

VÍKINGUR

SJÓMANNABLAÐIÐ

4. tbl. 2020 · 82. árgangur · Verð í lausasölu kr. 1490

Gleðileg jól



SKIPAFJÓNUSTA SKELJUNGS

Alhliða þjónusta í sjávarútvegi, útgerð og vinnslu



Skeljungur

Sími: 444-3000
www.skeljungur.is

Hugrenningar formanns í aðdraganda jóla

Árið 1968 hófst minn sjómannsferill á gufutogaranum Harðbak EA 3. Ferlinum lauk síðan haustið 2001, 33. árum síðar þegar ég lagðist að bryggju á Akureyrinni EA 10 fyrir jólin 2001 þar sem ég upplifði ógleymanlega kveðjustund með áhöfninni, eftir að lagst var að bryggju. Ástæða þessarar breytingar á mínum högum var sú að ég ákvað að verða við áskorunum starfsfélaga minna í flotanum um að bjóða mig fram til embættis Forseta farmanna- og fiskimannasambands Íslands (FFSÍ) þar sem ég hafði fyrr um haustið verið kjörinn til þess embættis. Óhætt er að segja að viðbrögðin frá sjómennskunni til þessa nýja hlutverks hafi verið griðarleg.

Svo lengi lærir sem lifir, 40 ár með aðkomu að hagsmunamálum skipstjórnarmanna

Það mun hafa verið árið 1980 sem ég varð fyrst stjórnarmaður í Skipstjóra- og stýrimannafélagi Norðlendinga. 1996 varð ég formaður þess félags allt þar til það var lagt niður árið 2004 þegar formenn þriggja stærstu stéttarfélaga skipstjórnarmanna stóðu að stofnun nýs félags sem hlaut einfaldlega nafnið Félag skipstjórnarmanna. Stofnfélagar þess voru Skipstjóra- og stýrimannafélagið Aldan í Reykjavík, Bylgjan á Vestfjörðum, Sindri á Austfjörðum, Félag íslenskra skipstjórnarmanna Reykjavík og Skipstjóra- og stýrimannafélag Norðlendinga. Ég hef verið formaður félagsins frá stofnun þess en gegndi á sama tíma starfi forseta Farmanna- og fiskimannasambands Íslands þar til FFSÍ var lagt niður árið 2017. Samningar höfðu þá tekist við forsvarsmenn Skipstjóra- og stýrimannafélagsins Verðandi í Vestmannaeyjum og Vísir, félags skipstjórnarmanna á Suðurnesjum, sem höfðu bæði verið aðilar að FFSÍ, um að Félag skipstjórnarmanna tæki fyrir þeirra hönd alfarið við hlutverki FFSÍ hvað varðar alla kjarasamninga sem gerðir eru f.h. skipstjórnarmanna í öllum greinum siglinga s.s. fiskimenn, farmenn, ferjur, Faxaflóahafnir, hafsögu- og hafnastarfmenn annara hafna, Landssamband smábátægenda, skipstjórnarmenn á útsýnis- og hvalaskoðunarskipum, skipstjórnarmenn hjá Hafrannsóknastofnun og skipstjórnarmenn á sanddæluskipum. Auk þess að sinna hinum ýmsu störfum í nefndum, stjórnun og ráðum sem samtökum skipstjórnarmanna ber að eiga fulltrúa í samkvæmt lögum, eða af öðrum ástæðum.

Covid 19

Í upphafi heimsfaraldurs fóru fram fundir milli sjómannasamtakanna og samtaka útgerðarmanna um að eiga samstarf um gerð leiðbeininga vegna viðbragða sjómanna til varnar smíðattu um borð í skipum. Mikil og góð samvinna átti sér stað og leiðbeiningar voru settar um borð í öll skip. Margar útgerðir og enn frekar áhafnir hafa lagt griðarlega áherslu á aðgerðir til að forðast smit um borð.

Sumir segja að ákvörðun okkar um að taka þátt ásamt öðrum stéttarfélögum í að leita sannleikans varðandi hópsmit um borð í JG hafi verið kolröng. Aðrir vilja meina að í ljósi alvarleika málsins hefði verið fráleitt að sitja hjá. Ákvörðun var tekin og hvort hún var rétt eða röng er og verður örugglega umdeilanlegt. Griðarleg reiði braust síðan út í framhaldi af sjónvarpsviðtali við lögmann sem sótti málið fyrir hönd allra stéttarfélaganna sem að málinu stóðu. Í viðtali að afloknum sjóprófum lýsti hann sínum skoðunum og reynslu af kultúrnum á fiskiskipum. Svo er að sjá að þau sterku viðbrögð sem fram komu hafi beinst alfarið að stjórn og starfsmönnum Félags skipstjórnarmanna þar sem hengdur var bakari fyrir smíð.

Það fer enginn í gegn um áratuga aðkomu að hagsmunamálum sjómanna án þess að gera mistök. Þau eru allnokkur í gegn um tíðina. Segja má að þegar þetta er skrifað sé staðan þannig að þeir sem ekki hafa til þessa tekið þennan stórhættulega heimsfaraldur nægilega alvarlega hljóta að hafa lært sína lexíu þannig að almennt hafi áhersla á smitvarnir aukist.

Að lokum við ég óska sjómönnum, fjölskyldum þeirra og öllum þeim sem lesa þetta, gleðilegra jóla og farsældar á komandi ári.

Árni Bjarnason

Útgefandi: Völuspá útgafa,

Afgræðsla 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 Víkingur:

Félag skipstjórnarmanna, Skipstjóra- og stýrimannafélagin Verðandi, og Vísir.

Sjómannablaðið Víkingur kemur út fjórum sinnum á ári

og er dreift til allra félagsmanna ofangreindra félaga.

ISSN 1021-7231



Forstöðumyndina tók
Friðrik Björgvinsson.

Efnis- yfirlit

Sjómenn og aðrir lesendur Víkingur.

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

Netíð á jonhjalta@simnet.is

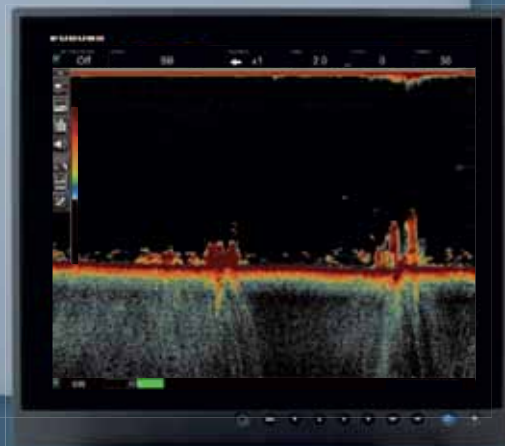
- 4 Skuttogari, varðskip, hafrannsóknaskip og rækjutogari. Baldur EA er allur.
- 10 Það gefur á bátinn. Þorgeir Baldursson myndaði Baldur, þá Eldborgina.
- 12 Baldur var horn í síðu Breta. Gylfi Geirsson rifjar upp átökin við Breta og ljóstrar upp leyndarmálum.
- 18 Kallinn í brúnni er að þessu sinni Kristján Salmannsson.
- 20 Leitun á eldri þáttum. Utan úr heimi er fertugt um þessar mundir. Hilmar Snorrason tekinn tali.
- 26 Garðar var sigldur niður. Helgi Laxdal heldur áfram umfjöllun sinni um fyrstu íslensku togarana og er nú röðin komin að þeim sjötugasta og þriðja, Gulltoppi RE.
- 29 Guðjón Ármann Eyjólfsson var heiðraður. Sigmar Þór Sveinbjörnsson stýrimaður hnykkir á þeirri staðreynd.
- 30 Látra-Björg endurútgefin. Skyggnumst í formála hins vísa Björns Ingólfssonar á Grenivík.
- 32 „Maðurinn minn er alveg óþolandi.“ Konur um eiginmenn.
- 33 Páll Hermannsson horfir til framtíðar í sjöunda hluta greinar sinnar um gáma og skip.
- 36 Prauta-jól“ sem uppbót fyrir vanrækslu Víkingur við krossgátur.
- 38 Ljósmyndakeppni sjómanna: Hlynur, Vigfús og Guðmundur St.
- 48 Yfirvélstjórinn sat líka í súpunni. Utan úr heimi Hilmar Snorrasonar.
- 44 Klerkurinn á Siglufirði, séra Sigurður Ægisson, er mikið náttúrubarn. Í bókinni Íslensku fuglarnir og þjóðtrúin segir hann meðal annars af fýlnum.
- 48 Raddir af sjónum: Hafið þið séð skipin sem Friðþór Eydal lýsti eftir?
- 50 Frívaktin er að þessu sinni helguð fimmaura-bröndurum sem lesa má nánar um í samnefndri bók – númer tvö í ritröðinni – sem kemur út um þessar mundir hjá Bókautgáfunni Hólum.
- 50 Lausn „jóla-prauta.“

Nýr fjölgeisla dýptarmælir frá Furuno **FCV-38**

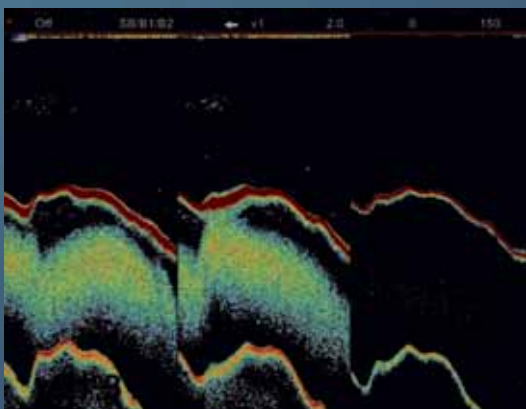
- Nýjung fyrir fiskveiðar á djúpslóð

NÝTT

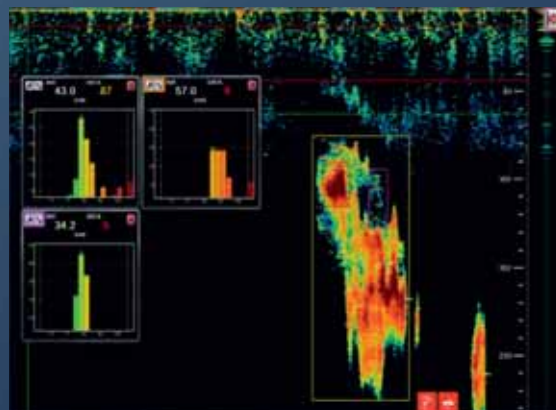
- Tíðni: 38 kHz. Sendiorka: 4 kW.
- Þrjú sjálfstæð vinnusvæði með sjálfstæðum gluggum
- Stærðar- og dreifigreining fyrir hvert svæði
- Viðurkenndur útgangur fyrir rannsóknagögn: NET-CDF4
- Mælirinn er kvarðanlegur með tilliti til rannsóknargagna
- Sýnir dýpi veiðarfæris frá merkjum veiðarfæranema
- Sýnir hitalínurit frá merkjum veiðarfæranema
- Innbyggður hreyfiskynjari til leiðréttingar á veltu og dýfu
- Hífleiðrétting frá Furuno GPS áttavita
- Notandavænt viðmót



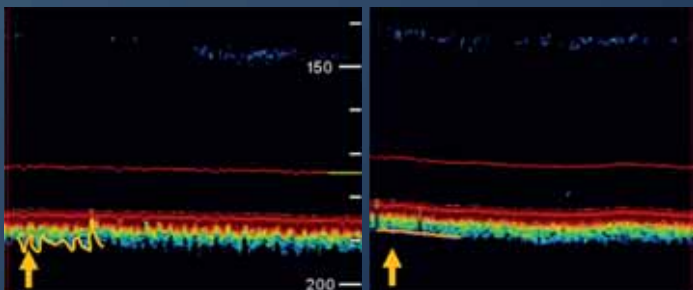
Stillanlegir geislar:



Svæði notuð til stærðargreiningar:



Óleiðrétt:



Leiðrétt:

Innbyggður hreyfinemi leiðréttir botn fyrir hreyfingu skips

Stærðar- og dreifigreining:



Mynd t.v. : Lóðrétt greining
Miðmynd: Greining séð ofan frá
Mynd t.h. : Greining í súluriti

Brimrún

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

MAREIND

Grundarfirði
Sími 438 6611

BALDUR EA

- SKUTTOGARI OG VARÐSKIP



Baldur kemur til hafnar á Dalvík sunnudaginn 21. júlí 1974. Mynd: Jón Baldvinsson

Sunnudagurinn 21. júlí 1974 var mikill hátíðisdagur á Dalvík. Í ársbyrjun höfðu bæjarbúar fagnað sínum fyrsta skuttogara, Björgvini EA 311, og nú fjölmenntu þeir öðru sinni á

bryggjuna þar sem snaggaralegir karlar bundu fastan Baldur EA 124 glænýjan, fánum prýddan, skuttogara sem útgerð Aðalsteins Loftssonar hafði keypt frá Póllandi. Nú er ævi Baldurs á enda,

skipið komið til Belgíu þar sem verkamenn eru sjálfsagt byrjaðir – ef ekki búnir – að tæta í sundur þetta forðum stolta fley Dalvíkinga og Landhelgisgæslunnar svo því sé til haga haldið og hampað.



Varðskipið Baldur.

Pólverji

Baldur EA var einn sjö pólsk-smíðaðra skuttogara sem komu til landsins árin 1974 og 1976. Þetta var ekkert annað en bylting sem þá reið yfir íslenska flotann, gömlu síðutogararnir týndu tölunni og það hratt. Veifar urðu með allt öðrum hætti, aðbúnaður um borð gjörbreyttist til hins betra og vinnuástaða varð allt önnur og skárri en verið hafði.

Baldur var þó ekki lengi í eigu Dalvíkinga. Kom þar ýmislegt til. Veikindi Aðalsteins útgerðarmanns, skipið reyndist dýrara í rekstri en gert var ráð fyrir og í þriðja lagi setti langt verkfall sjómanna allt úr skorðum. Það varð því úr að ríkisstjórn Íslands sætti lagi í nóvember 1975 og afréð kaupa skipið og afhenda Haf-

Óskum landsmönnum
öllum gleðilegra jóla og
farsældar á komandi ári

Starfsfólk Ísfells



ÍSFELL

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



Á Seyðisfirði í janúar 1975 þar sem áhöfnin kepptist við að mala Baldur gráan.

Mynd: Jón Páll Ásgeirsson

rannsóknastofnun. Baldur hafði þá legið bundinn við bryggju í einhverja mánuði.

Hafró varð þó að biða því að á miðunum voru leikar að æsast. Bretar gátu

ómögulega sætt sig við útfærslu fiskveiðilögsögunnar í 200 sjómílur – sem gerðist 15. október. Rúmum mánuði síðar birtust herskip hennar hátignar við Íslands-

strendur og hófst þá darraðardansinn fyrir alvöru. Togvirklippurnar skæðu voru dregnar fram á nýjan leik, ásiglingar og hótanir urðu nánast daglegt brauð og

ÁREKSTRAR OG KLIPPINGAR

Eftirfarandi samantekt, um klippingar og viðureign Baldurs við herskip hennar hátignar, er að finna í bók Björns Þorsteinssonar, *Tíu þorskastríð 1415-1976*, sem kom út árið 1976.

Klippingar 1976:

- 05.02. H-323 Loch Eriboll, Langanesgrunni, skorið á báða togvira.
- 12.02. GY-34 Ross Rodney, Þistilfjarðargrunni, skorið á báða grandarana.
- 12.02. GY-140, William Wilberforce, Þistilfjarðargrunni, skorið á forvirinn.
- 23.02. H-344 Arctic Vandal, Rífsbanka, skorið á báða togvira.

- 25.04. H-24 Portia, Rauða torginu, rifu vörpuna.
- 30.04. FD-250 Boston Kestrel, Reyðarfjarðarfláka, skorið á báða togvira.

Ásiglingar 1976:

- 12.02, Diomedé F-16 siglir á Baldur.
- 28.02, Yarmouth F-101 siglir á Baldur.
- 10.03, Diomedé F-16 siglir á Baldur.
- 26.03, Galatea F18 siglir á Baldur.
- 27.03, Diomedé F-16, siglir á Baldur fjórum sinnum sama daginn.
- 06.05, Mermaid F-76 siglir á Baldur.
- 22.05, Eastborn siglir á Baldur.



Diomedé F-16 gerir atögu að Baldri föstudaginn 12. febrúar 1976.

Mynd: Jón Páll Ásgeirsson

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.

Mútalundur 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 Mútalund skapar þú störf fyrir fólk með skerta starfsorku - þá vinna allir!

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



Mynd: Jón Páll Ásgeirsson

Dráttarbátarnir Statesman og Lloydsman lögðu bresku togurunum lið. Um þá sagði Kristján P. Jónsson í viðtali við Steinar J. Lúðvíksson: „Þeir höfðu það eina hlutverk á miðunum að skemma varðskipin og reyna að koma þeim úr leik.“

Um Baldur sagði Kristján að hann hefði reynst vel í átökunum: „Hann gekk svo vel að dráttarbátarnir náðu ekki til okkar. Við gátum yfirleitt smeygt okkur frá þeim. Við á Baldri vorum líka vel settir þegar klippunum var beitt. Hann var með stórt og mikið stýri fyrir aftan skrufuna og var því snúningalíprari en varðskipin sem voru með tvær skrufur og eitt stýri og þurftu töluverða ferð til þess að snúast.“

menn voru í lífshættu. Inn í þennan slag kom Baldur en Gylfi Geirsson segir okkur meira um það sem þá dreif á daga skipsins.

Ekki við eitt nafn felldur

Þegar þorskastríðinu lauk fékk Baldur loks það hlutverk sem honum var ætlað þegar ríkisstjórn Íslands ákvað í nóvember 1975 að festa kaup á skipinu. Hjá Hafró var Baldur til 1991 og nefndist Hafró RE. Því næst kræktu Ísfirðingar (eða Togarafélag Ísafjarðar hf) í Baldur, nefndu hann Skutul ÍS og gerðu út á rækju.

Næstu árin varð engin breyting á heimahöfn Baldurs en eigendur voru

ekki hinir sömu allan tímann. Í árslok 1996 sameinuðust fjögur fyrirtæki á Ísa-firði og Þingeyri og til varð Bäsafell sem gerði út tíu skip, þeirra á meðal Baldur (það er Skutul).

Aldamótaárið 2000 verða enn tímamót í ævi Baldurs. Þá flyst heimahöfn hans til Hafnarfjarðar, nafn skipsins breytist úr Skutli í Eldborg HF 67 og eigandi er Útgerðarfyrirtækið Tjaldur hf. en þar stóðu í brúnni feðgar frá Rífi á Snæfellsnesi með Guðmund Kristjánsson við stýrið.

Í árslok 2003 var Baldur svo seldur til Eistlands (var þá kominn með einkennisstafina RE), kaupandi var útgerðarmaðurinn Óttar Ingvarsson, sótt var meðal annars á Flæmska hattinn og aflinn rækja. Áratug síðar var skipið bundið við bryggju í Hafnarfjarðarhöfn og ekki verið hreyft síðan. Fyrir en þá núna að togbáturinn Grettir sterkir setti í það sterka tóg og dró yfir hafið til Belgíu.



Baldur, þá orðinn Skutull ÍS 180, að koma úr slipp og hafði þá verið lengdur og skutnum breytt.

Mynd: Jón Páll Ásgeirsson



Félag skipstjórnarmanna

óskar félagsmönnum sínum og aðstandendum þeirra gleðilegra jóla og farsældar á komandi ári. – Þökkum samstarfið á líðandi ári.

