

VÍKINGUR

SJÓMANNABLAÐIÐ

1. tbl. 2021 · 83. árgangur · Verð í lausasölu kr. 1.490



 Skeljungur

Skipaþjónusta Skeljungs

Alhliða þjónusta við sjávarútveg, útgerð og vinnslu - S. 444 3000

Skeljungur hf. | Borgartúni 26 | 105 Reykjavík | S. 444 3000 | skeljungur@skeljungur.is | skeljungur.is



Loðnuvalsinn

Þegar þetta er skrifað er yfirstaðin stutt og snörp loðnuvertíð sem var kærkomin himnasending til handa hagsmunaaðilum eftir tveggja ára loðnuþurrð. Heyra og lesa mátti í fjölmiðlum jákvæð viðbrögð úr öllum áttum innan greinarinnar bæði til sjós og lands þar sem menn gleðjast yfir stemmningunni með tilheyrandi loðnulykt og væntingum um uppgrip á skömmum tíma. Miklar væntingar um há verð voru og eru meðal loðnusjómannanna ekki síst þegar horft var til mikillar eftirspurnar þar sem ekki hefur borist uggi af loðnu frá Íslandi til Japans í tvö ár. Væntingarnar fengu síðan byr undir báða vængi þegar fréttir fóru að berast af þeim verðum sem íslensku sjávarútvegsfyrirtækin greiddu til norskra skipa fyrir loðnu sem þau lönduðu á Íslandi.

Norsk/íslensk verðlagning fyrir loðnu

Fyrstu tölur sem fregnir bárust af í viðskiptum þessara vinabjóða voru 140 kr/kg. Norðmönnum til handa. Síðan fóru prísarnir ört hækkandi og náðu hámarki í lok veiðitímabils þeirra. Hæsta verð að mér er tjáð fyrir norskan farm sem íslenskt sjávarútvegsfyrirtæki greiddi voru 252 kr/kg.

Í Fiskeribladet frá 24. febrúar var meðalverðið á vertíðinni til Norðmanna sagt 224 kr. Hæsta verð til norskra skipa fyrir farm lönduðum í Noregi samkvæmt blaðinu var 283 kr. sem er vel yfir lágmarksverði á þorski í Noregi og á Íslandi. Vert er að geta þess að samkvæmt samningi milli þjóðanna fá Norðmenn ekki tækifæri til að fylgja loðnunni lengra suður en til 64°30' norðlægrar breiddar og missa því að verulegu leyti langverðmætasta hluta vertíðarinnar sem varir í kring um það tímabil sem hámarks hrognafyllingu er náð, sem öllu jöfnu gerist ekki fyrr en loðnan er komin sunnar, síðan vestur með suðurströndinni og endar loks í Faxaflóa og á Breiðafirði.

Íslensk verðlagning

Það verð sem ákveðið var af íslensku útgerðunum í upphafi vertíðar hefur að sögn sjómanna verið í kring um 100 krónur pr. kg. sem í sögulegu samhengi er það hæsta sem um getur, en á sama tíma má vekja athygli á að afurðaverð á Japansmarkaði eru í hæstu hæðum sem í raun var staðfest þann 9. mars í

viðtali á mbl.is við Gunnþór Ingvason, ánægðan framkvæmdastjóra Síldarvinnslunnar í Neskaupstað, þar sem hann upplýsti að heildar útflutningsverðmæti loðnuafurða að meðtöldum 10 þúsund tonna afla (Reyndar 12.526 tonn samkvæmt norskum löndunartölum) sem Norðmenn lönduðu hérlandis myndu nema á bilinu 22-25 milljarðar og fullt tilefni til að óska öllum hagsmunaaðilum til hamingju með vel heppnaða vertíð.

Uppgjör

Þegar horft er til fyrri vertíða hefur það átt sér stað hjá ákveðnum útgerðum, þó alls ekki öllum, að þær greiði áhöfnum sinna skipa leiðréttingu á aflahlut, reynist endanlegt afurðaverð hærra en áætlað hafði verið á vertíðinni. Í gegnum tíðina meðan kvótinn hljóðaði upp á mörg hundruð þúsunda tonna var eðlilega mun meiri óvissa með skilaverð á afurðum sem leiddi til þess að sjómenn vildu fremur fá lokauppgjör byggð á áætluðum verðum frá útgerðinni fremur en að geta átt von á bakreikningi ef í ljós kæmi afurðaverðslækkun frá áætlunum útgerðar. Á þeirri fordæmalaus vertíð sem nú sér fyrir endann á blasir við að eftirspurn er mun meiri en framboðið, sáralítið af heildaraflanum fór í bræðslu, bróðurparturinn eru frystar afurðir auk þess sem vel tókst til með hrognafyrstingu og meðalverð á kílóíð hjá Norðmönnum var 224 kr. án mikillar aðkomu þeirra að hrognaloðnu sem er sem áður segir verðmætasta afurðin. Það er því næsta víst að þau skiptaverð sem lögð eru til grundvallar fyrir aflahlut sjómanna hljóta að vera mjög varlega áætluð svo ekki sé dýpra í árinni tekið.

Vert er að nefna að í það minnsta ein útgerð tekur fram í sínum verðsamningi að tekið verði tillit til endanlegra afurðaverða við launauppgjör sinna sjómanna, sem er þeirri útgerð til sóma og ætti að verða öðrum útgerðum til eftirbreytni. Ljóst er að góðar tekjur sjómanna á vertíðinni byggja á hlutaskiptakerfi sem tryggja skal þeim ákveðið hlutfall af afla-verðmæti og þar af leiðir að endanlegt launauppgjör sem byggir er á bráðabirgða verðákvörðunum af hálfu útgerða ætti ekki að eiga sér stað að þessu sinni í það minnsta, þar sem allar forsendur hníga til þess að endanleg afurðaverð liggi nú þegar eða mjög fljótlega ljós fyrir.

Árni Bjarnason



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

Efnis- yfirlit

- 4 Skuttogarar, hugmyndin, Ísland og Stellurnar. Árni Björn Árnason fullyrðir að Siglfríðingur sé fyrsti skuttogari Íslendinga.
- 10 Smyrjari Á Helgafelli, kokkur á Snæsanum, vélstjóri á Drangi, háseti og kokkur á Snæfelli EA-740. Helgi Laxdal ræðir við Vigfús J. Hjaltalín.
- 20 Síðasta ferð Laxfoss. Guðmundur Kr. Guðmundsson var skiptstjóri um borð.
- 24 Kostir og ókostir ómannaðra skipa. Páll Hermannsson lýkur umfjöllun sinni um gámavæðinguna og áhrif hennar.
- 28 Norðurlandaljósmyndakeppni sjómanna. Hinn sænski Jörgen Språng vinnur þrefalt. Guðmundur St. Valdimars-sonar og Kristján Birgisson hreppa heiðursverðlaun.
- 32 Legg lið ef skólinn settur niður í Reykjavík en alls ekki ef á Ísafirði. Jón Þ. Þór segir frá stofnun fyrsta sjómanna-skólans á Íslandi sem var jafnframt fyrsti starfsgreinas skóli landsins.
- 33 Krossgátan
- 36 Þá er komið að tveimur síðustu togurum, númer 81 og 82, í frásögn Helga Laxdal af fyrstu togurum þjóðarinnar.
- 40 Hið gleymda systurskip Titanic var kallað „Old Reliable“. Hér segir nánar af viðurnefninu og örlögum skipsins sem fékk nafnið HMT Olympic.
- 42 Amy Bauernschmidt, brýtur blað í sögu flota Bandaríkjanna. Hilmir Snorrason af erlendum vettvangi.

Útgefandi: Völuspá útgáfa,

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

Ritstjóri og ábyrgðarmaður: Jón Hjaltason, sími 862 6515,

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

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

Ritnefnd: Árni Bjarnason, Hilmir Snorrason og Jón Hjaltason.

Prentun: Prentun.is

Aðstandendur Sjómannablaðsins Víkingis:

Félag skipstjórnarmanna, Skipstjóra- og stýrimannafélögin Verðandi, og Visir.

Sjómannablaðið Víkingur kemur út fjórum sinnum á ári

og er dreift til allra félagsmanna ofangreindra félaga.

