjúkraflugvél Norðlendinga, fórst innarlega í Vaðlaheiði og með henni fjórir ungir menn. Leitarmenn fundu flakið á seinni tímanum í nýu á sunnudagskvöldið upp af svonefndum Grjótárdal sunnan Bildsárskarðs, sem er gæmuf-leið milli Fjósaungu í Fnjóskadal og Kaupanga í Eyjafirði.



Jóhanna Árný Hólmgeirsdóttir fyrir miðju með harmoniku. Fyrir aftan hana hægra megin er Nanna Jónasdóttir. Myndin er tekin 1959 í setustofu Hjúkrunarkvennaskóla Íslands.

var þá í vinnunni en eiginmaður minn, Jónatan Sveinsson, var heima. Ég kom þó von bráðar en gesturinn var enginn annar en Pétur Hólm og átti við mig óvænt erindi.

– Ég hef átt afar erfitt síðan ég missti drengina mína, sagði hann okkur, en með hjálp miðils hef ég komist í samband við konu sem hefur það hlutverk að taka á móti framliðnum, einkum ungu fólki sem kveður snögglega.

Pétur sagði okkur nú undan og ofan af samskiptum sínum við hina framliðnu konu.

– Hún hét Jóhanna Árný Hólmgeirsdóttir og var skólasystir þín í Hjúkrunarkvennaskóla Íslands, upplýsti Pétur, og þurfti ekki að segja meira því að Jóhanna var mér minnistæð, elskuleg stúlka, afskaplega listfeng og svo mikið náttúrubarn í tónlist að ég held hún hafi ráðið við að spila á öll hljóðfæri sem hún festi hönd á.

Jóhönnu biðu þau sorglegu örlög haustið 1960 að falla fyrir eigin hendi en ég las það í grein eftir Sigurjón Jóhannesson, Hirt af reka, að hún hefði skilið eftir sig kveðjubréf til ástvina sinna. Þar skrifaði Jóhanna að hún gengi með höfuðmeiðni sem ætti eftir að ágerast og hefði því kosið að fara þessa leið.

– Og nú langar mig til að sjá þessa góðu stúlku sem hefur tekið svo vel á móti drengjunum mínum, sagði Pétur,

og mér var sagt að Nanna Jónasdóttir ætti ljósmynd af henni. Og því er ég hingað kominn.

Mig rámaði í að eiga slíka ljósmynd. Einn daginn hafði komið ljósmyndari í skólann og tekið fjölmargar myndir. Jóhanna var þá enn á meðal vor. Ég var því nokkuð viss um að eiga ljósmynd, jafnvel fleiri en eina, af Jóhönnu en gat bara ómögulega munað hvar hana var að finna. Þetta sagði ég Pétri og lofaði honum jafnframt að gera leit að mynd og láta hann vita þegar hún kæmi í ljós.

Leið svo og beið. Ég sneri öllu við til að finna ljósmyndina. Hringdi meira að segja norður til að biðja pabba að svipast um eftir henni en allt kom fyrir ekki. Hvergi fannst myndin.

Svo er það einhverjum mánuðum síðar að ég er að mata Svein minn, eldri son okkar hjóna. Verður mér þá litið á ljósmynd af Júlíu bróður, sem hékk andspænis mér á veggnum. Og allt í einu flýgur í gegnum huga mér hvort verið geti að myndin af Jóhönnu sé þarna á bak við Júlíu í myndarammanum. Ég gerði þó ekkert í málinu, átti von á vinkonum mínum um kvöldið og var að undirbúa heimsóknina en Jónatan, eiginmaður minn, var þá á sild fyrir norðan.

Um kvöldið erum við vinkonurnar í góðum gleðskap þegar dyrabjöllunni er skyndilega hringt. Fyrir utan stendur

Pétur Hólm, hundrennandi blautur og kaldur í leiðinda slagveðri.

– Þú ert búin að finna myndina, segir hann og var að koma frá miðlinum sem hafði fullvissað hann um að svo væri.

Ég varð auðvitað steinhissa. Áð maðurinn skyldi vera svo viss í sinni sök að leggja á sig óþægilegt ferðalag alla leið inn að Kleppi þar sem við bjuggum í hjúkrunarbústað. Strætisvagnaferðir voru á klukkustundarfresti en Pétur hafði ekki einu sinni fyrir því að hringja á undan sér heldur lagði á sig að biða eftir strætó í roki og rigningu til að ná í mynd sem hann hafði frétt yfir landamæri lífs og dauða að væri fundin.

Ég varð satt að segja miður mín.

– Nei, ekki er það nú, svaraði ég vandræðalega en varð þá hugsað til myndarinnar af Júlíu bróður.

– Bíddu annars, ég skal gá.

Ég ætla ekki að lýsa undrun minni þegar ég tók Júlíu niður af veggnum og sá að hugdetta mín var á rökum reist. Á bak við Júlíu var myndin af Jóhönnu Hólmgeirsdóttur þar sem hún sat í stigaþrepi með harmoniku í fanginu og við skólasystur hennar í hnapp með henni.

Nanna lýkur frásögninni með þessum orðum: „Þessi samskipti við Pétur Hólm sannfærðu mig um að eitthvað er til ofar mínum skilningi, eitthvað sem fæstum okkar er gefið að skilja á meðan þessu jarðneska lífi stendur.“



	Vargur Lengst i austri	Jarð- epli	Tákna Að	Mál	Ættar- nafn	Suða- Virði	Rykis Kámar
Lands- menn- ina							
Hreins- aðir							
Hagnað Hóp				>	2.		
Kerfis- bundib							
H. E	Vand- ræðum	Fæddu Eldhús- áhöld	Gæð Krikum Tré	Tróðst Eva- Teið	Hvíldi stefna Eink.st.		
Hróp Geisla- vendir	>						
Dýljum Ólvuð Vegur				>			
Skel- ina							
Tróð- ust	4.						
Eydd Ílát. Tóki							
1000							
Fjand- inn Dýr	8.						
Skrapp							
Hita Keyra Bók							
Þoka	7.						
Partur Durt Hluta							
Klóki Fanga- mark							



Við sendum sjómönnum og
fjölskyldum þeirra hátíðarkveðjur í
tilefni sjómannadagsins



ESKJA

 **MARÁS**

Miðhrauni 13 - 210 Garðabæ
www.maras.is / www.faj.is
S:555 6444 / 552 2111

 **FRÍÐRIK A.
JÓNSSON ehf.**

YANMAR
FYRIR SJÁVARÚTVEGINN



Prestolite
Prestolite



Polv Flex
Polv Flex



Navalloy
Navalloy



MAESTRINI
MAESTRINI

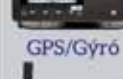


SIMRAD

Siglinga og fiskileitartæki



SIMRAD
SIMRAD



Útistýri



Radarskannar



Radarskjáir



Botnstykki



Dýptarmælir

Fagleg ráðgjöf, sala og þjónusta. Þjóðum aðeins viðurkenndan búnað.

Utan úr

Draugaskipið

Þær hafa vonandi ekki farið fram hjá mörgum fréttirnar um draugaskipið sem strandaði nýlega við Írlandsstrendur skammt frá Cork. Draugaskipið sem hér um ræðir var smíðað í Noregi árið 1976 og gefið nafnið Tananger. Sigldi skipið í 18 ár undir þessu nafni og var meðal annars í tímaleigu í strandsiglingum hér við land á vegum Ríkisskipsa.

En sagan um hvernig skipið, sem þá hét Alta, varð svokallað draugaskip má rekja til ársins 2018.

Það var 6. september það ár sem síðast sást til skipsins á AIS en þá var það stutt vestur af Gíbraltar á leið til Haití. Prettán dögum síðar kom neyðarkall frá skipinu en þá var það stutt 1.500 sjómílur suðaustur af Bermúda eyjum. Áhöfnin reyndi að gera við bilunina en án árangurs. Þann 2. október varpaði bandaríska strandgæslan viku matarbirgðum til áhafnarinnar en aðstoð var þá þegar á leiðinni. Sex dögum síðar kom strandgæsluskipið Confidence á staðinn og tók alla skipverja skipsins, tíu að tölu, og fór með til Púertó Ríkó.

Var skipið skilið eftir á reki en til stóð að það yrði sótt og komið til hafnar. Af því varð reyndar ekki og ekki sást til

skipsins fyrr en seint í ágúst 2019 og þá frá breska rannsóknarskipinu Protector. Skipin voru á miðju Atlantshafi.

Það var svo ekki fyrr en sex mánuðum síðar, þann 16. febrúar í ár, að skipið skilaði sér loks að landi en sökum manneklu tókst því ekki að komast af sjálfsmáttum til hafnar en endaði í fjöru sunnan við Cork nálægt Ballycotton sem er fiskihöfn með vinsælar baðstrindir í nágrenninu. Ólíklegt er að skipið eigi nokkru sinni eftir að sigla á ný.

Lélegar heimtur

Samtök útgerða stórflutningaskipa, INTERCARGO, hafa lýst yfir stuðningi við nýlega tilkynningu frá Alþjóðasiglingamálastofnuninni IMO þar sem aðildarþjóðir eru hvattar til betri skila á niðurstöðum sjóslysarannsókna til stofnunarinnar. IMO hefur bent á mikilvægi rannsóknarniðurstæðna sem skipti gífurlega miklu máli í að efla öryggi stórflutningaskipa. Mikilvægur lærdómur berist ekki stofnunarinnar sem hefur meðal annars það hlutverk að setja reglur um öryggi skipa og menntun sjómanna.

Mikill seinagangur á skýrsluskilum hefur viðgengist um árabíl og eru þar

þjóðir sem slá slöku við um rannsóknir sjóslysa. Á árunum 2009 til og með 2018 létust 188 sjómenn sem voru skipverjar á 48 stórflutningaskipum sem fórust. Einungis bárust skýrslur um 27 þessara skipstapa til IMO og var meðaltíllýngingartími til stofnunarinnar 34 mánuðir frá slysi.

Fyrir ári síðan benti Intercargo á að þurr-farmar sem blotna væru mesta ógnin í stórflutningum. Ætla samtökin að leggja sitt af mörkum til að hvetja til ítarlegra rannsókna á sjóslysum og að niðurstöður liggi það skjótt fyrir að unnt verði að nýta þær til forvarna. Bentu þau á að það sé með öllu óásættanlegt að nú á tímum séu skip að farast en í ágúst sl. fórst stórflutningaskipið NUR ALLYA og með því 25 skipverjar en skipið var fulllestað með indónesískt nikkel járngrýti. Samkvæmt SOLAS og MARPOL samþykktunum eru þjóðríki skilduð til að rannsaka alvarleg sjóslys og mengun og upplýsa IMO um niðurstöður rannsókna.

Mengun eða ekki mengun?

Útblástunarbúnaður skipa (scrubbers) og umdeild losun á hreinsuðum óhreinindum eru eitt af þeim málum sem aftur eru á borðum alþjóðasiglingamálastofnunar-



Bandaríska strandgæslan varpar matvælum til áhafnar Alta eftir vélarbilun í Atlantshafi.

Ljósmynd: US Coast Guard



Eldur í gámum um borð í Yantian Express.

Ljósmynd: Hapag-Lloyd / BSU

innar IMO. Deilt er um hvort nægjanlega séu rannsökuð áhrif þess að skip sem búin eru opnum útblástunarbúnaði sem dælir soranum út í sjó í stað þess að dæla mengandi efnum út í andrúmsloftið muni hafa áhrif á lífríki sjávar. Á síðustu 12 mánuðum hafa æ fleiri ríki bannað notkun á opnum útblástunarbúnaði af ótta við að sorinn bindist lífkeðju sjávar og skemmi þar með þá matarkistu sem við eigum þar.

Ólöglegar skipasmíðar

Komið er upp nýtt vandamál varðandi niðurrifsstöðvar í Chittagong í Bangla-desh. Þar hefur vandamálið verið að skipum sem þangað koma er siglt á land og þar eru síðan verkamenn sem búa við slæm skilyrði sem vinna við að rífa skip-in. Evrópusambandið hefur bannað að skip frá sambandsríkjum séu rifin í slík-um niðurrifsstöðvum. Þarlend yfirvöld hafa gefið þessum iðnaði aukna athygli og nýlega fóru fulltrúar frá umhverfis-ráðuneyti landsins í skoðunarferðir til nokkurra niðurrifsaðila. Í þessum skoðunarferðum kom í ljós að fjöldi stöðva sem aðeins hafa leyfi til niðurrifs skipa voru farnar að byggja siglandi pramma án leyfis í þeim tilgangi að koma í veg fyrir skattgreiðslur. Pramm-

arnir sem þessar niðurrifsstöðvar hafa verið að smíða í leyfisleysi eru flatbotna og ætlaðir til stórflutninga á fljótum og skipaskurðum. Eru prammarnir smíðaðir úr stálinu frá skipum sem verið er að rífa en slíkt er óleyfilegt. Á einum staðnum sáu þeir pramma í smíðum en niðurrifs-stöðin hafði misst leyfi sitt 8 árum áður. Á síðasta ári var fjöldi niðurrifsstöðva sektaður fyrir að hafa smíðað pramma. Þá hafa yfirvöld lýst því yfir að þau muni ekki líða að niðurrifsstöðvar smíði pramma í leyfisleysi. Það verði stöðvað.

Eldur í hafi

Þann 3. janúar 2019 kom upp eldur í gámi um borð í gámaskipinu Yantian Express þegar skipið var í um 800 sjómílna fjarlægð frá Halifax. Bruninn í þessu 7500 TEU's gámaskipi var rannsakaður af þýskum yfirvöldum og eru upptök hans ljós. Skipið hafði lestað gáminn, sem eldurinn kom upp í, í Víetnam en á farmbréfi var sagt að innihaldið væru trékubbar úr kókos en raunin var allt önnur. Gámurinn var nefnilega lestaður uppkeikikolakubbum sem reyndar voru einnig úr kókos en prófanir sýndu að sjálfssíkvíkj getur átt sér stað við hita-stig sem er aðeins undir 50°C.

Eins og áður sagði var skipið fjarri

landi þegar eldurinn kom upp en það var ekki fyrr en nokkrum dögum síðar að fyrsta aðstoð barst þegar tveir dráttar-bátar náðu til skipsins. Það tók nokkrar vikur að ná tökum á eldinum og þegar hann hafði verið slökktur höfðu 662 gámar skemmst en þar af voru 320 gjör-samlega ónýtir. Engan skipverja sakaði í þessum bruna.

Ósáttir með öryggi skipa

Útgerðir gripaflutningaskipa eru enn á ný komnar í sviðsljósið og þrýstingur á aukna öryggisstaðla í þessum flutningum komu í kjölfar þess að gripaflutningaskip með farm upp á 14.600 rollur sökk að hluta í höfninni Midia í Rúmeníu í nóv-ember síðastliðnum. Griðarmiklar björg-unaraðgerðir hófust þegar eftir að skipið lenti í vandræðum þar sem að komu landher, lögregla, slökkvilið, þjálfaðir kafarar og rúmenska strandgæslan en einungis tókst að bjarga um 254 rollum úr sökkvandi skipinu Queen Hind. Að vísu drápust 74 þeirra vegna áverka sem þær hlutu við björgunarstörf.

Áhöfn skipsins, 22 karlar að tölu, bjargaðist en hún var öll frá Sírlandi en skipið var skráð í Palau. Samtök búfjár-ræktar og útflutnings í Rúmeníu, ACE-BOP, hafa krafist tafarlausrar rannsóknar

Utan úr heimi

á atvikinu og lýst því yfir að ef ekki er hægt að koma lifandi gripum á milli landa af öryggi eigi að setja bann á slíka flutninga.

Queen Hind var á leið frá Rúmeníu til Jeddah í Saudi Arabíu þegar skipið fór að fá slagsíðu sem leiddi til þess að skipið sökk að hluta en Rúmenar eru meðal stærstu útflytjenda á lifandi gripum innan Evrópubandalagsins. Um 100 gripaflutningaskip lesta árlega í Midía sem andstæðingar þessa flutninga kalla „dauðaskipin“.

Stóru númerin tala

Helstu vörumerkjaframleiðendur heims hafa í auknum mæli beint sjónum sínum að því hvernig flutningakeðja þeirra starfar. Hvort það sé vegna kröfunnar um grænni orku eða skráningu hluta-bréfa fyrirtækjanna þá vilja sendendur sjá breytingar. Þessu hefur skipaútgerðin tekið eftir. Nike er eitt þeirra stóru merkja sem hafa tekið höndum saman um verndun hafsins og hafa stjórnendur þess hleypt af stað herferð gegn heimskautasiglingum í samstarfi við Ocean Conservancy. Hafa þeir boðið fyrirtækjum að sameinast í þessari herferð og skuldbinda sig til að flytja ekki viljandi vörur í gegnum þessi viðkvæmu vistkerfi.

Meðal þeirra sem hafa skrifað undir þessa skilmála eru Bestseller, Bestseller, Columbia, Gap, H&M, Kering, Li & Fung, PVH, og útgerðirnar CMA CGM, Evergreen, Hapag-Lloyd og Mediterranean Shipping Company (MSC). Benda þeir á að hættur vegna siglingar yfir heimskautasvæði vega þungt og að ekki sé hægt að horfa fram hjá áhrifum losunar gróðurhúsalofttegunda frá skipum á heimshöfunum.

Skipakóngur fallinn

Tilkynnt var þann 28. febrúar sl. að norskri útgerðarmaðurinn Wilhelm Wilhelmsen hefði látist 82 ára að aldri. Wilhelmsen útgerðin er ein af þeim síðustu sem eru undir stjórn fjölskyldu en óveðursský voru farin að dragast upp á himininn vegna valdabaráttu ættingjanna sem vildu hafa meiri áhrif á eigin auðæfi. Valdabaráttuna má rekja til tveggja systra Wilhelm, dætra þeirra fimm auk dóttur látins bróður þeirra sem beindu spjótum sínum gegn Wilhelm og einkasyni hans Thomas en þau frændsystkynin eru af fimmtu kynslóð útgerðarættarinnar. Kvenleggur ættarinnar, að undanskildri ekkju Wilhelms og tveimur dætrum

þeirra, hafa gert þá kröfu að komið verði á nýju stjórnunarskipulagi til að konurnar geti haft meiri áhrif á eigin hagsmuni í fjölskyldufyrirtækinu.