Félag skipstjórnarmanna

Með fagmennsku og færni í fyrirrúmi

Grensásvegi 13 - 108 Reykjavík
www.officer.is og www.skipstjorn.is
officer@officer.is og
skipstjorn@skipstjorn.is

Þjónusta alla leið á sjó og landi

Þétt net þjónustu

N1 þjónar íslenskum sjávarútvegi með þéttu neti afgreiðslustaða um allt land og sér sjávarútvegsfyrirtækjum, stórum og smáum, fyrir eldsneyti, smurolíu, efnavöru og vönduðum vinnufatnaði.

Verslanir N1 um land allt

440 1000 n1.is



ALLA LEIÐ



Eldborgin á Flæ





mska hattinum

Myndir: Þorgeir Baldursson



„The Tin Opener“

Í byrjun janúar 1976 fórum við á Árvakri yfir á Baldur sem ríkið hafði tekið yfir. Baldur var nýlegur skuttogari smíðaður í Póllandi, gangmikill og afar sterkbyggður. Hann hafði verið gerður út sem togari frá Dalvík í stuttan tíma og var að koma beint frá Póllandi þar sem framkvæmdar höfðu verið viðgerðir á togspili. Það var dálítið stærri áhöfn á Baldri en á Árvakri svo það komu nýir menn inn og þá sérstaklega vélstjórnarnir sem fylgdu flestir með í kaupunum.

Það er skemmst frá því að segja að tíminn um borð í Baldri var ævintýrlegur á allan hátt. Skipið reyndist afburða vel og var af breska flotanum kallað „The Tin Opener“ því við ristum upp síður herskipa, brutum af þeim stefni og sendum nokkrar freigátur Breta beint heim í viðgerð.

Baldur var vel búinn fjarskiptatækjum auk þess sem Landhelgisgæslan bætti við tækjum þegar hún tók við skipinu. Á meðal tækjanna var mjög öflugur milli- og stuttbylgjusendir sem hægt var að nota á hvaða tíðni sem var og gaf mér þannig möguleika á að fara inn í sendingar togaranna auk sendinga milli herskipanna án nokkurra vandkvæða. Loftskeytaklefinn var inn af brúnni, bakborðsmegin og inn af honum var opinn svefnklefi loftsketamannsins. Í upphafi bauðst mér að nota klefa niðri á aðalþilfari en ég kaus heldur, þó svo að því fylgdi talsvert ónæði, að nota svefnklefann uppi. Þannig var ég alltaf til staðar.

Baldur var einnig oft illa útleikinn, en eftir viðgerðir sem aðallega voru framkvæmdar á Seyðisfirði var hann alltaf mættur

aftur einum eða tveimur dögum síðar og hélt uppteknum hætti þrátt fyrir að ýmislegt væri beyglað og skakkt. Bretarnir áttu erfitt með að skilja að þetta væri yfir höfuð hægt.

Fyrsti túrinn fór að mestu í æfingar og að venjast og læra á skipið en síðan tók alvaran við á fullu.

Í frá sögn minni ætla ég aðeins að nefna tvö dæmi um árekstrana, því mikið er til í rituðum heimildum um marga þessa árekstra og því óþarfi að hafa of mörg orð um þá hér.

Frásögn mín um önnur atriði er hinsvegar dálítið á annan hátt en gert hefur verið til þessa, sérstaklega þar sem ekkert var á sínum tíma talað um ýmis þau atriði sem ég segi nú frá. Þá voru þær óhefðbundnu aðferðir sem ég segi frá alfarið mitt eigið uppátæki. Ég hef aðeins sagt frá þessu í útvarpsviðtölum á síðari árum og held að það sé í fyrsta sinn sem um þetta hefur verið fjallað opinberlega auk þess sem ég kom inn á þetta í fyrirlestri sem ég hélt á vegum Vitafélagsins haustið 2019. Þar flutti ég tvö erindi, annað um Landhelgisgæsluna almennt og svo um þorskastríðin.

Árekstrarnir við freigáturnar

Baldur lenti mörgum sinnum í hörðum árekstrum við bresku freigáturnar. Freigáturnar höfðu mun meir ganghraða en varðskipin eða um og yfir 30 sml meðan varðskipin náðu ekki nema 17 til 18 sml hraða, en hægt var að koma Baldri upp í 18 sml. Baldur hafði hinsvegar mun betri snúningsgetu en hin varðskipin og gaf freigátunum ekkert eftir hvað það varðaði. Baldur hafði



Áhöfnin á Baldri í janúar 1976. Höskuldur Skarphéðinsson skipherra efst fyrir miðju. Svo eru frá honum til hægri stýrimennirnir og ég lengst til hægri.



ESKJA



Við sendum
landsmönnum öllum
hugheilar jóla-
og nýárskveðjur
með þökk fyrir árið
sem er að líða.

VSV

VESTMANNAEYJAR
ICELAND

Gleðileg Jól

Vinnslustöðin óskar starfsmönnum
sínum til lands og sjávar,
Vestmannaeyingum og landsmönnum
öllum gleðilegra jóla
með ósk um farsæld, frið
og gæfu á nýju ári.



HMS Yarmouth kominn heim með brotið stefni.

að auki eitt fram yfir bæði freigátunna og hin varðskipin, en það var skuturinn. Eins og á öðrum skuttogurum var hann hornlaga og mjög sterkur. Þar til viðbótar höfðu verið soðnir nokkurskonar hnifar á skutinn, en það var efni úr gamalli veghefistönn sem við fengum að hirða á Kópaskeri.

HMS Yarmouth F-109

HMS Yarmouth gerði ítrekaðar tilraunir til að keyra Baldur niður og naut eins og aðrar freigátur þess að vera miklu gangmeiri. Baldur náði hinsvegar aftur og aftur að snúa undan þannig að Yarmouth lenti á skutnum en í eitt skiptið tókst Yarmouth að sigla á fullri ferð nærri þvert á bakborðs síðu Baldurs. Við það urðu nokkrar skemmdir á Baldri. Dekkshús lagðist inn og hurð aftan á því var ekki lengur nothæf, en leki kom ekki að skipinu. Það kom hinsvegar í ljós þegar Yarmouth kom aftur siglandi framhjá okkur að neðri hluti stefnis hans var brotinn og lá út til bakborða.



HMS Diomedé F-16 kemur meðfram bakborðssíðu Baldurs.

Eitthvað áttu þeir í basli með að halda beinni stefnu og það var stórskemmtilegt að sjá þegar menn sem sendir höfðu verið fram á stefni voru að reyna að sýna með handapati hvað væri að. Yarmouth var þar með úr leik og varð að halda heim á hægri ferð.

HMS Diomedé F-16 stórskemmd eftir tilraun hennar til að hindra Baldur í aðför að breskum togara

Baldur átti í talsverðum útistöðum við bresku freigátuna Diomedé F-16 sem endaði með því að bakborðs síða freigátunnar hreinlega opnaðist og hún var þar með úr leik. Í síðustu útistöðum við Diomedé þann 27. mars 1976 NA út af Langanesi urðu margir árekstrar á milli skipanna er Diomedé reyndi að hindra varðskipið í að komast að breska togaranum Carlisle GY-681.

Í síðasta árekstrinum þar sem Diomedé reyndi að keyra inn í stjórnborðs síðu Baldurs, náði Baldur að snúa þannig að Diomedé fékk skuthornið á Baldri inn í síðuna miðskips. Það var einstök tilfinning að horfa á þetta út um afturgluggana í brú Baldurs og finna kippina sem komu þegar skuturinn sleit böndin í skrokki freigátunnar.



Diomedé reynir ásíglingu en Baldur snýr í hana skutnum.

Fyrsta höggið var hinsvegar það mikið að menn áttu fullt í fangi með að standa í brúnni.

Þegar freigátan hafði slitið sig lausa beygði hún snögg til hægri og hallaði dálítið á vinstri hliðina og sáum við þá ýmislegt velta út um gatið og lenda í sjónum.

Við vorum að gera grin að því að þarna hefði officera barinn farið í hafið. Um kvöldið var svo sagt frá þessum árekstri í BBC



Diomedé kemur nær og nær. Ég tók þessa mynd út um gluggann á loftskýtaklefanum.



UMBÚÐIR & MERKING ERU OKKAR FAG



FERSKFISKKASSAR SEM ERU 100% ENDURVINNANLEGIR

CoolSeal kassinn er umhverfissvænn 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 langhlið
sem tryggir meiri styrk og
betri einangrun.





Hér má sjá gatið á síðu Diomedé. Jón Páll Ásgeirsson tók myndina.

og sagt að mynd af Philip prins hefði farið í sjóinn en háseta tekist að bjarga drottningunni; „*Prince Philip lost in action at sea but a sailor managed to save the Queen*“.

Við komumst svo að því síðar að þetta var gat inn í „*The Officers Wardroom*“ og húsgögnin sem við sáum velta út voru einmitt þaðan.

Þessar skemmdir kölluðu á mjög harkaleg viðbrögð af hálfu Breta. Tvær freigátur komu og sigldu til skiptis þvert fyrir Baldur sem stefndi til Seyðisfjarðar. Tilgangurinn var að hægja á Baldri til að dráttarbáturinn Llyodsman gæti náð honum. Freigáturnar voru mjög ógnandi og var öllum vopnabúnaði beint að Baldri og áhafnir klæddar fyrir bardaga. Búið var að fella loftnetsstangir í lárétta stöðu og setja upp vélbyssur.

Í öllum hamaganginum voru freigáturnar hvað eftir annað nærri búnar að sigla saman þegar þær komu fram með Baldri sitt hvoru megin og beygðu svo þvert á stefnu Baldurs til að reyna að hægja á honum.

Llyodsman var alltaf rétt fyrir aftan en tókst samt ekki að draga á okkur því að Höskuldur Skarphéðinsson skipherra hafði fyrirskipað að rjúfa innsigli á aðalvél svo hægt væri að ná meiri hraða sem tókst.

Á þessu stigi var ekki tími til að senda upplýsingar til stjórnstöðvar Landhelgisgæslunnar í Reykjavík á dulmáli, og sendi ég



Baldur og Mermaid.

því nánast beint til þeirra á mæltu máli hvernig staðan var með stuttu millibili.

Freigáturnar og dráttarbáturinn hættu svo eftirför þegar við komumst inn fyrir 12 sml mörkin og sigldum við beint inn á Seyðisfjörð þar sem lagst var að bryggju um kvöldið.

Þegar við vorum sloppnir frá herskipunum sömdum við ítarlega lýsingu á atburðum sem senda átti til stjórnstöðvarinnar. Þarna var komið fram á kvöld og miklar truflanir í loftinu og þar með afar erfið fjarskiptaskilyrði. Þegar komið var að bryggju fór ég því í sjoppu og bensinstöð sem var rétt við bryggjuna og fékk að nota símann til að tala við stjórnstöðina í Reykjavík. Það kann að hljóma undarlega í dag, en á þessum árum voru engir símar í skipum, aðeins talstöðvar og þá allt opið og allir gátu heyrt hvert orð sem sagt var.

Baldur og hafmeyjan

Svona gekk þetta áfram fram á sumar þegar samningar loks náðust í deilunni. Það komu samt oft tímabil þar sem ekki mátti beita klippunum og svo komu tilkynningar um að nú mætti byrja að klippa aftur.

Man eftir einu slíku tilfelli þar sem nýbúið var að gefa grænt ljós á klippingar en sem var afturkallað skömmu síðar. Við á Baldri höfðum þá náð að klippa á veiðarfæri hjá einum togara og sendum skeyti að því miður værum við bara búnir að klippa.

Stundum fóru fréttamenn með varðskipunum til að fylgjast með því sem var í gangi.

Ríkisútvarpið gerði meðal annars þátt eftir að Páll Heiðar Jónsson dagskrárgerðarmaður ásamt tækniliði fór með okkur heilan túr. Þátturinn var nefndur Baldur og hafmeyjan, en í þeim túr áttum við í stöðugum útistöðum við bresku freigátuna Mermaid F-76.

Það sem ekki var sagt frá á sínum tíma...

Truflun á fjarskiptum

Á Baldri stunduðum við það að trufla fjarskipti milli togaranna og herskipanna sem og fjarskipti milli herskipanna sjálfra sem og milli togaranna. Við spiluðum yfirleitt Megas og þá lagið „*Ragnheiður Biskupsdóttir*“ ofan í fjarskipti milli togaranna innbyrðis og eins milli togaranna og herskipanna. Þetta var líka oft gert í framhaldi af því að Bretarnir sendu út „*Rule Britannia, Britannia rules the waves*“



Baldur í aðför að breskum togara 1976. Nú skal klippt á togvírana.



Það kom líka fyrir að við gerðum okkur líklega til að sigla freigáturarnar niður sem voru þá fljótar að forða sér.



til að minna sína menn á hve voldugir þeir væru. Megas söngurinn var nú ekki alveg eins virðulegur og Bretum þótti þetta miður skemmtilegt. Ég man að einhver þeirra kom í talstöðina eftir eina slíka sendingu og sagði: „*The music is OK, but the singing is absolutely terrible.*“

Herskipin voru stanslaust með radio-teletype samskipti sín á milli og við aðalstöðvarnar í Bretlandi. Ég tók þessar sendingar upp á lítið segulbandstæki sem ég átti sjálfur og spilaði svo ofan í þeirra sendingar. Maður heyrði að þetta hafði áhrif því að þeir voru greinilega að auka sendiorkuna til að reyna að yfirgnæfa þessar truflanir.

Sending á fölskum tilkynningum

Á sama hátt og að taka upp radio-teletype fjarskipti herskipanna þá tók ég upp tilkynningar herskipanna um staðsetningar varðskipanna. Þannig var að herskipin sendu út þessar tilkynningar alltaf á heila tímanum, (every hour on the hour). Ég geymdi upptökurnar í nokkra daga og spilaði þær svo rétt áður en herskipin sendu út nýjar tilkynningar. Herskipin komu þá inn strax á eftir og sögðu „*Disregard, Disregard*“. Ég tók þetta „*Disregard*“ að sjálfsögðu upp líka og spilaði svo þegar þeir voru búnir að senda út sínar raunverulegu tilkynningar. Þetta skapaði algjört öngþveiti, enginn vissi hvað var satt eða hvað var logið.

Herskipin tóku þá upp á að byrja allar sendingar með dag og tíma stimpli (date and time group), það er byrjuðu á dagsetningunni og svo tímasetningu. Þetta varð allt svo flókið að enginn vissi hvað var upp eða niður. Þess má einnig geta að ég notaði við þetta lítið kasettutæki sem ég átti sjálfur.

Bretarnir héldu úti tilkynningakerfi fyrir togarana þar sem togararnir gáfu upp staðsetningu með sérstöku leyninúmeri hvers skips og eftir reitakorti tvisvar á sólarhring. Ég læddi stundum inn tilkynningu frá togurum sem ég vissi að voru farnir af miðunum. Þetta kallaði á mikla eftirgrennslan af hálfu eftirlitsskipanna.

Þessu var ekki hægt að segja frá á sínum tíma enda um brot á öllum fjarskiptareglum að ræða og sennilega hefði verið hægt að svipta mig réttindunum. Það er hinsvegar í góðu lagi núna, fjarskipafyrirvöld yrðu bara að fara á fjarskiptasafnið að Skógum og sækja skirteinin sem eru þar orðnir að safngripum.

Breyting á radar sendingum

Herskipin höfðu möguleika á að þekkja varðskipin á radar sendingum þeirra. Þannig er að svokölluð magnetróna sem býr til púlsinn sem sendur er út hefur alltaf sín séreinkenni sem kallað er „*radar signature*“.

Ég skipti því oft um magnetrónu í aðal radar Baldurs til að villa um fyrir herskipunum. Að auki tók ég stundum í samráði við skipherrann háspennuna af radarnum þannig að hann virk-

aði bara sem móttakari en sendi ekkert frá sér. Þannig sáum við að vísu ekki hvar skipin voru nákvæmlega í kringum okkur en sáum hinsvegar radarsendingar skipa sem truflanir og þá úr hvaða átt þær komu. Þannig tókst okkur stundum að læðast að togarahópnum í myrkri og herskipin vissu ekki af okkur fyrr en þeir fengu tilkynningu frá togarum um að búið væri að klippa á veiðarfærin eða þegar við settum radarinn aftur í „*normal mode*“.

THERMOLITE

-40°C
[C-TRON]

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

Kallinn í brúnni

Kristján Salmannsson

Nafn og hvenær fæddur og hvar?

Kristján Salmannsson, fæddur í október 1967 á Siglufirði.

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

Fór 16 ára tvo túra á Stálvík SI. Byrjaði svo alfarið á sjó um 18-19 ára, fór í Stýrimannaskólann á Dalvík 22 ára.

Hvaða ár laukstu skipstjórnarprófi?

1991.

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

Guðrúnu Jónsdóttur, Dröfn, Stapavík, Sigluvík, Stálvík, öll SI.

Harðbak, Sólbak, Snæfelli og tveimur Björgúlfum, öll EA.

Var 14 ár á Harðbaki og búin að vera 13 ár á Björgúlfunum tveimur.

Stapavík SI myndi ég segja að hafi verið eftirminnilegast, þar sem við vorum flestir um og undir 20 ára með eldri refi með okkur, sannarlega lærdómsríkur tími.

Hvernig myndir þú lýsa skipinu sem þú ert á núna?

Frábært.



Mynd: Þorgeir Baldursson

Eftirminnilegasti skipstjóri sem þú hefur siglt með?

Kristján Bjarnason heitir hann. Ég byrjaði með honum á Stapavík og fór síðan til hans á Stálvík eftir skóla og fór fyrstu túra sem stýrimaður þar.

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

Árni Biddu.

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

Geri ekki upp á milli þeirra.

Hver er uppáhalds fiskurinn þinn að;

-a- borða? Sigin fiskur.

-b- veiða? Þorskur.

Hvernig finnst þér best að matreiða fisk?

Steikja'n í raspi.

Hver er furðulegasti fiskurinn sem þú hefur veitt?

Man ekki eftir neinum sérstökum.

Uppáhalds mið og af hverju?

Þar sem fiskur er hverju sinni.

Versta veðrið sem þú hefur lent í á sjó?

Ætli það sé ekki janúar 1995 þegar snjóflóðið féll á Súðavík.

Hefurðu upplifað ótvíræða lífshættu á sjó?

Nei ekki svo ég muni.

Eftirminnileg atvik, eitt eða fleiri?



Mynd: Þorgeir Baldursson

Pegar við á Harðbaki ásamt tveimur öðrum skipum létum reka utan við Súðavík og reyndum að lýsa upp snjóflóðasvæðið með ískösturum. Síðasti vetur, bræla út í eitt í fjóra mánuði.

Hver er mesta breyting siglingatækja sem þú hefur upplifað?

GPS og AIS.

Hvernig finnst þér kvótakerfið og hvernig það hefur virkað?

Ég held að kvótakerfið virki bara ágætlega.

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

Pokkalega.

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

Hugsanlega gætu þeir færst norðar ef sjór hlýnar mikið.

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

Ekki reynt það, en sonurinn 17 ára stefnir á sjómennsku og er í vélstjórnarnámi.

Mundir þú mæla með sjómennsku eða skipstjórn sem starfsvettvang við ungt fólk í dag? Já af hverju ekki



Stapavík SI eftirminnilegast.