ISSN 1021-7231

Navitron sjálfstýringar



NT921G

Sjálfstýring sem hentar í allar gerðir skipa yfir 18 m. að lengd upp að 2000 tonnum. Einföld og öflug sjálfstýring með frábært orðspor í íslenskum fiskiskipum.



NT888G



IMO sjálfstýring með 3 innganga og 1 VDR útgang. Stjórnar bógskrúfu auk stýris og leiðréttir fyrir hraða skips. Fyrir skip frá 20 m. upp að 3000 tonnum.



NT999G



IMO sjálfstýring með 3 innganga og 1 VDR útgang. Stjórnar bógskrúfu auk stýris og leiðréttir fyrir hraða skips. Fyrir stærstu gerðir skipa allt að 100.000 tonn.



NT880 AHR

Tveggja skífu stýrisvísir með innri skífu fyrir upplausn upp á 0.1° og stillanlegri baklýsingu. NMEA inngangur les frá flestum stefnugjöfum.



NT920 AHR

Einnar skífu stýrisvísir með upplausn upp á 0.5° og stillanlegri baklýsingu. NMEA inngangur les frá flestum stefnugjöfum.



NT920 DHR

Stýrisvísir með stafrænum aflestri í 0.1° upplausn og stillanlegri birtu. NMEA inngangur les frá flestum stefnugjöfum.



Svalbakur EA-302 við bryggju á Akureyri.
Ljósmynd: Minjasafnið á Akureyri

Stellurnar

Fyrsta nóvember 1973 sigldu tvö systurskip samsíða inn Eyja-fjörðinn.

Athygli vakti að þau voru skutskorin. Það er að segja hvorki með skúta né drottningarrass. Vísir menn sögðu þetta skuttogara.

Hugmyndin kviknar

Hvar og hvenær datt mönnum sú bábilja í hug að skera í burtu afturenda skipa? Hugmyndin fæddist í suðurhöfum í upphafi tuttugustu aldar.

Það er að segja í höfunum þar sem hvalurinn var skotinn. Að skjóta hval er eitt en annað var að nýta það sem búið var að fella. Það gat vafist fyrir hvalföngurum. Annað tveggja var að draga bráðina til lands eða að gera að henni úti á rúmsjó. Að hífa tuga tonna hval yfir lunningu hvalfangara var óvinnandi verk. Eini kosturinn var því að flensa hvalinn við skipssíðuna. Erfitt var það og hættulegt að standa á sleipu hræinu og flensa af því rengið. Hættan fór vaxandi í réttu hlutfalli við versnandi sjólag og þá var lífið lagt að veði.

Þessir erfiðleikar leiddu af sér þá hugsun að ef til vill væri hægt að draga hvalinn upp á skut skipa og inn á þilfar. Hugmyndin fæddist á fyrstu árum 20. aldar og var hrint í framkvæmd árið 1925 er fyrsti hvalurinn var flensaður á þilfari.

Þróunin varð síðar sú að á miðin voru send stór verksmiðjuskip sem drögu hvalina upp skutrennu og unnið við frágang hans á þilfari skipanna.

Gamall tundurduflasælðari í endurnýjun lífdaga

Fyrst hægt var að ná stórhveli inn á þilfar eftir skábraut því þá ekki öðrum afla.

Ekki þurfti að hugsa um línu- neta- eða nótaveiðar þar sem fengurinn var tekinn inn yfir síðuna og því stóð trollið eitt eftir. Trollinu hafði reyndar verið hent út af síðu skipa áratugum saman og síðan híft og dregið með handafli sömu leið til baka.

Það var ekki hættulaust að sveifla margra tonna bobbingjalengju inn fyrir borðstokkinn og standa síðan hundblautur við lunninguna að kafa inn netið. Lunningu sem í brælum var oftar en ekki undir yfirborði sjávar. Höfuðverkurinn var að koma veiðarfærinu aftur af skipinu í sjóinn. Þekking manna í að varpa djúpsprengjum og tundurduflum aftur af skutnum var fyrir hendi og tæpast væri vandasamara að láta veiðarfærin fara sömu leið.

Árið 1947 var gömlum tundurduflasælðara breytt þannig að hann gat látið trollið falla af skutnum og dregið það sömu leið til baka.

Eftir nokkurra ára tilraunir voru smíðuð þrjú skip sem vörpuðu trollinu í

sjóinn aftur af skipunum og drögu þau aftur inn á þilfar með afla sem í þeim var. Fyrst þessara skipa var smíðað 1954 en það síðasta 1960, Skipin voru smíðuð eftir teikningum og reyndust í raun upphaf þeirra skipa sem nú bera nafnið skuttogari.

Í fljótu bragði er svo að sjá að Íslendingar hafi setið eftir í þessari þróun. En var það svo?

Siglfirðingur eða Barði?

Verkstjórnin, Andrés Gunnarsson, í Vælsmiðjunni Sindra á Patreksfirði hafði nefnilega fengið hugmynd að skuttogara er hann var vélstjóri á síðutogara í seinni heimsstyrjöldinni. Smíðaði hann líkan að hugmynd sinni og fór til Bretlands eftir stríð og kynnti þarlendum. Ekki hafði Andrés erindi sem erfiði en svo merkilega vildi til að smíði svona skipa hófst þar í landi upp úr 1950.

Andrés var fæddur að Hólum í Austur Landeyjarhreppi 1904 og lést 2003 án þess að fá nokkra viðurkenningu eða umbun fyrir hugmynd sína að skuttogara.

Líkanið sem hann smíðaði var lengi geymt í Vatneyrarbúðinni þar sem höfuðstöðvar Útgerðafélags Ó. Jóhannessonar hf. Patreksfirði voru til húsa. Líkanið er nú í vörslu Sjóminjasafnsins á Grandagarði Reykjavík.

Fyrsti skuttogari Íslendinga var Siglfirðingur SI-150 sem smíðaður var



Við tökum virkan þátt í sjávar-
útvegi um land allt og hjálpum
þér og þínu fyrirtæki að koma
hugmyndum í framkvæmd.

—
VELKOMIN
Í LANDSBANKANN

Öflugur samstarfsaðili í sjávarútvegi

fyrir Siglufirðing hf. Siglufirði í Ulsteinsvík í Noregi og kom til landsins 1964. Siglufirðingur var með skutrennu og togblakkir staðsettar inn af sitt hvorri síðu að aftan. Togvírarnir lágu því vel aðskildir frá skut skipsins en ekki saman út frá annarri hvorri síðunni eins og á síðutogurunum. Trollið var dregið eftir rennu upp á skutinn og fram á þilfarið undir brúna þar sem undir hana hús- aði. Skipið var einnig búið til síldveiða og var því með kraftblökk en minnst lítið ef þá nokkuð mun silfur hafsins hafa orðið vör við þá veiðigetu skipsins.

Þjóðariþrótt Íslendinga er að rífast um allt á milli himins og jarðar og ekki stóð á landanum þegar skuttogarinn Barði NK-120 kom fjögurra ára gamall frá Frakklandi til Neskaupstaðar árið 1970. Vildi margur maðurinn meina að þarna væri kominn fyrsti skuttogari landans.

Fram var leiddur hver spekinginn af öðrum sem komust að þeirri niðurstöðu að tvö þilför þyrfti til svo að skip gæti kallast skuttogari. Trollið væri dregið upp á efra þilfar og að fiskinum gert í lokuðu rými á því neðra. Venjulegur þenkjandi maður fær þó ekki með nokkru móti séð hvað fjöldi þilfara á einu skipi hefur með skutdrátt að gera.

Það eina sem þarf til svo að skip geti kallast skuttogari er að togvírar liggi aðskildir aftur frá skutnum sitt hvoru megin og að á því sé skutrenna þar sem veiðarfæri og afli er dreginn inn á þilfar.

Allt þetta hafði Siglufirðingur SI-150 til að bera og ber honum því með réttu sæmdarheitið fyrsti skuttogari Íslendinga. Hjáróma raddir um annað eru í besta falli hlægilegar.

Erling, snillingur frá Færeyjum

Skipin sem sigldu inn Eyjafjörð 1. nóvember 1973 voru nýjustu togarar Útgerðarfélag Akureyringa hf. sem keyptir voru frá Klakksvík í Færeyjum.