Sonurinn Thomas, sem hefur verið við stjórnartaumana við hlið föður síns, hefur svarað kröfum frænka sinna á þann hátt að fyrirtækjasamsteypan hefur gefið vel af sér til eiganda og gerir enn. Að öðru leyti hefur hann ekkert frekar um málið að segja. Eftir að fréttir af láti Wilhelms bárust gaf ein frænkan út yfirlýsingu um að viðskiptadeilur innan fjölskyldunnar skiptu engu máli á stundum sem þessum og lýsti yfir að hún bæri umhyggju fyrir hans nánustu fjölskyldu. Vottaði hún fjölskyldunni samúð sína. Fram hefur komið í fjölmiðlum í Noregi að Wilhelm hafi tekið eigið líf og hafa þær fréttir ekki verið bornar til baka.

Villtu um fyrir yfirvöldum

Panamíska stórflytningaskipið Harmony Six var kyrrsett af filippínsku strandgæslunni í lok febrúar sökum fölsunar á leiðarþók skipsins. Skipstjórnarmenn þess áttu við AIS upplýsingar ásamt að breyta skýrslum til að koma í veg fyrir að skipið yrði sett í 14 daga sóttkví þar sem það var að koma frá kínverskri höfn. Skipið hafði farið úr höfn í Changzhou, sem er á hafnarsvæði Shanghai, til Poro Point í Luzon 18. febrúar og kom á áfangastað 23. sama mánaðar. Við komuna þangað gaf skipstjóri upp að skipið hefði farið frá Kína 10. febrúar en ekki átta dögum síðar eins og raunin var. Áhöfnin sætir nú rannsókn yfirvalda.

Ofuröldur

Útgerðir og áhafnir skipa þurfa að taka mið af nýrri rannsókn sem hefur sýnt fram á að aukning sé á alvarlega hættulegum öldum. Það eru samtök yfirmanna, Nautilus, sem hefur gefið út þessa viðvörðun í kjölfar rannsókna vísindamanna við háskólann í Southampton og National Oceanography Centre en þeir hafa komist að því að sjaldnar verði vart við ofuröldur en þær sem koma verða sífellt kröftugri. Í þessari fyrstu rannsókn sinnar tegundar hafa verkfræðingar og haf-fræðingar rannsakað langtímagögn frá 15 öldudöflum sem hafa verið með framvesturströnd Bandaríkjanna til þess að meta þróun í ölduhæð og tíðni ofurbylgja á yfir 20 ára tímabili. Öldur eru flokkaðar sem ofuröldur þegar hæð þeirra er orðin tvisvar sinnum hærri en ölduhæðin umhverfis þær. Frá öldudal og að öldutoppi hafa fyrri rannsóknir

sýnt hæð þeirra yfir 30 metra og hefur komið í ljós að ölduhæð hefur aukist undanfarna þrjá áratugi á heimsvísu.

Skýrslan, sem var birt í ritinu Scientific Reports, vekur athygli á að ofuröldur ögni öryggi sjómanna og siglinga og að slíkar öldur hafa grandað fjölda sjómanna og skipum. Baujurnar 15 voru á svæðinu frá Seattle í norðri og til San Diego í suðri og spanna mælingarnar frá 1994 til 2016. Í rannsóknunum kom í ljós að ofuröldur höfðu hækkað um 1% á milli ára.

Ferðir felldar niður

Kórónavírusinn hefur ekki farið fram hjá nokkrum manni og nú hefur hann numið land hér hjá okkur. Mikilla áhrifa er ekki farið að gæta hér hjá okkur en það sama er ekki að segja um aðra heimshluta þegar kemur að siglingum. Aldrei í sögu siglinga hafa vöruflytjendur séð annan eins samdrátt í flutningaplássu á siglingaleiðum frá Evrópu og til Asíu. Skipafélög hafa dregið úr siglingum skipa sinna eða látið þau sigla hjá höfnunum þar sem Kórónavírusinn hefur tekið sér bolfestu þar sem þau annars hefðu lagst að. Skipafélagið CMA CGM hefur fellt niður 23 ferðir á þessari skipaleið fram til 2. júní nk. auk þriggja annarra ferða í janúarmánuði. Þessar niðurfellingar má einnig rekja til minnkandi farmflutninga í kjölfar veirunnar. Þessi niðurfelling ferða hefur ekki einungis áhrif á siglingar til Asíu, þetta hefur einnig áhrif á flutningapláss til allra svæða sem skip útgerðarinnar sigla til.

Vegna breytinganna er farið að rukka neyðarfarmgjöld til þeirra sem ekki áttu pantað pláss en fyrir 20 feta gám er gjaldið 50 € og helmingi meira fyrir 40 feta gám. Er gjaldið sett á alla farma frá Norður Evrópu, Bretlandi og Skandinavíu til allra hafna í Miðjarðarhafi og Norður Afríku.

Á sama tíma og CMA CGM fella niður ferðir hrannast upp frystigámar í höfninni í Shanghai samkvæmt upplýsingum frá Mærsk skipafélaginu. Sama ástand hefur einnig skapast í nágrennahöfninni Ningbo. Verulegur skortur er orðin á rafmagnstengingum fyrir alla þá frystigáma sem eru að hrannast upp og er farið að setja 1.000 \$ aukagjald á gáma en jafnframt eru farmflytjendur hvattir til að senda frysti- og kæligáma til annarra hafna en Shanghai og Ningbo.

Lausn á krossgátu nr. 30

[illegible]

Lausnarorð: ^{1.}D ^{2.}I ^{3.}G ^{4.}R ^{5.}A ^{6.}N ^{7.}E ^{8.}S ^{9.}I ^{10.}Ð

THERMOLITE®

-40°C
[C]-TESTED

Jón Bergsson ehf.

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

BEKINA

BOOTS BUILT TO LAST

Árni Björn Arnason

Coronet

Hún hét Coronet. Tveggja mastra skúta. Smíðuð í Grimsby 1887. Eikarskip. Stærð 90,5 brúttó tonn. Notuð til togveida í Norðursjó.

Coronet var seld til Þýskalands 1899 og fékk þar nafnið Mary. Notuð til vöru-flutninga. Frá Þýskalandi fór hún til Svíþjóðar árið 1905. Þar þjónaði skútan sem fiski- og vöruflutningaskip. Mary sökk með járnfarm á svo grunnu vatni árið 1918 að möstur stóðu upp úr sjávarfletinum. Fjögurra manna áhöfn fannst hvergi og voru sögusagnir á kreiki um að Rússar hefðu sökkt skipinu og sent áhöfnina til Síberíu.

Í janúar 1919 var skipinu lyft til viðgerðar og því aftur gefið nafnið Coronet. Til Færeyja kom skipið haustið 1919 og var gert út á nærmiðum og við Ísland.

Um miðjan júní árið 1935 fór Coronet á miðin við Vestur-Grænland með tuttu og einn mann innanborðs. Viggo Joensen var skipstjóri á skútunni en þar sem hann var ekki með full réttindi var skráður skipstjóri á henni Sofus Joensen. Skipið var sjö daga yfir hafið að Hvarfi en þá brældi og var andæft í átta daga. Þegar brælan gekk niður var siglt norður í Færeyingahöfn og gert klárt fyrir sumarveidar. Veidar gengu þokkalega og fyllti skipið sig á tveimur mánuðum. Afli 500 skippund af saltfiski.

Heimsiglingin

Heimsigling Coronet hófst frá Færeyingahöfn 3. september 1935. Sunnudaginn 8. september var skipið komið suður að Hvarfi og aðeins sjö daga sigling heim til ástvina. Þá fór hann að kula og loftvog að falla. Engan um borð grundaði þó að óveður gæti verið í nánd. Vindur óx hratt og sigling var erfið vegna þess hversu hlaðið skipið var. Áður en varði var komið fárviðri. Segl voru rifuð og mótörinn gangsettur. Ákveðið var að taka stefnu frá landi og á dýpra vatn.

Allir sjómenn óttast siglingaleiðina fyrir Hvarf því að þar er að finna eitt allra versta sjólag á hnettinum.

Skipið varði sig vel en veður og stórsjóir færðust stöðug í aukana. Brotsjóir voru farnir að rísa á bæði borð en engin þeirra lenti á skipinu. Í einni hryðjunni

fór klýverseglið út í veður og vind. Nýtt segl var til um borð en of mikil áhætta var talin því samfara að senda menn upp í reiðann. Áhöfnin fór því undir þiljur að undanskildum stýrimanni og háseta við stýrið. Skipinu var snúið undan sjó og vindi í von um að forða því frá áföllum.

Fyrri brotið

Ekki dugði þetta til því skyndilega reið mikið brot á skipinu sem rann á kvikunni og lagðist á stjórnborða. Þegar skipið var að rétta sig af sogaðist það inn í hvolfið á næsta broti sem yfir reið og braut allt og bramlaði. Sjór fossaði ofan í kætuna og skipið lagðist svo mikið að sjó flaut upp í efri kojur.

Skipsmenn hlupu upp á þilfar og þar var ljótt um að litast. Bugspjótið var brotið af skipinu, frammastrið kubbað við þilfar, báðir lífbátarnir horfnir, lunning, dekkstytur og skansklæðning farin veg allrar veraldar. Fiskikassi á þilfari var horfinn svo og vélarúmskappi. Stýrishúsið var illa brotið og messamastrið kviknakið.

Það sem hjálpaði skipinu við að rétta sig af eftir þetta áfall var full lest af saltfiski og að yfirvigt þess var öll farin fyrir borð. Sjó gót voru á dekkinu, sum

manngeng. Ljóst var að skipið færi beina leið á botninn ef ekkert yrði að gert. Lensa þyrfti það í einum hveli og loka verstu lekastöðum á þilfari. Menn stukku að dekkdælunni sem ekki virkaði þar sem sjórinn hafði skolað úr henni hjartanu eða ventlastykkinu. Þetta voru mikil vonbrigði og lífsvon manna dvínandi. Í myrkri og sjóroki var hjarta dælnnar hvergi sjáanlegt.

Stýrimaður vissi um vasaljós í lúkar og hljóp niður og sótti það. Að lokum fannst hjartað þar sem það lá á skammdekkinu. Það var mönnum hulin ráðgáta á hverju stykkið hékk því engin var skansklæðningin. Eftir að hjartað var komið á sinn stað dældu menn af öllum lífs og sálar kröftum. Einnig var sjó ausið úr skipinu með öllum tiltækum koppum og kirnum.

Í lúkarnum var allt á tjá og tundri. Unglingur, í sinni fyrstu veiðiferð, sat fastur í einni af neðri kojunum vegna þess að akkeriskeðjan lokaði fyrir op hennar. Þegar skipið hentist á hliðina kastaðist hluti af keðjunni upp úr keðjukassanum og hafnaði í kojunni fyrir ofan hann. Skipshöfnin vann baki brotnu við að þetta skipið og lensa. Erfiðast var að losna við mastrið sem hékk við skipið á reiðanum og lamdist við byrðing þess.



Færeyskur kúttur norður af Íslandi. Myndin er tekin 1946.

Barist var við að höggva víra með meitlum, sleggjum og öxum. Fjórar klukku-stundir fóru í að losa mastrið frá skipinu. Til að lægja sjóa á meðan að á þessu gekk var olíu hellt fyrir borð.

Seinna brotið

Á mánudag lögði veðrið ögn en á þriðjudag náði það aftur fyrri styrk. Reynt var að halda skipinu undan veðri en litla stjórn var hægt að hafa á því. Mannskapurinn hárðist í káetunni þegar sá sem við stýrið stóð stökk niður í káetuna og kallaði: „Nú förumst við.“ Hann hafði séð gríðarlegt brot aftan við skipið.

Allir biðu í ofvæni með greipar spenntar í bæn og svo skall brotið aftan yfir skipið og þrykkti því niður. Það sem eftir stóð af stýrishúsinu kurlaðist, stýris-hjólið (rattíð) brotnaði og stýriskeðjan fór úr skorðum. Keðjunni komu menn aftur á sinn stað og það sem eftir var af rattinu var hægt að nota.

Það segir nokkuð til um veðurhæðina að loggið (skriðmælir) gaf upp sjö mílna ferð. Engin segldrusla var þó uppi og náði skipið þessum hraða á afturmastrinu einu saman.

Á miðvikudag fór veðrinu að slota og þá fyrst var hægt að kveikja upp í kabys-sunni og fá sér eitthvað heitt að borða. Í rúma þrjá sólarhringa höfðu mennirnir nærst á kexi og vatni. Allir um borð hlýddu fyrirmælum skipstjórans möglun-arlaust og sjálfur var hann þess vel með-vitaður að hann naut virðingar undir-manna sinna. Þrátt fyrir þetta skaut hann á skipsfundi, sem er vel þekkt sam-skiptaform á neyðarstund hjá færeyskum sjómönnum. Á fundinum lagði skipstjór-inn til að stefnan yrði tekin á Nýfundna-land og reynt að ná landi þar. Sem einn maður var öll áhöfnin þessu sammála.

Helgistund var haldin dag hvern um borð, lesið upp úr Biblíunni og sálmar sungnir. Áhöfnin setti allt sitt traust á Guð.

Siglingin suður á bóginn gekk hægt enda Coronet í raun veru ekkert annað en fljótandi flak. Reynt var að sigla í veg fyrir skip sem varð á leið þeirra en þá reyndist skrifubúnaðurinn óvirkur. Til að fá meiri ferð á skipið var helmingi sumaraflans hent fyrir borð. Afla sem menn, í svita síns andlits, höfðu eytt sumrinu í að draga um borð.

Landsýn

Þann 19. september sáu þessir sjóhröktu menn loks til lands. Þá voru þeir 70 míl-ur frá strönd Nýfundnaland og í aflandsvindi. Skipstjóri spurði vélstjóra hvort þeir hefði næga olíu til sigla þessa vegalengd en sá kvað það útiloka á móti vindi. Upplýsti skipstjórinn þá að hann



Færeyingar að veiðum á Íslandsmiðum.

hefði opnað Biblíuna af handahófi og þar hefði staðið: „Kallaðu á mig þann dag sem þú ert í neyð staddur. Ég mun bjarga þér og þú munt tilbiðja mig.“ „Þetta orkar svo sterkt á mig að ég held að Guð sjálfur hafi talað við mig. Gang-settu mótórin. Við tökum stefnuna til lands og sjáum til hvernig gengur.“

Fyrirmælum skipstjórans var hlýtt en hann fór undir þiljur til að fá sér kaffi-sopa. Á meðan hann sat yfir kaffinu verður hann var við óvenju mikið skvaldur á þilfari. Hann fer því upp til að athuga hverju þetta sæti. Þá er komið logn.

„Hvenær lygndi hann“, spyr skipstjór-inn.

„Um leið og skipinu var snúið upp í vind“, var svarið.

Sjórinn var spegilsléttur og þeir sigldu á sjö mílna ferða að landi. Þegar myrkrið féll yfir sáu þeir ljós í landi og því ör-uggt að þar væri mannabyggð. Þeir lágu því rólegir yfir nóttina en hófu sigl-inguna aftur að morgni.

Þegar upp að ströndinni kom sáu þeir opinn bát koma frá landi en þegar Coro-net setti stefnuna til hans hrökk hann undan. Greinilegt var að bátsverjum, sem voru þrír, leist ekki meira en svo á þetta flak sem bar fyrir augu þeirra. Einn af trillunni áræddi þó seint og um síðir að fara um borð í Coronet.

Þó að áhöfn Coronet gæti ekki, vegna tungumálaerfiðleikar, lýst siglingu skips-ins að ströndum Nýfundnaland þá var sjón sögu rikari. Sá sem kom um borð í Coronet og trillukarlarnir lóðsuðu því skipið inn í höfnina á Valleyfield. Hún var frekar óárennileg áhöfnin á Coronet eftir 13 sólarhringa baráttu á hafi við höfuðskepnurnar. Fúlскеggjaðir, haug-skítugir og oliublautir.

Fyrsta kvöldið í Valleyfield safnaðist

áhöfnin saman í lúkarnum og þakkaði Guði lífsbjörgunina.

Heimferðin

Eftir fjögurra daga dvöl í Valleyfield var tekin olía og siglt suður til St. John. Lóðsinn var trillukarlinn sem kom um borð í Coronet þegar hún kom að landi. Coronet fékk að vísu ekki leyfi til að sigla þessa vegalengd þar sem engir bjargbátar voru um borð. Siglingaleyfið fékkst þó að lokum með því skilyrði að mótorbátur fylgdi þeim alla leið.

Þegar landfestar voru leystar í Valleyfield var margt manna komið til að kveðja skipbrotsmennina. Höfu þeir upp söng og sungu: „God be with you“, sem áhöfnin á Coronet tók undir en á sínu móðurmáli. Danski konsúllinn í St. Johns fataði skipbrotsmennina upp og útvegaði þeim síðan far yfir Atlantshafið með s/s New Foundland til Liverpool.

Lagt var úr höfn 19. október 1935 eftir þriggja vikna dvöl í St. Johns. Fyrsta máltíðin um borð voru kjúklingar en Færeyingar þekktu ekki hænuaút og stóðu allir sem einn upp frá borðum.

Þann 24. október kom farþegaskipið til Liverpool og þaðan lá leið skipbrots-manna í rútu til Leith þar sem stoppað var í þrjá daga. Heim til Færeyja sigldi áhöfnin af Coronet frá Light 27. október með „Sleipner“ og til Þórshafnar var komið 29. október þar sem fjöldi fólks beið þeirra á hafnarbakkanum.

Þegar áhöfn Coronet steig á land var liðin hálfur fimmti mánuður frá því að þeir höfðu síðast haft fósturjörðina undir iljum.