Mynd: Hafþór Hreiðarsson / skipamyndir.com

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

Ég á enga uppáhaldsbók, hef aðallega verið í sænskum krimmum undanfarið



Skipstjórnarmenn í Félagi skipstjórnarmanna

Akureyri

Fundur verður haldinn á veitingastaðnum Strikinu, norðursal, á 5.hæð að Skipagötu 14, Akureyri, þriðjudaginn 29. desember kl. 14.00.

Léttar veitingar.

Félagar fjölmennið.

Stjórnin.

Reykjavík

Fundur verður haldinn að Hvammi, jarðhæð, Grand Hótel Reykjavík, miðvikudaginn 30. desember og hefst kl. 14.00.

Léttar veitingar.

Félagar fjölmennið.

Stjórnin.

Fjarrfundir verða á sama tíma ef óheimilt verður vegna Covid að hafa hefðbundna fundi.

Utan úr heimmi

fertugt

Spjallað við Hilmar Snorrason

Utan úr heimmi er fréttabáttur Hilmar Snorrasonar sem ekki þarf að kynna fyrir lesendum Víkings, hvorki Hilmar né dálkinn hans góða. Þar hefur Hilmar farið um víðan völl og fært okkur tíðindi sem oft – og kannski oftast – hafa farið fram hjá íslenskum fréttamiðlum. Stundum hafa tíðindin þó sannarlega verið af þeirri stærðargráðu að þótt hefðu saga til næsta bæjar. Hilmar hefur ætíð haft fjölbreytni að leiðarljósi í skrifum sínum, fræðslu og auðvitað málefni tengd sjónum.

En hver skyldi hafa verið kveikjan að þessum þáttum skipstjórans, skólastjórans og fréttamannsins?

„Það var reyndar Sigurbjörn heitinn Guðmundsson stýrimaður sem hóf frásagnir utan úr heimmi en hann sigldi meðal annars í mörg ár með Dönum um allan heim. Þegar hann hóf þessi skrif í 1. tölublaði ársins 1981 var hann starfandi stýrimaður á Akraborginni.

Það var í ársbyrjun 1989 sem að Sigurjón Valdimarsson, þá ritstjóri Víkingsins, kom að máli við mig og spurði hvort ég væri ekki til í að taka þessa pistla að

mér. Sigurbjörn hafði þá ákveðið að láta af þessum skrifum. Ég sagðist vera til í að redda honum í nokkrum blöðum meðan hann væri að finna sér nýjan penna.

Ég hef stundum sagt að þeir sem standa upp á fundum og hafa skoðanir eða eru að deila á stjórnendur félaga lenda fljótt í því að vera valdir í stjórnir. Hvað mig áhrærði þá hafði ég skrifað nokkrar greinar í blaðið, þá fyrstu þegar ég var í Stýrimannaskólanum. Sú grein bar heitið „Hvenær fáum við skólaskip?“ og birtist í 4. tölublaði 1977. Á þessum tíma var Ríkisskip að hætta rekstri farþegaskipsins Herjólfss og var skipið til



Árið 1977 skrifaði Hilmar sína fyrstu grein í Víkinginn og 1989 tók hann að sér þættina *Utan úr heimmi* sem hann hefur séð um allar götur síðan.

Mynd: Jón Hjaltason



Myndin er tekin um svipað leyti og Hilmar tók við þáttunum, *Utan úr heimmi*. Þarna er hann staddur í Stykkishólmi með skip sitt Öskju sem hann stýrði frá 1987 til 1991 en þá gerðist Hilmar skólastjóri Slysavarnaskólans.

sölu. Vildi ég að það skip yrði gert að skólaskipi. Ekki grunaði mig þá að ég ætti eftir að verja megin þorra starfsferils míns sem skólastjóri og skipstjóri á skólaskipum.

Allt frá barnæsku hef ég haft mikinn áhuga á skipum og þá sér í lagi kaupskipum. Faðir minn var háseti á strandferðaskipunum og þegar ég hafði aldur til að fara á vinnumarkaðinn kom ekkert annað til greina en að fara á kaupskip. Þá var ég líka kominn með ljósmyndadellu og gerði fátt skemmtilegra en að mynda skip.

Árið 1974 – þá var ég háseti á olíuskipinu Kyndli – vorum við eitt sinn í viðgerð í Bretlandi eftir strand. Þar kynntist ég fyrir tilviljun samtökum sem heita World Ship Society sem gáfu út mánaðarlega tímarit með ýmsum fréttum af skipum og siglingum. Þar birtust líka kaup- og söluauglýsingar, sagt var af sjóslysum og niðurrifi skipa. Ég hef verið félagsmaður samtakanna alla götur síðan og þar hafa margar skemmtilegar sögur og fréttir komið á prent.

Gleðileg Jól



SCANMAR





Gamla Akraborgin hefur verið vinnustaður Hilmar síðan 1998.

Mynd: Jón Hjaltason

Pegar ég svo hóf nám í Stýrimanna-skólanum 1975 var ég svo lánsamur að einn af öllum þeim frábæru kennurum sem þar störfuðu, Guðjón Ármann Eyjólfsson heitinn, kenndi okkur dönsku. Hann beitti nýstárlegri aðferð í kennslunni en hann lét okkur lesa danska greinar úr skipatímaritinu Söfart. Ég hafði aldrei haft mikinn áhuga á dönskunámi en nú var sá áhugi vakinn. Ég las blaðið í mörg ár og gerðist áskrifandi þess til margra ára.

Ég var sem sagt stöðugt að auka þekkingu mína á siglingum um hinn stóra heim. Árið 1979 sendi útgerðin sem ég starfaði hjá, Ríkisskip, mig um borð í norskt leiguskip útgerðarinnar sem súpercargo. Næstu fjögur árin sigldi ég með Norðmönnum og kynntist þar norsku dagblaði sem hét Handels- og söfartstidene. Síðar átti ég oft eftir að

leggja leið mína í Norræna húsið til að lesa þetta blað frænda okkar í Noregi. Sigurbjörn sótti í það líka og iðulega sátum við saman í Norræna húsinu, lásum Handels- og söfartstidene og skeggræddum um tíðindi utan úr heimi. Við hittumst líka oft á bryggjunni enda lágu skip okkar hjá Ríkisskip við hlið Akraborgarinnar. Ég hef grun um að Sigurbjörn hafi bent Sigurjóni á að við deildum þessu sameiginlega áhugamáli að fylgjast með heimssiglingum.

Nafnið, Utan úr heimi, á það sér sögu eða hvernig varð það til?

Sem áskrifandi að Sjómannablaðinu Víkingi var ég einn þeirra sem alltaf las greinar Sigurbjörns. Hann var duglegur penni bæði í Víkingnum sem og í fjölmiðlum en hann var iðinn við að vekja athygli á mismunun skattareglna íslenskra sjómanna samanborið við þær

sem giltu á hinum Norðurlöndunum. Án þess að vita um uppruna nafns pistlanna Utan úr heimi hef ég grun um að það hafi verið Sigurbjörn sem lagði það til.

Hefur Utan úr heimi verið á dagskrá æ síðan eða hafa komið hlé?

Frá því að ég tók við Utan úr heimi telst mér til að ég hafi skrifað pistla í 140 tölublöð. Allar götur síðan 1989 hef ég aðeins þrívísis ekki náð að skila inn efni í tíma. Það má því segja að Utan úr heimi hafi verið samfelld í Víkingnum allt frá janúarblaðinu 1981 og eigi því 40 ára afmæli í ársbyrjun.

Hafa ber í huga að allt fram til ársins 1993 komu að meðaltali átta tölublöð á ári þau 53 ár sem blaðið hafði þá verið gefið út. Þá varð sú breyting að einungis fjögur blöð eru gefin út á ári en þó með einni undantekningu og það er árið í ár. Vegna Covid-19 veirunnar var fyrsta og annað tölublað þessa árs sameinað. Það má því eflaust segja að Utan úr heimi sé með langlífari pistlum sem sögur fara af.

Hvaðan sækir þú efnið, Hilmar?

Í dag sæki ég víða efni og ég er enn að finna áhugaverðar sögur í tímaritinu Marine News sem gefið er út af World Ship Society sem ég nefndi hér að framan. Lengi vel var ég áskrifandi að ýmsum skipablöðum. Og í hálfan áratug hefur Internetið verið gjöful söguauðlind.

Ég hélt úti í nokkur ár pistlum um áhugaverðar heimasíður og þar fann ég síður sem ég meðal annars leita enn í. Ég hef alltaf litið á pistlana sem skemmtilegt áhugamál en þeir gera það að verkum að ég er stöðugt í leit að skemmtilegum sögum og les þar af leiðandi mikið um skip, siglingar, sjómenn og allt þar um kring. Þá er ég félagi í fjórum erlendum skip-áhugasamtökum sem gefa út tímarit, þar næ ég líka í efni. Það líður varla sá dagur að ég sé ekki að svipast um eftir skemmtiefni í næsta pistil og ég er oft með fangið fullt af efni en auðvitað kemst



Hilmar með tveimur kennurum Slysavarnaskóla sjómanna, Boga Þorsteinssyni og Þráni Skúlasyni.

Mynd: Jón Hjaltason

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

ekki nándar nærri allt að í Víkingnum sem þó væri ástæða til að skrifa um.

Hvað ræður vali þínu á efni handa Víkingslesendum?

Auðveldi svarið væri að segja valið handahófskennt en oft fer það eftir tíðarandanum og hvað efst er á baugi hverju sinni. Það var um tíma nánast í hverju blaði fjallað um stærstu gámaskip heims en þá var stöðugt verið að sjósetja gámaskip sem fóru sístækkandi á milli tölublaða. Þá voru útgerðir gámaskipa í pissukeppni um hver gæti pissað lengst.

Þá hafa hin síðari ár sjórán fengið talsvert meiri athygli enda vá sem sannarlega hefur áhrif á heimsiglingarnar. Mér þótti brýnt að íslenskir sjómenn fengju að minnsta kosti nasasjón af þessari vanda fara þeir víða um heim. Ég hef líka lagt mig eftir að segja frá stríðshrjáðum svæðum þar sem vopnaskakið hefur haft áhrif á siglingar. Ferjuslys í Asíu voru um tíma mikið í fréttum og átak Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar IMO til að sporna gegn þeim.

En forgang í dálkinn minn hafa allar sögur eða fréttir af íslenskum skipum sem komin eru í erlendar hendur.

En hver skyldi vera sérkennilegasta sagan sem birst hefur í Utan úr heimi?

Ég á mér einmitt eina slíka uppáhaldsögu sem að mínu mati hefur ekki enn verið toppuð þó að margar séu alveg við þröskuldinn. Hún birtist í 3. tölublaði 2008 og var þá reyndar orðin 25 ára gömul. Hún sagði frá stýrimanni á spænska skipinu Alraigo sem allt í einu varð var við miklar drunur í námunda við skipið. Áður en hann vissi af var Harrier orustupota frá breska sjóhernum lent á þilfarinu hjá honum. Flugmaðurinn var að verða eldsneytlaus og frekar en að gera breska skattborgara milljörðum fátækari skellti hann sér niður á þetta 2.500 tonna flutningaskip. Þegar Bretarnir ætluðu að sækja þotuna var skipstjórinn alls ekki á því að afhenda hana fyrr en björgunarlaun höfðu verið greidd.



Hilmar útskýrir málin fyrir Reyni Björnssyni (til vinstri) og Magnúsi Harðarsyni. Mynd: Jón Hjaltason

Hver er merkilegasta fréttin?

Það er engin spurning að pistlahöfundi svona sagna finnst allt sem skrifað er vera merkilegar fréttir. Ég hef verið að dunda mér við það að setja þessa pistla í skemmtilega samantekt í formi bókar sem ég hef gefið börnum og maka aðgang að. Efflaust ef þau nenna að setjast niður og lesa þessa samantekt mína gætu þau hvert um sig komið með frétt sem þau teldu vera þá merkilegustu í þessari fyrri bók minn.

Sjálfum hafa mér þótt þær fréttir hvað merkilegastar sem fjalla um illa meðferð á skipstjórum sem lent hafa í sjóslysum og enda saklausir í fangelsi yfirgefnir af útgerð og stjórnvöldum. Sem betur fer hafa samtök sjómanna ekki gefist upp á að berjast fyrir rétti þeirra. Vil ég þar sérstaklega geta um skipstjóranng Apostolos Mangouras á oliuskipinu Prestige sem fórst í nóvember 2002. Málaferlin og frelsissvipting hans varði í nærri áratug og er saga hans oft sögð í Utan í heimi.

Að lokum Hilmar, hvernig hafa lesendur

Víkings brugðist við?

Ég hef í gegnum árin fengið þakklæti frá ótal lesendum blaðsins sem sagst hafa haft gaman af lestri pistlanna. Þá hafa nokkrir fært mér myndir sem ég hef geta fléttað inn í frásagnir. Einnig hafa menn bent mér á greinar og áhugavert efni sem ég hef verið þakklátur fyrir. Það er ekki endilega að það rati alltaf inn á síðurnar en eykur víðsýni mína og þekkingu.

Að lokum er hér ein saga frá fyrstu árum mínum sem skólastjóri Slysavarnaskóla sjómanna. Ég var að ljúka námskeiði þegar tveir nemendur sögðu við mig að þeir treystu á það að þrátt fyrir að ég væri kominn í þennan góða skóla þá mætti ég ekki undir neinum kringumstæðum hætta með pistlana mína í Víkingnum þeir væru svo skemmtilegir. Hafi á þeim tímabili flógrað að mér að hætta þá hvarf sú löngun með öllu, þetta var svo frá þeirra hjörtum.

TRAUST ÞJÓNUSTA

VIÐ ÍSLENSKAN SJÁVARÚTVEG Í ÁRATUGI

UMBÚÐAMIÐLUN

555 6677 | umb.is | Korngörðum 5, Reykjavík



VÉLAR EHF



Við látum dæluna ganga



BELZONA
MARINE PUMPS & PROPULSION

- Dælur
- Dæluviðgerðir
- Áspétti
- Rafmótorar
- Vélavarahlutir



Viðgerðir • Tæringarvarnir
Keramikhúðun

Fyrir



Eftir



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

MARÁS



FRÍÐRIK A. JÓNSSON ehf

YANMAR aðalvél
FINNOY niðurfærslugirar
VULKAN ástengi
NORIS vélaférlitakerfi
STAMFORD Rafalar
SCANTROL autotroll

Áskell PH48

YANMAR aðalvél
FINNOY niðurfærslugirar
VULKAN ástengi
NORIS vélaférlitakerfi
STAMFORD Rafalar
SCANTROL autotroll

Bergey VE144

YANMAR aðalvél
YANMAR hjálparvél
REINTJES niðurfærslugirar
BERG skipisgrúfa
STAMFORD ásráfi
SCANTROL autotroll
NORSAP skipstjórnastólar

Kaldbakur FAJ

Sendum sjómönnum og fjölskyldum þeirra hugheilar jóla- og nýárskveðjur með ósk um gæfuríkt komandi ár.

YANMAR



Aðalvél - Hjálparvél

IBERCISA
DECK MACHINERY



Rafmagns togvindur

SIMRAD



Simrad AP70 Sjálfstýring
NF80, FU80 og QS80
útsýni (fjarstýringar)

SAILOR **ICOM**



Sailor VHF, MF/HF talstöðvar
ICOM GMDSS talstöðvar og
Innskippssamskipti, hjálpmakerfi.

Marás ehf
Miðhrauni 13 - Garðabæ
S: 555 6444
postur@maras.is - www.maras.is

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

Helgi Laxdal

Fyrstu togararnir í eigu Íslendinga



Gulltoppur RE-247.

– 73 –

Sjötugasti og þriðji togarinn í eigu Íslendinga, **Gulltoppur RE 247**, skráður hér á landi 2. nóvember 1928. Smíðaður hjá Kaldnes Mekaniks Verksted, Tönsberg Noregi, 1928. Lengd 43,16 m., breidd 7,44 m., dýpt 3,03 m., brl. 405, knúinn 600 hö gufuvél. Keyptur af h/f Sleipni í Reykjavík 28. október 1928.

Skipstjóri, Þórður Sveinsson.

Sleipnir seldi skipið 3. maí 1932, h/f Kveldúlf í Reykjavík. Selt 26. ágúst 1944, Fiskiveiðahlutafélaginu Hængi á Bíldudal, nefnt Forseti RE-10. Selt 30. mars, 1950, Forseta h/f í Reykjavík, sama nafn og númer. Seldt p/f Drangi, Saurvogi Færeyjum 1955, nefnt Tindhólmur VA-115. Endurbýgt 1957.

Fór í brotajárn árið 1966.

Gulltoppur var smíðaður á sama tíma og systurskipið Snorri goði RE-141 á árinu 1921 en lá hálfkaraður til ársins 1928 að skipið var dregið til Kinghorn í Skotlandi, þar sem sett var í skipið vél og smíði þess lokið. Þetta er annar togarinn í eigu Íslendinga sem ber þetta nafn og einkennisstafi, hinu fyrra var gerð skil í 3. tbl. Víkingans 2018.

– 74 –

Sjötugasti og fjórði togarinn í eigu Íslendinga, **Sviði GK-7**, skráður hér á landi 10. nóvember 1928. Smíðaður hjá Ferguson Shipbuilders í Glasgow í Skotlandi árið 1918 fyrir breska flotann, nefndur Nicholas Dean. Lengd 40,97 m., breidd

Grimsby, kaupir skipið 1925. Nefnt Willoughby. Sviði h/f í Hafnarfirði kaupir skipið 1928, nefnt Sviði GK 7. Skipstjóri Hafsteinn Bergþórsson.

Talið er skipið hafi farist í Kolluál út af Öndverðarnesi á Snæfellsnesi, 2. desember 1941 með allri áhöfn, 25 mönnum.

– 75 –

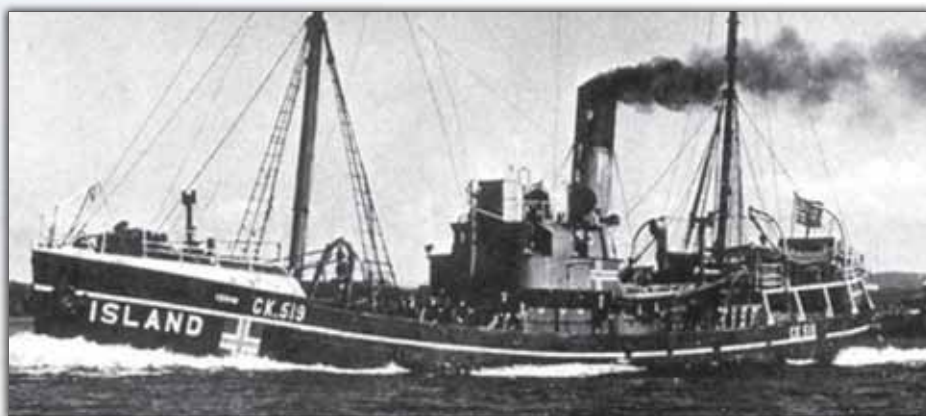
Sjötugasti og fimmti togarinn í eigu Íslendinga, **Venus GK-519**, skráður hér 15. júlí 1930. Smíðaður hjá Cook Welton & Gemmell Ltd, Beverley Englandi, 1929



Sviði GK-7.

7,01 m., dýpt 3,81 m., brl. 328. Knúinn 650 hö gufuvél. Gournay-Delpierra & Cie, Boulougne í Frakklandi, kaupir skipið á árinu 1923. Nefnt Notre Dam. Boston Deep Sea Fishing & Ice Co í

fyrir Útgerðarfélagið Belgaum í Hafnarfirði. Lengd 42,31 m., breidd 7,44 m., dýpt 4,18 m., brl. 415, knúinn 700 hö gufuvél. Skipstjóri, Þórarinn Olgeirsson.