Skipin voru smíðuð í Söviknes í Noregi fyrir Pf Stella, Klaksvík í Færeyjum sem frystitogarar. Ný fengu skipin nöfnin Stella Kristína KG-320, smíðuð 1968 og Stella Karína KG-321, smíðuð 1969 en til

Akureyrar komin bar Stella Kristína nafnið Sléttbakur EA-304 en Stella Karína nafnið Svalbakur EA-302.

Burðarásar fyrirtækisins Pf Stella, sem stofnað var 1960, voru bræðurnir Erling, Hallur og Tryggvi Lakáfoss og gegndi sá fyrst nefndi stöðu framkvæmdarstjóra.

Í bókinni „STELLURNAR“ eftir Birgir Waag Hognesen er stiklað á lífshlaupi Er-

langur áður en skipin leystu landfestar. Enginn þeirra sem sendur var í skottúrinn fékk að koma heim til Íslands allan þennan tíma.

Leynd hvíldi yfir því hvað olli þessum töfum en hald manna var að illa hefði gengið að losa skipin úr veðböndum. Veðböndin voru því lengi vel sterkari en landfestar skipanna.



Eitt var að veiða hvalinn, annað að gera að honum.

lings og þarf ekki að lesa margar línur í bókinni til að átta sig á að maður þessi var mörgum skrefum á undan sinni samtíð. Hann sá margskonar tækifæri til atvinnusköpunar sem hulið var öðrum dauðlegum mönnum.

Erling var vélstjóri á togara útgerðar-fyrirtæki í Klaksvík frá 1949 til 1960 og á þeim árum hefur hann vafalítið lagt á ráðin um framtíðina.

Pf. Stella ræðist í smíði þriggja línuskipa og komu tvö þau fyrstu til Klaksvíkur árið 1961 og fengu nöfnin Stella María og Stella Kristína. Þriðja skipið kom árið 1963 og fékk nafnið Stella Karína. Skipin báru sömu nöfn og konur bræðranna.

Tveimur þessara skipa var síðan skipt út og þau seld þegar skuttogararnir, sem getið er hér að ofan, komu til sögunnar.

Þetta voru frystitogarar sem unnu fiskinn um borð og frá borði var hann seldur um heim allan.

Frystitogarar verða aldrei leyfðir á Íslandsmiðum

Árið 1973 er orðið þungt fyrir fæti með útgerð togaranna og því voru þeir falir og Útgerðarfélag Akureyringa hf. greip tækifærið. Yfirmenn í brú og vélarúmi voru sendir frá félaginu í einum hveli til að sækja skipin því ekki skyldi happ úr hendi sleppa. Þessi skottúr sem til var stofnað varð þriggja og hálfs mánaðar

Þegar skipin sigldu seint og um síðir frá Færeyjum lá leið þeirra til Noregs að sækja fiskikassa undir fisk þar sem ísa átti aflann um borð og vinna síðan í landi.

Eftir siglinguna frá Noregi varð Svalbakur að hinkra eftir Sléttbaki í Eyjafjarðamynni svo að samsíða yrðu skipin inn Eyjafjörðinn.

Tollað var út af Svalbarðseyri og gekkst Sléttbakur undir þá athöfn á undan Svalbak. Þegar verið var að tollafgreiða Svalbak

setti Sléttbakur á ferð inn að bryggju. Þessi æðibunugangur féll ekki í frjóan jarðveg hjá Svalbaksmönnum sem beðið höfðu í mynni Eyjafjarðar eftir Sléttbaki.

Að tollskoðun lokinni setti Svalbakur á fulla ferð, öslaði fram hjá bryggjunni sem leggjast átti við, og inn fyrir Oddeyrartanga. Það freyddi langt upp á bóga skipsins þegar inn á Akureyrarpoll kom og ekki slegið af þó að tekin væri 180 gráðu beygja. Þessi sigling var mikið sjónarspil því skipið lagðist hressilega undan stýrinu og hreinsaði allan veislukost af borðum og út í síðu. Það kom þó ekki að sök því að búíð var að undirbúa komu skipanna með veisluföngum á bryggju en þar voru um 400 bæjarbúar mættir í tilefni komu togaranna.

Ekki var sopið kálið þó að í ausuna væri komið því að eftir var að breyta skipunum úr frystitogurum í ísfisktogara. Þessi vinna var framkvæmd á Akureyri en mannaflí var ekki tiltækur nema í annað skipið í einu.

Þeirri hugmynd skaut því upp að hitt skipið veiddi sem frystitogari á meðan og fullynni aflann um borð. Til slíkrar veiði þurfti leyfi sjávarútvegsráðherra en sá herra sagði að frystitogarar fengju aldrei slíkt leyfi á Íslandsmiðum. Fiski af þeim miðum skyldi landa í frystihús til að skapa vinnu í landi. Þarna skrikaði ráðherra illa fótur þar sem reyndin varð allt önnur er árin liðu.

Samferða í 93 ár



Olís hefur allt frá stofnun kappkostað að veita fyrirtækjum í sjávarútvegi trausta þjónustu með sölu á eldsneyti og rekstrarvörum til útgerða. Við ætlum að halda þeirri siglingu áfram.



TAKTU DAGINN FRÁ!

17. JÚLÍ

Frekari upplýsingar
á facebooksíðunni okkar



/7tindaraheimae

Skráðu þig inn á hlaup.is



7 Tindar á Heimaey er árlegur viðburður í Vestmannaeyjum. Í ár verða 7 Tindar á Heimaey laugardaginn 17. júlí og hefst kl. 12:00.

- » STÓRHÖFÐI
- » SÆFJALL
- » ELDFELL
- » HELGAFELL
- » HEIMAKLETTUR
- » HÁ HÁ
- » DALFJALL/EGGJAR

Það lá því fyrir togaranum að vera bundinn við land í nokkra mánuði því sá fyrri sem breytt var fór ekki í sinn fyrsta túr sem ísfisktogari fyrr en um miðjan febrúar árið 1974.

Enn að veiðum

Baðir togarnir þjónuðu eiganda sínum vel og lengi og báru mikinn afla að landi.

En hver varð síðan lífssigling skipanna eftir að til Akureyrar kom?

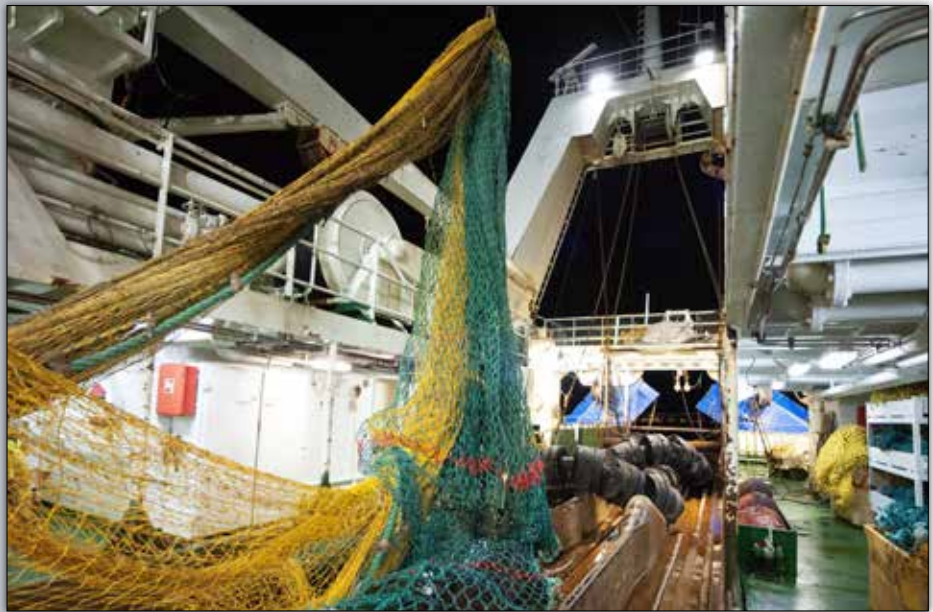
Sléttbakur EA-304 var orðinn nokkuð þreytulegur á seinni hluta níunda áratugar og fékk því andlitslyftingu 1987 með lengingu um átta metra. Meðfram lengingunni var honum breytt í frystitogara. Einkennisstöfum skipsins var breytt 1999 í EA-4 og stóð svo til ársins 2002. Skipið var selt 2002 og fékk þá nafnið Akureyrin EA-110 en 2009 fékk það nafnið Snæfell EA-310. Áfram var skipið þó í eigu þess er keypti árið 2002.