Önnur saga

Þó að önnur saga sé skal þess getið að sama dag og Coronet lagði úr Færinga-

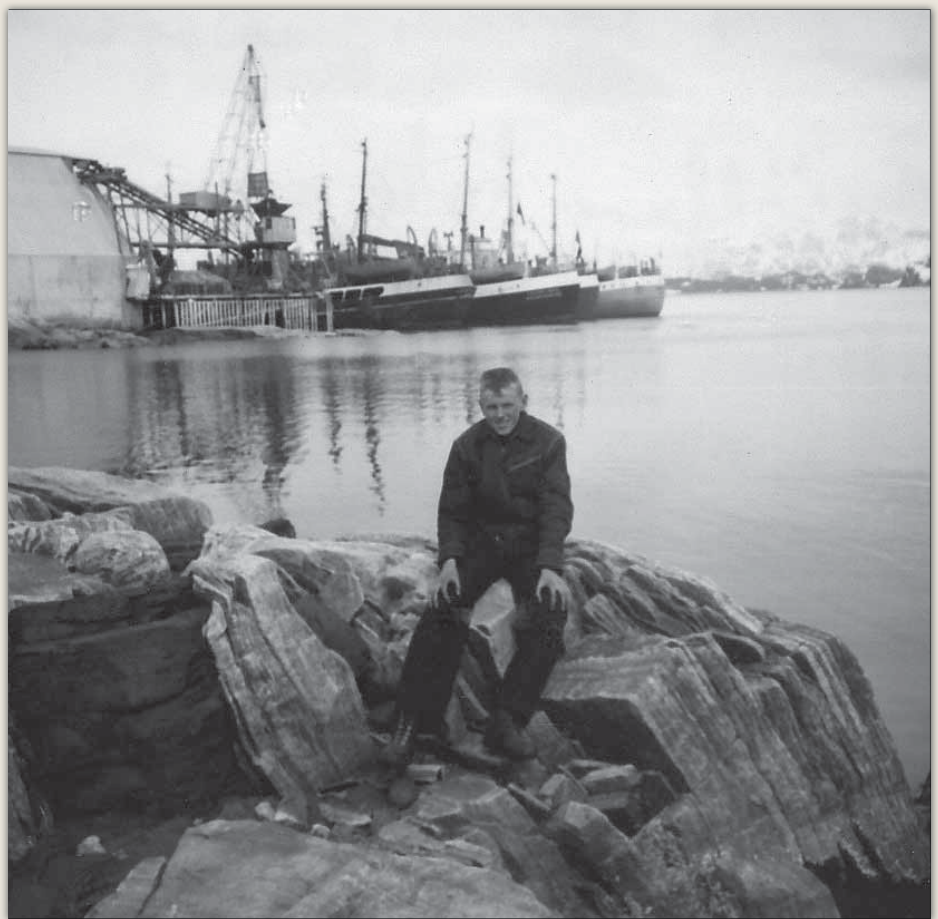
höfn, 3. september, sigldu þaðan einnig skútan Coralía og gufuskipið Blithsome sem var af stáli gert. Þessi tvö skip ætluðu að fylgjast að til heimahafnar í Færeyjum. Skipin voru 100 mílur undan Hvarfi þegar Blithsome fékk á sig gríðarlegt brot. Braut það allt og bramlaði þannig að sjór gekk lítt hindraður niður í skipið. Ljóst var að skipinu yrði ekki bjargað og að það færi beint á botninn innan tíðar.

Í þessum ægilega veðurham tókst áhöfnum skipanna að koma taug á milli þeirra. Sextán manna áhöfn Blithsome var dregin yfir í Coralíu og stóð þessi björgunaraðgerð yfir í fjórar klukkustundir. Ekki mátti tæpara standa því Blithsome sökk innan klukkustundar frá því seinasti maðurinn var dreginn á milli skipanna. Coralía komst heilu og höldnu til Færeyja enda skipið annálað fyrir sjóhæfni.

Skipshafnir þessara tveggja skipa upplýstu landa sína um að Coronet hefði farið frá Færeyingahöfn sama dag og þeir. Þar sem Coronet birtist ekki næstu dag var því slegið föstu að hún hefði farist með manni og mús. Seinna kom í ljós að Coronet var skammt frá þessum tveimur skipum þegar hún fékk á sig fyrra brotið sem breytti henni úr skipi í flak.

Hvað varð um Coronet?

Tryggingarfélag skipsins greiddi það upp svo og það sem nýtilegt var af aflanum. Einstaklingur í Kanada keypti skipið af tryggingarfélaginu og tók einhver ár í að gera það upp. Að viðgerð lokinni fékk skipið nafnið „Hazel Pearl“ og fór til



Hér er Jónas Haraldsson, þá sjómaður, seinna lögmaður, staddur í Færeyingahöfn sumarið 1960. Látum myndina fljóta hér með þó eigi ekki nema að takmörkuðu leyti við efni greinarinnar. Myndin er þó tekin í Færeyingahöfn, sem er á vesturströnd Grænlands, þaðan sem Coronet lagði upp í hina erfiðu heimsiglingu haustið 1935.

veiða við Labrador.

Árið 1946 var skipið á leið í vélaskipti til St. John og í miklu ísreki. Leki kom að skipinu sem ekkert var við ráðið. Sökk skipið þarna í ishroðanum og hefur

ekki sést á yfirborði sjávar síðan. Mannbjörg varð.

Greinin er endursögn upp úr bókinni „Livsbardagi á Kappanum“ eftir Pál Kunoy, Færeyjum sem forlagið Vallalið gaf út árið 2006.

**Gledilegt
veidisumar!**

www.veidikortid.is

2020

Fæst hjá N1 - OLÍS og veiðiverslunum



Óli, þetta er mamma þín. Hún spyr hvað við ætlum að gera í kvöld!

Myndir:
Þorgeir Baldursson



Hjálmar Sigurjónsson

Nafn og hvenær fæddur og hvar?

Hjálmar Sigurjónsson, fæddur á Fáskrúðsfirði 18 júlí 1969.

Hversu gamall varstu þegar þú byrjaðir á sjó og hve gamall varstu þegar þú fórst í Stýrimannaskólann?

Ég var 16 ára þegar ég fór minn fyrsta túr á trollbát og varð svo sjóveikur að ég ákvað að stiga aldrei um borð í skip aftur. Það heit stóð í heilt ár. 24 ára fór ég síðan í stýrimannanám.

Hvaða ár laukstu skipstjórnaprófi?

1994 frá Stýrimannaskólanum á Dalvík.

Á hvaða skipum hefur þú verið og hvert þeirra er eftirminnilegast?

Ég byrjaði á vertíðarbátum heima á Fáskrúðsfirði Porra og Guðmundi Kristni. Á sildarnót og netum á Porranum en netum á Guðmundi. Við sigldum með aflann, aðallega til Hull og Grimsby, en einu sinni til Færeyja.

Togaraferillinn byrjaði síðan 1989 þegar ég náði síðustu tveimur túrunum sem Álftafell frá Stöðvarfirði fór. Eftir seinni túrinn átti að sigla frá Stöðvarfirði til Fáskrúðsfjarðar með hluta aflans og ísa og kassa skipið þar en það fór ekki betur en svo að skipið strandaði á Gvendarnesfles. Þar sátum við fastir í smá stund eða það var allavega smástund í minningunni.

Svo tókst að losa skipið og koma því við illan leik til hafnar á Fáskrúðsfirði. Álftafellið var svo selt og hét Frosti upp

frá því og var gerður út frá Grenivík.

Eftir þetta fór ég á Hafnarey frá Breiðdalsvík og var á henni með námspásum þar til hún var seld 1995. Það skip er Jón á Hofi í dag.

Eftirminnilegasti skipstjóri sem þú hefur siglt með?

Eftirminnilegasti skipstjóri sem ég hef siglt með er sennilega Ólafur Helgi, fyrrverandi skipstjóri á Ljósafellinu, því að samstarf okkar spannaði ein 24 ár, harðduglegur, ákveðinn og góður gaur.

Hver er skemmtilegasti maður sem þú hefur verið með á sjó?

Lars Hallsteinsson, að öðrum ólöstuðum, sker hann sig svolítið úr. Var víst verri hér áður fyrr en farinn að róast þegar við rerum saman. Hrekkjóttur.

Hver er besti sjómaður sem þú hefur haft í þinni áhöfn?

Ég geri ekki upp á milli manna hér né annars staðar, þetta eru allt öðlingar og dugnaðardrengir

Hver er uppáhalds fiskurinn þinn að;

- a borða?

Steiktur þorskur í raspi.

- b veiða?

Þorskur.

Hvernig finnst þér best að matreiða fisk?

Mér finnst best að fá hann tilbúinn á diskinn minn.

Hver er furðulegasti fiskurinn sem þú hefur veitt?

Furðulegasta holið sem ég hef fengið

voru sjö tonn af urrara, ég taldi mig vera að veiða ýsu.

Uppáhalds mið og af hverju?

Þau mið sem gefa vel hverju sinni eru uppáhalds.

Versta veðrið sem þú hefur lent í á sjó?

Sennilega í október 2014, þá vorum við í haustralli Hafró. Við vorum of seinir að koma okkur í var og urðum að halda sjó norðan við Horn í norðan eða norðaustan skitviðri. Þá var Ljósafell ansi lítið skip í samanburði við þær öldur sem upp á var boðið.

Hefurðu upplifað ótvíræða lífshættu á sjó?

Sjómennska er í eðli sínu lífshættuleg, eða getur verið það, en með tilkomu Slysavarnaskóla sjómanna hefur tekist að innræta meðvitund um þessar helstu hættur í okkur sjómenn.

Þó ég minnst ekki neins eins atviks hvað mig varðar persónulega skal ég nefna hér eitt atvik. Það eru ekki nema örfá ár síðan við lentum í því að sigurnagli (segulnagli) slitnaði á milli togvírs og hlera, nokkrum mínútum eftir að hann hafði verið hífður í gálga. Togvírinn með hálfum sigurnagla og tveimur lásnum skaut fram dekkið af miklum krafti og lenti á nákvæmlega þeim stað þar sem vélstjóri hafði staðið örfáum sekúntum áður. Sá maður væri ekki á lífi í dag hefði hann staðið þarna ögn lengur.



Hjálmar Sigurjónsson er kallinn í brúnni.

Eftirminnileg atvik, eitt eða fleiri?

Við félagarnir á Porranum vorum að klára að dæla síld um miðja nótt í Mjóafirði og vorum að við töldum einir á sjó. Rennir þá ekki árabátur upp að hlið okkar. Undir árum sat gamall maður og kona – sennilega á miðjum aldri eða í okkar augum kelling – sem sá um að skipstýra fleyinu. Þarna var komin Anna á Hesteyri ásamt vinnumanni til að gá hvort við ættum ekki einhverja síld

handa skepnunum. Jú, við áttum næga síld til að hálfylla skektuna. Síðan bauðst Friðrik Stefánsson skipstjóri til þess að slefa þeim eitthvað áleiðis í land því að þau voru komin ansi langt frá Hesteyri, en nei Anna heitin hélt nú að karlinn gæti bara róið þetta og það varð úr.

Hver er mesta breyting siglingatækja sem þú hefur upplifað?

GPS staðsetningarbúnaðurinn verður

að teljast ein af betri breytingum ásamt þróuninni á siglingaforritum

Hvernig finnst þér um kvótakerfið og hvernig það hefur virkað?

Ég held að kvótakerfið hafi klárlega verið nauðsynlegt en hvort það var nægilega vel útfært í byrjun skal ósagt látið. Það er vissulega dapurleg að sjá hvernig mörg bæjarfélög hafa farið eftir að kvóttinn hefur verið seldur á brott, en út frá fiskverndarsjónarmiði eða sjálfbærnis-sjónarmiði hefur það virkað.

Hvernig finnst þér fiskifræðin hafa staðið sig við að meta veiðiþol stofna?

Ég er búinn að taka þátt í ansi mörgum togararöllum á vegum Hafró og veit nokkuð hvernig þetta fer fram veiðilega séð en fræðilega hliðin er mér ráðgáta. Ég held þó að þeir eða öllu heldur þau hafi staðið sig ágætlega í að finna veiðiþol þó að skipstjórar víða um land geti haft allt aðra skoðun.

Hvað áhrif telur þú að hlýnun jarðar muni hafa á fiskistofna við Ísland í framtíðinni?

Ég sé ekki annað en að fiskgengd hafi hafi almennt þokast norður á bóginn í samræmi við hækkanði botnhita fyrir suðurströndinni. Þetta er því miður löngu hafið.

Hefur þér tekist að vekja áhuga afkomendanna (ef einhverjir eru) á sjómennsku?

Nei, ég hef ekki reynt að gera sjómenn úr mínum afkomendum.

Mundir þú mæla með sjómennsku eða skipstjórn sem starfsvettvang við ungt fólk í dag?

Því ekki það, þetta er örugglega ekki verri vinna en mörg önnur fyrir utan síversnandi vetrarveður og hættur sem þeim fylgja.

Og að lokum fyrir bókaorma, áttu þér uppáhaldsbók og hvaða bók ertu að lesa núna?

Ég er enginn bókaormur, því miður.

SALT

Umbúðalausnir – Rekstrarvörur – Íbætiefni



Cuxhavengötu 1 · 220 Hafnarfirði
Sími: 560 4300
saltkaup@saltkaup.is · www.saltkaup.is



Tveir eftirminnilegir Eyjamenn

Um goslokahelgina í Vestmannaeyjum í sumar, fyrstu helgina í júlí, er áætlað að út komi bókin Vestmannaeyjar, af fólki og fuglum og ýmsu fleiri, sem Eyjamaðurinn Sigurgeir Jónsson, fyrrum kennari, blaðamaður og sjómaður, hefur ritað. Sigurgeir hefur áður sent frá sér allnokkrar bækur um mannlíf, félagslíf og íþróttalíf í Vestmannaeyjum á öldinni sem leið.

Að þessu sinni fjallar hann um byggðina fyrir ofan hraun, mannlíf og staðhætti, ásamt því sem ýmsir aðrir þættir prýða bókina, þar á meðal upprifjun á kunningsskap hana við nokkra þekktu Eyjamenn, lífs og liðna. Þeirra á meðal er Sævar í Gröf, sonur aflakónsins Binna í Gröf, en þeir Sigurgeir voru skipsfélagar eina sumarvertíð. Við grípum hér niður á þá frásögn:

Sævar í Gröf, glöggur og heppinn fiskimaður

Fiskirí var gott þetta sumar á Sæfaxa. Aðallega var sótt austur að Ingólfshöfða en fyrir kom að kastað var á Víkinni ef þar var liflegt. Sævar var fiskimaður, sérlega glöggur og jafnframt heppinn. Hvort sem það var af tilviljun eða ekki þá vorum við æði oft staddir þar sem fisk var að hafa í það og það sinnið. Eftir á að hyggja þá held ég að þetta hafi ekki verið eintóm heppni, heldur hafi Sævar erfitt þann eiginleika frá föður sínum, Binna í Gröf. Og oft var Gullborg VE ekki langt undan þetta sumarið og kom sér stundum vel eins og síðar verður greint frá.

Sævar var einstakur öðlingur að vera með á sjó. Nú voru þarna um borð margir af félögum hans og þeim vandaði hann ekki kveðjurnar ef eitt-hvað bjátaði á, kallaði þá hinum verstu nöfnum, róna og aumingja. En ekki ristur þær skammir djúpt og ævinlega var allt fallið í ljúfa löð næst þegar hift var. En aldrei mælti hann styggðaryrði við okkur Stefán þetta

sumar þótt tilefni gæfust, rétt eins og við værum af allt öðru sauðahúsi. Skammirnir virtust alfarið bundnar við kunningjahópinn og þeir fengu það oft óþvegið.

Ekki var Sævar mikið fyrir að liggja í koju, nema þá á stímunum og það var ekki oft sem stýrimaðurinn togaði, venjulega stóð Sævar sjálfur öll tog, henti sér kannski út af í klukkutíma eða svo og virtist þá úthvíldur. Allt var togað eftir miðum, dýpi og radarfjarlægðum. Ég komst eitt sinn þetta sumar til að líta í miðabókina hans Sævars og sú bók var einstök í sinni röð. Hún var nær öll skráð í 1. persónu nútíðar, rétt eins og um eintal sálarinnar væri að ræða, eitt-hvað á þessa leið: „Ég toga vestur alveg út á 50 faðma og þá beygi ég út á og passa að fara ekki dýpra en 70 faðma og það er festa á 9 mílunum.“ Fyrir kom að breytt var yfir í 2. persónu í frásögninni: „Þú mátt ekki fara nær en 4 mílur

þarna,“ og var greinilegt að þessi bók var skráð nær orðrétt eftir samtali þeirra feðganna. Því miður held ég að þessi bók hafi lent á hafsbotni þetta sumar og var það skaði, ég hefði gefið mikið til að eiga hana.

Máltíðin tók þrjár mínútur

Sævar var kappsmaður í öllu sem hann tók sér fyrir hendur og eins og venjan er með fiskimenn þá gekk oft mikið á þegar verið var að taka trollið, ekki síst ef gott var í. Á þessum tímum var „rússinn“ ekki kominn til sögunnar heldur var rópakerfið alls ráðandi og belgurinn venjulega halaður inn á höndum. Alltaf var skipstjórinn sjálfur, Sævar, þar fremstur í flokki og átökin allsvakaleg. Einhverju sinni vorum við nýbúin að snæða hádegismat þegar hift var. Sævar var alltaf jafnlengi að borða úti á sjó, máltíðin tók nákvæmlega þrjár mínútur, sama hvað í matinn var og má þá nærri geta að lítið var tuggið heldur rann allt nokkuð beina leið niður í maga. Súpu drakk hann ævinlega úr krús ef hann þá mátti vera að því að bæta henni við. Svo var hann rokinn út.