Venus GK-519.

Djúpavík, síld og túrismi

Síldarverksmiðjan á Djúpavík var opnuð árið 1935 og var hún stærsta og flottasta síldarverksmiðja landsins. Þar var einnig stærsta steinsteypta húsið sem reist hafði verið á Íslandi á þeim tíma. Í vinnslunni voru líka öll fullkomnustu tæki þess tíma. Þarna var nútíminn mættur í öllu sínu veldi því svona flottar græjur til vinnslu höfðu aldrei sést áður hérlandis.

Starfsmenn verksmiðjunnar voru um 60, en á annað hundrað manns störfuðu við söltunina. Önnur störf voru líka töluverð, bæði á skrifstofum, í mótuneyti og fleiru. Síldarstarfsfólkinu fannst skrítið að koma til Djúpavíkur því þar var ekki kirkja, lögregla, hreppstjóri, kaffihús né rúntur.

Verksmiðjan er sögð hafa borgað sig upp á met tíma. Árið 1951 var síldin nær horfin úr Húnaflóanum og því fór að líða að seinni hluta Djúpavíkurævintýrisins. Árið 1954 þögnuðu allar vélar í Djúpavík og fólk tók að flytja

í burtu því atvinna var orðin af skornum skammti. Þorpið sem hafði myndast varð mannlaust allt til ársins 1985. Það ár má segja að hafi verið ákveðinn tímarpunktur í sögu Djúpavíkur. Gamli kvennabraggin var gerður upp og opnað þar Hótel, Hótel Djúpavík. Staðarhaldarar á svæðinu hafa endurgert hluta af verksmiðjuhúsunum og bjóða núna gestum að koma í leiðsöguferð í gegnum síldarverksmiðjuna.

Einnig er búið að opna þar sögusýningu Djúpavíkur sem gaman er að skoða.

Heimild: www.djupavik.is



Síld landað úr Garðari GK-25, sennilega í Djúpavík á Ströndum.

Í febrúar 1937 kaupir h/f Venus Hafnarfirði, skipið sama nafn og númer.

Togarinn slitnaði upp í Hafnarfjarðarhöfn í ofsaveðri, 30. nóvember árið 1956 og rak upp í vestari hafnargarðinn og sökk þar. Metinn ónýtur, seldur í brotajárn. Síldarvinnslan h/f í Neskaupstað (stofnuð 11 des 1957) keypti gufuketilinn úr Venusi fyrir síldarverksmiðjuna sem þá var í byggingu. Í snjóflóðum, 20. desember 1974, sem kostuðu 12 manns lífið, eyðilagðist verksmiðjan. Eftir stendur ketillinn á grunni sínum, sem minnir á bræðsluna og togarann Venus GK-519.

Á árunum 1936-1948 var Vilhjálmur Árnason skipstjóri á Venusi. Hann var faðir Árna Vilhjálmssonar prófessors við Háskóla Íslands sem var lengi stjórnaformaður útgerðarfélagssins Granda h/f.

– 76 –

Sjötugasti og sjötti togarinn í eigu Íslendinga, **Garðar GK-25**, skráður hér á landi 14. mars 1931, smíðaður hjá Smiths Dock Co Ltd. South Bank í Middlesbrough á Englandi árið 1930. Einar Þorgilsson í Hafnarfirði eignaðist skipið, 10. mars 1930. Lengd 33,16 m., breidd 8,09 m., dýpt 4,33 m., brl. 462, knúinn, 800 h. gufuvél. Skipstjóri, Sigurjón Einarsson.

Garðar var sigldur niður undan ströndum Skotlands 21. maí árið 1943.



Síld landað úr Garðari GK-25, sennilega í Djúpavík á Ströndum.



Garðar á síldveiðum, hér er verið að hafa síld úr nótinni.

Af 13 manna áhöfn fórust 3 en 10 var bjargað um borð í skipsbát og þaðan um borð í Miguel de Larrinaga frá Liverpool, sem sigldi Garðar niður.



Gullfoss RE-120.

– 77 –

Sjötugasti og sjöundi togarinn í eigu Íslendinga, **Gullfoss RE-120**, skráður hér á landi 15. desember 1933, smíðaður í Rustringen í Þýskalandi árið 1920, fyrir þýskan eiganda sem nefndi skipið Gustaf Mayer. Lengd 38,93 m., breidd 6,91 m., dýpt 3,20 m., brl 214, knúinn 400 hõ. gufuvél. Samvinnuútgærðarfélagið Gullfoss í Reykjavík eignaðist Gustaf Mayer eftir að hann strandaði á Meðallandsfjöru, 20. febrúar 1933. Skipið, sem var keypt á strandstað, náðist út seinna á árinu, nánast óskemmt. Skipið nefndu nýir eigendur Gullfoss RE-120. Í júní 1936 verður Landsbanki Íslands eigandi skipsins og selur það 27. júní 1936, Magnúsi Andræssyni í Reykjavík.

Talið er að það hafi farist út af Lón-dröngum á Snæfellsnesi, 28. febrúar 1941 með allri áhöfn, 19 mönnum.

– 78 –

Sjötugasti og áttundi togarinn í eigu Íslendinga, **Reykjaborg RE 64**, skráður hér á landi 15. maí 1936. Smíðaður hjá Ateliers & Chantiers Maritimes du Sud-Ouest í Bordeaux í Frakklandi árið 1927 fyrir Útgærðarfyrirtækið Canu, Obellianne, Wi-mille & Cie í Boulogne í Frakk-

landi. Nefnt Cap á l'Aigle. Lengd 52,25 m., breidd 9,33 m., dýpt 4,05 m., brl. 685, knúinn 850 hõ. gufuvél. Mjólnir h/f Reykjavík kaupir skipið á árinu 1936 og

nefnir Reykjaborg RE-64. Skipstjóri Guðmundur Jónsson.

Skipinu var sökkt á leið til Englands, 10. mars árið 1941, af þýskum kaþbáti. Af 15 manna áhöfn fórust 13, en tveimur var bjargað um borð í breskt herskip.

Skipstjóri á skipinu þegar því var sökkt var Ásmundur Sigurðsson, sem fórst með því. Hann var bróðir Jónasar Sigurðssonar sem var skólastjóri Stýri-mannaskólans í Reykjavík frá árinu 1962 til 1981.

– 79 –

Sjötugasti og níundi togarinn í eigu Íslendinga, **Jón Ólafsson RE-279**, skráður hér á landi 15. júní 1939, smíðaður hjá Cook Welton & Gemmell Ltd í Beverley á Englandi fyrir Loch Fishing & Co Ltd í Hull árið 1933. Lengd 45,72 m., breidd



Jón Ólafsson RE-279.



Fyrir austan Reykjahverfi í Mosfellsbæ ris Reykjaborg, litið fell og stakur klettahöfði, allaberandi séður frá bænum, sem telja má nokkuð víst að skipið Reykjaborg hafi verið nefnt eftir.

7,60 m., dýpt 4,11 m., brl 424,71, knúinn 700 hõ. gufuvél.

Alliance h/f, Reykjavík, kaupir skipið 17. mars árið 1939. Nefnt Jón Ólafsson RE- 279. Fórst á leiðinni frá Englandi til Íslands, 23. október 1942, með allri áhöfn, 13 mönnum. Líklegt er að þar hafi stríðsátökin átt hlut að máli en það er og verður óstaðfest.

– 80 –

Áttugasti togarinn í eigu íslendinga, **Gylfi BA 77**, skráður hér á landi 1. febrúar 1947, smíðaður hjá Deutsche Schiffs und Maschinenbau A. G. Seebeck í Wesermunde (Bremerhaven) í Þýskalandi árið 1936. Lengd 57,15 m., breidd 8,33 m., dýpt 4,27 m., brl. 620, knúinn 1000 hõ. gufuvél. Eigandi, MacLine Ltd í London (Leverhulme Ltd), fær nafnið Northern Chief LO 165. Nýr eigandi frá 9. október 1937, Northern Trawlers Ltd í London (H. Markham Cook í Grimsby). Breski sjóherinn yfirtekur skipið 28. ágúst 1939. Skilað eigendum sínum í febrúar 1946. Skráður Northern Chief GY 445 í Grimsby í desember 1946.

Gylfi h/f Patreksfirði kaupir togarann



Reykjaborg RE-64.

1. febrúar 1947 og nefnir Gylfa BA-77. Skipstjóri, Jóhann Pétursson. Selt Ludwig Janssen & Co í Wesermunde í Þýskalandi, 12 apríl árið 1950 og nefnt Ísland BX 536. Seldur árið 1957, W. Ritscher í Hamborg í brotajárn, var rifinn 15. júlí sama ár.

Gylfi var einn af þremur svokölluðu „Sáputogurum“ sem keyptir voru til landsins eftir heimsstyrjöldina síðari. Hinir togararnir voru Kári RE-195, í eigu h/f Alliance og Vörður BA-142 í eigu Varðar h/f á Patreksfirði.

Þetta er annar togarinn sem ber nafnið Gylfi, sá fyrri var Gylfi RE-235, sem lýst var í 3. tbl. Víkingsins, 2019.



Gylfi BA-77.

Sigmar Þór Sveinbjörnsson stýrimaður

Heiðraðir á 75 ára afmæli Stýrimannafélags Íslands 1994

Í síðasta tölublaði Víkingsins skrifaði ég nokkur minningarorð um Guðjón Ármann Eyjólfsen sjóliðsforingja og fyrrverandi skólameistara Stýrimannaskólans í Reykjavík. Eftir að blaðið kom út hafði samband við mig Guðlaugur Gíslason fyrrverandi formaður og starfsmaður Stýrimannafélags Íslands til fjölda ára. Hann benti mér á að Guðjón Ármann hefði verið kjörinn heiðursfélagi Stýrimannafélags Íslands á 75 ára afmæli félagsins sem haldið var í Hátíðarsal Stýrimannaskólans í Reykjavík þann 19. febrúar 1994. Þetta hefði mátt vera með minningarorðunum um Guðjón Ármann sem sagði í viðtali sem við Kristján Óskarsson tókum við hann fyrir 10 árum: „Mér þótti mjög vænt um það að Stýrimannafélag Íslands valdi mig heiðursfélaga og forseti Farmannasambandsins hefur alltaf verið mér almennilegur og sýnt mér þakklæti.“

Það var auðséð að Guðjóni Ármanni þótti vænt um og mat þá menn sem voru við stjórn bæði í Stýrimannafélagi Íslands og Farmanna- og fiskimannasambandinu.

Guðlaugur sendi mér mynd frá þessum tímamótum sem mér finnst eiga heima í blaðinu, þar sem Jónas Guðberg Ragnarsson (f. 28 september 1946, d. 9. apríl 2011) þáverandi formaður afhendir þeim Guðjóni Ármanni og Herði Þórhallssyni heiðurs-

skjölin.

Hörður Þórhallsson (f. 28. mars 1927, d. 28. september 2000) var yfirhafnsögumaður í Reykjavík og átti sæti í stjórn Stýrimannafélags Íslands og Skipstjórafélagi Íslands um árabil.

Tveir aðrir voru heiðraðir á þessum tímamótum en voru ekki á um-

ræddum hátíðarfundum og eru því ekki á myndinni. Þeir voru Kristján S. Aðalsteinsson (f. 30. júní 1906, d. mars 1996) skipstjóri hjá Eimskip (m.a. lengi á Gullfossi) og í mörg ár í stjórn Stýrimannafélags Íslands, og Knúð Mols Sörensen framkvæmdastjóri Dansk styrmandsforening.



Talið frá vinstri: Hörður Þórhallsson yfirhafnsögumaður, Jónas Guðberg Ragnarsson stýrimaður og Guðjón Ármann Eyjólfsen sjóliðsforingi.

Látra-Björg

Út var að koma hjá Bókaútgáfunni Hólum endurútgáfa bókarinnar Látra-Björg, eftir Helga Jónsson frá Pverá í Dalsmynni (1890-1969), en hún kom í fyrra skiptið út árið 1949.

Formála að bókinni skrifar Björn Ingólfsson, fyrrum skólastjóri á Grenivík, og segir þar meðal annars:

„Þær voru ekki margar konurnar sem stóðu upp úr í fjöldanum ef litið er til fyrri alda. Þær voru þó til og minningu þeirra þarf að halda á lofti. Sú sem hér er til umfjöllunar var ekki venjuleg kona. Hún storkaði valdinu og lét hvorki háa né lága eiga nokkuð hjá sér, lét aldrei í minni pokann fyrir neinum.

Ekki er auðvelt að bera saman öld Látra-Bjargar (1716-178), átjándu öldina, og þá tuttugustu og fyrstu. Þar eru tveir gjörólíkir heimar. En mannlegt eðli er þó harla líkt. Þeir sterku ráða, þeir veiku lúta. Karlaveldið var algjört og er enn töluverður veggur þótt vissulega séu farnar að koma í hann glufur. Björg hjó í þann vegg. Hún á ennþá erindi við heiminn og þess vegna er bókun um hana nú gefin út aftur eftir sjötíu ár. Hér er að finna heillegustu heimild sem til er um Björgu og einnig stærsta safn ljóða hennar á einum stað.

Sögusviðið er að stærstum hluta Látur, ysti bær á Látraströnd. Á Látraströnd og í Fjörðum, ystu byggðum Gjörgraskaga, sem nú eru löngu farnar í eyði, voru á þessum tíma oft um 200 manns á 20 bæjum. Bærinn á Látrum var samt afskekktur, jafnvel á þeirra tíma mælikvarða. Þaðan voru 7 km í Grímsnes og 9 km í Keflavík og gat orðið öfært í báðar áttir vikum saman yfir veturinn.

Lífið byrjaði snemma að sýna Björgu í tvo heimana. Barn að aldri stóð hún uppi ein meðal vandalausra á þessum afslekktu bæ á Látraströnd, skilin eftir og faðir hennar farinn. Hún hafði þá dvalið á þessu heimili með honum í þrjú ár og þekkti heimilisfólkið. Það þekkti hana ekki síður. Einhverjar töggur hefur það séð í þessu níu ára stúlkubarni, annars hefði hún verið send umsvifalaust yfir um fjörð á sína heimasveit. Á Látrum átti hún heima alla tíð síðan þótt hún færi víða á flakki sínu seinni hluta ævinnar enda festist nafn bæjarins við hennar. Látra-Björg.

Björg var ekki af kotungum komin, báðir afar hennar voru prestar og í ættum

hennar er að finna stórbændur, presta og sýslumenn. Menntastétt þjóðarinnar. Faðir hennar, Einar Sæmundsson stúdent, var skáld gott en með óeirð í blóðinu og er að sjá að Björg hafi erfitt hvort tveggja.

Af skáldskap hennar má ráða að hún hafi verið vel að sér, í það minnsta hafði hún orðaforðann í lagi og kunni að beita honum. Og nasasjón hafði hún af heimsbókmenntunum. Hún vitnaði í Óvídius, rómverskt skáld sem lést árið 17, og hún gaf ríkum hrossabönda nafnið Guddilon eftir lítillfjörlegum manni í sögu Karla-magnúsar keisara.

Hún gat leikið sér með bragarhætti, dróttkvæði sem rímnahætti, og kunni að beita sléttuböndum þannig að þau breyttu merkingu hvort lesið er áfram eða afturábak. Og hún orti aldýr kimbla-bönd sem aðeins flinkustu orðlistamenn ráða við: „Uxann vaxinn exin loksins saxar, ýtar nýtir éta ket í vetur.“

Nú verður gripið niður á við og dreif í texta Helga Jónssonar:

Margar af snillistökum Látra-Bjargar eru ortar við brimgarð Látrastrandar. Þannig kveður hún um hamfarir brimsins:

*Grundir, elfur,
salt og sandar,
sjós með dunum
undir skelfur
allt af fjandans
ólátunum.*

Svo er sagt að Björg reri móti röskum karlmanni. Ætt Bjargar var stórlynd og stórskorin og svo var hún einnig. Hefur ægimáttur brims og bjargastrandar verið henni vel að skapi meðan kraftarnir brunnu og geðið logaði.

Björg hefur kveðið kröftugustu lýsingar á dýrsta rími okkar skálda, um hamfarir sjóarins, fullar af gleði áreynslunnar, án alls ótta. Vísur Bjargar um siglingu og sjógang bera það ótvírátt með sér, að þær eru ortar í tvísýnum leik við hafið.

Í eftirfarandi vísu gerir Björg sér gaman að öldunni og kallar hana frúna Blóðughöddu:



*Fald upp réttir fól á brún
frúin Blóðughadda.*

Þetta líkingamál botnar hún með öðru. Þar sér lesandinn hryssu sem skeiðar tún og fellur freyðandi við skeiðs enda:

*Rennur sprettinn Ránar tún,
Rafns á kletti brotnar hún.*

Svo segir Gísli Konráðsson: „Það var eitt sinn er Björg var á sjó og tók andviðri svo nærri lá að skipverjar næðu ekki landi. Hún kvað:

*Ég má amla jálki Hlés
jafnt og svamla um bálkafles.
Fínt er að hamla fálka trés
fram fyrir gamla „Kjálkanes.“*

Heili Bjargar starfar í næði og leysir rímþraut, sem sýnist illleysanleg, meðan tvísýnt er, hvort bát hennar beri til hafs eða ekki.

Ekki mun Björgu hafa geðjast að linum ræðara. Þannig kveður hún til Stígs Þórarinssonar.

*Róðu betur, kæri karl,
kenndu ei brjóst um sjóinn –
harðar taktu herðafall –
hann er á morgun gróinn.*

Formaður í Fjörðum hæddist að Björgu og kvað:

*Finnst á Hóli faldaeyp
fallega skjót á láði.
Hún er um dagmál heiman veik,
hádegi að Botni náði.*

Vegurinn milli nefndra bæja er sem svarar 20 mínútna gangi. Björg kvað á móti:

Latur maður lá í skut,
latur var hann þegar hann sat,
latur hreppir lítinn hlut,
latur þetta kveðið gat.

Láttra-Björg þjóðtrúarinnar hefur verið álitin flökkukona frá upphafi vega. Þessu fer þó mjög fjarri. Öll sín þroskaár og, að líkindum, alllangt fram eftir ævi er hún húskona á Látrum og býr þar á sinn hátt. Alla þá tíð stundar hún sjóróðra og letur lítt til stórræða. Hún er svo veiðisæl að varla þykir einleikið. Stundum dregur hún fisk þótt enginn annar á báti hennar verði var. Þessi atvik eru fyrsti vísirinn til þeirrar trúar á fjölkynngi Bjargar, sem verður seinna landfræg í sambandi við vísur hennar.

Fólkið hræðist hana og dái. Ber margt til þess: Svipur hennar og vöxtur, áræði og aflraunir, orðsnilli hennar og bragkynngi, sem eru hröð með afbrigðum og hitta markið í flughasti. Og síðast en ekki sízt dulargáfa, sem menn ekki skilja, en grunar að eigi sér engin takmörk.

Ráða má af vísum Bjargar, frá búskaparárum hennar, að hún unni hag sínum dável og hefur gnótt matar, sem líklegt er um fjölkunnuga konu. Þegar ekki fæst bein úr sjó, seiðir hún á öngul sinn lúðu, sem er alin fyrir sporð.