Skipið bar enn nafnið Snæfell EA-310 þegar það var felld af skipaskrá 13. nóvember 2019 og selt í niðurrif til Gent í Belgíu þá rúmlega hálfrar alda gamalt.

Eigendaskipti urðu á Svalbak EA-302 árið 1997 og fékk hann þá nafnið Svalbarði SI-302. Svalbarði SI-302 var seldur til Rússlands árið 2001 og gáfu Rússarnir honum fljótlega nafnið Stella Karína. Í eigu Rússa var skipið sett á rækjuveiðar og er ekki annað vitað en að þær stundi það enn árið 2020.



Gamla lagið. Trollið tekið inn á síðunni. Ljósmynd: Ásgrímur Ágústsson



Nýja lagið. Trollið dregið eftir rennu upp á skutinn. Fyrsti íslenski báturinn til að reyna skuttog var Baldur KE-97, þá með humartroll (1961). En fyrsti íslenski skuttogarinn var hins vegar Siglfirðingur, staðhæfir höfundur, fullyrðingar um annað séu í besta falli hlægilegar.

Ljósmynd: Þróstur Njálsson

VIÐ LÁTUM DÆLURNAR GANGA

Dæla	Áspétti	Rafmótorar	Blásarar	Viðgerðarefni

Vatnagörðum 16 104 Reykjavík sími: 5686625 - 8241200 velar@velarehf.is

JÓN BERGSSON

ÞÆGINLEG & ÖRUGG Á SJÓ VIÐ ERFIÐUSTU AÐSTÆÐUR

BEKINA
BOOTS



Enginn
málmur

100%
vatnsheld

Lipurt efni,
auðvelt að þrifa

Við til þæginda
við daglega
notkun

Sóli lokaður svo net
geta ekki gripið í stígvélin



KLLETTHÁLS 15 | 110 REYKJAVÍK | WWW.JONBERGSSON.IS | 588 8886

JÓN BERGSSON



Á sjó og landi

Viðmælandi minn að þessu sinni er Vigfús J. Hjaltalín, eða Fúsi eins og hann er kallaður daglega, fæddur 10. maí 1942 í Stykkishólmi. Sonur hjónanna Ingibjargar Soffiu Pálsdóttur og Jóns Bergs Vigfússonar Hjaltalín ábúenda í Brokey á Breiðafirði, en eyjunni tilheyra a.m.k. 160 grónar eyjar og sker sem öllum hefur verið gefin nöfn. Auk Vigfúsar, sem er elstur, áttu þau synina Pál og Berg. Á sama tíma bjó föðurbróðir Vigfúsar, Vilhjálmur, í Brokey ásamt konu sinni og 4 börnum, dóttur og þremur sonum.

Lífið í Brokey

„Heimilishaldið var svipað og gerist og gengur á þessum árum,“ rifjar Vigfús upp. „Eldavélin var oliukynt og var ekki bara til eldunar heldur einnig til þess að kynda upp húsið með vatnsmiðstöð sem var þá algeng í húsum. Til lýsingar höfðum við 12v vindrafstöð sem nægði ef vindur var stöðugur. Um 1950 keyptu þeir bræður sér diesel rafstöð, um 6,5 kW að mig minnir. Með henni urðu miklar breytingar á heimilishaldinu því þá komu til sögunnar ýmiss nútíma heimilistæki eins og rafmagnseldavél og þvottavél svo nokkuð sé nefnt. Mig minnir að við höfum verið á undan þeim á Skógarströndinni að rafvæða hjá okkur.

Lífið í Brokey snerist um að hafa í sig

og á líkt og annars staðar á þessum árum. Fólkið lifði á landbúnaði og sjósókn. Í eyjunni voru sex kýr, hvor fjölskylda átti þrjár en mjólkinn úr þeim sem unnið var líka úr bæði smjör og skyr nægði til eigin þarfa allt árið og stundum var smjörframleiðslan það mikil að hægt var að selja eitthvað af henni í kaupfélaginu í Stykkishólmi.

Hvort heimili átti um 100 kindur sem gengu á heimaeyjunni frá vori og fram á haust en þá voru þær ferjaðar ásamt hrútunum í úteyjar skammt frá þar sem þær gengu sjálfala fram að sauðburði að vori en þá voru þær teknar heim. Aldrei minnst ég þess að þær væru teknar á hús eða gefið hey né að fylgst væri með þeim þegar þær voru að bera á vorin.

Fyrstu haustin mín í Brokey var farið með sláturlömbin í sláturhús sem starfrækt var að Dröngum á Skógarströnd en seinni árin til Stykkishólms. Til þess að ferja lömbin var notaður bátur án vélar sem bundinn var aftan í annan vélbátinn sem þeir bræður áttu, en þeir áttu tvo vélbáta auk að minnsta kosti tveggja árabáta, auk nefnds báts sem notaður var til ýmiss konar flutninga. Það tók yfirleitt góðan hálf tíma að fara til Skógarstrandar en um einn tíma til Stykkishólms.

Þrátt fyrir að bústofninn hafi verið aðgreindur má segja að öll vinnan hafi verið sameiginleg svo sem heyskapur og

annað sem tilheyrði búskapnum. Farið var í Hólminn það er til Stykkishólms þegar þurfti til þess að kaupa inn til heimilisins eins og mjölvöru og fleira.“

Svefneyingabók

„Barnaskólanámið fór fram í Brokey. Til okkar kom farandkennari eins og þá var siður utan þéttbýlis, hann var hjá okkur í svona 3 vikur í senn setti okkur fyrir verkefni og kom síðan að ákveðnum tíma liðnum og hlýddi okkur yfir og setti fyrir ný verkefni. Þetta fyrirkomulag reyndist bara vel þó vafalítið hefði verið betra að vera samfelt í skólanum.

Að barnaskólanum loknum fór ég í héraðsskólann í Reykholti og var þar í tvo vetur, skólaárin 1957-58 og 1958-59 en kom alltaf heim í Brokey yfir sumartímann og hjálpaði þá til við þau störf sem sinna þurfti hverju sinni yfir sumarið en þar bar heyskapinn hæst.

Samtíða mér í Reykholti voru menn sem síðar urðu þjóðþekktir. Þar má nefna Þórð Sveinbjörnsson sem ólst upp í Svefneyjum, síðar meðal annars framkvæmdastjóri Skipstjóra- og stýrimannafélagsins Öldunnar í Reykjavík og var á dögnum að skrifa og gefa út bók um Svefneyjar, mikið og gott rit.“

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



Vigfús J. Hjaltalin, kallaður Fúsi.

„Tækniundrið“

„Heyskapurinn í eyjunni var með svipuðum hætti og gerðist á þessum árum, allt slegið með orfi og ljá, snúið með hrifu og tekið saman þegar þurrt var orðið, bundið í bagga og flutt heim í hlöðu á hestvagni með tveimur hjólum, svokölluð langgrind, sem einn hestur gekk fyrir.

Við heyjuðum ekki bara heimaeyjuna heldur líka nokkrar úteyjar en þá var heyið flutt þaðan heim með bátnum sem áður var nefndur, ýmist þurrt eða óþurrkað sem var dreift á heimatúnið til þerris.