Í þetta sinn höfðum við rekið í gott ufsahal og mikill hamangangur í skipstjóranum að ná inn belgnum. Slík voru átökin að í miðjum klíðum stóð gusan út úr honum, soðningin frá í hádeginu ásamt kartöflubitum fór ómelt í sjóinn. Þegar loksins var búið að ná öllu inn og búið var að láta trollið fara á ný, læddist Sævar aftur í borðsal og endurtók máltíðina, aftur á nákvæmlega þremur mínútum.

Þið vitið hvar ég verð

Nær öll var skipshöfnin þetta sumar heldur í ölkærara lagi og var skipstjórinn engin undantekning frá því. Æði oft var það eftir að löndun var lokið og helgarfrí framundan að einhverjir biðu aftur í borðsal, reiðubúnir að hella upp á mannskapinn, oftast drykkjufélagar Sævars sem þar voru mættir. Það var furðulegt hve erfitt Sævar átti alltaf erfitt með að koma



Sævar í Gröf.

fyrsta soprofum niður. Þarna stóð hann með krús í höndum, titrandi af ákefð, reyndi að koma innihaldinu niður, ældi ofan í krúsina, reyndi aftur, ældi á ný og þannig var áfram haldið þar til honum loks tókst að halda vökvænum niðri. Þar með voru öll vandamál úr sögunni. Þetta mun ekki nýtt í sögunni með þá sem háðir eru áfengi, að maginn geri uppreisn, sálrænt atriði sem margir drykkjumenn kannast við.

Og ævinlega kvaddi Sævar okkur með sömu orðum þegar farið var í helgarfrí. „Þið vitið hvar ég verð ef ég verð ekki mættur á sunnudaginn“ Og allt passaði það, við Stefán stýrimaður fórum oft á sama staðinn á sunnudagskvöldum þegar halda skyldi úr höfn til að ná í skipstjórnann. Það var aldrei neitt vandamál, hann kom um borð, helst stundum að hann æsti sig ef einhverja aðra vantaði úr skipshöfninni við brottför, átti þá til að tala um „helvítis rónalyð“. Svo lagði hann sig á útstíminu, bað um að ræsa sig á Víkinni og kom þá upp eins og nýsleginn túskildingur, klár í slaginn, lét ekki standa upp á sig í neinu þegar út á sjó var komið. Sennilega voru helgarfríin hjá honum miklu meiri þrældómur heldur en vinnan úti á sjó en þetta var hans lífsmáti, svona vildi hann hafa það og svona var það. Hitt er svo annað mál að fáir þola slíkt lífverni til lengdar enda fékk Sævar að kenna á því, lést langt um aldur fram en líklega lífsreindari en margur eldri maðurinn.

Átta til níu þakkar á sólarhring

Annað var það sem Sævar kunni sér lítið hóf í, það voru reykingarnar. Ég er helst á því að hann hafi átt óstaðfest Íslandsmet í reykingum, jafnvel heimsmet. Og reykingamátinn var engu líkur. Filtersígarettur gat hann ekki reykt, hans sort var Camel því að stór hluti af reykingunum var að tyggja annan endann af sigarettunni. Líklega hefur það verið um þriðjungur af hverri sigarettu sem hann japlaði upp meðan hinn hlutinn brann. Og aldrei sá ég hann taka ofan í sig reyk á sama hátt og flestir reykingamenn gera, með djúpum sogum, hjá honum voru þetta smáir og jafnir skammtar í einu í hvert sinn sem hann andaði að sér. Ég er helst á því að honum hefði sveltst á, hefði hann þurft að anda að sér hreinu lofti, nikótínlausu. Aldrei gekk hann með eldspýtur á sér, þurfti þeirra ekki með nema rétt þegar hann vaknaði til að kveikja sér í fyrsta naglanum, svo var kveikt í þeirri næstu með stubbnum. Fyrir kom að hann „missti niður dampinn“ eins og við kölluðum það þegar drapst í hjá honum, þá kom hann hlaupandi eins og byssubrenndur niður á dekk

til að fá eld því sjaldnast voru eldspýtur í styrishúsinu. Þegar hann stóð allan sólarhringinn við að toga, fóru milli átta og níu þakkar af Camel og það met á ég ekki von á að verrði slegið í bráð.

Það liggur í hlutarins eðli að oft varð tóbakslaust um borð því að ekki var alltaf fyrirhyggja ráðandi um tóbaksbirgðir þegar lagt var úr höfn. Allir um borð voru reykingamenn þótt enginn kæmist í hálfkvísi við skipstjórnann. Því var það oft í lok túrs og á heimstímum að tóbakslítið var og stundum tóbakslaust. Þá var búið að tína upp hvern einasta stubb sem fyrirfannst um borð og klára píputóbakið frá kokknum, allt nýtt til hins ítrasta. Svo fór Sævar á handahlaupum upp með spottanum þegar komið var í höfn, til að redda sigarettum.

Einhverju sinni urðum við tóbakslausir austur við Ingólfshöfða og var þá um sólarhringur eftir á veiðum. Gullborgin var þarna skammt frá okkur og Sævar kallaði í gamla manninn í talstöðinni og bað hann að redda nokkrum pökkum. Það var ekki nema sjálfsagt, við hífðum og renndum yfir að Gullborginni. Binni henti böggli yfir til okkar og í honum voru sex þakkar af Camel. Þeim var skipt jafnt niður, þ.e.a.s. Sævar fékk fjóra pakka en við hinir, fjórir talsins, fengum tvo pakka saman. Ég held ég ljúgi engu til að hann hafi svo leitað til okkar á heimstíminu með tóbak, búinn með sinn skammt.

Belgurinn sprakk undan aflanum

Á þessum árum voru bátar saman í svo nefndum „kóða“ eða dulmáli um aflabrögð. Þetta var aðallega gert til að aðkomubátar fréttu ekki af aflabrögðum samstundis og sömuleiðis voru nokkur brögð að því að kóðinn væri notaður til að vara við ferðum varðskipa. Sævar var í kódafélagi með Binna, föður sínum, og mági sínum, Gísli Sigmars á Elliðaey VE. Alltaf var svo verið að skipta um kóða og fá nýja þar sem skipstjórar á öðrum bátum voru oftast fljótir að ráða í dulmálið. Sjaldnast voru allir þeir bátarnir í landi í einu þannig að oft voru tveir með nýjan kóða en einn með gamlan. Ósjaldan olli þetta ruglingi og stundum tómri vitleysu þegar upp voru gefnar tölur sem enginn botnaði nokkurn skapaðan hlut í og var það oft æði broslagt að fylgjast með talstöðvarviðskiptunum þegar þannig stóð á. Oftast endaði það með einhverjum heimatilbúnum athugasemdum og tilvitnunum í enn eldri kóða þannig að yfirleitt vissi allur flotinn um aflabrögðin eftir þessi orðaskipti.

Aflabrögðin voru dágóð þetta sumar og Sævar lunkinn að vera á réttum stað á

réttum tíma. Einhverju sinni var trollið látið fara á Víkinni. Þegar togað hafði verið í rúman klukkutíma, kemur Sævar niður og biður okkur að hífa, það sé búið að lóða svo svakalega allt tógið. Svo var gert og þegar lengjan er komin að síðunni, kemur í ljós að trollið er sneisafullt af fiski, flýtur út um opið. En veiðarfærið þoldi ekki allan þennan fisk, belgurinn rifnaði niður að pokagjörð og það eina sem við náðum var einn poki af golþorski. Það var sannarlega sárgrætilegt að horfa á allt þetta magn af fiski synda í burtu og fá ekki aðhafst.



Bjarnhéðinn Elíasson

Annar samferðamaður sem Sigurgeir minnst á í bók sinni er Bjarnhéðinn Elíasson, Rangæingur sem flutti til Eyja rétt eftir síðari heimsstyrjöld, festi þar ráð sitt og settist að þar. Þeir Sigurgeir voru ekki aðains skipsfélagar, heldur einnig lífstíðarfélagar og hér segir af samskiptum þeirra.:

Eftirminnilegt sumarúthald

Sumarið 1966 réði ég mig í skiprúm hjá Bjarnhéðni sem háseta. Sú ráðning fór fram á venjubundinn hátt af hans hálfu, þ.e.a.s. hann bað aldrei nokkurn mann um að róa með sér, heldur var svo látið líta út sem pláss væri laust á bátnum og margir um hituna að reyna að komast í það. Aldrei heyrði ég hann á sínum skipstjórnarferli biðja mann um að róa með sér, heldur beið hann ævinlega eftir því að menn kæmu til hans og bæðu um pláss og hefur þetta sennilega oftar en einu sinni orðið til þess að hann missti af góðu fólki. Það hefur þó varla komið að sök því að hans sögn var aldrei annað en úrvals fólk með honum til sjós. Allavega heyrði ég hann sjaldnast bera þeim illa söguna sem með honum voru.

En nú er mér tilkynnt, við eldhúsborðið að Skólavegi 7, að laust sé háseta-pláss á Elíasi Steinssyni á komandi sumararvertíð.

Þessu plássu var nánar lýst á eftirfarandi hátt:

„Hvað ætlar þú að gera í sumar?“

Nú var undirritaður ekkert of ráðinn í því en hafði á orði að hann væri að hugsa um að prófa sig sem leiðsögumaður hjá ferðaskrifstofu einni það sumar suður í Frakklandi.

„Hva, þú hefur ekkert upp úr því helvíti.“

Svo kom þögn.

„Það er laust pláss hjá mér í sumar.“

„Nú,“ sagði ég.

„Já, mér er svo sem sama þótt þú fái það. Annars er hægt að fá fullt af mönnum. En mér er sama þótt þú fái það, segðu bara til.“

Og þetta samtál varð til þess að undirritaður missti af því gullna tækifæri að verða ferðamálafrömuður á franskri grund og réðist þess í stað sem hásetablók á troll hjá Bjarnhéðni Eliassyni. Eftir á að hyggja harma ég ekki þau skipti og leyfi mér að efast um að sumarðvöl í París hefði jafnast á við þetta úthald.

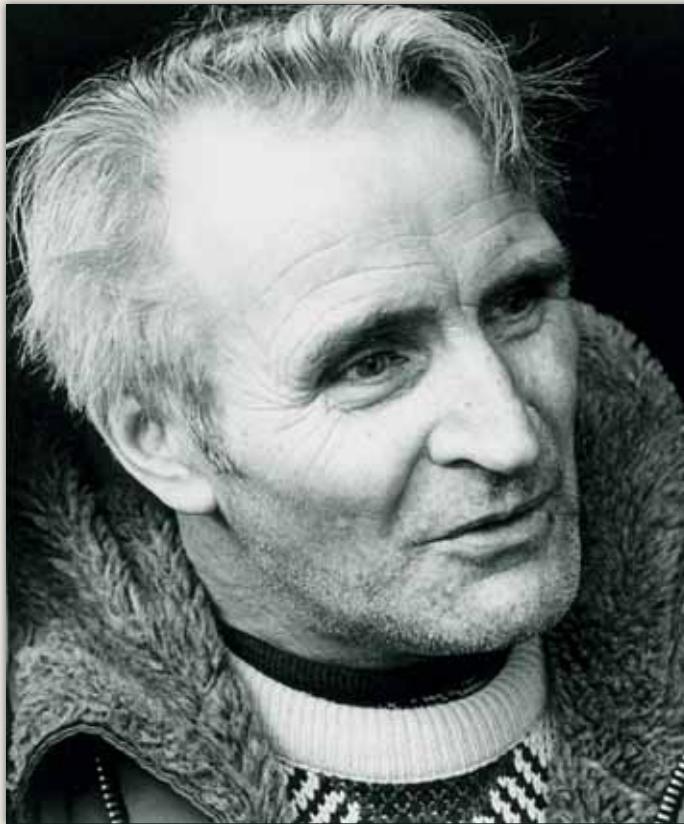
Þetta reyndist einstaklega gjöfult sumar til fiskifangs, jafnvel svo að stundum þótti hásetanum nóg um og þóttist þó vanur til sjós. Ævinlega var sótt austur að Ingólfshöfða en þetta sumar var óvenjulega mikil ýsugengd þar og sú ýsan af smærri sortinni en það þykir mönnum alla jafna heldur hvítleið aðgerð.

Venjulega tók túrinn þetta þrjá til fjóra sólarhringa, þá var búið að fylla skipið og var nánast viðburður ef menn fóru í koju meira en klukkutíma í senn í túrnum. Ekki yrði sagt í dag að þessi afli hafi verið heiðarlega fenginn en á þessum árum þótti fiskirí innan landhelgi ekki bara sjálfsgöður hlutur heldur var litið á þá sem ekki fóru inn fyrir línu sem einhverja furðufugla.

Venjulega var það mikill afli á dekkinu þegar hætt var við Höfðann að aðgerðin dugði mannskapnum vestur undir Alviðru. En þar með var ekki látið staðar numið, heldur var kastað þar, eina til tvær mílur frá landi og togað í tvo tíma. Og þar brást ekki að upp komu þetta eitt og hált til tvö tonn af kola sem dugðu í aðgerð að Bjarnareyjarhorninu. Og þá var rétt tími til að skola út slorinu áður en farið var að landa.

En það mátti Bjarnhéðinn eiga að ævinlega stóð hann jafnlengi og mannskapurinn og stundum lengur, þótt farin væru að síga á honum augnlokin ekki síður en á öðrum um borð.

Það getur nærri að menn hafi einhvern tíma verið orðnir nokkuð þrekaðir þegar löndun var lokið eftir svona törn, enda var það ein af uppáhaldssögum Bjarnhéðins að segja frá hásetablók einni sem með honum var sumarlangt og var svo aðframkominn eftir túrinn að hann varð að skriða yfir uppstillinguna á dekkinu eftir löndun. Þá sögu fékk undirritaður margoft að heyra með síbreytilegu orðalagi og ávallt því kjarn-



Bjarnhéðinn Eliasson.

yrtara sem árin liðu fleiri frá umgetnu sumri.

Það gefur að skilja að ekki gafst mikill tími til lestrar eða annarra tómstunda-íðkana um borð þetta sumar, menn reyndu að hvílast þegar stund gafst til slíks. Enda var bókakosturinn um borð ekki mikill. Eina bókin sem ég fann var kennslubók í siglingafræði sem Bjarnhéðinn átti og var ég stöku sinnum að glugga í hana mér til fróðleiks og ánægju. Svo datt mér í hug að ef til vill væri kaftinninn farinn að ryðga í fræðunum og þótti því upplagt að spyrja hann út úr ýmsum hlutum er viðkomu siglingafræðinni. Svo var það einhvern tíma í blíðuveðri í miðri aðgerð að ég kallaði af dekkinu upp í brú og bað kaftinninn að útskýra fyrir mér muninn á segulskekku og misvísun. Og það stóð ekki á svarinu. Hann stakk höfðinu út um gluggann og mælti stundarhátt: „Þú ert segulasni.“

Fyrir kom að trollið rifnaði og þá þurfti að bæta. Á þessum árum hafði ég ekki lært hina göfugu list netamennskunnar og var því látinn halda í meðan kunnáttumenn tóku sér netanálur í hönd og bættu það sem rifnað hafði. Yfirleitt voru notaðir krókar til að halda netinu en öllu þægilegra þótti að hafa mann til að halda í ef slíkur var tiltækur. Einhverju sinni var ég að halda í hjá Bjarnhéðni og þótti honum sem hásetinn hefði ekki hugann við það sem hann átti að gera og var það rétt, hásetinn var að

fylgjast með fuglinum í kringum bátinn. Og þá hraut út úr Bjarnhéðni: „Þú ert verri en nokkur krókur!“

Í síðasta túrnum þetta sumar gerðist nokkuð markvert. Við höfðum hift inn trollið við Ingólfshöfðann í síðasta sinn þetta sumar og nú voru menn svona að óska og vona með sjálfum sér að kallhelvitið léti það nú vera að fara að kasta í kolanum við Alviðruna, svona í síðasta túr og það með kjaftfullan bát.

En sjaldan bregður mærvana sínum og við Alviðruna var trollið látið lagða í sjóinn, tæpar tvær mílur frá landi og segir það nokkuð um hversu löglegt þetta fiskirí var.

Að þessu sinni lét kaftinninn sér ekki heldur duga að taka eitt tog við Alviðruna heldur lét okkur dengja trollinu aftur útbyrðis þegar í ljós kom að rúmlega tvö tonn af lemmasólkola voru í því fyrri. Vakti þetta athæfi hans lítinn fögnuð skips-

hafnarinnar sem búin var að

fá nóg af kolaadgerð þetta sumarið.

Nú er frá því að segja að jafnskipulegar landhelgisveiðar og stundaðar voru af flotanum á þessum árum, kröfðust að sjálfsgöðu allnokkurra varúðarráðstafana. Í gangi voru hin ýmislegustu kerfi í talstöðvaviðskiptum milli báta og áttu það öll sameiginlegt að vara menn við ásókn varðskipa og flugvéla sem gera vildu mönnum lífið leitt við þessar veiðar. Sum kerfin voru hin einföldustu í sniðum, til dæmis var nóg ef bátur í Skeiðarárdýpi tilkynnti að hann hefði fengið slöttung í síðasta hali, þá hífðu allir upp við Höfðann og flýttu sér út fyrir línu. Enda brást ekki að skömmu síðar birtist grátt skip við sjóndeildarhring.

Annars voru sum þessara kerfa mjög ítarleg. Allt fiskirí var á þessum tíma gefið upp í tölum, svipað kennitölukerfinu okkar og meðfram því var í gangi kerfi þar sem hvert varðskip hafði sínar tölur, ásamt landsvæðum þannig að mjög einfalt var með tveimur talnarunum að gefa upp viðkomandi varðskip ásamt staðsetningu þess.

Stundum kom fyrir að menn rugluðust í ríminu og einhvern tíma þetta sumar galaði Sævar í Gröf í talstöðina og var þá búinn að týna öllum talnakóðum: „Bjarnhéðinn, hún amma þín er að koma og vertu fljótur að hifa!“

Og nú gerist það, þegar við erum að toga síðasta tog sumarsins með fullan bát af fiski undan Alviðruhómrum, að kall-

aðar eru í talstöð til okkar tvær talnarunur. Öll áhöfnin stóð í aðgerð frammi á dekki að kafteininum undanskildum, hann var á sínum stað í brúnni og gætti þess árvökru augum að kolanum væri ekki rótað út um lensportin.