Það var einhverju sinni, að róid var með haukalóð á báti Bjargar. Þá var fiskleysi og var róðurinn gerður að áeggjan hennar. Þegar lóðin voru lögð, merkti Björg sér einn öngulinn og kvað:

*Sendi drottinn mildur mér
minn á öngul valinn
flyðru þá, sem falleg er,
fyrir sporðinn alin.*

Þegar lóðin var dregin inn voru allir önglar berir, nema sá, er Björg merkti sér. Á honum var lúða svo stór, að undrun sætti. Segja Höfðhverfingar, að Björg skipti lúðunni milli skipverja.

Láttra-Björg þjóðtrúarinnar hefur verið álitin flökkukona frá upphafi vega. Þessu fer þó mjög fjarri. Öll sín þroskaár og, að líkindum, alllangt fram eftir ævi er hún húskona á Látrum og býr þar á sinn hátt. Alla þá tíð stundar hún sjóróðra og letur lítt til stórræða. Hún er svo veiðisæl að varla þykir einleikið. Stundum dregur hún fisk þótt enginn annar á báti hennar verði var. Þessi atvik eru fyrsti vísirinn til þeirrar trúar á fjölkynngi Bjargar, sem verður seinna landfræg í sambandi við vísur hennar.

Fólkið hræðist hana og dái. Ber margt til þess: Svipur hennar og vöxtur, áræði

og aflraunir, orðsnilli hennar og bragkynngi, sem eru hröð með afbrigðum og hitta markið í flughasti. Og síðast en ekki sízt dulargáfa, sem menn ekki skilja, en grunar að eigi sér engin takmörk.

Ekki er vitað, hve gömul Björg var er hún hætti sjóróðrum að staðaldri. En öðru hvoru mun hún hafa gripið í árina fram undir það síðasta.

Theodor Friðriksson hefur í tali við ritarann lýst feiknum stórhriðarkvelda skammdegisins á Látraströnd, í sambandi við dularfullt atvik á ævi Bjargar, eitthvað á þessa leið:

Það er niðdimmt skammdegiskveld og skollinn á norðaustan stórhriðarbylur með ægu frosti og hamslausu fannkynngi. Bærinn á Látrum er hálfur í fönn. Rokkurinn er þagnaður og kambarnir hætta að nista tönnum. Fólkið sefur rökkursvefninn. Hitinn af sofandi mönnum hefur ekki við að bæta upp „frostsins stuldinn ylnum af“. Stórvíðrið dunar á hinum litlu gluggarúðum sem stöðugt klæðast þykkri og lómeiri hélu.

Snjórenningurinn fer hring í hring á rúðunni og snjóstykki kastast með afli á hann öðru hvoru.

Öskur brimsins við hamrabakka Látrastrandar og átök þess eru svo sterk, að bærinn virðist bifast. Við og við heyrast ógurlegir dynkir svo húsin skjálfa. Sjórinn hefur grafið undan feikna þykkum fönnum sjávarbjarganna, svo að þær hafa kastast yfir sig fram í brimröstina.

Fólkið sefur þungum svefni og andar djúpt. Sumir hrjóta lágt, aðrir skera hrúta, enn aðrir æja og umla í svefnin-

um. Í einu rúminu hvílir hinn sterki, stórskori líkami Bjargar. Gegnt henni undir súðinni sefur Stigur húskarl, sem Gísli kallar „aulamenni“ og Björg brýnir til róðra.

Björg byltir sér aftur og aftur í svefninum og kveður loks með fullum rómi svo allir vakna:

*Heyrir þú hvelinn, Stigur?
Það hlunkar magnlega í fjörunum.
Baturinn bráðum sigur,
brotinn er hann af skörunum.
Heyrast má
hryggðarefni:
hálsar frá
gengnir stefni
Brúngu á. –
Björg vaknar af svefni.*

Karlar bregða við og hlaupa niður að sjó. Fram við skerið Brúngu veltist flak af stórum báti í brimröstinni. Skipshöfnin sést ekki. Hún hefur sagast í djúpið.

Haustið 1784 er Björg komin að einhverjum bæ á Ufsaströnd og deyr þar 26. september. Svo sagði gamalt fólk, að Björg kvæði þannig á banasænginni:

*Hjá þælum ódáða þurt er vott,
þreyting, friður með láni,
æra þjófnadur, illt er gott,
englar fólk, sól er máni.
Undirdjúp, vötn sjó, augnablik,
allt, sem guð skapti og hefur kvik.
Fantarnir, frá ég, smáni.*

Mergjaðar sögur!

Hér segir sagnameistarinn Sigurgeir Jónsson m.a. frá nokkrum af hetjum hafsins, þeim Bjarnhéðni Elíassyni, Sævari í Gröf og Ása í Bæ og dregur fram stórskemmtilegar myndir af þessum eftirminnilegum félögum sínum.



BÓKAÚTGÁFAN HÓLAR

Bókaútgáfan Hólar
holabok.is / holar@holabok.is



Eiginmenn

Við finnum líkast til aldrei hina einu sönnu uppskrift að fyrir-myndar-eiginmanninum en leitum hugmynda og vísbendinga hjá konum sem hafa látið skoðun í ljósi. Kannski getum við lært eitt-hvað, það er að minnsta kosti hverjum hollt að skoða í eigin barm og það reglulega. Svo er heldur ekki loku fyrir það skotið að hér sé eitthvað fyrir hið veikara kyn að græða á.

„Besta aðferðin til þess að fá eiginmenn til að gera eitthvað er að láta í það skína að þeir séu orðnir of gamlir til að gera það.“

Shirley MacLaine

„Fornleifafræðingar eru ágætir eiginmenn. Þess eldri sem eiginkonan verður því meiri áhuga hafa þeir á henni.“

Agatha Christie

Fyrir giftinguna vakir hann oft alla nóttina og brýtur heilann um hvað þú hafir sagt. Eftir gift-inguna sofna hann áður en þú hefur lokið við setninguna.

Helen Rowland

Það er jafn erfitt að fá manninn til að tolla heima þegar maður er giftur honum og það var að fá hann til að fara heim meðan á tilhugalfi-inu stóð.

Helen Rowland

Góður eiginmaður er heilsugóður og fjarri.

Japanskt málteki

„Nú veit ég að minnsta kosti hvar hann er.“

Alexandría drottning, hin danska dóttir Kristjáns IX, í samtali við Esher lávarð skömmu eftir lát eiginmanns hennar, Eð-varðs VII (1841-1910).

„Ég geri ekki kröfu um að finna hinn fullkomna eiginmann - bara eiginmann sem er með galla sem mér líkar við.“

Ókunnur höfundur

„Maðurinn minn er alveg ópolandi. Hann gleymir alltaf afmælisdeginum mínum en man samt alltaf hvað ég er gömul.“

Ókunnur höfundur

„Treystið ekki eiginmanni sem er of fjarri né piparsveini sem er of nærri.“

Helen Rowland

Ástæðan fyrir því að eiginkonur og eiginmenn eiga svona erfitt með að skilja hvort annað er sú að þau eru af sitthvoru kyninu.

Dorothy Dix



Eðvarð VII var þekktur fyrir annað en trúmennsku við drottningu sína. Málverkið er frá 1901, málurinn hinn aðlaði Luke Fildes.



VÉLAR EHF.



Við látum dæluna ganga



- Dælur
- Dæluviðgerðir
- Áspétti
- Rafmótorar
- Vélavara hlutir



Viðgerðir • Tæringarvarnir Keramikhúðun



Gámavæðingin og áhrif hennar

7. hluti

Horft til framtíðar

Eftir á getum við sagt að þróunin hafi öll verið í eina átt:

- Meiri flutningar
- Lengri vegalengdir
- Meiri samkeppni
- Stærri skip
- Meiri sjálfvirkni, færri starfsmenn

Það er alls óvíst að þróunin haldi áfram í sömu átt

Meiri flutningar

Flutningar hafa verið drifnir af tveimur meginþáttum, meiri velmegun og kaupmætti, og fjölgun mannkyns. Og að auki meiri verkaskiptingu milli hræfnavinnslu, fullvinnslu og dreifingar og neyslu þar sem leitast hefur verið við að fá sem lægstan heildarkostnað sem þýðir að aðallega er sóst eftir sem ódýrustu en hæfu vinnuafli.

# Region	Population (2017)	Yearly Change	Net Change	Density (P/Km²)	Land Area (Km²)	Migrants (net)	Fert. Rate	Med. Age
1 Asia	4,504,428,373	0.94 %	41,751,642	145	31,033,131	-1,096,905	2.2	30
2 Africa	1,256,268,025	2.55 %	31,187,515	42	29,648,481	-655,581	4.7	19
3 Europe	742,073,853	0.08 %	626,695	34	22,134,900	810,747	1.6	42
4 Latin America and the Caribbean	645,593,253	1.02 %	6,544,614	32	20,139,378	-368,531	2.1	29
5 Northern America	361,207,811	0.73 %	2,614,001	19	18,651,660	1,128,272	1.9	38
6 Oceania	40,690,786	1.43 %	573,354	5	8,486,460	181,999	2.4	33

Tafla 2: Gert er ráð fyrir umtalsverðum fjölsflutningum, um 2 milljónir manna flytji á milli heimsálfa.

Tafla 3 gerir ráð fyrir minni fjölsfjölgun eftir því sem liður á öldina og að meðalaldur hækki samfara lægri fæðingartíðni. Margir vilja halda því fram að fjölgunin verði enn minni og stöðvist fyrir 2050. Fram að því verði hún hægari.

Eins og tafla 2 sýnir þá er nær engin fjölgun í Evrópu og mjög lítil í Bandaríkjunum. Það er bara í Afríku sem fólk heldur

World Population (2017/2018 and historical)					
View the complete population historical table					
Year (July 1)	Population	Yearly % Change	Yearly Change	Median Age	Fertility Rate
2018	7,632,819,325	1.09 %	82,557,224	29.9	2.51
2017	7,550,262,101	1.12 %	83,297,821	29.9	2.51
2016	7,466,964,280	1.14 %	83,955,460	29.9	2.51
2015	7,383,008,820	1.19 %	84,967,932	30	2.52
2010	6,958,169,159	1.24 %	83,201,955	29	2.57
2005	6,542,159,383	1.26 %	79,430,479	27	2.63
2000	6,145,006,989	1.33 %	78,706,515	26	2.75
1995	5,751,474,416	1.53 %	84,106,191	25	3.02
1990	5,330,943,460	1.81 %	91,432,333	24	3.44
1985	4,873,781,796	1.80 %	83,074,052	23	3.60
1980	4,458,411,534	1.79 %	75,864,867	23	3.87
1975	4,079,087,198	1.97 %	75,701,910	22	4.46
1970	3,700,577,650	2.07 %	72,196,992	22	4.92
1965	3,339,592,688	1.94 %	61,276,032	23	4.96
1960	3,033,212,527	1.82 %	52,193,998	23	4.89
1955	2,772,242,535	1.80 %	47,193,563	23	4.96

Tafla 1: Aukning fjölsfjölda frá upphafi gámavæðingar.

Heimild World Bank

Hér má bæta við að flótti frá mengunarkröfum hefur bæst við sem hvati flutninga; þegar menn vilja komast hjá ströngum mengunarkröfum á heimaslóðum er verkið fært til landa eins og Kína þar sem yfirvöld hafa þar til fyrir skemmstu samþykkt eða sætt sig við mengun sem fylgifsks framfara og velmegunar.

Kaupmætti er í æ ríkari mæli beint að ófnislegri neyslu eins og interneti og Netflix og ferðalögum. Því er líklegt að margfeldisstuðull þjóðarframleiðslu fari undir 1, sem þýðir að aukning flutninga verður minni en aukning þjóðarframleiðslu.

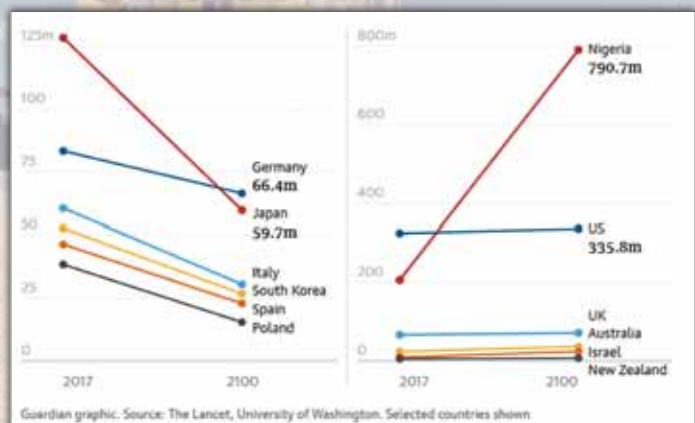
Eins og tafla 1 ber með sér hefur mannfjöldi nánast þrefaldast á þessum 65 árum. Litlar líkur eru á að sú þróun haldi áfram.

World Population Forecast (2020-2050)					
View population projections for all years (up to 2100)					
Year (July 1)	Population	Yearly % Change	Yearly Change	Median Age	Fertility Rate
2020	7,795,482,309	1.09 %	82,494,698	31	2.47
2025	8,185,613,757	0.98 %	78,026,290	32	2.43
2030	8,551,198,644	0.88 %	73,116,977	33	2.39
2035	8,892,701,940	0.79 %	68,300,659	34	2.35
2040	9,210,337,004	0.70 %	63,527,013	35	2.31
2045	9,504,209,572	0.63 %	58,774,514	35	2.27
2050	9,771,822,753	0.56 %	53,522,636	36	2.24

Tafla 3: Mannfjöldaspá 2020 - 2050.

áfram að fjölga sér. Ástæða fyrir minnkandi fjölgun hefur verið sögð meiri velmegun og menntun. Þegar velmegun í Afríku eykst má búast við að dragi úr fjölsfjölgun sem gæti stuðlað að lokum vaxtaskeiðs um miðja öldina.

Önnur spá um mannfjölda kemur fram á myndinni að neðan.¹



¹ <https://www.theguardian.com/world/2020/jul/15/world-population-in-2100-could-be-2-billion-below-un-forecasts-study-suggests>

Japan og Nígíría stefna í sitt hvora átt, og spáð er að eftir hundrað ár hafi Japönum fækkað um helming en íbúatala í Nígíríu fjórfaldast.

Pegar spáð er í þörf fyrir gámahafnir er miðað við fólksfjölda; fjölgun þýðir þörf fyrir meiri flutninga og stærri gámaafgreiðslur.



Það var ekki mikið að gera í gámahöfninni í Kobe í Japan haustið 2017. Japanir vilja lifa með Japönum og þeir fjölga sér ekki. Þeir vilja ekki innflutning fólks. Því verður enn minna að gera í Kobe í framtíðinni.

Mynd: PH

Stærsta vörutegund sem flutt var út frá Bandaríkjunum til skamms tíma var úrgangur sem unninn var í Kína og olli þar mengun. Bandaríkin hafa þannig flutt út mengun. Kínverjar hafa gert meiri kröfur um hreinleika úrgangs og hefur verið leitað að móttakanda í löndum sem gera minni kröfur. Evrópubúar hafa á sama hátt gert sig háða Kínverjum en verða nú að hugsa málin upp á nýtt², og leita eftir löndum sem vilja taka við ill-vinnanlegu sorpi.

Væntanlega verður gert alþjóða-samkomulag sem krefur þá sem vinna úrgang um að flokka hann vel með tilliti til umhverfiskrafna. Vel flokkaður úrgangur gæti svo hentað ágætlega til vinnslu á heimavelli og þar hverfur umtalsvert magn sem nú fyllir annars tóma gáma á leið til láglauNALanda, og úrgangurinn unninn í nýtanlega vöru sem kemur þá í stað innfluttrar slíkrar vöru sem dregur úr innflutningi til Evrópu frá Kína og væntanlega Bandaríkjanna líka.

Vegalengdir

Kínverjar hafa lengi stefnt að fólksfækkun með eins-barns reglu stjórna-innar sem leyfir hjónum aðeins að eignast eitt barn. Þá er búist við að með aukinni velmegun í Kína minnki samkeppnishæfni, og vinnuafslrek starfsemi flytji til þeirra landa sem hafa vinnuafli sem býr yfir hæfni til að framkvæma þau störf sem þarf en sættir sig jafnframt við lægri laun en í öðrum löndum. Fréttir berast af nýrri þróun kostnaðarminnkun til að viðhalda um stutt skeið samkeppnishæfni Kína, það er

² <https://www.theguardian.com/environment/2018/jan/02/rubbish-already-building-up-at-uk-recycling-plants-due-to-china-import-ban>

annars vegar að verksmiðjur í Kína eru að einhverju leyti mann-aðar af ófrjálsum Uighurs³. Þá að sumir kínverskir framleiðendur sóttvarnarbúnaðar noti ófrjálsar Norður-kóreanskar konur sem vinnuafli, þar sem þær vinna langan vinnudag og laun þeirra eru að stærstum hluta send til Norður-kóreanskra yfirvalda.⁴



Tilflutningur eininga í húsgagnaverksmiðju í Kína.

Mynd frá 2007: PH

Nú er veruleg aukning starfa í Vietnam. En smátt og smátt verður kostnaður hærri vegna vaxandi krafna um hærri laun og betri aðbúnað, þar með talið öryggi. Er talað um að reynt verði að flytja störf til Afríku í náinni framtíð. Það leiðir til styttri vegalengda, að minnsta kosti til Evrópu. Meiri framleiðni í Afríku

leiðir til meiri velmegunar og neyslu en minni fólksfjölgunar.

Vélvæðing framleiðslu gerir að verkum að vinnulaun skipta minna máli þegar á móti kemur að framleiðsla færir nær markaðnum. Bæði er að framleiðsla verður í neyslulandinu eða nálægum löndum með mun lægri vinnuafskostnaði en í akstursfjarlægð svo ekki þarf að hafa verulegan lager af vörum í neyslulandinu til að mæta breytingum í eftirspurn og drjúgum flutningstíma frá Asíu.



Tómar gámaastæður fyrir utan höfnina í Mombassa í Kenýa haustið 2018. Þar þurfa menn að sjálfesta í miklum vexti vegna fólksfjölgunar á næstu árum og áratugum. Höfnin er þökkalega búin tækjum, en víðast sjá hafnir það ekki sem sitt hlutverk að geyma fjöld tómrar gáma lengri tíma.

Mynd: PH

³ <https://www.theguardian.com/global-development/2020/jul/23/virtually-entire-fashion-industry-complicit-in-ughur-forced-labour-say-rights-groups-china>

⁴ <https://www.theguardian.com/global-development/2020/nov/20/uk-sourced-ppe-from-factories-secretly-using-north-korean-slave-labour>



Tæknistig er ekki megin forsenda samkeppnishæfni í þessari húsgagnaverksmiðju á árinu 2008. Mynd: PHs

Hér er gert ráð fyrir óbreyttu formi alþjóðaviðskipta. Ef verndarstefna verður ofan á, sem er kannski ekki líklegt í raunveruleikanum, dragast flutningar saman. Í þessu samhengi má nefna að sú þróun sem varð fyrir fáum áratugum sem fólst í að framleiðslan færðist til landa með lægri launakostnað sætir nú gagnrýni og bent er á að þau alþjóðlegu stórfyrirtæki sem stóðu framarlega í þessari þróun (eða öfugþróun eftir því af hvaða sjónarhóli er horft) hafa hagnast stórkostlega og þannig gert ríka ríkari.⁵ Verulegur hluti hagnaðarins hefur lent í skattaparadísum, meðan launapróun þeirra sem áður unnu verkin og afkomenda þeirra í Evrópu og Bandaríkjunum hefur staðið í stað í besta falli. Hér er gagnrýnin á dreifingu gæðanna, ekki verkaskiptinguna. Röksemdir eins og þessi gefa áhangendum verndarstefnunnar byr undir báða vængi, þó sumir í hópi gagnrýnenda séu vel tengdir skattaskjólum og vaxandi misvægi í dreifingu þjóðartekna.