Á árinu 1947 keyptu þeir bræður dráttarvél af gerðinni Farmall A. Með komu hennar var mikil breyting á búskaparháttunum í eyjunni. Í stað þess að slá með orfi og ljá var nú allt véltækt graslendi slegið með traktorum en honum fylgdi sláttuvél sem fest var við hann að aftan þannig að sláttugreiðan var aftan við hægri afturhjólið, til viðbótar var heyið dregið heim á traktorum. Fyrst var

það sett í svokallaðar sátur á túninu síðan var reipi slegið utan um hverja sátu fyrir sig eftir kústarinnar reglum og hengt aftan í traktorinn og dregið heim að hlöðu. Þegar þangað kom var krók brugðið í reipið sem var áfastur vír sem lá í gegnum talíu í fjarenda hlöðunnar og hinn endi vírsins var síðan tengdur traktorum sem togaði í vírinn og dró sátuna inn í hlöðuna þangað sem óskað var eftir hverju sinni. Þetta þótti nú ekkert smá tækniundur á sínum tíma. Að sjá á eftir sátunni renna inn í hlöðuna, án þess að mannshöndin kæmi þar nálægt virtist nánast kraftaverk, en var það ekki eins og mörg önnur ætluð og umgetin kraftaverk liðinna ára.

Góð fiskimið voru ekki alveg við eyjuna. Til þess að komast á góð mið þurfti að sigla vestur fyrir Höskuldsey, sem er um tveggja tíma sigling frá Brokey.

gerður siginn fiskur sem er herraannsmatur með hamsatölg.“

Þegar Fúsi rifjaði þetta upp lygndi hann aftur augunum, varð dreyminn á svip og ég heyrði hvernig munnvatnið seytlaði fram í munnvikin.

„Töluvert var veitt af selkópum, í net við sker upp við eyjuna. Kjötið var bæði borðað nýtt og líka saltað ásamt spikinu. Skinnin voru unnin þannig að skafin var af þeim öll fita síðan voru þau spýtt sem kallað var, þanin út og tittuð á ystu brúnunum á tréþil og látin hanga þar til þau voru orðin gegn þurr.“

Smyrjari á Helgafellinu

„Að lokinni skólagöngunni í Reykholti, hélt ég uppteknum hætti, var heima yfir sumartímann, hjálpaði til við bústörfin en fór síðan á vetrarvertíð í Hólminum, stundaði sjóróðra á hinum ýmsu



Brokey á 21. öld.

Þangað var farið á haustin og aflað fyrir árið. Afllinn, sem var að mestu leyti þorskur, var að stærstum hluta saltaður en alltaf eitthvað hengt upp og látið síga,

vertíðarbátum sem veiddu í þorskanet. Ég minnst ekki annars en vel hafi veiðst öll árin sem ég reri úr Hólminum, man eftir óhemju góðri veiði, þá var ég háseti á Straumnesinu SH-109, þegar við komum með úr einni lögn góðar 39 lestrir á 38 lesta báti og skildum samt eftir 2 trossur þá var hann vel hlaðinn enda hafði verið troðið fiski hvar sem hægt var að koma honum.

Árið 1965 réði ég mig sem smyrjara á Helgafellið, eitt af skipum SÍS. Fyrsta verkefnið eftir að ég kom um borð var að sigla með saltaða síld í tunnum til Finnlands, Rússlands og Eystrasaltsríkjanna. Til baka tókum við ýmsan varning meðal annars túnaburð sem við lestuðum í Belgíu og Harðangursfirði í Noregi, sem er annar lengsti fjörður Noregs og þriðji lengsti fjörður í heimi, alveg ægi fagur með snarbrattar hliðar í sjó fram.

Minnist þess hvað mér þótti það skondið þegar við vorum að sigla um



Heyrði munnvatnið seytla. Ritþjónn og viðmælandi, Helgi Laxdal og Vigfús.

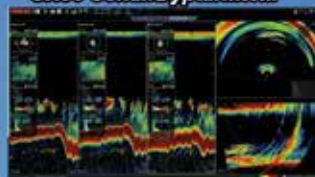


KONGSBERG

SIMRAD



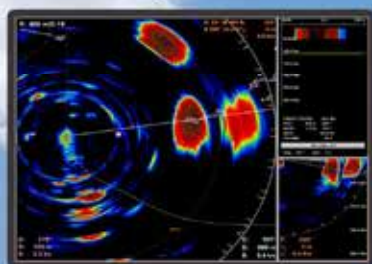
SN90 Sónar/Dýptarmælir



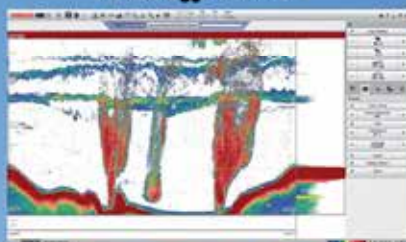
Frábært tæki fyrir allar togveiðar



ST90 Lágtíðnisónar



ES80 Dýptarmælir



Breiddband FM Chirp 10-500kHz
Mikil aðgreining og langdrægni
Hentar vel fyrir allar gerðir skipa og báta



JRC JMR-5400 Ratsjá



JRC JLN-652 Straummælir



TR 30
Neyðartalstöð



Tron 60
GPS EPIRB



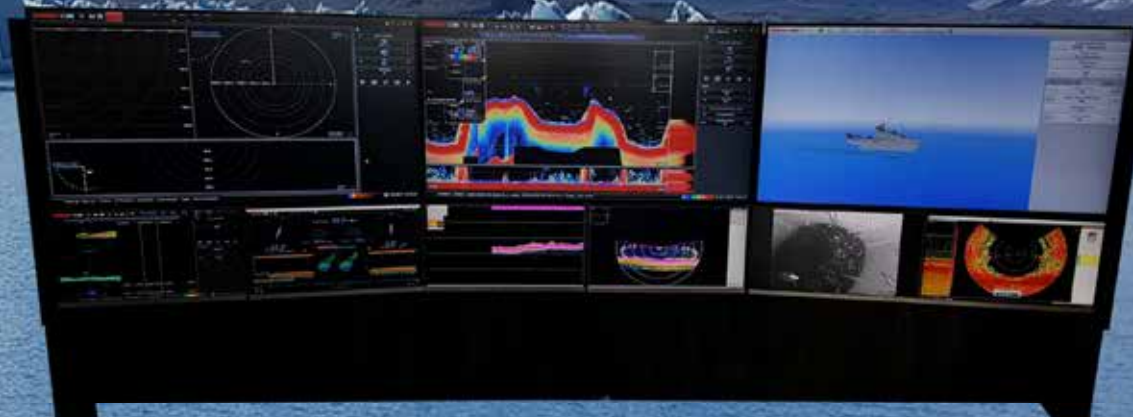
Tron SART



Sperry Marine



Navigat 100 gyrókompás



Askalind 2
201 Kópavogur

Simberg

Sími: 414-4414

www.simberg.is
simberg@simberg.is

Eystrasaltið að alltaf var tekinn lóðs um borð þrátt fyrir að svæðið væri ísilagt og engin leið að komast annað en eftir lænunni sem ísbrjóturinn markaði hverju sinni, reglur eru víst reglur stendur einhvers staðar og á þessu svæði er skylt að hafa lóðs um borð hvað sem öllu öðru líður.

Áburðinum dreifðum við síðan á hafnir landsins sem var stundum ekki alveg einfalt þar sem hafnaraðstaðan var misgóð og sums staðar alls engin eins og á Öspakseyri en þar var landað í gamlan snurpubát sem síðan var dreginn upp í fjöru þar sem skipað var upp úr honum, allt borið á höndum í land.

Man eftir því að kallarnir sem skipuðu upp á Öspakseyri, sem voru bændur úr sveitinni í kring, spurðu okkur hvort við gætum ekki selt þeim vín en vaninn var að eiga alltaf eitthvað af víni til þess að selja heimamönnum þegar siglt var á ströndina.

Í þetta skiptið var eitthvað lítið eftir en okkur tókst engu að síður að skrapa saman nokkrar flöskur handa þeim. Það kom babb í bátinn þegar kom að greiðslunni því að þeir höfðu enga handbæra peninga til að borga með, þeirra viðskipti fóru öll í gegnum kaupfélagið. Þar voru aldrei notaðir peningar þess í stað var um vöruskipti að ræða. Málið leystist þannig að þegar við komum til Hólmavíkur greiddi kaupfélagið á staðnum okkur fyrir brennivínsúttekt bændanna.



Vigfús var annar vélstjóri á Drangi og sigldi þá meðal annars til Danmerkur og Noregs. Annars var Drangur pósthátur og fór yfirleitt ekki lengra á haf út en til Grímseyjar.

Ljósmynd: Minjasafnið á Akureyri



Sjallinn á Akureyri tendraði bál í brjóstum. Ljósmynd: Minjasafnið á Akureyri.