Og þá berast honum af því fregnir að varðskip sé á leið að austan og stefni vestur með landi. Nánari fregnir herma að þetta sé varðskipið María Júlía.

Nú tekur Bjarnhéðinn eitthvað skakk-an pól í hæðina í þessum talstöðvarviðskiptum. Síðast er við vorum í landi hafði legið þar við bryggju hvítmálað skip, fyrrverandi varðskip, að nafni Sæbjörg og var gert út þetta sumar sem skólaskip með peyja á skaki og var ekkert á vegum Landhelgisgæslunnar.

Nema hvað Bjarnhéðinn annaðhvort tekur feil á skipum eða les vitlaust út úr kódanum, að hann kallar til okkar út á dekk og spyr hvort ekki sé alveg öruggt að Sæbjörgin litla sé bara skólaskip í sumar og ekkert viðkomandi gæslunni.

Að sjálfsögðu kváðum við jáyrði við því og hélt því kafteininn áfram sínu togi í landhelgi enda óviðbúinn því að skólaskip færi að gera athugasemdir við hans fiskveiðar.

Nú liður alldrjúgur tími og kemur skip í sjónmál í austri og færast nær og hafa menn af því engar áhyggjur, fyrr en allt í einu þegar skipið kemur nær að við á dekkinu heyrum hrópað úr brúnni: „Hann er grár!“

Og það bar ekki á öðru en skipið væri grátt að lit og vendilega merkt Landhelgisgæslunni. Hér var komið varðskipið María Júlía og var skipherrann aldeilis ómögulegt að horfa með blinda auganu á okkur, togandi þarna eina og hálfa mílu frá landi. Enda var skotið út báti og Bjarnhéðinn ferjaður yfir í varðskipið þar sem hann varð að viðurkenna sitt brot enda óhægt um vik að neita því.

Seinna sagði hann mér að skipherrann hefði spurt sig hvers vegna í ósköpunum hann hefði ekki verið búinn að hífa og margbúið að aðvara hann. Tilfellið var nefnilega að varðskipin gjörþekktu alla þá kóða sem í gangi voru.

En svona var nú það, við vorum hirtir á síðasta togi í síðasta túr og allt fyrir tóman misskilning og vitleysu.

Ekki var Bjarnhéðinn aldeilis á því að viðurkenna að sér hefðu orðið á mistök, heldur kenndi okkur á dekkinu um allt saman og sagði að við hefðum logið því í sig að María Júlía væri skólaskip. Ég held samt að hvorki afli né veiðarfæri hafi verið gerð upptæk þetta sinnið og þar að auki hafi Bjarnhéðinn sloppið við að greiða sekt.

Hefði hann frekar átt að elta þig?

Óskar Þórarinnsson á Háeyri var einhvern tíma spurður að því, ásamt fleirum, af blaðamanni, hver væri í hans augum fyrsti vorboðinn í Vestmannaeyjum. Flestir minntust á lundann en Óskar sagði að í sínum huga væri vorið komið þegar Bjarnhéðinn færi að veiða löngu við Holtshraunið.

Óskar hóf sína formennsku á Öðlingi VE á vetrarvertíð á trolli. Þá var ársvisst undir vorið að vel fékkst af löngu í troll við Holtshraunið og þar sló enginn Bjarnhéðni við í aflabrögðum. Þetta vissi Óskar og reyndi eins og hann gat að elta Bjarnhéðin á bleyðunni. Þegar landað var eitt kvöldið var Bjarnhéðinn að vanda langaflahæstur með tæp 30 tonn af löngu. Óskar á Öðlingi hafði fengið 18 tonn og var ánægður með það.

En þar sem Bjarnhéðinn stendur á bryggjunni að lokinni löndun, kemur til hans skipstjóri einn sem lítið hafði fengið þennan dag og segir:

„Það var engu líkara en þú værir með hann Öðling í togi í allan dag.“

Og þá svaraði Bjarnhéðinn að bragði: „Fannst þér kannski frekar að hann hefði átt að elta þig?“

Flaggað 1. maí

Þau Bjarnhéðinn og Ingibjörg, frænka mín, drógu yfirleitt fána að húni lögskipaða fánadaga og sömuleiðis í hálfa stöng ef dauðsföll voru í bænum eða jarðarfarir. Flestir vita að þau hjón voru einhverjir dyggustu stuðningsmenn Sjálfstæðisflokksins hér í bæ og þótt víðar væri leitað. Af þeim sökum má líka nokkuð augljóst vera að einn hinna lögskipuðu fánadaga fékk alveg að eiga frí á flaggstönginni að Skólavegi 7. Það var 1. maí.

„Mér dettur ekki í hug að fara að flagga á einhverjum helvítis kommúnistadegi,“ sagði Bjarnhéðinn þegar ég færði það eitt sinn í tal við hann af hverju fáninn væri ekki við hún, jafnvel þingmaðurinn í Geysi flaggaði.

„Djöfulsins kommúnistadagur og ekkert annað,“ var sama svarið, margtuggið upp með enn fleiri óprentaðum orðum.

Ekkert stóðaði þótt ég reyndi að rekja sögu þessa dags fyrir honum og meðal annars að benda á að fyrstir til að halda þennan dag hátíðlegan hefðu verið Bandaríkjamenn.

„Það er helvítis haugalýgi í þér, þetta kemur beint frá Rússunum,“ sagði Bjarnhéðinn og sat sem fastast við sinn keip.

Því fór svo að fáni var ekki dreginn að húni á þessum degi eins og þó tíðkaðist á því heimili um aðra merkisdaga í almanakinu.

Nú gerðist það eitt sinn þann 1. maí,

að ég var á rölti í bænum, var reyndar að koma úr verkalyðskaffi í Alþýðuhúsinu, því húsi sem Bjarnhéðinn Eliasson steig ekki fæti sínum inn í til annars en að spila brids.

Þegar ég kem að Skólavegi 7 veiti ég því strax eftirtekt að ekki er flaggað þar og kom það ekki sérlega á óvart en dettur í hug að líta þar við, ekki þó til að ræða fánamál.

Nú vill svo til þegar ég geng í bæinn að engan mann er þar að finna á hæðinni. Grunaði mig að húsbóndinn hefði fengið sér hádegislúr en dettur í hug hvort ekki muni rétt að bæta úr þeirri gleymsku og vanrækslu heimilisfólks að flagga ekki á lögskipuðum fánadegi. Svo ég fer í forstofuna og finn þar fánann góða, fer með hann rakleiðis út að stöng og flagga og fer síðan aftur inn.

Það var sem mig grunaði að Bjarnhéðinn hafði fengið sér miðdegislúr en var nú afhvildur og vildi tefla. Var taflíð tekið fram og teflt um hrið. Þá birtist í eldhúsdryum Árni Óli í Suðurgarði og kastar kveðju á okkur. Hann hefur á orði að ekki sé það oft sem flaggað sé á þessum degi að Skólavegi 7.

„Það hefur ekki verið flaggað hér á þessum degi og verður ekki flaggað hér á þessum degi,“ segir Bjarnhéðinn með alvörubunga.

„Nú, annað sýnist mér,“ segir Árni Óli. „Ég fæ ekki betur séð en hér sé flagg við hún.“

„Helvítis kjaftæði er þetta,“ segir Bjarnhéðinn. „Ég veit ekki hverjum ætti að detta það í hug á þessu heimili.“

Svona til vonar og vara gengur hann fram að glugga og sér þá sem er að fáni blaktir við hún í norðan andvara.

„Hver bara djöfullinn er þetta,“ segir hann. „Er hún Ingibjörg orðin snarhringlandi vitlaus!“

„Heyrðu!“ segir hann svo allt í einu og augnaráðið og málrómurinn benda til þess að hann hafi allt í einu uppgötvað einn mikinn stórasannleik. „Já, já, ég held að ég viti hver hér hefur verið að verki. Ég held ég viti hver sökudólgurinn er.“

Og í þeim töluðum orðum snarast hann út á skyrtnunni, út að flaggstöng og dregur fánann niður. Á Skólavegi 7 er nefnilega ekki flaggað þann 1. maí.

Og hafðu míkadóíð með þér

Yfirleitt einkenndust samskipti okkar Bjarnhéðins og kunningsskapur af græskulausu gamni þar sem báðir höfðu gaman af að reyna að klekkja á hinum án þess þó að menn yrðu sárir af.

Ég byrjaði að kenna í Vestmannaeyjum árið 1965 og kom þá oft við á Skólaveginum til að spila eða tefla. Þetta haust hafði japanskt spil rutt sér mjög til rúms

á Íslandi, það nefndist Mikadó og fólst í því að pikka upp tréprjóna án þess að hreyfa aðra. Þetta haust spiluðum við Bjarnhéðinn Mikadó af miklu kappi, nær daglega.

Þegar ég var búinn að kenna í rúman mánuð ákvað ég að skreppa til Reykjavíkur að skemmta mér og sagði Bjarnhéðni frá þeirri fyrirætlun minni. Ég var nýbúinn að fá útborgað og hugði gott til glóðarinnar að líta á gleðilífð í höfuðborginni.

Svo er það í hádeginu á föstudegi, daginn áður en ég ætlaði mér að fara til Reykjavíkur, að síminn hringir. Og þegar ég svara þá er á hinum endanum maður sem segist vera Jóhannes Gíslason, starfsmaður bæjarfógeta í Vestmannaeyjum.

„Þú skuldar hér talsvert af opinberum gjöldum,“ segir Jóhannes. „Mér sýnist þetta vera um 50 þúsundir.“

Ég sagði það rétt vera en ég hefði einmitt í fyrri viku farið á fund Freymóðs fógeta og samið við hann um að greiða þau gjöld með jöfnum greiðslum.

„Ég er hræddur um að það bara gangi ekki,“ segir Jóhannes. „Það er komin krafa um að greiða þessi gjöld nú þegar.“

„En hvað með þetta sem ég talaði um við hann Freymóð,“ segi ég. „Stendur það ekki lengur?“

„Nei, hann Freymóður hefur enga heimild til að semja um svona lagað,“ segir Jóhannes. „Og þetta verður að borgast núna fyrir lokun í dag, annars verður þetta sett í lögfræðisheimtu.“

Það þyrmdi yfir mig þarna við símann og ég sá að Reykjavíkurferðin sem ég hafði hlakkað sem mest til, væri farin

fyrir bí og ég yrði peningalítill næstu vikurnar. Í bræði minni og algjerri uppgjöf hreytti ég út úr mér:

„Nú, ég verð þá víst að koma í dag og borga þetta.“

„Já, það væri gott,“ var þá sagt á hinum endanum. „Og hafðu Mikadó með þér.“

Ryðfrír stálbarkar

Barkasúða Guðmundar ehf.

Hvaleyrrarbraut 27

220 Hafnarfirði

Sími: 564 3338

fyrir

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



VÉLAR EHF



Við látum dæluna ganga



- Dælur
- Dæluviðgerðir
- Áspétti
- Rafmótorar
- Vélavara hlutir



Viðgerðir • Tæringarvarnir
Keramikhúðun



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

TRYGGVI GUNNARSSON

(1835-1917)

Um aldamótin 1900 var Tryggvi Gunnarsson án efa mestur valda- og áhrifamaður á Íslandi. Hann var bankastjóri Landsbanka Íslands, sem þá var eini banki landsins, og hafði sem slíkur mikil áhrif í atvinnulífi og hvers kyns framkvæmdum, ekki síst í sjávarútvegi og samgöngumálum sem hann bar sérstaklega fyrir brjósti.

Tryggvi gamli og Tryggvagata

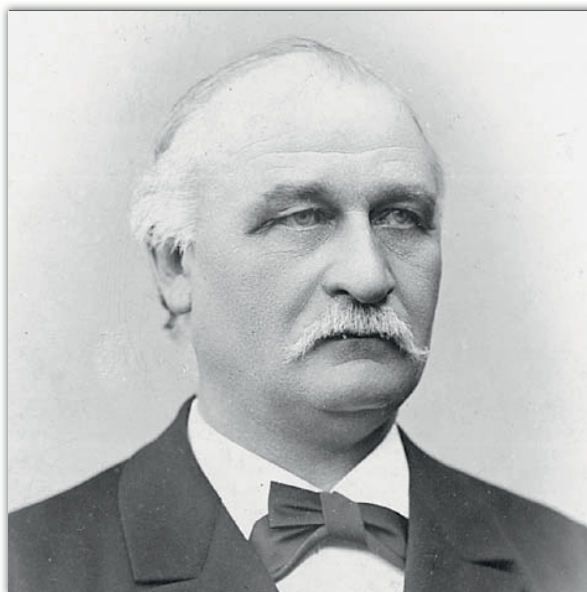
Tryggvi var alþingismaður um langt skeið og bæjarfulltrúi í Reykjavík, lífið og sálin í hvers kyns félögum og samtökum, sem flest sinntu verklegum framkvæmdum og framförum í einni eða annarri mynd. Má þar nefna sem dæmi að hann studdi sem bankastjóri mjög að uppbyggingu þilskipaútgerðar í Reykjavík, hafði forgöngu um stofnun Ísfélagsins við Faxaflóa sem lét reisa íshús til að frysta beitusíld fyrir skúturnar (Nordalishús við Kalkofnsveg), beitti sér fyrir stofnun Slippfélagsins í Reykjavík og var þar í forystu.

Þetta kunnu menn vel að meta og ef til vill sýnir það best þá virðingu sem Tryggvi naut að hann er einn örfárri seinni tíma manna sem götur hafa verið nefndar eftir í Reykjavík (Tryggvagata). Einnig voru skip nefnd eftir honum, t.a.m. togarinn Tryggvi gamli, en undir

því nafni gekk Tryggvi síðustu ár sín enda orðinn með elstu mönnum og óvenju roskinn eftir því sem þá gerðist. Hann hafði og forgöngu um brúargerð á ýmsum stórfljótum sem verið höfðu farartálmi um aldir, stóð fyrir gerð fyrstu brúar á Skjálfandafljóti við Fosshól, fyrstu brúar yfir Jökulsá á Dal og var aðalsmiður fyrstu Ölfusárbrúarinnar og þar var nefnt eftir honum hús sem margir þekkja: Tryggvaskáli á Selfossi.

Mætti á kjörstað með skuldalistann?

Í Danmörku var Tryggvi einnig vel þekktur, a.m.k. í viðskipta- og athafnalífinu, og þar hafði hann góð sambönd. Sagt var að hann væri persónulega kunnugur C. F. Tietgen, umsvifamesta iðnjöfri og fésýslumanni dönskum á þeim tíma, og hann var kunnugur dönsku konungsfjölskyldunni. Allt færði þetta honum völd og áhrif og hann skirrdist ekki við að beita þeim, ef honum bauð svo við að horfa.



Tryggvi Gunnarsson.

Mynd: Af vef Alþingis

Þegar dr. Valtýr Guðmundsson kom fram með tillögur sínar í stjórnarskrármálinu undir lok 19. aldar gerðist Tryggvi þegar í stað einn öflugasti andstæðingur hans og margir töldu það honum fyrst og fremst að kenna eða þakka að valtyóskan hlaut ekki nægilegt brautargengi og dr. Valtýr varð ekki fyrsti ráðherra Íslands. Þar varði Tryggvi vígi „gömlu“ valdastéttarinnar og ættarveldis-



Steinbryggjan í Reykjavík var almannaeign, kostuð af bæjarsjóði 1884. Þar stigu fyrirmenni á land, kóngar og drottningar, og einnig þar kom Tryggvi Gunnarsson að verki. Þegar bryggjan skemmdist í ofsavæðri 1893 gerði Tryggvi við og var eftir það talað um Tryggvasker. Tæpri hálfri öld síðar hvarf bryggjan undir Pósthússtræti en við þéttingu byggðar í miðbæ Reykjavíkur stakk hún upp kolli og er nú hluti hennar – sá sýnilegi – orðinn að torgi sem kallast einfaldlega Steinbryggjan. Eins og sést glógt á myndinni hallaði bryggjunni fram og fór fremri endi hennar á kaf þegar flæddi að. Raunar mátti heita að á stórstraumsflóði væri nær öll Steinbryggjan undir sjó. Hugsunin var að allir bátar gætu athafnað sig við Tryggvasker hvernig sem stæði á sjávarföllum.



Sjómenn!

Til hamingju með daginn

Starfsfólk Ísfells óskar öllum sjómönnum og fjölskyldum þeirra til hamingju með Sjómannadaginn.



ÍSFELL

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

ins og andstæðingarnir sókuðu hann um að beita Landsbankanum og stóðu sinni sem bankastjóri í stjórnmalabaráttunni. Þeir sögðu að hann léti flytja kjósendur á kjörstað á kostnað bankans og sæti svo við hlið kjörstjóra með „skuldaskrá“ bankans fyrir framan sig en á þessum tíma voru kosningar opinberar og menn greiddu atkvæði í heyranda hljóði. Bendir sitthvað til þess að sumar þessara ásakana hafi haft við nokkur rök að styðjast.

Fór með lykilinn að bankanum

Tryggvi átti öðrum mönnum meiri þátt í því að systursonur hans, Hannes Hafstein, var valinn fyrsti ráðherra Íslands. Gamansaga sem sögð er í því sambandi og mun vera sönn sýnir kannski betur en flest annað hve mikil völd og áhrif Tryggva voru um þetta leyti.

Hannes var sýslumaður á Ísafirði. Hann var kvaddur til Danmerkur seint á árinu 1903 og þar var honum afhent skipunarbréf sem ráðherra Íslands og skyldi taka við embætti 1. febrúar 1904. Mikill fögnuður varð meðal stuðningsmanna Hannesar þegar hann kom heim með bréfið og héldu þeir honum veislu í Reykjavík. Þar var Tryggvi í fararbroddi og var vel veitt. Þegar að því kom að Hannes þurfti að stíga á skipsfjöl og halda vestur á Ísafjörð ákváðu nokkrir samkvæmisgesta að fylgja honum alla leið. Þeirra á meðal var Tryggvi. Þegar skipið var komið vestur undir Öndverðarnes stakk hann hendinni í vasann af tilviljun, sagði „ja, hver fjárin“ og dró upp lykilinn að útidyrum Landsbankans. Of seint var að snúa við og bankinn var lokaður uns Tryggvi sneri aftur nokkrum dögum seinna!