Samkeppni í flutningum

Það er ekki bara í skipaflutningum sem einingarnar verða stærri og samkeppnisaðilum fækkar, þetta á sér stað alls staðar og er talin mikil ógn við frjálsa samkeppni og til lengdar almenna velmegun. Vandinn er að þeir sem ná markaðsráðandi stöðu neyta allra bragða til að verja stöðu sína og stjórnvöld hafa oft ekki brugðist við.

Í júlí 2003 var gefin út skýrsla - kölluð The Erasmus Report – að beiðni Evrópusambandsins um væntanleg áhrif þess að banna samráð skipafélaga, svo kallaða Conferences, sem hefur verið kallað Samráð hér. Erasmus skýrslan er kennd við Erasmus háskólann í Hollandi þar sem einn höfunda, Grikkinn dr. Hercules Haralambides, er prófessor.⁶

Skýrslan dregur í efa ávinning af tillögum Evrópusambandsins að banna verðsamráð. Haralambides taldi að verðsamráðið hafi getið af sér virka samkeppni marga ótengdra aðila sem héldu uppi ásættanlegu þjónustustigi og kaupandinn því jafnan átt marga valkosti.

Bann mundi leiða til óheftrar samkeppni sem mundi leiða til

fækkunar valkosta, vegna þess að útgerðir hestast úr lestinni, reyndar eins og var áberandi á síðasta áratug áður en skýrslan kom út.

Það er ekki laust við að talið sé að prófessor Haralambides hafi verið sannspár. Samkeppni hefur verið óheft og fá skipafélög hafa skilað hagnaði á þessum tímabili frá því bann við samráði tók gildi 2008, þar til nú í Kófinu.

Á þriðja ársfjórðungi 2017 var viss viðsnúningur, en þegar árshlutaskýrslur skipafélaga voru birtar sást að flutningsgjöld höfðu lækkað og voru orðin lægri en á sama tíma 2016 á 7 af 9 leiðum sem Drewry nefnir í sínu vikulega yfirliti.

Nú eru þrjár samsiglingasamvinnur sem samanstanda af 9 skipafélögum, 4 þeirra eru evrópsk, eitt þeirra í einkaeigu, eitt í dreifðri eigu, og tvö skráð á markað en með sterk fjölskyldutengsl.

Hin 5 eru Asisk. Tvö frá Taiwan, annað þeirra er sterkt, hitt veikara. Eitt í eigu þriggja japanskra skipafélaga sem öll eru sterk í öðrum greinum útgerðar en gáma-

útgerð. Og þá er COSCO sem er kínverskt og nýtur dyggilegs stuðnings stjórnvalda, sem hafa sterka gámaútgerð sem lið í framtíðar útrásarstefnu sinni ásamt fjárfestingum í höfnum víða um heim. COSCO er nú eigandi OOCL sem var öflugt skipafélag í eigu fjölskyldu í Hong Kong. Þá hefur Hyundai verið reist frá dauðateygjum með mikilli innspýtingu fjár stutt af ríkisstjórn Kóreu.

Spurningin er hvað stuðningur Kínverja og Kóreubúa nær langt. Sagt hefur verið, og sem liggur eiginlega í hlutarins eðli, að samkeppni við þann sem nýtur stuðnings út í það óendanlega, sama hvað tapið er mikið, sé vonlaus. Eina ráðið í slíkum aðstæðum sé að draga sig til baka úr slíkri samkeppni.

Val kaupandans um sjóflutningsaðila stendur á milli 9 útgerða sem reka skipin, ef keypt er beint af útgerðunum, en vegna samsiglinga þessara 9 útgerða á austur-vestur leiðum þá eru þrjú leiðakerfi sem þær tilheyra, sem boðið er upp á.

Vegna eignarhaldsins er talið ósennilegra að félögumunum fækki frekar í bráð en spurningin er hvort skipti máli þó eitt, tvö eða þrjú af þessum félögum steypist um koll. Ástandið vekur ugg um framtíð samkeppninnar, sem verður orðin samkvæmt öllum skilgreiningum fákeppni.

Það hlýtur að koma að því að stjórnvöld hugleiði hvernig bregðast megi við, hvernig hægt sé að vernda kaupendur og neytendur, því ekki verður með góðu móti hægt að segja að þeir standi jafnfætis útgerðunum þegar svona fáar þeirra eru eftir.

Ekki síst nú í lok 2020 þegar flutningsgjöld hafa tvöfaldast á þeim tímum sem olíuverð hefur verið lágt. Þvert á það sem búist var við vegna krafna um hreinna eldsneyti. Ekki nóg með að alþjóðleg fargjöld séu mjög há, heldur veldur gámaskortur, upphaflega vegna veirunnar, bókunarvanda, gámar eru ekki til, - og verðið verður enn hærra.

Mögulega er þetta nóg til að samkeppnisýfirvöld hugsi sinn gang á ný.

⁵ Hercules Haralambides, Globalization, public sector reform, and the role of ports in international supply chains, Maritime Economics & Logistics (2017)

⁶ Hercules Haralambides og fleiri, „THE ERASMUS REPORT“: GLOBAL LOGISTICS AND THE FUTURE OF LINER SHIPPING CONFERENCES, Erasmus Universiteit Rotterdam, 2003.

„ÞRAUTA-JÓL“

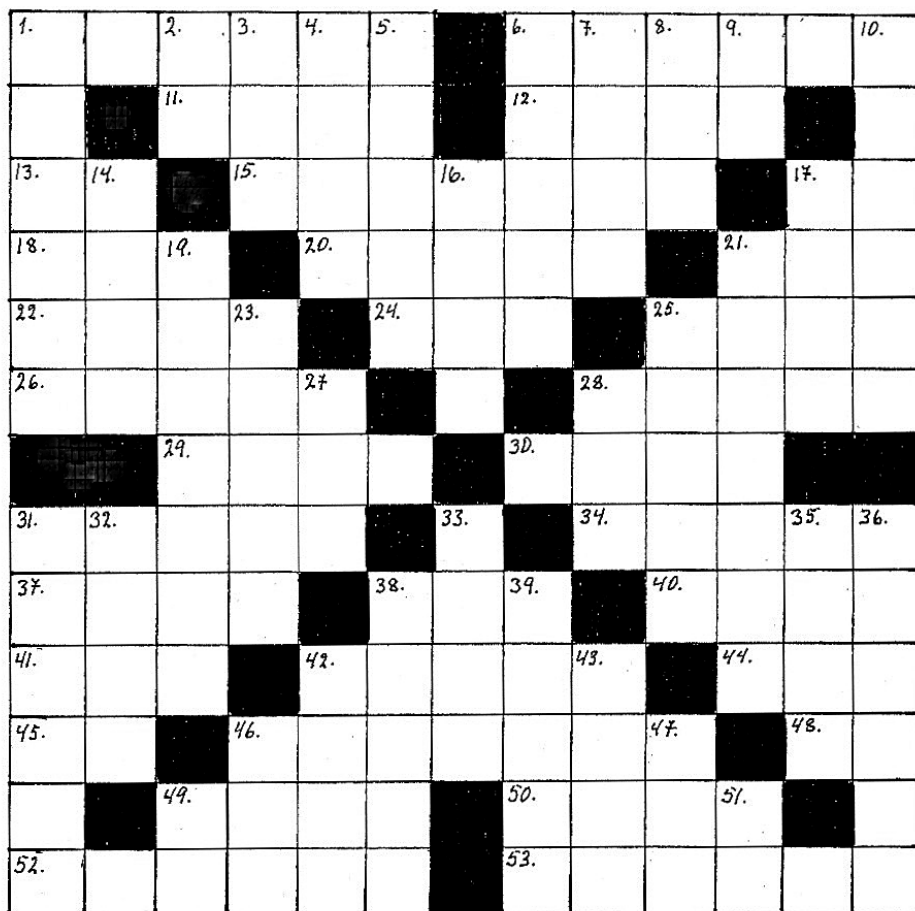
Mér er engin launung á því – þótt ég hafi ekki haft hátt um það – að heyrst hafa raddir – nærgætnislegar þó – sem hafa imprað á söknuði sínum eftir krossgátunni.

Nú skal úr því bætt með vöxtum og vaxtavöxtum eins og Trölli söng forðum þegar hann hvatti börnin til að setja krónur í baukinn – en fyrst og fremst þó vegna þess að nú eru jólin og menn heima við meira en nokkru sinni fyrr á bændaðöld. Og er þar um að kenna pöddunni vondu.

Fyrst skulum við glíma við krossgátu upp á gamla mátann þar sem þið finnið samheiti eða ígildi orðanna sem birtast með þrautinni. Þar næst er mynda-krossgáta og seinast talnagáta sem ég kalla. Visbendingar eru engar en númeruðu reitirnir standa ætíð fyrir tiltekinn og sama bókstaf. Dæmi, ef orðið í efstu línu byrjar á bókstafnum A, þá fellur sá stafur (það er A) í alla reiti gátunnar sem bera það númer, ef N er í næsta reit – sem er númer 2 – þá er N í öllum reitum gátunnar sem merktir eru þeim tölustaf, það er 2.

Og þar sem okkur finnst nokkuð langt að biða fram í mars eftir lausnum látum við þær fylgja með en töluvert aftur í blaðinu.

Góða skemmtun og gleðileg „þrauta-jól“.



Lárétt skýring:

1. Klóra
6. Dróllar
11. A litinn
12. Ginna
13. Ull
15. Bóðaði
17. Ósamstæðir
18. Svar
20. Félagsskapur
21. Hvíldi
22. Hagmyta
24. Flúti
25. Afturenda
26. Starf
28. Vebursöld
29. Slagi
30. Hljója
31. Múlbínda
34. Púkans
37. Ettarsetur
38. Sæti

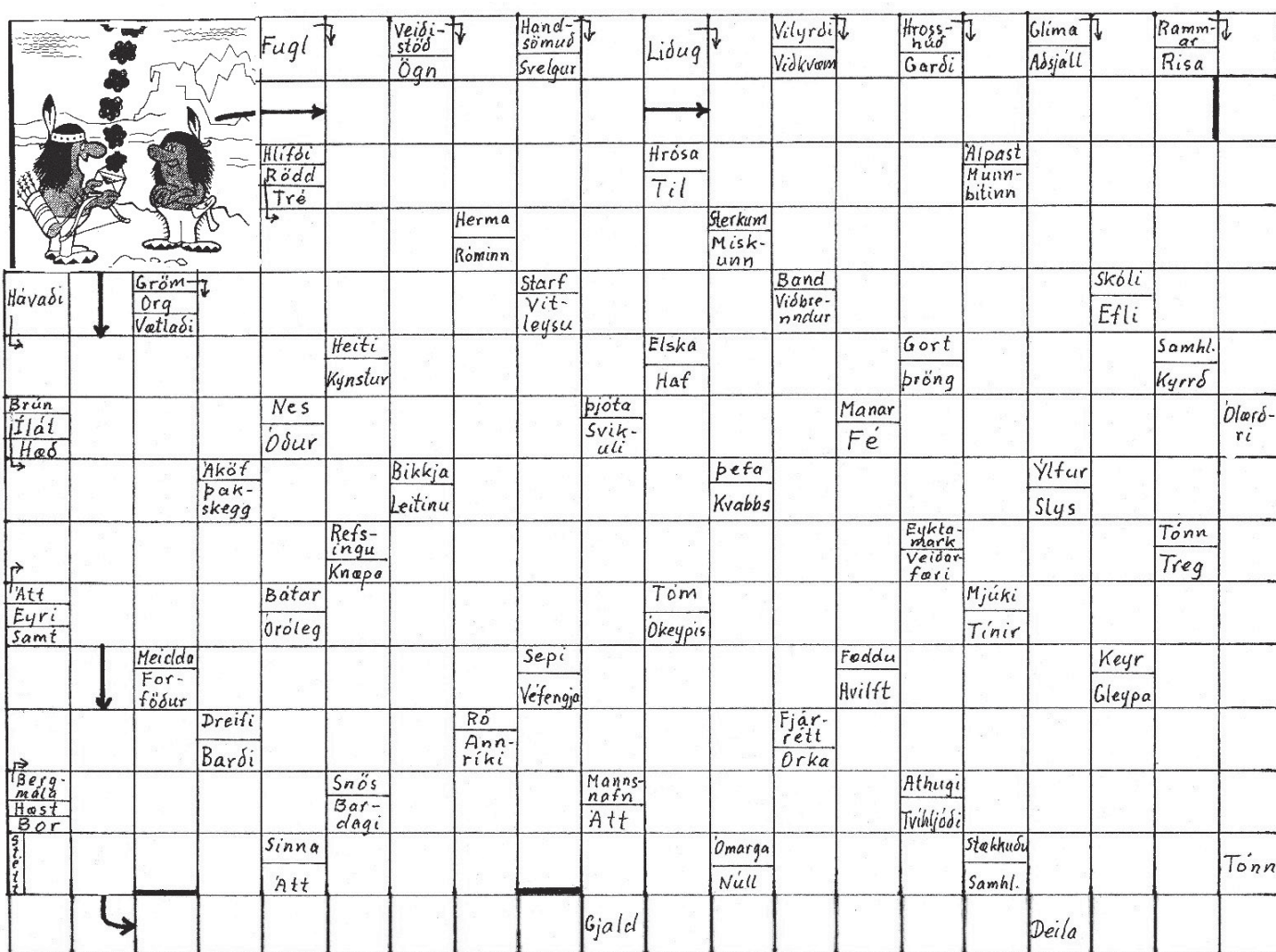
40. Öngul
41. Samstæða
42. Randýr
44. Öhreinki
45. Bor
46. Vinnum
47. Forsetning
48. Brak
49. Skelin
50. Sifelld
52. Gróður

10. Plokkaba
14. Kulda
16. Svipu
17. Sub
19. Vinnur
21. Greinilegra
23. Yfirstétt
25. Vönan sopa
27. Keyra
28. A litinn
31. Ungu selina
32. Gofugur (forskeyti)
33. Lakar
35. Reikning
36. Litur
38. Vinna
39. Seinkunar
42. Randýr
43. Úrgang
46. Hvíldi
47. Minnist
49. Tölur
51. Gróður

Lóðrétt skýring:

1. Övildarinnar
2. Ryk
3. Framkoma
4. Svall
5. Þátttakendur
6. Vísa
7. Kvendýr
8. Maður
9. Guð





1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.		11.
12.	1.	13.	11.		13.	14.	10.		15.	16.	7.
3.	17.	6.	13.	13.	9.	10.		3.	12.	1.	18.
11.		19.	2.	10.	10.	11.	10.		4.	11.	1.
10.	6.	7.	7.	11.		7.	15.	12.	1.	8.	2.
	18.	11.	9.	20.	11.	18.	12.		11.	1.	4.
17.	6.	7.		11.	20.	2.	1.	11.		6.	2.
12.	7.		11.	13.	11.			21.	14.	8.	
22.		3.	9.			21.	22.	6.	10.	9.	17.
11.	5.	4.	10.	11.		22.	11.	7.	11.	10.	2.
23.	1.	16.		3.	22.	24.	10.	9.	7.		7.
1.	16.		3.	13.	6.	10.	17.			16.	7.
25.	20.	2.	1.		8.	9.	4.	1.	11.	20.	2.
20.		1.	26.	5.	2.			27.	4.	2.	7.
	16.	1.	3.	6.	7.		2.	3.	2.	7.	7.
28.	1.	4.	2.	7.	7.		1.	2.	20.	7.	9.

Ljósmyndakeppni sjómanna 2020 - úrslit



Þriðjudaginn 1. desember fór ljósmyndakeppni blaðsins fram um borð í skólaskipinu Sæbjörgu. Vegna Covid-19 þurfti að finna góða staðsetningu þar sem hægt væri að hafa tveggja metra fjarlægð milli dómara keppninnar. Þátttaka var mjög góð en alls bárust 134 myndir frá 16 sjómönnum. Ljóst er að mikill ljósmyndaáhugi er meðal sjómanna og hefur hann farið vaxandi frá því keppnin hófst fyrir tuttugu árum síðan.

Eins og undanfarin þrjú ár var dómnefndin skipuð þremur dómurum, Sigurði Ó. Sigurðssyni atvinnuljósmyndara, Sigrúnu Sigurðardóttur áhugaljósmyndara og Sigrúnu Elínu Svavarsdóttur, stýrimanni og listamanni.

Dómnefndin stóð frammi fyrir mjög erfiðu verkefni en að lokum varð það niðurstaða nefndarinnar að mynd Hlyns Ágústssonar, háseta á Þórunni Sveinsdóttur VE, hlyti fyrsta sæti keppninnar. Myndina kallar höfundur „Þórunn Sveins í vari“.

Í öðru sæti varð mynd Vigfúsar Markússsonar stýrimanns á Valdimar GK sem hann kallar „Það gefur á bátinn“ en sú mynd er tekin um borð í Tjaldi SH.



Dómnefndin frá vinstri talið: Sigrún Elin Svavarsdóttir, Sigrún Sigurðardóttir og Sigurður Ó. Sigurðsson með vinningsmyndina á skjánum fyrir aftan sig. Að sjálfsögðu báru allir grimur við dómaraströfin.

Í þriðja sæti varð mynd Guðmundar St. Valdimarssonar bátsmanns á varðskipinu Tý. Myndina kallar Guðmundur „Beint á ská“.

Segja má að allar þrjár vinningsmyndirnar tengist brælum á einn eða annan hátt. Verðlaunahafar fá bók Sigurðar Ólafs Sigurðssonar, „Shooting Rescue - 10 ár að ljósmynda björgunarsveitir innan frá“, að launum. Áhugaverðir geta fræðst nánar um bókina á hlekknum

www.sosfotoshop.com.

Auk þessara þriggja verðlaunamynda fara tólf aðrar ljósmyndir, sem dómnefnd valdi, í Norðurlandakeppni sjómanna sem fram fer í Danmörku í febrúar næst komandi. Þær tólf eru eftir Prösti Njálsson, Kristján Birkisson, Guðmund Guðmundsson og Jósef Ægi Stefánsson.



Mynd Hlyns Ágústssonar, „Þórunn Sveins í vari“, hreppi 1. sæti.



Vígfús Markússon og „Það gefur á bátinn“ – 2. sæti.



„Beint á ská“, þriðja sæti – mynd Guðmundar St. Valdimarssonar.

Utan úr heimi

Yfirvélstjórinn dæmdur líka

Skipstjórinn Liang Guang Hong og yfirvélstjórinn Chameekara Prasad Nana-yakkara á 25 þúsund tonna timburflutningaskipinu FUNING voru sektaðir um 3.400 dollara eftir að skip þeirra strandaði í höfninni Tauranga á Nýja Sjálandi í júlí síðastliðnum. Það þykir sæta tíðindum að yfirvélstjóri sé ákærður og sektaður vegna skipsstrands. Samkvæmt þar-lendum lögum hefði reyndar verið hægt að dæma þá félaga til 12 ára fangelsis-vistar og 10.000 dollara sektar.