Minnist þess líka þegar ég var á Helgafellinu þá komum við til Akureyrar um helgi og fórum á Sjallaball, þar hitti ég fyrri konuna mína í fyrsta skipti, Regínu Axelsdóttur sem ég fór með heim að loknum dansleiknum. Við giftum okkur síðan á árinu 1967 og ég fluttist til Akureyrar. Eitthvað hefur mér sigið í brjóst á meðan ég dvaldi hjá henni, nema þegar ég vakna og lít út um gluggann sé ég Helgafellið á fullri ferð út fjörðinn. Ég snaraðist á fætur og beint niður á BSO og pantaði bíl til Svalbarðseyrar, sem var næsti viðkomustaður skipsins. Þegar ég kom um borð á Svalbarðseyri var mitt fyrsta verk að fara til yfirvélstjórans, Þórarins Sigmundssonar, og biðja hann afsökunar á framferði mínu. Hann tók mér vel, enda tilefnið brýnt að beggja mati, og allt féll í ljúfa lóð okkar á milli þrátt fyrir þessa yfirsjón.

Á Snæsanum

Ég var um ár á Helgafellinu. Að þeim tíma liðnum sinnti ég ýmsum störfum á Akureyri, vann meðal annars á smurstöð Þórshamars og á Gefjun. Á árinu 1969 réði ég mig sem kokk á Snæfellið, hið eina sanna sem smíðað var hjá Skipasmíðastöð KEA og hleypt af stokkunum 21. maí 1943. Á skipinu var þá 1. vélstjóri, Freysteinn Bjarnason mikill prýðismaður sonur Bjarna heitins Jóhannessonar sem var lengi skipstjóri á Snæsanum sem oftast var aflahæst á síldinni á meðan hann stýrði því. Ég var á Snæsanum eins og skipið var kallað daglega yfir vetrartí-

mann á trolli en keyrði stóran steypubíl hjá Malar og steypustöðinni, þar sem Magnús Oddsson var aðaleigandi, yfir sumarið. Mér fannst mjög gaman að keyra steypubílinn því á honum fór ég víða. Mikið út í sveitirnar í kring um Akureyri og þá gafst tækifæri til þess að spjalla við heimilisfólkið á bæjunum en oftast en ekki var mér boðið í kaffi og stundum mat ef þannig stóð á, á viðkomandi heimili og alltaf bornar fram alveg dýrindis veitingar, stundum hrein veisluborð.

Minnist þess að eitt sumarið fór ég fimm ferðir með steypu til Grenivíkur, í nýjan sjóvarnargarð sem var verið byggja þar. Verkinu var stjórnað af mönnum frá Vita- og hafnarmálastofnun, því átti ég lítil samskipti við heimamenn. Minnst þess þó að hafa átt eitthvert spjall við Sverri Guðmundsson oddvita á Lómatjörn, sem var faðir Valgerðar síðar þingmanns og ráðherra.

Drangur og Snæfellið EA-740

Á árinu 1974 réði ég mig sem 2. vélstjóra á pósthátinn Drang sem sigldi einu sinni í viku með póst, vörur og farþega. Aðra vikuna, Akureyri, Hrísey, Ólafsfjörður og Siglufjörður, hina vikuna bætist Grímsey við og var þá siglt frá Siglufirði til Grímseyjar og þaðan til Akureyrar.

Sumarið 1975 lestuðum við einu sinni söltuð grásleppuhrogn víða á Norður- og Austurlandi sem við sigldum með til Mors sem er eyja í Limaafirðinum danska. Hún er um 363 km² að flatarmáli og þar búa

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.
Bjóðum **áletrun með nafni** sjómanns og útgerðar.



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

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

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



Vigfús var á Snæsanum. Ljósmynd: Minjasafnið á Akureyri

um 30 þúsund manns. Hrognin fóru í land í bænum Nykøbing, sem er stærsti bærinn á Mors en þar búa riflega 9 þúsund manns. Þar er rekin niðursuðuverksmiðja og meðal annars soðin niður grásleppuhrogn sem komið hafa frá íslenskum framleiðendum í gegnum tíðina og er svo enn. Ferðin þangað ásamt afskipun hrognanna gekk eins og í sögu. Við sigldum inn í Limafjörðinn frá vestri eða Norðursjávarmegin, að lokinni löndun sigldum áfram allt niður í Kattegat sem tekur við austan megin. Fjörðurinn er um 180 km. langur mjög óreglulegur í laginu. Aðalhöfnin er í Aalborg en þar er stór og mikil brú yfir fjörðinn sem við sigldum undir.

Þaðan héldum við til Noregs, nánar tiltekið, til eyjarinnar Bømlø sem er um 110 km. sunnar en Bergen sé landleiðin farin. Við sigldum alltaf innan skerja en skipstjórinn í þessari ferð var Örlygur Ingólfsson sem hafði starfað lengi á kaupskipum og þekkti svæðið vel. Við heimsóttum Rubbestadneset, en þar voru norsku Wichmann dieselvélarnar framleiddar, til þess að sækja þungan varahlut í aðalvél Drangs sem var framleidd hjá Wichmann. Rubbestadneset er á skaga á austanverðri eyjunni um 6 km austur af miðbæ Svortlands. Wichmann Diesel var stofnað af Martines Haldorsen, járnsmið en það var sonur hans, Haldor Andreas Haldorsen sem smíðaði fyrstu vélina, 2ja strokka 2ja hestafla tvígengis vél árið 1903. Vélin var sett upp í eigin báti sem reyndist svo vel að margir heimamenn létu smíða fyrir sig vélar sömu gerðar í sína báta.

Á árinu 1976 voru starfsmenn Wichmann orðnir um 520 en á sama tíma hófst samdráttur í skipasmíðunum og eftirspurn eftir skipsvélum minnkaði. Fyrirtækið varð gjaldþrota árið 1978. Með fjár-

framlögum tryggði norska ríkið tímabundinn rekstur þess án truflana um skeið.

Finnski vélaframleiðandinn Wärtsilä Vasa keypti Wichmann verksmiðjuna á árinu 1986 en þá var verið að þróa nýja vélartýpu sem fékk gerðareinkennið WX16V, 16 strokka V vél, sem var tilbúin í smíði og voru einhverjar vélar af þeirri gerð smíðaðar í nafni Wärtsilä Wichmann. Aðalvélin í Baldvini Þorsteinssyni EA-10 sem smíðaður var í Noregi 1992 var til dæmis frá Wärtsilä Wichmann 8 strokka V vél 5500 kW, sem snerist 620 sn/min en gömlu AX vélarnar frá Wichmann snerust 375 sn/mín. Norska fyrirtækið, Eidesvik Shipping vildi kaupa hönnunina þar sem Wärtsilä ætlaði ekki framleiða vélar af þessari tegund en því boði hafnaði Wärtsilä.

Áður en við héldum heim á leið fórum

við til Bergen, sem er skammt frá Bømlø, þar lestuðum við dósir fyrir niðursuðuverksmiðjuna á Akureyri. Þannig hittist á að við vorum um helgi í Bergen og nýttum tímann til þess að skoða okkur ögn um á svæðinu. fórum meðal annars með kláfferju upp á topp fjallsins Fljößen sem um 320 m yfir sjávarmáli en þaðan er mjög gott útsýni yfir Bergen og nágrenni.

Þegar ég hætti á Drangi réði ég mig sem háseta á Snæfell EA-740, togara sem KEA keypti notaðan frá Noregi árið 1975. Skipið var smíðað hjá Sterkoder Mek Verksted A/S Kristiansund árið 1969. Rúmir 44 m. að lengd, um 300 brl. búið 1500 hö MaK aðalvél.