Þegar Friðrik 8. steig á land í Reykjavík var Steinbryggjan, eða Tryggvasker, fyrsti viðkomustaðurinn. Bryggjan var ekki gerð fyrir stærri skip, hvað þá hafskip, en eins og sjá má var bryggjan ágætlega breið.

Rekinn

Tryggvi Gunnarsson fæddist í Laufási við Eyjafjörð 18. október 1835, sonur séra Gunnars Gunnarssonar og konu hans, Jóhönnu Gunnlaugsdóttur. Var Tryggvi þannig hálfróðir Þóru Gunnarsdóttir, sem Jónas Hallgrímsson orti til kvæðið Ferðalok. Tryggvi ólst upp í Laufási en gerðist síðan bóndi á Hallgilstöðum í Fnjóskadal. Hann þótti dugandi bóndi en hugur hans mun jafnan hafa staðið fremur til framkvæmda en búskapar. Hann vann ungur mikið að smíðum og var einn helsti forystumaður við stofnun Gránufélagsins, verslunarfélags bænda í Eyjafirði og Suður-Þingeyjarsýslu árið 1869. Árið eftir var hann ráðinn kaupstjóri félagsins og gegndi því starfi til 1893, er hann varð bankastjóri Landsbankans. Á þeim árum dvaldist hann löngum í Kaupmannahöfn á vetrum og þar komst hann í nán kynni við Jón Sigurðsson forseta á efstu árum

hans. Tryggvi varð helsti trúnaðarmaður Jóns, hafði forgöngu um stofnun Hins íslenska Þjóðvinafélags og sá um ráðstöfun á búi Jóns og Ingibjargar konu hans að þeim látnum.

Árið 1909 vék Björn Jónsson ráðherra Tryggva fyrirvaralaust úr embætti bankastjóra frá með áramótunum 1909-1910 og varð af mikill hvellur, sem almennt gekk undir nafninu „Landsbankafarganið“. Eftir það dró nokkuð úr athafnasemi Tryggva, enda var hann kominn hátt á áttæðisaldur. Hann var alla ævi mikill jarðræktarmaður og síðustu árin fékkst hann einkum við gerð skrudgarðs fyrir sunnan alþingishúsið. Þar var hann heygður og þar getur að líta brjóstmynd hans. Tryggvi Gunnarsson lést 21. október 1917, 83 ára að aldri.



Á Akureyri veitti Tryggvi Gránufélaginu forstöðu og stóð þá fyrir því að reisa verslunarhús félagsins á Oddeyri, ekkert smáhýsi á þeirra tíma mælikvarða – og jafnvel ekki okkar sem nú lifum – eða hvað sýnist ykkur?

Mynd: Minjasafnið á Akureyri

Fyrsti íslenski ráðherrann, Hannes Hafstein, var systursonur Tryggva Gunnarssonar. Eitt sinn mætti Tryggvi Hannesi príðbúnum.

„Hvaðan kemur þú?“ spurði Tryggvi.

„Ég var að fylgja Birni Jónssyni ritstjóra til grafar,“ svaraði Hannes, en Björn hafði verið helsti andstæðingur Hannesar og ekki vandað honum kveðjurnar í blaði sínu Ísafold.

„Það var þörf á því,“ sagði Tryggvi.

„Hann fór svo vel með mig meðan hann var lifandi.“

„Slikt lætur maður ekki ná út yfir gróf og dauða,“ svaraði Hannes.

„Margt er ólíkt með skyldum,“ segir þá Tryggvi. „Ég læt slikt ná út yfir gróf og dauða, og það þótt lengra væri.“



Sendum sjómönnum og fjölskyldum þeirra bestu kveðjur á sjómannadaginn



Síðarvinnslan hf
Eyrargötu 3
740 Neskaupsstað
Sími: 4700 7000



Krossey
Útgerð og fiskvinnsla
Sími 470 8100
Fax 470 8101
sth@sth.is
www.sth.is



Hafnarsjóður
Bolungarvíkur



Hafnarsjóður
Þorlákshafnar



SAMHERJI HF



Fjallabyggð



HVALUR HF

Reykjavíkurvegi 48, Hafnarfirði



Sjómannafélag
Íslands



SJÓMANNASAMBAND
ÍSLANDS



Fiskmarkaður
Þórshafnar ehf.



ÞÓRSBERG ehf.
Fiskvinnsla - útgerð
Tálknafirði

Útvegsmannafélag
Suðurnesja

Gunnar Halldórsson

Fyrir mörgum árum bjuggu tveir bræður í Kirkjuvogi; heitir þar Innrahverfi og Syðrahverfi skammt frá. Þeir voru þó ekki nema hálfbræður, áttu sömu móður. Hét annar Vilhjálmur en hinn Gunnar.

Vilhjálmur var mesti búhöldur og ríkur og dugmaður, stórgjöfull og sterkur en stilltur vel. Hann átti þá konu er Þórunn hét.

Gunnar var fátækari og þó hófsmaður og gæfur í lund, vinsæll og vel metinn; hann var dulur maður. Hann átti Halldóru, systur Þórunnar konu Vilhjálms. Það er frásögn kunnugra manna að Gunnar væri svo styrkur maður að enginn vissi honum aflfátt verða enda var hann og óframur maður. Ýmsir hafa fært afl hans í frásögu.

Gotutunnurnar

Það var eitt vor (um 1860) sem oftar, að Duusverslun í Keflavík sendi flutningaskip suður á Sandgerðisvík sem átti að taka á móti vörum hjá Miðness- og Hafnarmönnum.

Kom þá meðal annara Gunnar Halldórsson, orðlagður kraftamaður frá Kirkjuvogi í Höfnum, á róðrabáti sínum inn á Sandgerðisvík og hafði meðferðis fimm gotutunnur sem áttu að fara í skip þetta. Þegar þeir koma að skipshliðinni var klukkan um 9 að morgni. Segir Gunnar skipsmönnum erindi sitt; en þá var að byrja borðunartími hjá skipsmönnum og sögðu þeir honum að hann gæti ekki fengið afgreiðslu fyrr en eftir klukkustund. Segir Gunnar þeim þá að hann ætli í fiskiróður í baka leiðinni og biður þá að fá sér taug í tunnurnar og hala þær upp; en því sinntu þeir ekki. Sáú menn þá að svipur kom á karlinn; því

þegar þeir ætluðu í fiskiróður, vildu þeir venjulega hafa „hraðann á borði.“

Skipar Gunnar þá frammi-manni sínum og öðrum í skutnum að halda bátnum fast að skipshliðinni. Sjálfur stendur hann miðskipa uppi á tveimur þóftunum og lætur síðan einn tunnurnar fimm, hverja af annari, upp fyrir borðstokk skipsins og inn á þilfarið.

Fór hann að þessu rólega og virtist ekki taka neitt sérstaklega nærri sér. Þar sem hann stóð á þóftunum í bátnum var borðstokkurinn hér um bil kollhæð hans.

Þegar skipsmenn sáu aðfarir karls, setti þá alla hljóða. En þegar hann er að láta upp síðustu tunnuna segir stýrimaður við hann að hann skuli koma upp og þiggja hressingu; Gunnar svarar með dálitlum þóttahreim í rómnum: „Það var ekki mitt erindi; tunnurnar skrifist í reikning minn hjá Duus,“ og fór hann svo sína leið.

Kagginn

Enn er þess getið að nærri þessum tíma tóku þeir bræður á móti vörum á Þórshöfn og fluttu í land. Vilhjálmur hafði keypt fullan tunnukagga af tjöru – hann er meira en tunnubýngd venjuleg.

„Hvað ætlarðu með alla þessa tjöru?“ segir Gunnar, „þér er víst óhætt að láta mig fá eitthvað af henni.“

Vilhjálmur kvað tjöruna ómissandi eign en vel gæti hann selt honum til sinna þarfinda ef hann æskti þess. Síðan koma þeir að landi og afferma bátinn og ber Gunnar kaggann upp í fanginu og segir sig hafa grunað að eigi myndi hann léttur vera.



Ef til vill hefur árabátur Gunnars verið áþekkur þeim stærri á myndinni sem liggur þarna við bryggju í Hafnarfjarðarhöfn.

Mynd: Frederick W.W. Howell/Cornell University Library



Sendum sjómönnum og fjölskyldum þeirra bestu kveðjur á sjómannadaginn

 **Skeljungur**

Brimrún
FURUNO

HAMPIÐJAN

– veiðarfæri eru okkar fag

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

 **ÍSFELL**
www.isfell.is

Barkasúða Guðmundar ehf.

Hvaleyrarbraut 27 · 220 Hafnarfjörður
Sími: 564 3338 · Fax: 554 4220
GSM: 896 4964 · 898 2773

 **VÉLAR EHF.**
Vatnagarður 55 Reykjavík sími 768 6625 fax 768 0206

 **SAMHENTIR**
UMBÚÐALAUSNIR

 **FRÍÐRIK A. JÓNSSON ehf.**

 **MARÁS**

 **MÚLALUNDUR**

Simberg
www.simberg.is

 **WISE**
- snjallar lausnir

Gámasala Gámaleiga Viðgerðir
 **Stólpi Gámar**
Sími 568 0100 | stolpigamar@stolpigamar.is | stolpigamar.is

Samgöngustofa 

Vinnslustöðin
VSV
Vestmannaeyjum

 **RAFVER**
www.rafver.is

 **FÉLAG
SKIPSTJÓRNARMANNA**

 **SALTKAUP EHF.**

VEIÐIKORTIÐ

2020

Tækniskólinn
skóli atvinnulífsins 

 **SCANMAR**

 **Landsbankinn**

 **EIMSKIP**

 **ESKJA**

 **N1 DALVEGI**

VÍKINGUR
SJÓMANNABLAÐIÐ



Útvegsbóndi hyggur að netum sínum.

Mynd: Nationalmuseet

„Já, víst er hann þungur,“ segir Vilhjálmur, „og vitna ég það undir þá er hér eru að ég gef þér hann ef þú berð hann einn heim á kirkjugarðsvegginn en það muntu nú ekki geta þótt þú sért sterkur.“

Gunnar glotti við en svaraði engu; fóru þeir heim síðan. Var þá dags úthallandi. Snæddu þeir síðan en er þeir höfðu étið hvarf Gunnar ofan og var brott litla stund. Veittu menn því litla eftirtekt.

Vilhjálmur gekk einn út í kveldrökrinu og sér einhvern hrauk á kirkjugarðinum. Hann gengur þangað og sér að þar er þá kominn kagginn. Grunar hann að Gunnar hafi sótt hann og borið heim. Hittir hann bróður sinn og spyr hann hvort hann bar heim kaggann. Hann sagði svo vera. Vitnuðu allir að enginn var til er gæti aðstoðað hann við það. Hafði hann tekið hann einn á herðar sér og borið heim síðan og þótti það eftir öðrum aflraunum hans. Vilhjálmur kvað hann hafa unnið og ætti hann því kaggann.

Leið sú er Gunnar bar kaggann er fyrst brattur malarbakki og lítill flái síðan heim að bænum en vegalengd sú skiptir eigi mörgum hundruðum faðma.

Halldór sóttur

Sjávarúthald var mikið úr Höfnunum og eigi síst úr Kirkjuvogi því þeir bræður voru mestu sjósóknarar og dugnaðarmenn. Var þar verskáli við sjó niðri frá Kirkjuvogi og oft margir úthaldsmenn; var þar löngum slark og vínnautn mikil.

Sá maður var einn með Gunnari og sjóari hans er Halldór hét, mikill og sterkur, drykkfelldur og svaðamenni mikið. Hann lagði komur sínar í sjóbúðina á síðkveldum og drakk sig þar drukinn og fann Gunnar að en það tjáði eigi og fór svo fram um hrið og gerðust slagsmál og áflog með honum og þeim þar.

Eitt kveld voru margir um Halldór einn. Þetta vissi Gunnar og vildi ná honum þaðan og bað menn sækja hann en það þorði enginn er til var kvaddur. Leið svo fram um háttatíma og vildi Gunnar eigi loka bæ fyrr en Halldór kæmi en bæði var

dimmt orðið af nóttu og í annan stað þótti engum barnameðfæri að sækja í hendur þeirra er í búðinni voru og sá Gunnar að hann hlaut að fara sjálfur og snaraðist út og ofan að búðinni. Var þar þá mannþyrping, hávaði og illindi mikil. Gunnar ruddist í gegnum fylkinguna og hratt mönnum frá sér og varð engum að ráða á hann. Tók hann Halldór undir hendi sér og bar hann út úr mannhringnum og leiddi hann síðan heim þegjandi. Þótti honum fara líkt og Breska-Birni forðum er hann sótti manninn í höll Sveins konungs tjúguskeggs.

Hellan

Gunnar var þéttur í lund og sýndist fáum að sýna honum mótþróa. Hann húsaði vel bæ sinn og lét flytja að grjót á báti langa leið því eigi fékkst það nærri; tók hann mest í svonefndum Ósabotnum. Honum þótti fyrst allsmátt grjótið hjá mönnum sínum og bað þá finna stærri köggla. Þá fundu þeir hellu og báru fjórir og lögðu yfir skutinn og þótti fullþung og reru heim. Gunnar stóð á fjörunni og brýndi bátum og tók til hellunnar og segir um leið: „Þetta mismunar, piltar mínir.“ Síðan bar hann helluna einn upp sem hægast og lét þar er hentast þótti.

Frásagnirnar af Gunnari sterka Halldórssyni eru ættaðar úr Þrótti, tímariti Íþróttafélags Reykjavíkur, frá Hildi Harðardóttur, sem tók saman Þjóðsögur um Suðurnes, en ítarlegastar eru þær þó í Íslenskum Þjóðsögum og sögnum Sigfúsar Sigfússonar.

Ekki ber heimildarmönnum alveg saman í öllum atriðum.

Gotutunnurnar sem Gunnar snaraði um borð í skip Duusverslunar eru ýmist sagðar 256 eða 360 pund. Reiknum danska pundið 496 grömm. Þá verður ljóst að Gunnar hefur leikið sér að því að lyfta 127 kílóum eða jafnvel 178 kílóum.



Sendum sjómönnum og fjölskyldum þeirra bestu kveðjur á sjómannadaginn

LOFT
& RAFTÆKI
www.loft.is


ÞORBJÖRN



Gjögur hf
Grindavík

GPG
FISKVERKUN



VÍSIR
félag skipstjórnarmanna
á Suðurlandi

ÚTGERÐARFÉLAG
REYKJAVÍKUR HF.

 Umbúðamiðlun ehf.




Alþýðusamband Íslands



Sjómannna- og
vélstjórafélag
Grindavíkur



FJARDABYGGÐ

FROST
Kælismiðjan Frost ehf.

BJÖRGUN



GRINDAVÍKURHÖFN

FROSTI ehf.
Grenivík



Landhelgisgæsla Íslands



 orkusalan



Ljósmyndakeppni Norðurlanda – Heiðurssæti



Aðstandendur keppinnar. Frá vinstri: Sampsa Sihvola frá Finnlandi, Trine Carin Tynes frá Noregi, Irene Olsen frá Danmörku, Hilmar Snorrason og Jimmy Eriksson frá Svíþjóð.

Ætlunin var að útdeila ánægjuvaka hinnar norrænu ljósmyndakeppni sjómannanna í tveimur tölublöðum en nú eru tvö tölublöð orðin að einu – fyrir tilstuðlan Kóvíd veirunnar illræmdu – og það allþykku og teljum við því réttast að vera ekkert að draga fram á haustið að birta nöfn þeirra sem hrepptu heiðurssæti Norðurlandakeppninnar. Ekki síst vegna þess að þar var íslenskur sigur nokkuð afgerandi – ef svo má að orði komast.

Í heiðurssætum sitja myndir Arons Sveinbjörnssonar háseta á togaranum Páli Pálssyni, Norðmannsins Berit Bye, Guðmundar Guðmundssonar bátsmanns á Frosta – sama ljósmynd og varð í 2. sæti hér heima – Hlyns Ágústssonar háseta á Þórunni Sveinsdóttur og Sanans Jan Richardt, skipstjóra á Nordkap.



Aron Sveinbjörnsson: Sólberg úr lofti.



Berit Bye grillir í oliuborpall í þokunni.



Þetta er svo fin mynd hjá Guðmundi Guðmundssyni að við leyfum okkur að birta hana aftur.



. Hlynur Ágústsson á þessa. Eigum við að gefa okkur að hún sé tekin um borð í Þórunni Sveinsdóttur?



.Sanans Jan Richardt: Í kulda og ís er gott að hafa kaffi við höndina, ekki satt?

Texti og myndir: Skapti Hallgrímsson

„Ekki þara bátur heldur ættardjásn“

Bræðurnir Sævar Lárus, Egill og Halldór kampakátir eftir að vera búnir að klófesta bátinn sem til stóð að rífa. Upphaflega hét hann Vöttur SU-3 og var fimmti báturinn sem smíðaður var í Vör.

Bræðurnir Egill, Halldór Ómar og Sævar Lárus Áskelssynir á Akureyri keyptu fyrir nokkrum misserum tæplega 30 tonna eikarbát. Enginn þeirra hefur réttindi til að sigla honum en með kaupunum heiðruðu þeir minningu föður síns og annarra sem smíðuðu bátinn og fleiri slíka í bátasmiðjunni Vör við Óseyri.