Bæði skipstjórinn og yfirvélstjórinn viðurkenndu fyrir dómi að hafa stjórnað skipinu á þann hátt að það skapaði óþarfa áhættu fyrir skipverja og skipið sjálft. Það sem gerðist var að þegar skipið var ferðbúið kom fram bilun í eldsneytiskerfi skipsins. Var hún lagfærð og viðvörðunarkerfið í vélarúmi endurstíllt í sífellu en eftir að ákveðinn fjöldi endurstillinga hafði átt sér stað tók vélstjórnunartölvann völdin og dró úr afli aðalvélar. Þegar aðalvélin dró af sér gripu vélstjórnarnir til þess ráðs að aftengja sjálfvirknina svo hægt yrði að sleppa landfestum og halda af stað. Þegar hafnsögu-maður kom um borð upplýsti skipstjórinn hann ekki um vandræðin í vélarúminu. Þegar síðan skipið var að sigla út skurðinn sem liggur að höfninni þurfti að auka við ferð þess en í vélarúminu gerðu menn sér þá grein fyrir að vélin gæti ekki náð fullri ferð. Skömmu síðar drap vélin á sér en þá hafði vír einnar bauju skurðarins farið í skrufuna og skipið strandaði í skurðinum. Var skipið dregið aftur á flot af dráttarbátum sem færðu það á legu fyrir utan höfnina. Ekki var möguleiki á að taka skipið í þurrkví þarna og því kom dráttarbátur átta dögum síðar og hóf drátt á því til Singapúr en áætlað var að það tæki 40 daga að koma skipinu þangað.

Einkennilegur atburður

Þann 11. maí síðastliðinn strandaði gámaskipið SHAHRAZ við Batam í Indónesíu í Singapore sundi. Skipið sem er 74 þúsund tonn að stærð og getur flutt 6.600 gámaeiningar festist það rækilega að ekki tókst að ná skipinu á flot aftur. Því var ekki um annað að ræða en að hefjast handa við umfangsmikla björgun skipsins. Þann 22. nóvember meðan björgunaraðgerðir voru enn í gangi kom kypverska gámaskipið TINA I, sem var



Tina I strönduð við hlið Shahraz.

aðeins minna eða 86 þúsund tonn, og strandaði við hlið SHAHRAZ auk þess að sigla á það. Tina I, sem er í grískri eigu, var á leið frá Singapúr til Jakarta í Indónesíu um miðnætti og er talið að skipstjóri þess hafi tapað áttum í mikilli skipaumferð og myrkri.

Bráðnun Norðurpólsins

Íshulan yfir Norðurheimskautinu í júlímánuði hefur ekki verið minni síðan árið 1979 þar sem hitastig hefur aukist mikið sem hefur valdið því að stór hluti Síberíustrandar Rússlands er meira og minna íslaus.

Ísinn á Norðurheimskautinu þá var 27% minna en meðaltöl árunna 1981 til 2020 og hefur aldrei mælst minni ís á svæðinu. Áður hafði júlí 2012 verið lægstur í ísmagni. Hitastig skautsins hefur hlýnað tvöfalt hraðar en restin af heiminum þrátt fyrir hitabylgjur, hitamet og skógarelda. Þetta hefur orðið til þess að siglingaleiðir um heimskautasvæðið hafa orðið greiðfærari. Gervihnattamyndir sýna að Norðurleiðin meðfram Rússlandi er nánast íslaus. Að jafnaði byrjar ísinn á svæðinu að bráðna þegar kemur fram á vor en strax í lok september fer hann að koma aftur með lakkandi sól og kaldara veðri. Vegna hlýnunar síðustu 13 ára hefur með hverju árinu orðið minnkandi íssöfnun yfir vetrarmánuðina.

Bilaskip

Árið 1964 var fyrsta bilaskip heims (Pure Car Carrier), Dyvi Anglia, afhent norska

skipaeigandanum Jan Erik Dyvi en skipið gat flutt 460 bíla. Árið síðar fékk útgerðin afhent bilaskipið Dyvi Atlantic sem gat flutt 1400 bíla og 1968 kom Dyvi Atlantic með flutningsgetu upp á 2500 bíla. Þessi þrjú skip voru sérstaklega hönnuð til flutninga á Volkswagen bifreiðum. Það fyrsta til flutninga í Austursjó, Norðursjó og Ermarsundi meðan hin tvö sigldu yfir Atlantshafið. Það var árið 1970 sem fyrsta japanska bílaflutningaskipið var sjósett í Kobe en það var Toyota Maru n°10. Það má segja að þetta skip hafi verið upphafið af heimsinnrás japanskra bifreiða og þakka má samstarf bílaframleiðanda og skipafélaganna K Line, MOL og NYK. Ári síðar voru skip af þessari gerð orðin 16 með flutningsgetu upp á 40 þúsund bíla.

Í ársbyrjun þessa árs voru bilaskipin orðin 800 sem voru siglandi um heimshöfin fyrir bílaiðnaðinn sem starfræktur er í 150 löndum.

Lang öflugast er bilaskipið Höegh Target sem getur flutt í einu 8500 bíla á 14 þilförum. Bilaskipin eru eins og bjargbúið til úr stáli þar sem mikið vindfang er. Hafnsögu-, kjölfestu- og landfestamönnum stendur uggur af þessum borðháu skipum því þau geta auðveldlega fengið slagsíðu sökum veðurs. Það er mikill vandi þegar slík skip fá slagsíðu og getur tekið langan tíma að ná þeim á réttan kjöl á ný en oftar en ekki endar slíkt illa eða í besta falli að það takist að stranda þeim viljandi til að draga út tjóni.



Bilaskip (PCC) í vanda.

Á síðustu árum hafa eldsvoðar verið eitt af vaxandi vandamálum varðandi þessa skipagerð sem rekja má til rafbifreiða vegna lithíum rafhlaðanna sem þær eru búnar. Síðan árið 2006 hafa 248 bílaskip siglt til Kína, Indlands og Banglades til niðurrifs en meðal lífaldur þessa skipagerðar eru 28 ár.

Ákærður fyrir manndráp

Kínverskur skipstjóri hefur verið ákærður í Tævan fyrir að hafa fyrirskipað dráp á fjórum mönnum grunuðum um að vera sómalískir sjóræningjar. Hinn 43 ára skipstjóri Wang Fengyu (王峰宇) er grunaður um að hafa fyrirskipað tveimur pakistönskum málaliðum sem hann hafði ráðið um borð til að skjóta á bátinn en þá var hann skipstjóri á tævanska fiskiskipinu Ping Shin No. 101. Þegar atvikið átti sér stað, 29. september 2012, var skipið á veiðum á Indlandshafi undan ströndum Sómalíu.

Í ljós kom að Sómalarnir sem hann lét drepa voru óvopnaðir en hann bar því við að þeir hefðu skotið á skip sitt og þrjú önnur áður en honum tókst að sigla bát þeirra niður. Voru þeir þá skotnir þar sem þeir voru að reyna að halda sér á floti á sjónum. Í Tævan má dæma að lágmarki í 10 ára fangelsi og að hámarki til dauða fyrir manndráp en ákærvaldið hefur horft til þess að áður en hann fyrirskipaði drápin þá hafði verið skotið á skip hans sem ætti að vera mildandi þegar dómur verður upp kveðinn.

Það var ekki fyrr en í ágúst er leið að skipstjórinn var handtekinn en þá kom skip hans til hafnar í Kaohsiung í Tævan en handtökuskipun hafði verið gefin út í

desember 2018. Það var þó ekki fyrr en 2014 sem þetta mál komst upp eftir að einhver póstaði 10 mínútna myndbandi af atvikinu á YouTube. Hafði það fundist í farsíma sem hafði verið skilinn eftir í leigubifreið á eyjunni Fiji. Í hljóðupptökuinni mátti heyra skipstjórann gefa fyrirskipum á mandarin um að skjóta á þá í sjónum og síðan sáust lík fórnarlambanna fljóta í sjónum.

Slæmt ástand sjómanna

Eftir því hefur verið tekið að heimilisofbeldi hefur aukist hér á landi í Covid-19 faraldrinum en því miður þá er þetta ekki einangrað við Ísland, heiminn eða sjómennsku. Þeir sjómenn sem hafa samninga sem spanna sex til níu mánuði lentu margir í því að eiga enga möguleika á að komast heim svo mánuðum skipti umfram ráðningartíma þeirra. Miklar áhyggjur hafa verið hjá velferðarstofnunum sjómanna um allan heim vegna þessa skelfilega ástands sem sjómenn hafa verið í enda eru þeir í einangrun þann tíma sem þeir eru um borð í sínum skipum því landganga hefur ekki verið heimiluð í megin þorra hafna heimsins sökum heimsfaraldursins. Sem betur fer hafa íslensk stjórnvöld heimilað áhafnaskipti í gegnum Ísland meðan faraldurinn hefur geislað. En hér kemur ein sorgleg saga sem gerðist um borð í gámskipinu MSC RAVENNA sem var á leið frá Kína til Los Angeles þann 20. september síðastliðinn þegar einn skipverja réðst á skipsfélaga sinn með miklu oforsi og stakk hann 17 sinnum áður en skipstjóranum tókst að fá skipverjann til að gefast upp og afhenda hnifinn. Einhverjir skipverjar urðu vitni að árásinni

en gátu lítt aðhafst. Sá sem varð fyrir stungunum lést af sárum sínum. Hinn 41 árs skipverji var settur í varðhald í klefa sínum og vöktuðu skipsfélagar hann þar til komið var til hafnar í Los Angeles tveimur dögum síðar. Bæði strandgæslan og FBI mættu um borð þegar skipið var komið að bryggju og kom þá í ljós að árásarmaðurinn notaði tvo hnifa við árásina. Fimm dögum síðar var skipverjinn handtekinn af FBI og daginn eftir færður fyrir dómara þar sem hann var ákærður fyrir morð með lífstíðarfangelsistíma eða dauðadóm yfir höfði sér. Skipverjinn er ekki bandarískur heldur frá suð-austur Asíu og mun því ekki eiga afturkvæmt til heimalands síns.

Kynferðisleg áreitni

Nýlega var birt grein um kynferðislegri áreitni gagnvart filippínskum sjókonum sem vakti mikla athygli. Áætlað er að um 1,6 milljón sjómanna heims séu frá Filippseyjum en þótt siglingar hafi í aldraðir verið karllægur vinnuvettvangur þá fóru konur að koma inn í atvinnugreinina á tíunda áratug síðustu aldar. Þarlandir sjómannaskólar opnuðu þá dyr sínar fyrir konum til að geta starfa á sjó. Árið 2017 var talið að filippínskar sjókonur væru um 17.000. Byggt á viðtölum við fjölda sjókvenna bendir allt til þess að störf þeirra hafi ekki alltaf verið dans á rósum. Margar greindu frá því að þær hefðu upplifað kynferðislega áreitni frá skipsfélögum sínum og æðri yfirmönnum. Til að gera málin en verri voru þær sjókonur sem höfðu orðið fyrir kynferðislegri áreitni og kvörtuðu undan því látnar gjalda þess en gerendur ekki einu sinni ávitaðir.

Í greininni kemur fram að stofnað hefur verið til kvennanefndar innan Association of Marine Officers and Seafarers Union of the Philippines (AM-OSUP) sem er stærsta filippínska sjómannafélag undir- og yfirmanna. Tilgangur nefndarinnar er að berjast gegn kynferðislegu ofbeldi til sjós og vekja athygli á þeim vanda sem þarlandar konur standa frammi fyrir í störfum sínum til sjós.

Kórónaveiran hjá sjómönnum

Grunur lék á að upp hefði komið kórónavírus um borð í 20 skipum undan strönd indversku eyjarinnar Andaman í Bengalflóa. Yfir 300 af 450 sjómönnum skipanna veiktust og voru fastir um borð í skipum sínum án nokkurra lyfja svo vikum skipti samkvæmt upplýsingum frá hjálparsamtökunum Sailors Society. Flestir sjómanna, sem voru frá Indlandi og einnig frá Andaman eyjum, voru geymdir veikir í sóttkví í þrjár vikur.

Utan úr heimi

ur en þegar samtökin fréttu af þessu sendu þau lyf til þeirra fyrir um 100 þúsund krónur. Stjórnvöld heimiluðu skipunum ekki að koma til hafnar á eyjunni þar sem mjög takmörkuð heilsugæsla er þar. Samtökin fréttu af þessu skelfilega ástandi eftir að einn skipstjóranna hafði samband við þau. Ekki hefur tekist að fá upplýsingar um ástandið um borð í skipunum þar sem eyjarnar eru mjög afskekktar og erfitt að ná sambandi við þangað.

Upplýfting

Fimmtudaginn 19. desember verður fær-ey ska ferjan NORRÖNA tekin í þurrkví hjá Fayard skipasmíðastöðinni í Munkebo í Danmörku. Það þykir nú ekki frétt- næmt að skip fari í þurrkví en hér er reyndar annað og meira í gangi. Skipið var afhent í apríl 2003 og hefur tekið litlum breytingum síðan þá. En nú þykir tímabært að hressa upp á ferjuna góðu. Nútímavæða það og gera á allan hátt þægilegra fyrir gesti sína. Gagn- gerðar endurbætur á skipinu munu líka tryggja framtíð þess en Norræna er eina skemmtiferðaskipið í reglulegum siglingum á Norður-Atlantshafi.

Koma á fyrir fleiri klefum og stórbæta útiaðstöðu fyrir farþega að sögn Rúna Vangs Poulsen stjórnarformanns Smyril Line. Klefarnir nýju verða 50 tveggja manna klefur og fyrir lesendur pistlanna sem þekkja til skipsins þá verður sett upp ný kaffitería á þilfari 10 sem gefur gestum færi á að njóta fegurðar Atlantshafsins. Þá verður komið fyrir fleiri svæðum með stólum og bekkjum fyrir farþega að hvíla í lúin bein og njóta úti- veru.

Stefnt er á að skipið hefji áætlan á ný þann 6. mars á næsta ári en þá mun skipið láta úr höfn í Hirtals til Færeyja.



Global Mercy að verða tilbúið til mikilvægra verkefna í Afríku.

Eflaust verða margir Íslendingar spenntir að sjá breytingarnar á skipinu.

Sjúkraskip

Alþjóðamannúðarsamtök, sem nefnast Mercy Ships, hafa nýlega kynnt að þau séu að taka í notkun nýtt sjúkraskip sem nefnt hefur verið *Global Mercy*. Mun skipið ganga til liðs við sjúkraskipið *Africa Mercy* sem hefur verið við störf í Afríku frá árinu 2007. Gert er ráð fyrir að *Global Mercy* muni verða komið til starfa í Afríku snemma á næsta ári.

Talið er að árlega myndu 16,9 milljónir manna láta lífið ef þeir kæmust ekki undir læknishendur og í skurðaðgerðir en um 93% þeirra sem búa í Afríku sunnan Sahara skortir þessa þjónustu. Á árunum frá 1990 til 2020 voru framkvæmdar yfir 100 þúsund ókeypis

skurðaðgerðir á vegum Mercy Ships auk þess sem samtökin hafa staðið að þjálfun 40 þúsund heilbrigðisstarfsmanna og endurbyggingu yfir 100 heilsugæslustofnana í Afríku.

Með komu *Global Mercy* munu áhrif Mercy Ships í Afríku tvöfaldast. Á þessum árum hefur Mercy Ships farið í meira en 30 leiðangra til 14 ríkja Afríku. Á tímum Covid-19 er enn frekari þörf á að efla heilbrigðiskerfi Afríku segir forseti Mercy Ships, Rosa Whitaker.

Global Mercy er 194 metra langt skip og 37 þúsund tonn að stærð en verið er að ljúka smíði þess hjá Tianjin Xingang Shipyard í Kína og verður stærsta spítalaskip heims. Sjá má að fyrirmyndin að skipinu séu farþegaferjur sænsku útgerðarinnar Stena RORO enda hefur útgerðin komið að þessu verkefni og hafa sérfræðingar þeirra haft umsjón með smíði skipsins. Í því eru sex skurðstofur auk aðstöðu til sérhæfðrar þjálfunar fyrir afríska skurðlækna, fæðingarlækna, tannlækna og svæfingarlækna, þar á meðal hermi rannsóknarstofu fyrir skurðaðgerðir og eftir aðgerð. Í áhöfn verða yfir 640 sjálfbóðaliðar sem sinna öllum skips-, lækni-, umönnunar, og kennslustörfum um borð en pláss er fyrir 500 farþega á siglingu en 1.000 í höfnum.



Ryðfrír stálbarkar

fyrir

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

Barkasuða Guðmundar ehf.
Hvaleyrarbraut 27
220 Hafnarfirði
Sími: 564 3338



Fullbúin sjávarútvegslausn í áskrift Microsoft Dynamics 365 Business Central

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

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

Sérfræðingar WiseFish eru ávallt tilbúnir að miðla af viðtækri 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

Okkar bestu jóla- og nýárskeðjur
með þökk fyrir samstarfið á árinu sem er að líða

Svona er að hafa lifað allt sitt líf á sjónum

Íslensku fuglarnir og þjóðtrúin er ein þeirra bóka sem út komu nú fyrir jólin. Höfundur er Sigurður Ægisson, guðfræðingur og þjóðfræðingur, en útgefandi eru Hólar ehf. Hér er gripið niður í kaflann um fugl sem allir sjómenn þekkja, nefnilega fýllinn, ellegar múkkann.

Fýll – *Fulmarus glacialis*

Önnur heiti: Bjargfýlingur, fílingur, fill, filungur, fjörumúkki, fúlmár, fýling, fýlingi, fýlingur, fýlungi, fýlungur, gráleggur, hafhestur, hvítflugl, hvíthöfði, jasi, malamúkki, malmúkki, malmarmúkki, malimúkki, malli, múkki, skrofa, sladdi, stormflugl. Þá er til litaraflbrigði, algráir eða dökkir fuglar, og koma þeir stundum hingað til lands sem gestir norðan úr höfum, einkum á vorin, og ílendast sumir í varpi. Þeir hafa verið nefndir græn-lenskir múkkar, kolapiltar, smiðir og sót-arar. Ungfuglinn nefndist meðal annars flugfýll (búinn að yfirgefa hreiðrið en ekki enn kominn til sjávar), láki (brun-láki, dúnaláki, gráláki, gubbuláki, remmuláki, taðláki), líni, sumarfýll og taðremma.

Ísland

Elsta ritaða heimild, sem getur fýlsins, er talin vera Hallfreðar saga vandræðas-kálds sem varðveitt er í nokkrum 14. aldar handritum, en þar er hann nefndur fúlmár. Árið 1640 er hann kominn sem varpfugl í Grímsey en hvergi annars staðar á landinu, að því er virðist. Þegar líða tekur á 18. öld, fer að bera meira á honum, fyrst í Hornbjargi og víða norð-anlands en síðan á Reykjanesi og í Vest-mannaeyjum. Útbreiðslan hélt áfram suður á bóginn til Evrópu, eflaust í kjöl-far hvalveiðiskipa.

Snorri Björnsson á Húsafelli kannast við fuglinn í lok 18. aldar og segir, að hann fylgi eftir þokum og sjófýlu og hafi nafn þar af.



Fýll. Karlfuglar eru ívið stærri en kvenfuglar en litarmunur kynja er enginn. Búningurinn er eins árið um kring.
Ljósmynd: Sigurður Ægisson.

Sveinn Björnsson, fyrrverandi sjó-maður og verkstjóri á Siglufirði, fæddur árið 1935, greindi bókarhöfundi frá því 9. janúar 2020, að oft í ágætisveðri á Fljótamiðum hér áður, þegar 20–30 múkkar söfnuðust í kringum trilluna sem hann átti og var á, og þáðu lifur og annað góðgæti, hafi þeir skyndilega tekið upp á því að baða sig, allir sem einn, og þá vissu menn að ekki væri langt í hvassa suðvestanátt, og þeim mun kröft-ugri sem fuglarnir létu verr. „Þá kom djöfulsins strengurinn út Skagafjörðinn, þetta var alveg klárt,“ sagði hann. Ein-hverju sinni leist föður hans ekki betur en svo á lætin í þeim, þau voru slík, að hann lagði til að þeir feðgar kæmu sér í land hið snarasta. Það ráð hans var tekið og sáu menn ekki eftir því.