Eins og áður sagði réði ég mig sem háseta á skipið en fljótlega eftir að ég byrjaði hætti kokkurinn skyndilega svo að ég tók að mér hálf nauðugur að brúa bilið þar til nýr kokkur yrði ráðinn, en svo fór að ég sinnti kokksstarfinu allt þar til ég hætti á skipinu eftir um 10 ára veru þar. Mér líkaði að mörgu leyti vel að vera kokkur aðstaðan um borð var bara góð og kallarnir átu flest sem borið var á borð fyrir þá þó því verði tæpast hafnað að sumir þeirra voru misánægðir með það sem á borð var borið. Þegar ég byrjaði í kokkariinu hafði ég enga reynslu af því að búa til mat og sótti því í kokkabækur þegar mig rak í vörðurnar en allt hjargaðist þetta nú skammlítið það ég best veit og ég missti aldrei mann eins og haft er eftir þeim eina sanna „Lása kokk“ sem mun hafa látið þessi orð falla einhvern tímann í blaðaviðtali.

Minnst þess að þegar við sigldum með afla á markað erlendis sem var svona 1-2 á ári þá komu oftast einhverjar af eiginkonum áhafnarinnar með og vildu þá gjarnan létta undir með mér og hjálpa mér í kokkariinu en ég baðst undan því fannst



Í tíu ár kokkaði Vigfús ofan í mannskapinn á Snæfellinu EA-740.



UMBÚÐIR & MERKING ERU OKKAR FAG



FERSKFISKKASSAR SEM ERU 100% ENDURVINNANLEGIR

CoolSeal kassinn er umhverfisvænn og því
góður valkostur í stað frauðplastkassa

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



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

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



þær bara tefja fyrir mér en ég var vanur að vinna þetta einn, búinn að koma mér upp ákveðnu verklagi sem ég vildi fylgja. Held að ástæðan hafi verið sú að þeim hafi bara fundist gaman að snúast í kringum mig þá leið tíminn hraðar enda lítið fyrir þær að fást við um borð.

Skipið var skráð í Hrísey og þar var landað að jafnaði. Flestir af áhöfninni voru frá Akureyri og í fríum tókum við ferjuna upp á Sand eins og það er kallað, síðan vorum við sóttir á bíl frá útgerðinni sem flutti okkur til Akureyrar.

Farið í land

Ég hætti á Snæfellinu á árinu 1989 og réði mig í framhaldinu til fyrirtækisins Sandblásturs og málmhúðunar. Það höfðist nú þannig að með mér á Snæfellinu var sonur eiganda fyrirtækisins og þegar hann heyri að ég væri að hætta sagði hann við mig, viltu ræða við mig áður en þú ræður þig í aðra vinnu sem ég gerði og var ráðinn.

Ég starfaði hjá Sandblæstri og málmhúðun þar til ég hætti að vinna á árinu 2009, fyrst í málmhúðuninni en fór fljótlega á lagerinn en störfin þar fólust að stórum hluta í að taka til efnispantanir fyrir kúnnann en við vorum stórir innflytjendur á stáli af hinum ýmsu stærðum og gerðum.

Ég kunni vel við starfið á lagernum. Þar var ég í samskiptum við fjöldann allan af körlum sem komu til þess kaupafni sem oftast en ekki þurfti að sníða niður fyrir þá, saga eða klippa.

Áður en ég lýk þessum kafla er rétt að geta þess að ég var um tíma háseti á Baldri EA-124 sem var pólskur skuttogari í eigu Aðalsteins Loftssonar og kom til landsins um mitt ár 1974 eða alveg þar til ríkið keypti skipið rúmu ári síðar og gerði að varðskipi í seinna þorskastríðinu.

Ég missti ég konuna mína, Regínu Axelssdóttur á árinu 1992, við áttum saman

saman í synd, enda bæði alin upp við guðsótta og góða siði.

Eftir að við hættum bæði að vinna ákváðum við að selja húsbílinn og einbýlishúsið sem við byggðum í Eyjafjarðarsveit árið 2002 og flytja til Spánar, í hlýju þar, þá var konan mín komin með vefjagigt og leið mun betur í hlýju loftslagi en kuldanum heima á Íslandi.



Hjónin Vigfús og Sigrún Jóhanna Þorsteinsdóttir. Íslendingar á Spáni gera sér margt til dundurs. Ef vel er gáð sést glitta í sigurlaun hjónanna í spilakeppni.

Við leigðum fyrst í fimm vikur í Mil Palmeras og á þeim tíma festum við kaup á íbúð í Orihuela Costa sem er rétt sunnan við Torre Vieja (þar sem Helgi á íbúð). Hér höfum við verið síðan í janúar 2016 og kunnum ákaflega vel við okkur, ekki bara vegna sólarinnar heldur og líka vegna verðlagsins en hér allt að minnsta kosti 50% ódýrara en heima sem skiptir máli fyrir þá sem lifa bara á greiðslum úr lífeyrissjóði og ellilífeyri frá hinu opinbera. Hér er sömuleiðis töluvert félagslíf á meðal Íslendinganna, rútuferðir, félagsvist og

þorrablot svo nokkuð sé nefnt af því sem er í boði. Yfir sumartímann erum við heima. Við keyptum okkur hjólhýsi sem við fengum að hafa í Systragili í Fnjóskárdal sem er í landi Hróarsstaða, gegnt Vaglaskógi. Þar var gott að vera í hæfilegri fjarlægð frá Akureyri. Á liðnu hausti ákváðum við að breyta til og seldum hjólhýsið en keyptum okkur í staðin stúdíóíbúð á Akureyri sem við munum dvelja í þegar við erum heima. Á Akureyri búa líka börnin okkar öll, flest barnabörnin, langafabarn og Þorsteinn pabbi Sigrúnar sem varð 86 ára núna rétt fyrir áramótin og er bara nokkuð brattur.

„Fljótlega fórum við að búa saman Við giftum okkur í Laufáskirkju 1. júní árið 2000, ákváðum að búa ekki lengur

**Salt
Umbúðalausnir
Rekstrarvörur
Íbætiefni**



SALTKAUP EHF

**SALTKAUP
NORDIC**

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

FLOTFATNAÐUR

- fyrir allar aðstæður

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



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

isfell.is

520-0500

isfell@isfell.is



Silkeborg siglir

Aðdragandi þessarar ferðaskýrslu var sá að Hf. Eimskipafélag Íslands sem var eigandi að Ms. Laxfossi (V), sem félagið keypti árið 1988, og systurskips þess Ms. Brúarfoss (III) og rak þau á siglingaleiðinni til Bretlands og hafna á meginlandi Evrópu. Árið 1996 ákvað Eimskip að skipta þeim út fyrir „hagkvæmari“ skip og leigja Ms. Laxfoss og Ms. Brúarfoss til erlendra skipafélaga.

Ég hafði á þessum tíma frá því að þau voru keypt til Íslands, gegnt stöðum yfirstýrimanns og skipstjóra í afleysingum á báðum þessum skipum. Þetta voru svokölluðu Ro/Ro skip og fóru vel með áhöfn og farm. Á þessum tíma er ég var á Ms. Laxfossi var ákveðið að leiga hann til erlendra aðila. Ég var á þessu skipi í leigusiglingum sem skipstjóri allt til loka ársins 2000 er ég tók við skipstjórnarstöðu á Ms. Mánafossi (V).

Síðasta ferð m/s Laxfoss undir íslenskum fána hófst er skipið lagði af stað frá Reykjavík þann 10. ágúst 1996. Farið var með farm frá Reykjavík til Immingham, Rotterdam og endað í Hamborg. Eftir losun farms í Hamborg var skipið sett í „Dokku“ og samkvæmt flokkunarfélagi skips var vélaupptaka og ýmislegar „profaner“, viðgerðir á skipinu gerðar, og tók þetta heila 10 daga. Þetta var mjög naumur tími og kom þá ýmislegt í ljós eftir að farið var frá Hamborg.

Skýrsluna undirritaði ég í Barcelon þann 15. október 1996.

M/S SILKEBORG V2WM

Ferðaskýrsla 1996

Ferð 650 og 652

Hamborg þann 19. ágúst 1996 kl. 18:40 er íslenski fáninn dreginn niður og Antigua fáni settur upp í staðinn. Skipið er nú skráð í St. John's og heitir SILKEBORG, áður M/s Laxfoss. Nýir eigendur eru: Lyra Lin Limited, P.O. Box 1301, St. John's Antigua (dótturfélag Eimskips?). „Nordana line“, sem er danskt félag, leigir skipið.