Faðir bræðranna, Áskell Egilsson, var einn stofnenda og eigenda Varar, þar sem smíðaðir voru eikarbátar svo fallegir að bræðurnir fylgdust grannt með þeim lengi þar til langþráður draumur rættist og þeir keyptu einn gömlu Vararbatanna. Upphaflega hét sá Vöttur SU-3, smíðaður 1975, og fyrsta heimahöfn hans var Eskifjörður. Hann var síðast í eigu Ólafs Ármanns

Sigurðssonar á Húsavík og notaður við veiðar allt þar til fyrir nokkrum árum að útgerðarmaðurinn fékk sér nýrri bát. Hét þangað til Haförn en nafninu var breytt í Ási þar sem Ólafur notaði Hafarnar-nafnið á nýja bátinn. Til stóð að rífa þann gamla en þegar bræðurnir settu sig í samband við Ólaf var hann meira en til í að selja þeim gripinn.

„Við vorum búnir að hugsa mikið um þetta; það hefur lengi blundað í okkur að gaman væri að eignast einn af gömlu Vararbatunum,“ segir Halldór Áskelsson. „Við höfðum alltaf haft mikinn áhuga á eikarbátum, það gerir líklega uppeldið,“ bætir Egill við. „Við höfðum gjarnan þann starfa að hempa nagla; að festa tjöruhamp við hausinn á nöglunum sem voru svo notaðir til að festa eikarborðin.“

Egill segir þá bræður hafa reynt að vera viðstaddir í hvert einasta skipti sem

Samantekt á heiti bátsins í áranna rás

Frá árinu 1975, Vöttur SU-3, Eskifirði.

Frá árinu 1978, Vinur EA-80, Dalvík.

Frá árinu 1983, Aðalbörg II RE-236, Reykjavík.

Frá árinu 1987, Gulltoppur ÁR-321, Þorlákshöfn.

Frá árinu 1997, Haförn PH-26, Húsavík.

Frá árinu 2010, Ási PH-3, Húsavík.

Frá árinu 2016 heitir báturinn, Áskell Egilsson, Akureyri.

Athugasemd:

Þegar báturinn fór til Dalvíkur árið 1978 fékk hann nafnið Vinur eins og fram kemur hér á undan.

Einkennisstafir bátsins eru tölvuskráðir EA-30 hjá Siglingastofnun en EA-80 í ritinu „Íslensk skip.“

Mynd af bátnum, þegar hann hét Vinur, sýnir greinilega að einkennisstafir hans eru málaðir skírur stöfum á bóg bátsins EA-80 og telst það því rétt vera.

Samantekt: aba.is



Hafþór orðinn Ási. Báturinn liggur við Torfunefsbyggju og fer ekki á milli mála að ófa handtök þarf til að reisa hann til vegs og virðingar á ný.

bátur var sjósettur í Vör „og svo var maður mættur niður á bryggju alla daga þegar skólinn var búinn til að fara með í prufusiglingar.“

Halldór, sá kunni knattspyrnumaður á árum áður bætir við: „Þá var slegist um að vera fremst, það var svo spennandi að fá gusur í andlitið.“

Þannig atvikaðist að Halldór var staddur á Húsavík haustið 2015 vegna atvinnu sinnar og fór, eins og svo oft áður, niður á höfn að skoða báta! Þar eru einmitt margir afar glæsilegir eikarbátar, notaðir í hvalaskoðun. „Þar sá ég þennan og ræddi það við Egil strax og ég kom heim að nú væri tækifærið. Við komumst að því hver átti bátinn, Egill hringdi í hann og karlinn sagðist strax vilja selja okkur hann.“

„Hann gaf mér upp verð, ég sagði að ef okkur litist á bátinn myndum við kaupa hann á þessu verði. Við fórum svo austur og þú veist hvernig þetta endaði!“

Þeir vilja ekki gefa upp kaupverð en segjast vitaskuld meira en að segja það að fara út í slíka fjárfestingu. „Við erum hins vegar að kaupa miklu meira en bát; fortíðarþráin er svo mikil og þessir bátar eru glæsilegar muþlur. Við erum alls ekki bara að kaupa bát heldur ættardjásn.“

Stofnendur og eigendur Varar voru sex skipasmiðir sem starfað höfðu í Slippstöðinni hf. en hættu þar og stofnuðu eigið fyrirtæki. Þeir voru Kári Baldursson, Jón Steinbergsson, Gauti Valdimarsson, Áskell Egilsson sem áður er nefndur og náfrænd-

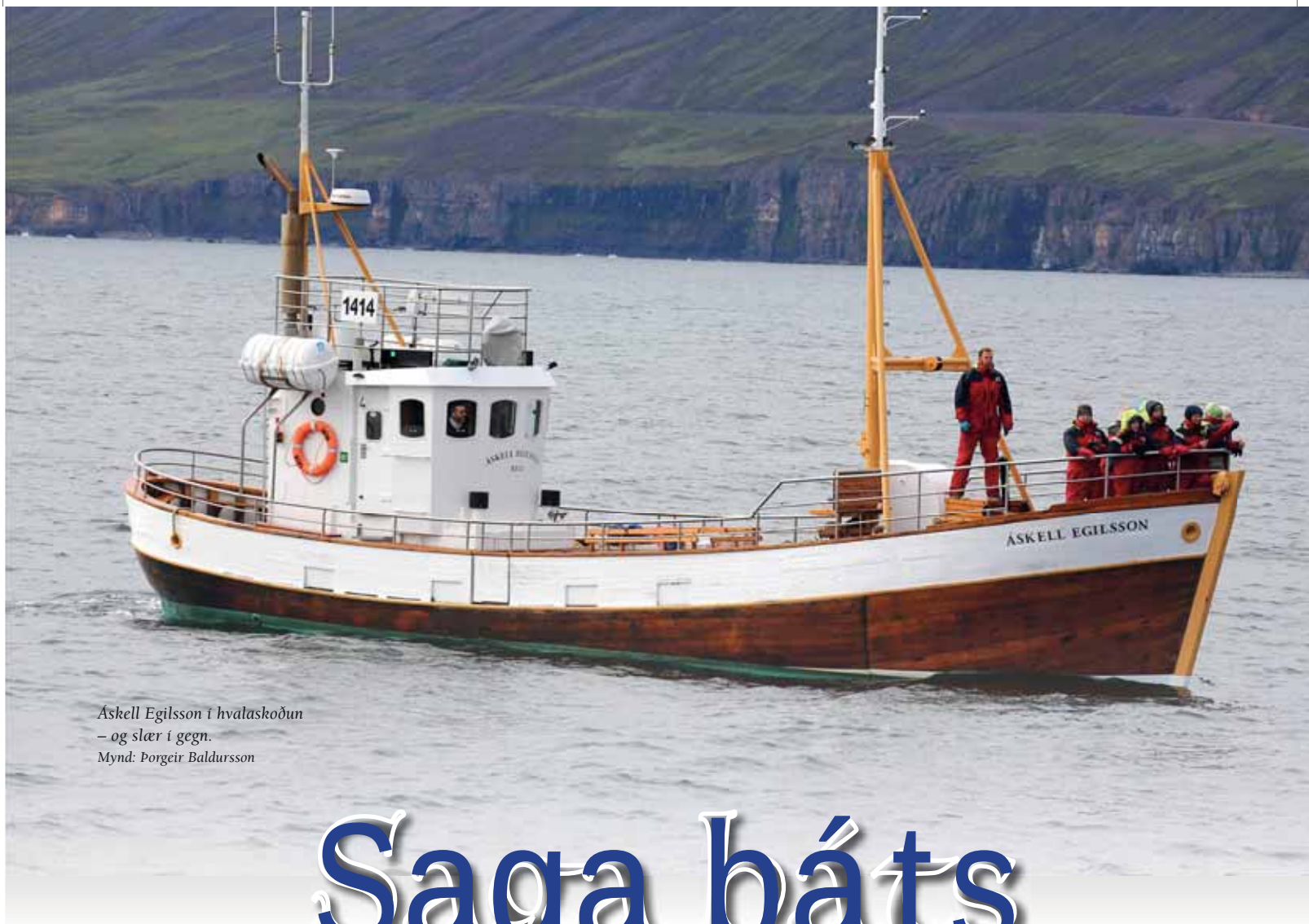


Hallgrímur Skaptason og Svala Halldórsdóttir, ekkja Áskels Egilssonar. Hallgrímur veitti bátasmiðjunni Vör forstöðu og tók þátt í að stofna fyrirtækið með Áskeli og fleiri góðum mönnum.

ur hans, Áskell Bjarnason og Hallgrímur Skaptason. Þrír síðar-nefndu voru bræðrasynir, ættaðir frá Grenivík.

Báturinn var dreginn til Akureyrar og bræðurnir tóku til við ýmsar lagfæringar. Hvalbak hafði verið bætt á bátinn og fyrst verk þeirra var að rífa hann af, því þeir vildu hafa bát sinn eins og hann var upprunalega. Síðan var skrapað og málað og annað gert sem nauðsyn þótti.





Áskell Egilsson í hvalaskoðun
– og slær í gegn.
Mynd: Þorgeir Baldursson

Saga báts

Ég þykist vita að margir lesendur Vikings séu gjörkunnugir bátasíðu Árna Björns Árnasonar, aba.is – nú ef ekki þá er fyllilega tímabært að menn heimsæki þessa heimasíðu Árna Björns. Ég kalla hana þrekvirk, ekkert minna, og hafi forseti Íslands ekki þegar hengt orðu um háls hans ætti hann að gera gangskör að því og hafa hraðar hendur.

*

Við Íslendingar höfum verið býsna hirðulausir um að varðveita báta og skip sem hafa þó lengi verið grundvöllur byggðar í landinu. Ég heyri á skotspónum að minjasöfn landsins eigi báta sem liggja undir skemmdum – já að Þjóðminjasafn Íslands lúri jafnvel á tugum báta sem kúri í hirðuleysi.

Auðvitað kostar skildinginn að gera upp gömul skip, því neitar enginn, en væri nú ekki ráð að Þjóðminjasafn auglýsti eftir mönnum á borð við þá bræður Egil, Halldór og Sævar Áskelssyni, og byði þeim að taka bát í föstur? Já, hreinlega gæfi þeim farkostinn væri fram á það farið en gegn loforði um að hann yrði gerður upp.

*

Á meðan þetta er ekki gert og sagan grotnar niður á fjörukömbum og í húsa-sundum eru menn eins og Árni Björn Árnason gulls ígildi. Af áhuga einum saman hefur hann tekið sér fyrir hendur að varðveita sögu sem annars myndi fara í glatkistuna. Gleymdir bátar ganga í endurnýjun lífdaga á aba.is; líka gamlir sjóvikingar og útgerðarmenn.

Ög ekki aðeins lætur Árni Björn sig varða gamla sögu, hann horfir líka til liðandi stundar og hjá honum er að finna þessa frásögn af framkvæmdasemi þeirra bræðra Egils, Halldórs og Sævars Lárusar, eftir að þeir höfðu hinn 17. október 2015 látið draga Ása PH-3 til Akureyrar:

„Fyrsta verk nýrra eiganda var að fjarlægja hvalbakinn af bátnum. Stýrishúsið, sem er úr stáli, var ryðbarið, sandblásið og málað. Allt var það síðan einangrað að innan og klætt með Fibro-Trespo og það innréttað á svipaðan hátt og áður var.

Aftan á stýrishúsið var smíðaður ryðfrír stigi og ofan á þak þess rekkverk úr ryðfríum rörum og frá því gengið. Afgasrör vélar var endurnýjað og til verksins notað ryðfrítt rör.

Lunningsplanki úr eik var endurnýjaður frá stefni að skut eða með öðrum orðum allan hringinn. Tveggja pila rekkverk úr ryðfríum stálörum var smíðað og frá því gengið ofan á lunningu.

Rafbúnaður bátsins var að mikum hluta endurnýjaður. Meðal annars voru rafmagnstöflur endurnýjaðar svo og siglingaljós. Annað í rafbúnaði bátsins sem betur mátti fara var lagfært.

Allur var báturinn málaður frá kili að masturstoppum og honum gefið nafnið „Áskell Egilsson“ til minningar um föður þeirra sem að verkinu stóðu.

Meiri hluti þessarar vinnu var framkvæmdur á hliðargörðum slíppsins á Akureyri og var hann sjósettur 9. ágúst 2016. Endanlegum verklokum var náð í júní 2017. Um miðjan þann mánuð fór báturinn í sína fyrstu hvalaskoðunarferð en hugmynd eiganda er að nota hann til þeirra hluta. Þessi hugmynd eiganda hefur gengið eftir og er báturinn enn notaður til hvalaskoðunar árið 2020.

Skráður eignaraðili bátsins frá árinu 2017 er Halldór Áskelsson ehf. Akureyri.“

Kaldbakur í maí 2020. Við getum vart ímyndað okkur þá kuldatið sem umbreytti firðinum í eina ísbreiðu, mannenga utan frá Siglufirði og Grenivík og inn á Akureyri. Þetta gerði þó kuldaboli árið 1881.

Mynd: Þorgeir Baldursson

Veturinn versti

Við höfum borið okkur illa undan seinasta vetri, hann verið kaldur, illviðrasamur og fram úr hófi langur. Ég ætla ekki að halda því fram að þetta séu staðhæfulausar umkvartanir kynslóðar sem mulið hefur verið undir og sem fyrir vikið þolir illa ágjöf. Nei, alls ekki.

En – veturinn hefði getað verið verri,

já mun verri. Því til sönnunar skulum við fletta upp í dagbók Björns Jónssonar sem var ritstjóri norður á Akureyri og gaf út blaðið Norðanfara.

Grímseyingar sjá ekkert nema ís

Það er komið haust. Árið er 1880. Björn ritstjóri er að safna í sarpinn fyrir vetur-

inn: „Lokið við slátur og sviðasultu og því komið í súrt til geymslu og eyðslu yfir veturinn lofi Guð mönnum að lifa.“

Í nóvember eru margir í kaupstað „og mikill drykkjumannasollur og ólæti.“ Veturinn er ekki enn genginn í garð fyrir alvöru. Þó snjóar og þegar kemur fram í desember verður músagangur svo mikill að menn vita ekki sitt rjúkandi ráð.



Þau eru annars ófá kultaðrin í sögu lands og þjóðar. Þessi mynd er tekin 12. júní 1915 en þá var slíkur ís á Eyjafirði að skip komust ekki leiðar sinnar og bryggjur brotnuðu.

Mynd: Hallgrímur Einarsson / póstkort

Scanbas 365 brúarkerfi frá Scanmar



- Nákvæmari og enn betri úrvinnsla gagna
- Skýr og auðveld framsetning
- Endalausir möguleikar á uppsetningu skjámynda
- Hver notandi með sinn aðgang
- Íslenskt viðmót



Sökk- og hæðarnemi



Hleranemi



Dýpis-, halla- og hitanemi



Aflanemi



Flæðinemi



Trollauga

Scanmar búnaður er þekktur fyrir áreiðanleika, endingu og lága bilanatiðni sem á sér ekki hliðstæðu.



SCANMAR

www.scanmar.is

„Óvenjulegur músagangur um flestar ef ekki allar sveitir svo skepnur verða ekki varðar í húsunum, og á einum bæ í Eyjaf. 350 mýs.“

Það fréttist af þremur hafísjökum á Eyjafirði og Grímseyingar segja augalaust af hafis norður af eyinni. Stórhrið geisar á Akureyri og föninn verður svo mikil að ekki er nema fyrir mestu hörkutól að komast á milli húsa. Hinn 29. desember nær pósturinn að sunnan loks til bæjarins og er með fimm hesta hlaðna póstkistum. Hann hefur verið á ferðinni síðan 4. desember að hann lagði upp frá Reykjavík.

Eftir áramótin færast veðurguðirnir enn í aukana. Snjór og kuldi setur mark sitt á janúar en guð leggur líkn með þraut. Dauður hvalur stingur upp kolli undan Þórustaðalandi og er skorinn þar sem hann situr fastur í ísnum og kjötið selt á staðnum.

40 gráður á Celsíus

Mjög dregur úr kirkjusókn, guðshús Eyfirðinga eru óupphitað og ekki verandi í þeim fyrir brunagaddi. Frostið er daglega á milli tuttugu og þrjátíu gráður og stundum meira. Edvald E. Möller verslunarstjóri er forvitinn. Hann vill fá að vita hvað ísinn, sem þekur Pollinn landa á milli, er þykkur. Hann þakkar á hann gat og mælir, tvær álnir og þrír þumlungar eða um einn og hálfur metri. Mæl-



Það má gera ráð fyrir því að veturinn 1881 hafi messuföll verið tíð. Kirkjur voru óupphitaðar og mikil þrekraun að sitja undir predikun prestsins þegar frostið utandyra fór í 30 eða jafnvel 40 gráður á Celsíus.

ingin fer fram 25. febrúar. Mánuði síðar þegar Björn skráir hjá sér hitastigið, 32 gráður á Réaumur eða 40 gráður á Celsíus, veltir hann fyrir sér hversu þykkur ísinn á Pollinum kunni að vera orðinn. Pollurinn og fjörðurinn út eftir öllu er sem hvít slétta að sjá, hvergi dökkur dill og menn hika ekki við að ganga ísinn, jafnvel alla leið utan frá Siglufirði og inn á Akureyri.

Björn getur þess í aprílbyrjun að sumir séu teknir að gefa gripum mjólk úr kúnum en fáeinir búa svo vel að eiga hrossakjöt og slátur sem þeir hafa saltað

niður sérstaklega haustið áður í því augnamiði að gefa það skepnum yfir veturinn.

Samkvæmt dagatalinu er vorið komið. Björn skrifar 15. maí: „Engin björg fæzt úr sjó því allt er fullt með hafis.“

Tæpri viku síðar, laugardaginn 21. maí: „Engar nýjungar, nema að ísinn er nú aptur að losast hjeðan af Pollinum og úteptir firði, en nokkuð situr nú fast í fjörunum og á leirunni.“

Ritstjórinn getur þess líka að vart hafi orðið við mikla fiskgengd „hjer innst í fjarðarbotni.“

Samferða í 93 ár

Olís hefur allt frá stofnun kappkostað að veita fyrirtækjum í sjávarútvegi trausta þjónustu með sölu á eldsneyti og rekstrarvörum til útgerða. Við ætlum að halda þeirri siglingu áfram.