Jóhann Gunnar Ólafsson ritar í bók-inni Sögur og sagnir úr Vestmannaeyj-um, 1966:

Vestmannaeyingar höfðu margt, er þeir réðu af okomna atburði. Einkum var þó ýmislegt, sem dregið var af, hverju fram mundi vinda um veðráttufar. Sérstaklega var miðað við margt í framferði fugls og fíks. Þannig sagði Hannes Jónsson, hafn-sögumaður, sem fæddur var um miðja 19. öld, að það hefði þótt vita á ofsaveður, ef grásleppa sást vaða í vatnsborðinu eða hnisa stökkva upp úr sjó, eins og léttir. Það var og talið vita á veðrabrigði, ef fyllinn hjó mikið í sjóinn, er hann sat á honum, eða ef fyllinn og mávurinn flugu lágt.

Í Rauðasandshreppi var sagt, að ef grár múkki — fugl dökka litaraflbrigðis-ins — synti í kringum bát á miðum, væri það óbrigðult teikn um aðvífandi mann-skadaveður.

Í Sjömannablaðinu Víkingi árið 1987, jólablaði, er Eggert Gíslason, mikill afla-skipstjóri, í viðtali. Hann ræðir þar um skip og veiðar, drauma og kvóta- og leitartæki. En þau eru ekki allt, segir hann, galdurinn sé að stórum hluta að lesa náttúruna og lifa sig inn í það sem maður er að gera. Og litlu síðar kemur þetta, hann er þá búinn að vera að segja frá nýjustu græjunni á markaðnum, asd-ic-tæki svokölluðu, nýrri útfærslu á dýptarmæli:

Maður vissi hvað nótin var löng, hvert þvermál torfunnar var og hvernig hún ætti að vera staðsett í nótinni. Hvað fjarlægðin ætti að vera mikil frá henni svo að hring-



Múkkanum gefið.

Ljósmynd: Sigurður Ægisson.

*Sendum sjómönnum og fjölskyldum
þeirra bestu jóla- og nýjáróskir*

 **Skeljungur**

Brimrún
FURUO

HAMPIÐJAN

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

Barkasuða Guðmundar ehf.
Hvaleyrrabraut 27 · 220 Hafnarfjörður
Sími: 564 3338 · Fax: 554 4220
GSM: 896 4964 · 898 2773

 **VÉLAR EHF.**
Vatnagarður 18 Reykjavík sími 568 6625 fax 568 0216

 **Umbúðamiðlun ehf.**

 **SAMHENTIR**
UMBÚÐALAUSNIR

 **Friðrik A.
Jónsson ehf**

 **MÚLALUNDUR**

 **wise**

Simberg ehf
Siglinga- og fiskileitartæki

Vinnslustöðin
VSV
Vestmannaeyjum

 **BÓKAÚTGÁFAN HÓLAR**

 **Stólpi Gámar**
SALA · LEIGA · VIÐGERÐIR

 **FÉLAG
SKIPSTJÓRNARMANNA**

 **SCANMAR**

Tækniskólinn
skóli atvinnulífsins 

 **ESKJA**

 **N1 DALVEGI**

 **Landsbankinn**

 **olíis**

 **HUGINN VE**
Vestmannaeyjum

urinn passaði. Ég teiknaði þetta allt upp og skoðaði vel og síðan gekk dæmið 100% upp þegar við fórum að reyna þetta við veiðarnar. Í raun var þetta ekki fiskileitar-tæki, heldur vinnutæki til að kasta með. Ég notaði svo vísbendingar frá náttúrunni til að finna síldina og þá var það aðallega fuglinn. Mínir fuglar voru múkkinn, gargandi krítur og óðinshonar og sveimandi svartbakur hátt í lofti. Þetta voru síldar-fuglarnir mínir. Svo voru aðrir fuglar sem ekki voru síldarfuglar, svo sem rita og svartfugl. Þeir sækja í sandsili.

Lúðvík Kristjánsson hefur þetta eftir mönnum úr Bolungarvík og frá Vattar-nesi, í Íslenskum sjávarhátum:

Ef fyll flaug fyrir framan bát á leið til miða, þótti öruggt um afla.

Þórður Tómasson segir í *Veðurfræði Eyyfellings*, 1979:

Fyllinn er ... næmur á veðrabrigði.



Grænlenstur múkki, kolapiltur, smiður eða sôtari – dökka afbrigði fýlsins. Ljósmynd: Paul Ellis.

Í vetrarhörkum flýgur hann utan af hafi og upp um björg undir lin eða hláku.

Karlmaður í Dýrafirði, fæddur 1953, ritar í svari til Þjóðhátadeildar Þjóðminjasafns Íslands árið 2007 við spurningaskrá:

Úti á hafi (ég hef eytt 40 árum á sjó, mest á togurum) tölum við um, að þegar múkkinn er farinn að fljúga hátt, þá er stutt í brælu.



Útbreiðsla fýlsins.

Kort: Matthías Ægisson.

Múkkinn — eða fyllinn, eins og við köllum hann í landi — er að því leyti líkur togarasjómönnum, að hann fer djúpt. Þegar aðrir fuglar hafa löngu gefizt upp við að halda þeim selskap, eiga þeir ávallt vísa samfylgd múkkans. „Oft mundi vera ein-manalegt á sjónum, ef ekki væri múkkinn,“ segja þeir. Múkkinn er vinur þeirra á sama hátt og hundurinn er vinur bóndans í landi. Bóndinn er ekki alltaf að kjá framan í hundinn, en hann gefur honum oft góðan bita með sér. Sjómaðurinn er ekki heldur alltaf að kjá framan í múkkann, en hann fleygir stundum til hans fallegustu lifrinni úr þorskinum. Og það finnst múkk-anum gott, því enginn matur er að hans dómi betri en lifrin úr þorskinum.

Líklega verður þó sambandið milli sjómanna og múkkans hvergi jafn innilegt eins og í svartasta skammdeginu vestur á Hala, til dæmis um það leyti sem jól eru haldin hátíðleg í landi; og munu þær orðnar býsna margar körfurnar af lifur sem þeir hafa þar sett út fyrir borðstokkinn til hans á aðfangadagskvöld. Enda hafa þeir þá mesta þörf fyrir hlýju sannrar vináttu, og múkkinn mesta þörf fyrir þær hitaeningar sem felast í lifrinni. Það er líka talið gæfumerki að vera góður við múkkann. Ég hef heyrt um skipstjóra sem alltaf lætur háseta sína gefa múkkanum fulla körfu af lifur á sunnudögum. „Það er sunnudagur, strákar,“ kallar hann þá til þeirra niður á dekkið, „munið eftir múkkanum“. Og eins er það auðvitað talið ógæfumerki að vera vondur við múkkann. Einu sinni var maður á togara sem skemmti sér stundum við að snara múkka og sverta hann sóti og fleygði honum síðan í sjóinn aftur og hló að því hvað félagar múkkans urðu hissa á að sjá hann svona breytta. Það aflaðist lítið sem ekkert á því skipi fyrr en einn af hinum hásetunum var búinn að hefna fyrir múkkann með því að berja mann þennan ofurlítið og venja hann af hrekkjunum. Þeir sem eru vondir við múkkann hafa ekkert á sjó að gera.

En af því múkkinn á yfirleitt ekki öðru en góðu að venjast af hálfu sjómanna, er hann orðinn býsna gæfur, og kastast þessvegna stundum inn á dekkið í brælum. Þá er um að gera að bjarga honum áður en hann meiðir sig. Þess eru jafnvel dæmi að kappsömstu skipstjórar hafa látið hásetana gera hlé á vinnu sinni til að koma slíkum múkka út fyrir borðstokkinn aftur. Því að það er hann með öllu ófær um að komast hjálparlaust. Strax og hann lendir á dekkinu er eins og sálarlíf hans fari úr jafnvægi, hann missir alla stjórn á hreyfingum sínum, og það er af og frá að hann geti hafið sig til flugs undir slíkum kringum-stæðum. En um leið og hásetarnir lyfta honum upp fyrir lunninguna, og hann hefur sjóinn fyrir augum sér á ný, kemst sálarlíf hans í samt lag, og hann flýgur sínum traustu vængjum aftur út í bræluna.

Svona er að hafa lifað allt sitt líf á sjónum.

Í Borgarfirði var sagt, að ekki mætti fylungafiður vera í hjónasæng, það gat orsakað ginklofa á börnum þeirra.

Útlönd

Elstu heimildir um fýlinn sem varpfugl á St. Kilda, eyjaklasa út af vesturströnd Skotlands, eru frá árinu 1697. Á árunum 1603–1604 er hans fyrst getið sem að-komufugls við Færeyjar og um 1840 sem varpfugls þar (fyrst á Suðurey), um 1880 á Hjaltlandi og Orkneyjum, en ekki fyrr en árið 1924 á Sunnmæri í Noregi, árið 1960 í Frakklandi og árið 1972 í Vestur-Þýskalandi.

Í Danmörku, Færeyjum, á Írlandi og í Norður-Noregi, og eflaust víðar í sjávar-plássum, þótti fyllinn boða óveður með nærveru sinni og væru menn á hafi úti og sæju hann nálgast, flýttu þeir sér til hafnar. Af þessu er runnið eitt alþýðu-heita hans á dönsku, ‘stormfugl’ – og að-alheiti hans á norsku (‘stormfugl’), sænsku (‘stormfågel’) og þýsku (‘Eissturm-vogel’).

Í Storfjord, ekki langt frá Tromø, vildu Samar meina, að kæmi fyllinn til lands væri dimm þoka á leiðinni.

En á St. Kilda var það einungis tekið sem viðvörðun um aðsteðjandi illviðri, að fuglinum litist hreinlega ekkert á blikuna og þætti öruggara að freista gæfunnar nærri ströndinni. Þar voru afurðir hans meðal annars notaðar til lækninga.

Á Grænlandi er hins vegar allt gott um hann sagt, ef frá er talið aðalhlutverk hans í einni útgáfu þjóðsagnarinnar um Sednu, formóður dýranna í arfsögnum Inúíta.

Jónas Árnason. *Sjór og menn*, 1971, 66–68.

*Sendum sjómönnum og fjölskyldum
þeirra bestu jóla- og nýjáróskir*



SJÓMANNASAMBAND
ÍSLANDS



FROSTI ehf.
Grenivík



Útvegsmannafélag
Suðurnesja

Raddir af sjónum – og harða landinu

Jón Hjaltason jonhjalta@simnet.is



Í síðasta Víkingi var ég að vandræðast með ljósmynd af Akraborginni EA-50 eða öllu heldur af fjórmenningum á bryggju, Bjarna Jóhannessyni, Valtý Þorsteinssyni, Friðþjófi Gunnlaugssyni og einum óþekktum (bls. 42).

Það stóð ekki lengi á lesendum Víkinga að bera kennsl á fjórða manninn. Arngrímur Ægir Kristinsson hafði samband og upplýsti að þarna væri kominn Þórir Stefánsson skipstjóri frá Dalvík en Þórir var meðal annars með Guðfinn frá

Keflavík, gamla Loft Baldvinsson og Svíþjóðarbatinn Garðar sem Valtýr átti og gerði út.

*

Sjómenn, hafið þið séð njósnaskipin sem Friðþjór Eydal spurði eftir í seinasta Víkingi? Jæja, kannski ekki beint njósnaskip en óneitanlega er af þeim njósnakeimur, ekki satt? Endilega hafið samband ef þessi skip hafa komið í augsýn á hafinu.

*

Lesandi hringdi og vildi vekja athygli á því að myndina á bls. 25 í seinasta Víkingi (3. tbl.) er einnig að finna í Sögu Dalvíkur eftir Kristmund Bjarnason, 2. b., bls. 365. Þar segir í myndatexta að þetta séu þeir Sigurður Jóhannsson og Hallgrímur Sigurðsson (með hattinn) að skipa á land fiski úr mótorbátinum Stormi EA-239 sem þeir félagar áttu.

*



Ekki veit ég frá hvaða ári þessi mynd er – þið getið kannski hjálpað mér með árstætningu? – en hún er skolli skemmtileg. Tekin í Reykjavíkurbörn. Fólkið stendur á Steinbryggjunni, aðalbryggju Reykjavíkur til fjölda ára. Væntanlega liggur skemmtiferðaskip úti á legunni. Mér sýnist á einum léttabátinum að skipið hafi heitið Naiade og verið frá frönsku hafnarborginni Le Havre í Normandí.

Salt
Umbúðalausnir
Rekstrarvörur
Íbætiefni



SALTKAUP EHF

SALTKAUP NORDIC

Cuxhavengötu 1 • 220 Hafnarfirði • sími: 560 4300 • saltkaup@saltkaup.is • www.saltkaup.is

*Sendum sjómönnum og fjölskyldum
þeirra bestu jóla- og nýjáróskir*

**LOFT
& RAFTÆKI**
www.loft.is



**Sjómanna- og
vélstjórafélag
Grindavíkur**

GPG
FISKVERKUN



TANDRABERG



PÓN

Útgerðarvörur
Gaffallyftarar

Pétur O Nikulásson



**Félag skip-
stjórnarmanna
á Suðurnesjum**



**ÚTGERÐARFÉLAG
REYKJAVÍKUR HF.**



BJÖRGUN



MARÁS



Akureyrarbær

AKUREYRARSTOFA

FROST

Kælismiðjan Frost ehf.



ÞORBJÖRN

Gjögur hf
Grindavík

VÍKINGUR
SJÓMANNABLAÐIÐ



BRIM HB GRANDI



Síðarvinnslan hf
Eyrargötu 3
740 Neskaupsstað
Sími: 4700 7000



GRINDAVÍKURHÖFN

Frívaktin

Út var að koma hjá Bókaútgáfunni Hólum bráðsmellin bók, Fimmaurabrandarar 2, en hún er vitaskuld framhald af þeirri númer 1, sem naut og nýtur enn mikilla vinsælda. Hér skal gripið niður í nýju bókina:

Getur feitt fólk fylgst grannt með fréttum?

Ef maður lækkar rostann í rostungi, verður þá bara ungi eftir?

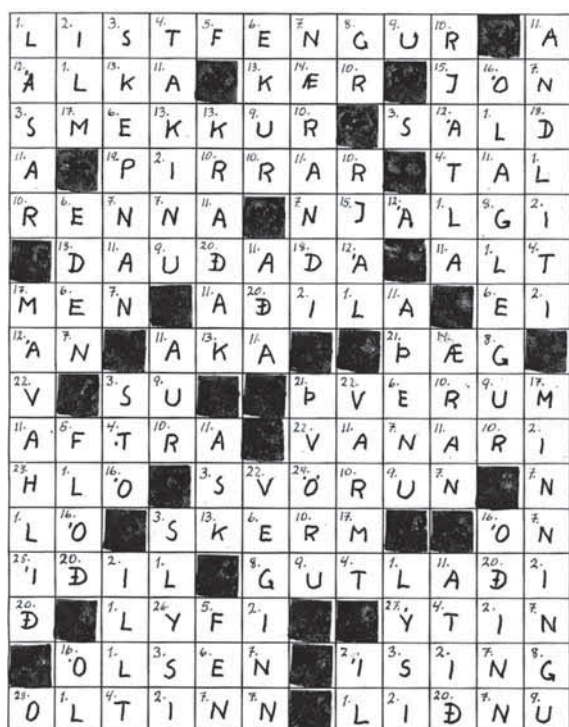
Í eigin jarðarför er maður oftast vant við látinn.

Dönsk þæling:

Hjartaskurðlæknir fór með bílinn sinn á verkstæði.

Bifvélavirkinn: „Við vinnum eiginlega sams konar störf læknir.

Ég hreinsa ventlana og karboratorinn, skipti um púströr, set svo allt á sinn stað og eftir það gengur bíllinn eins og ekkert sé. Samt ert þú



með miklu hærri tekjur en ég. Hvað segirðu við því?”

Læknirinn: „Ég veit hvað þú meinar, en – hefurðu reynt að gera þetta allt á meðan vél-in er í gangi?”

Ég frétti af einum sem fór á eBay og var svo lélegur í ensku að hann ýtti alltaf á

„Buy Now!“ og hélt hann væri að kveðja.

Gengi krónunnar var rétt í þessu að bætast á lista Ríkislögreglu-stjóra yfir hættulegustu gengi Íslands!

Móðir mín sagði að leiðin að hjarta mannsins væri í gegnum magann. Yndisleg kona, en glataður skurðlæknir!

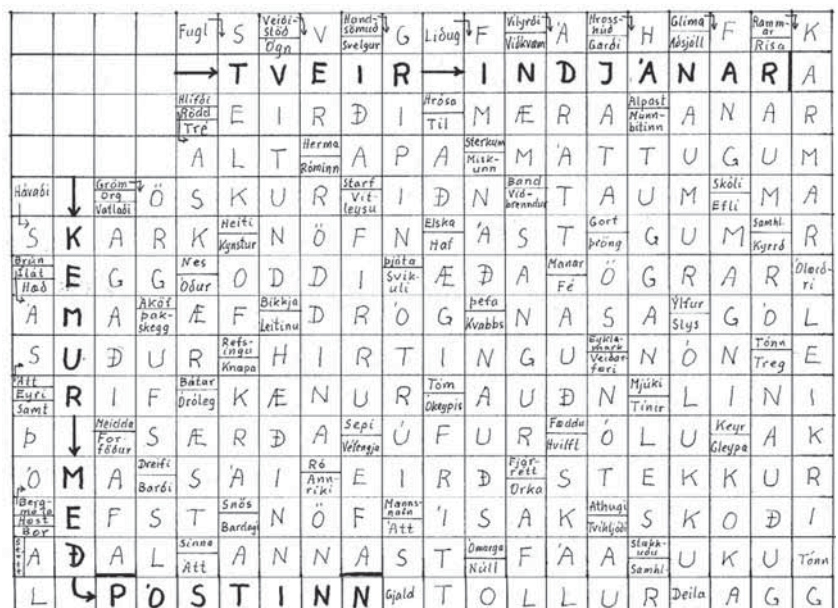
Ég fékk flis um daginn. Hún var svo langt niðri að það þurfti sálfræðing til að ná henni upp aftur.

Hvað kallast lúsmý sem treðst framfyrir? Skjúsmý

Óska eftir tveggja ára bát ... má vera fjögurra ára!



„ÞRAUTA-JÓL“ — LAUSNIR —

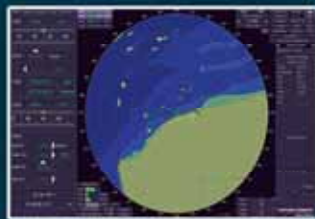


NORTHROP GRUMMAN

Sperry Marine

JRC

SIMRAD



VisionMaster FT ratsjá



JLN-652 Straummælir



Navipilot 4000
Sjálfstýring



Lágtíðni sónar



KONGSBERG



K-Chief 600



JMR-5400 Ratsjá



Hytera PD 605



Omni Höfuðlínusónar



Zodiac Seacom 200

Askalind 2
201 Kópavogur

Simberg

Sími: 414-4414

www.simberg.is
simberg@simberg.is

Gleðilega hátíð

LOHSSON & LEMMONS - JÓNA - SÍA

Landsbankinn

landsbankinn.is

410 4000