Við tökum landstímið með þér

Skipstjórnarnám veitir alþjóðleg réttindi til starfa um borð í skipum af mismunandi stærð og gerð.

Námið er skipulagt, sem samfelmt tveggja til átta anna nám, eftir réttindastigum. Nám til stúdentsprófs er samtals sjö annir.

Nánari upplýsingar um námið og endurmenntun á www.tskoli.is

Tækniskólinn
skóli atvinnulífsins



Frívaktin

Séra Matthías Jochumsson var ekki við seina fjölinu felldur, hann var prestur, ritstjóri og síðast en ekki síst skáld og mannvinnur. Hann var síkvikur í andanum og féllst aldrei á neitt sem sjálfsagt og gefið og var ætíð reiðubúinn til rökræðna um allt á milli himins og jarðar, líka trúna. Stundum varð honum hált á því svelli en óbilgirnir í trúmálum og dómsdagspredikanir voru eitruðir í beinum þjóðskáldsins. Matthías „var svo bölvans gáfaður“ – svo notað sé orðtak hans sjálfs – að andi hans verður seint fangaður, kannski helst að það gerist í sögunum sem af honum fóru.



„Hann klæjar, greyið,“ skrapp eitt sinn upp úr Matthíasi þegar hann sat í leikhúsinu og horfði á vondan mann húðstryktan en leikaranum tókst illa að túlka þjáningu persónunnar.



Séra Matthías var stór vexti, herðabreiður og þrælsterkur. Andlitið var grófgert og nefið stórt svo af bar. Það var þó ekki rautt eins og mætti ætla af ljósmyndum. Þrátt fyrir stærðina var Matthías þó hvorki handstór né fótstór og mjög var áberandi hversu höfuðsmár hann var. Af því er til þessi saga.

Eitt sinn sem oft var bauð Stefán Stefánsson skólameistari Gagnfræðaskólans á Akureyri (síðar MA) nokkrum körlum til fagnaðar. Séra Matthías var meðal boðsgesta. Þegar menn voru að tygja sig til brottfarar teygir þjóðskáldið sig eftir hattinum sínum og setur á höfuð sér. Þá vill ekki betur til en svo að hatturinn rennur næstum því niður fyrir eyru á skáldinu. Matthías hafði þá tekið rangan hatt en félagar hans sáu óðara mistökin og skelltu upp úr þegar hatturinn gleypti nánast í sig höfuðið. Þá sagði Matthías, sallarólegur: „Já, guð gaf mér aldrei fallett höfuð, en því meiri intelligens!“



Séra Matthías og Jakob Havsteen konsúll og etatsráð á Oddeyri voru góðir vinir. Þegar degi Havsteens tók að halla kom Matthías oft og sat hjá gamla manninum í kórinni en hann var þá orðinn blindur. Etatsráðið gat verið meinlegur í umsögnum um fólk en Matthías reyndi jafnan að færa allt til betri vegar. Eitt sinn sem oft hafði Havsteen gengið rækilega fram af þjóðskáldinu sem reyndi eins og hann gat að finna umræddum manni eitthvað til málsbóta. Sagði þá Havsteen gamli:

„Þú ert undarlegur maður, séra Matthías. Það er eins og þú elskir alla.“

„Já, elskan mín,“ svaraði skáldið. „Ég elska alla, en ég var lengi að læra að elska þig.“



Guðmundur Friðjónsson á Sandi hélt eitt sinn sem oft var fyrirlestur á Akureyri. Fjölmenni var eins og jafnan á slíkum samkomum



Séra Matthías Jochumsson flytur ræðu, ekki veit ég við hvaða tækifæri.

Mynd: Minjasafnið á Akureyri

um hjá Guðmundi. Þar var Matthías og hreift af orðum skáldbróður síns. Þegar þjóðskáldið gekk heim að erindinu loknu kom andinn yfir hann og hann kvað af munni fram:

*Fellur Doná freyðandi
úr Friðjónssonar stálkjafti,
hendist oní horngrýti,
hann er konungsgessemi.*



Eitt sinn fékk Jón Ólafsson, ritstjóri og skáld, fjárstyrk frá Alþingi. Daginn sem styrkurinn var samþykktur mætti Matthías Jochumsson Jóni í anddyri Alþingishússins, heilsaði honum og sagði:

„Þú ert dýr-gripur, Jón minn.“

„Þakka þér fyrir orðið,“ svaraði Jón.

„Orðin voru tvö,“ sagði þá Matthías.



Matthías varð tíðrætt um reiðhestana sína og sagði meðal annars oft söguna af honum Skjóna, hestinum góða er hann átti í Odda.

„Einu sinni datt hann með mig,“ sagði Matthías, „og ég varð undir honum. Fólk fór að stumra yfir mér, en ég sagði bara: Takið þennan kodda ofan af mér.“



Jón Danielsson kaupmaður er úr flokki síðustu fermingarbarna séra Matthíasar sem síðast var prestur á Akureyri. Nokkur fermingarbarnanna voru mjög snoggsöðin í kristindómskunnáttu.

Þetta fann Matthías en vildi ekki gera þau afturreka frá fermingunni. Hann sagði því við börnin um leið og hann kvaddi þau:

„Blessuð, hafið þið nú ekki hátt fyrir altarinu ef ykkur kynnir að fipast.“

Sá gorkúlugróður á engan tilverurétt.“

Matthías Jochumsson um hroka oflátungsins.



Sunnudag einn átti Matthías erindi inn í Fjöru og bað Stefán Stefánsson í Svalbarði, sem var við enskunám hjá skáldinu, að ganga með sér. Gengu þeir svo inn Hafnarstræti og Aðalstræti uns þeir komu að litlu húsi. Þar fór Matthías inn en bað Stefán að bíða fyrir utan.

Eftir drygklanga stund kom Matthías út aftur og segir Stefáni þá að hann hefði viljað rölta þetta til að afla sér góðrar samvisku. Þannig stæði á að í húsinu væri góð vinkona hans að deyja sem hann vildi kveðja.



Pegar Jón Sveinsson steig á land á Akureyri til að taka við bæjarstjóraembættinu var Matthías skáld Jochumsson staddur á bryggjunni. Hann gengur til Jóns og heilsar honum með þessum orðum:

„Komið þér sælir, bæjarstjóri.“

Jón tekur kveðjunni og svarar:

„Þetta getur nú varla talist bær, þetta er eins og hvert annað þorp.“

Matthías glottir og segir:

„Ojæja, yfirþorpari þá.“



Eitt sinn hittust þeir á Akureyri, séra Matthías og séra Björn í

Laufási, og var Matthías að koma frá jarðarför. Bárust þá í tal aukatekjur presta og segir séra Björn:

„Mikið áttu gott, Matthías, alltaf að jarða, en enginn deyr hjá mér.“



Einar Benediktsson skáld sendi Matthíasi Jochumssyni vísu á afmæli hans.

Júlíus bankastjóri, mágur Einars, frétti þetta og spurði Matthías að hvernig honum hefði þótt vísan.

„Og hún var eins og þorskhaus,“ svaraði Matthías.

„Eins og þorskhaus, hvernig þá?“ vildi Júlíus fá að vita enda skildi hann svarið alls ekki.

„Það var erfitt að gera sér mat úr henni en allra besta matur þegar búið var að vinna hana.“



Skáldið á Sandi, Guðmundur Friðjónsson, hafði verið í heimsókn á Akureyri en var á heimleið og taldi sig endilega þurfa að kveðja séra Matthías sem þá var orðinn roskinn. Hringdi Guðmundur í Matthías og ræddi við hann dágóða stund en þegar komið var að kveðjustund ákvað Guðmundur að reyna þjóðskáldið og spurði formálalaust:

„Geturðu sagt mér, Sigurhæðabúi, hvernig ég muni geta haldið mér andlega ungum til æviloka?“

Matthías svaraði samstundis:

„Það get ég sagt þér, minn elskulegi, - með því að skipta oft um skoðanir.“



Öflugur hreinsibúnaður



Håprýstistöðvar



Ryksugur



Gufudælur



Sópar



Håprýstidælur



Håprýstidælur



Håprýstidælur



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

Speki landans

Við Íslendingar höfum ávallt verið veikir fyrir gáfumönn-um. Og það er gáfulegt að lesa bækur. Þess vegna hafa bókaskrif og bókaútgáfa blómstrað hérlandis frá örófi alda. Fyrir vikið fengum við arf, sjálfar Íslendingasögurnar, sem sannfærði okkur um að við værum sérstök, jafnvel ögn betri en margur annar og vissulega ekki fædd til að vera hjú annarra þjóða. Við værum þvert á móti merkilegur mannkynsstofn sem hefði alla burði til að standa á eigin fótum. Þessu fengu Danir að kynnast æ betur þegar leið á 19. öld og seinast uppgáfust þeir á þessum þrjóskupúkum norður í hafi.

– Þið skuluð þá bara sigla ykkar sjó, sagði danskurinn og 1. desember 1918 varð Ísland frjálst og fullvalda konungsríki. Enginn kóngur varð þó nokkru sinni jafn-pirraður út í Íslendinga og Kristján tíundi sem er þó eini konungurinn sem ríkt hefur yfir frjálsu Íslandi.

En nú er ég á góðri leið út á hálán ís og reyndar líka í allt aðra sálma en meiningin var með þessum skrifum. Mig langar nefnilega til að bregða upp mynd af speki landans. Byrjum á Konráð Gíslasyni en hann sagði: „Andi hvers einstaks, hversu vel sem hann er af Guði gjörr, verður að engum þrifnaði, nema hann njóti annarra að, og taki birtu af hugum annarra.“

„Ég held mér sé nú best að hætta að yrkja.“

Bjarni Thorarensen, amtmaður og skáld, þegar hann heyrði Gunnarshólma Jónasar Hallgrímssonar.

„Enginn skyldi svigurmæli til sín taka nema eiga þættist.“ Guðmundur Arason, búandi á Auðkúlu í Arnarfirði á fyrri hluta 19. aldar, við sýslumanninn þegar sá siðarnefndi ætlaði að móðgast yfir orðum er Guðmundar hafði látið falla.

Steingrímur Matthíasson læknir skrifaði í nóvember 1919. Hann var þá staddur í Berlín:

„Það er svo að sjá, sem mannsálirnar fjarlægist hvorar aðra, því fleiri sem þær koma saman til að lifa í einni kássu.“

„Þjóðarmeðvitundin er orðin spillt af margra alda hordauða. Allir telja sér skylt yfir að hylma. Þetta er svo almennt. Þaðan allar þessar krankleikasögur í fé á vorin. Ljóta nafnið má eigi nefna, en ljóta verkið má vinna ár eftir ár. ... Sú hugsun þarf að komast fram, komast í hámmæli, svo sár og beisk sem hún er og illa þökk-uð, að skömmin á að bíta miklu sárar en skaðinn.“

Þórhallur Bjarnarson biskup vorið 1916 þegar hann átaldi íslenska bændur fyrir að horfella búpening sinn.

„En þó hefur það oftast verið og víðast, að skömmin hefur skömm heitið og dyggðin dyggð, jafnvel hjá þeim, sem ekki hafa dyggðina elskað né hatað skömmina.“

Jón Vídalín í postillu sinni.

„Það er ekkert orðið eftir af mér nema andskotans hugurinn til að kvelja mig.“

Þórður Tómasson á Rauðafelli í hárrí elli en hann hafði ungur verið mikill kappsmaður.

„Óvön ferðum, illa járnúð, menn þungir, létt riðið, lána hana ekki.“

Ólafur Guðbrandsson, er bjó í Litluhlíð á Barðaströnd, þegar maður nokkur falaði af honum til láns skjótta hryssu. Ólafur var þekktur fyrir að vera gagnorður, hirða vel um allar skepnur og ekki vildi hann fyrir nokkurn mun ofþjaka hrossum sínum.

„Hún þarna, góðan, er eins og skrifari á tjörn í stormi guðs miskunnar.“

Með þessum orðum lýsti Bjarni Pétursson hafnsögumaður Ragnheiði Jónsdóttur, eiginkonu Jóns Kolbeinssonar kaupmanns í Stykkishólmi, en hún riðaði nokkuð höfði.

„Giftu þig og stattu þig!“

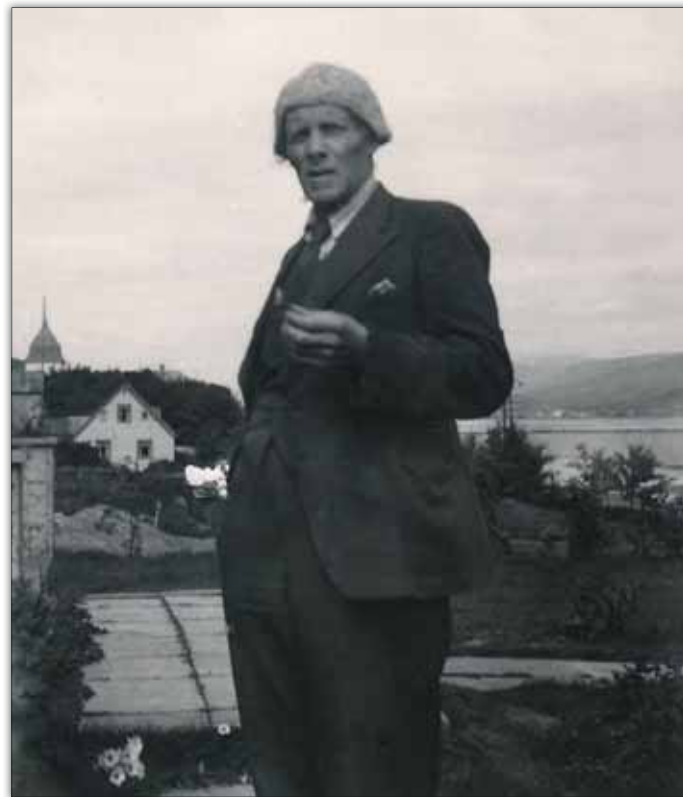
Matthías í gullbrúðkaupi Schiøtshjóna á Akureyri í nóvember 1916. Kvaðst hann vilja bæta þessum orðum við svartnættisþenkingu Sókratesar en þessi víðfrægi Ápenubúi sagði forðum: „Giftu þig! Þú verður ekki ánægður. Giftu þig ekki! Og þú verður heldur ekki ánægður.“

„Lýðstjórn er sífeldum breytingum og byltingum undirorpin og endar oft í harðstjórn eða óstjórn; því þar sem margir ráða, ræður enginn.“

Frimann B. Arngrímsson.

„Ég hef lagt alla mína sál í myndirnar handa ykkur, ég hef brotið hjartað í mér í sundur í liti til að gefa ykkur.“

Jóhannes S. Kjarval þegar hann varð áttæður árið 1965.



Jóhannes Kjarval í Fjörinni á Akureyri.

Svo veit ég ekki hver sagði þetta en stend í þeirri trú að það hafi verið Íslendingur. Kannski geta lesendur leyst gátuna fyrir mig:

„Ekkert starf getur verið mannlegum anda samboðnara en að höndla sannleikann.“

„Já, það má segja, þetta er mannskæð styrjöld.“

Haft eftir ónefndum Íslendingi sem tók þátt í fyrri heimsstyrjöldinni er hann gæðist upp úr skotgröf sinni og rigndi þá sprengikúlum sem þéttast allt umhverfis.

„Hverjum endanum á ég að trúa?“

Gamall sveitamaður, þar sem hann stóð andspænis hundi er fitjaði upp á trýnið og yggldi sig en dillaði skottinu um leið mjög vinalega.

„Læri mennirnir að skilja, þá læra þeir síðar að fyrirgefa og elska. Skilningurinn er jafn nauðsynlegur fyrir mannssálina, til þess að nokkuð gott geti þróast í henni, eins og plægingin er fyrir akurinn.“

Sigurður Nordal

„Það fyrirfinnst ekki svo lítil spýta að honum takist ekki að búa til úr henni axarskaft.“

Sagt um klaufskan stjórnmálamann

„Það eru álíka miklar líkur til þess að úr ófriði verði ekki eins og það að drukinn maður hætti við að taka upp flösku.“

Eggert M. Laxdal listmálari aðspurður sumarið 1939 hvort drægi til heimsstyrjaldar.



Breskir hermenn í fyrri stríði sem varð sannarlega mannskætt eins og Íslendingurinn í skotgröf sinni ályktaði.

„Nú er mein að magaleysinu.“

Matmaður, búinn að borða yfir sig en hafði enn gnægð matar fyrir framan sig.

„Ég vil heldur fást við tíu þjófa á Skagaströnd en einn djöful í Miðfirði.“

Bogi Brynjólfsson sem var um skeið sýslumaður Húnavetninga.

„Nú er ekki langt síðan að þú, blessaður herrann, reiðst einni ösnu inn í Jerúsalem. Taktu nú þessa þína voluðu ösnu, Kristínu Ketilsdóttur, sem hér liggur dauðveik inni í bænum og ríddu henni inn í þá himnesku Jerúsalem.“

Prestur á Munkaþverá á stólum þegar hann á pálmásunnudag bað fyrir sjúkri vinnukonu sinni.

„Ég er orðinn löngu leiður á helvítis tittlingatístinu í honum Guðmundi.“

Einar Benediktsson um Guðmund Guðmundsson skáld.

„Það versta við rónana er að þeir koma óorði á brennivínið.“

Arni Pálsson.

„Varla, ef hún er iðkuð eingöngu.“

Ýmsum hefur verið eignuð þessi setning en sennilegast verður að telja að hún sé runnin undan rifjum séra Jóns Steffensens prófests þegar hann svaraði spurningunni um hvort kynvilla væri ættgeng.

„Nú bið ég þig um náð, Drottinn. Um speki bið ég þig ekki, af henni hef ég nóg.“

Andlátsorð Sölva Helgasonar.

• • • • •



Og mundu að þú mátt alls ekki slökkva þegar þú ferð að sofa!

Gleðilega hátíð



Landsbankinn

landsbankinn.is

410 4000