Brottför frá Hamborg hinn 19. ágúst kl. 19:13. Haldið til Houston í Texas, Bandaríkjunum. Alls eru 16 manns í áhöfn, sjö Íslendingar, níu Filippseyingar og þrír farþegar sem fara til Houston. Skipstjóri, yfirstýrimaður, yfirvélstjóri, 1. vélstjóri, bátsmaður, háseti og dagmaður í vél eru íslenskir. 2. stýrimaður, 2. vélstjóri, 3. vélstjóri, viðgerðarmaður, kokkur og fjórir hásetar eru Filippseyingar. Farþegar eru íslenskir.

Fljótlega eftir brottför fór að bera á því að gírókompásinn var ekki réttur. Það hafði verið kvaddur til viðgerðarmaður í Hamborg, sem yfirfór hann en eitthvað hefur farið úrskeiðis hjá honum (árs yfirhalning) því hann var í góðu lagi þegar við komum til Hamborgar.

Haft var samband við R. Sigmundsson í Reykjavík og fleiri út af gírókompás en þeir gátu lítið ráðlagt okkur að svo stöddu. (Við yfirmenn í brú komum honum svo í lag.)

Eiming á vatni komst í lag og ýmsir fæðingargallar í vélarrúmi lagfærðir. Siglingin yfir Atlantshafið gekk ágætlega til að byrja með. Yfirdrifið nóg að gera á siglingunni yfir hafið. Yfirfara allar leiðslur og kapla sem lágu að stb. aðalvél, illa hertar leiðslur og ýmislegt fleira kom í ljós.

Í brú og á þilfari var í nógu að snúast. Haldin var nýliðafræðsla með hérum bil nýrri áhöfn. Yfirfara varð alla öryggisþætti með þeim, slökkvibúnað, björgunarbúnað og hættur utandyra, gangsetningu á dælum og fyrirkomulag í endum og margt fleira. Yfirfarin öll nýju sjókortin og bækur. Nærri 200 hundruð nýjum sjókort raðað í möppur. Skipuleggja varð siglinga leiðir, setja út vegpunkta í GPS staðsetningar tækið og fleira. Haldin var björgunaræfing, björgunarbátum slakað út og flotgallaæfing í sundlaug skipsins.

Gerðar voru ýmis neyðarplön, „crasstop“, snúningsshringur skips við mismunandi aðstæður, neyðarstýring, og olíumóttaka og margt fleira.

Allt var þetta undirbúningur fyrir strandgæsluna í Bandaríkjunum. Þetta skilaði góðum árangri, því við fengum athugasemdalaus skýrslu frá þeim. Við fengum heimsókn frá þeim í Houston og voru þeir í eina fjóra tíma með okkur og voru allir yfirmenn í brú með þeim og fleiri af áhöfn á hlaupum fyrir þá.



Fellibyljir, stór ógn

Er komið var vestur fyrir Bermúdaeyjar var stefnan sett í suður til að reyna að krækja fyrir fellibylinn „Edward“ sem stefndi í veg fyrir okkur. En þegar nær dró breytti hann um stefnu og kom í áttina að okkur. Það varð ekki við neitt ráðið og skip og áhöfn undirbúin fyrir verðandi átök við „Edward“.

Þann 30. ágúst kl. 06:00 skall svo veðrið á okkur. En sem betur fer fór fellibylurinn framhjá okkur í 80-100 sml. fjarlægð en það gekk mikið á í eina 18 tíma, mest fór vindur yfir 12 vindstig og meir (12 vindstig = 64 hnútar). Nálægt auganu á honum, í svona 15 sml. fjarlægð, gaf bandaríska strandgæslan upp 120 hnúta vindhraða svo það er eins gott að reyna eins og frekast má verða að forðast þessa fellibylji.

Meðan á þessu stóð var skipinu haldið upp í sjó og vind með minnstu mögulegri ferð. En þegar verstu rokurnar gengu yfir lá skipið þvert fyrir veðrinu og þá var ekkert hægt að gera nema bíða.

EKKI varð skipið fyrir neinum skakka-föllum en ýmislegt fór af stað, húsgögn og fleira lauslegt, sem var fest jafn óðum. Algjört bann var við að vera utandyra meðan á þessu stóð.

Skipið varði sig þökkalega en það var mjög létt á sjó, engin frakt var um borð aðeins í ballest eins og það er kallað.

Eftir tólf tíma átök fór að draga úr veðurhamnum og upp úr miðnætti var hægt að setja á fulla ferð og stefnan tekin á Bahama eyjaklasan.

Fundu lík

Til Houston í Texas var komið um morguninn þann 4. sept. og eftir að yfirvöld höfðu farið yfir alla pappíra var byrjað að lesta skipið. Allir farþegarnir fóru af í Huston. Þar var tekin olía, um 850 tonn, sem tók mestallan daginn.

Eins og fyrr var sagt kom strandgæslan í heimsókn. Það var í mörgu að snúast þann daginn fyrir áhöfnina, hiti var mikill um 34° á selsíus og mikill raki og sumir illa bitnir af flugum. Fórum síðan um kl.

21:00 til Charlestone. Fellibylurinn „Fram“ fór fyrir norðan okkur á leið sinni yfir Virgíníufylki og olli þar miklum skaða. Þá vorum við staddir við Flórídaskaga svo við höfðum ekkert af honum að segja.

Komið til Charlistone þann 8. september og farið daginn eftir til Baltimore. Komið til Baltimore þann 11. september og farið kl. 06:00 um morguninn. Í Baltimore fóru 3 af áhöfn heim til Íslands og 2 komu í staðinn frá Reykjavík. Komið til New York þann 13. september um morguninn og eftir hádegi farið af stað aftur og þá til Malaga á Spáni.

Á öllum þessum höfnum gekk öll afgreiðsla vel, engar tafir.

Við siglingu í New York höfn fundum við lík af konu sem var þar á reki og var stoppað og látið vita og kom strandgæslan og tók líkið.

Á siglingunni frá New York vissum við af fellibylnum „Hortens“ á leið

norður en hann var á 13 mílna ferð svo við áttum að sleppa við hann. En þann 14. sept. var hann kominn á 30 mílna ferð og stefndi í veg fyrir okkur. Það var því ákveðið að sigla beint í suður í staðinn fyrir austur. Þetta lukkaðist í þetta skiptið og um morguninn var komin vestan átt svo að við gátum sett á rétta stefnu aftur og siglt nálægt austri. Höfðum við nú ekki meira af „Hortens“ að segja.

Öllu læst

Ferðin yfir hafið gekk vel og til Malaga á Spáni komum við þann 23 september kl 06:00. Ekki var stoppið langt, siglt aftur um hádegið til Barcelóna. Í Barcelóna kom um borð supercargo, viðgerðarmaður fyrir lyftara og ýmiss tæki. Supercargo var danskur en viðgerðarmaðurinn pólskur. Síðan tóku við hafnir hér um bil á hverjum degi, siglt um nætur og lestað og losað á daginn.



Íslendingarnir sem voru með í þessari ferð. Talið frá vinstri: Einar Friðriksson háseti, ónefndur dagmaður í vél, Friðrik Friðriksson bátsmaður, Geir Geirsson yfirvélstjóri, Þórður Þórsson yfirstýrimaður, Sigríður M. Guðmundsdóttir farþegi, Guðmundur, sonur Sigríðar, farþegi, Kjartan Ragnarsson farþegi, Guðmundur Kr. Kristjánsson skipstjóri og Steinar Magnússon 1. vélstjóri.

Í Napolí kom svo ítalskur bílstjóri. Allir þessir þrír menn verða um borð til Barcelona aftur nema viðgerðarmaðurinn, hann fer af í Houston. Töluverðar ráðstafanir voru gerðar fyrir Arabalöndin og Tyrkland. Öllu var læst sem hægt var að læsa og soðnar grindur fyrir ýmis op og ljóra.

Leitað var eftir hverja höfn í Arabalöndunum við brottför vegna hugsanlegra laumufarþega ofl.

Við komu til Napolí var lagst fyrir akkeri í þrjá tíma. Út á legunni kom maður upp skutramminn og urðu menn fljótlega varir við hann. Honum var gerð grein fyrir því að hann væri ólöglega kominn um borð og hann áminntur um að yfirgefa skipið hið snarasta. Ekki gekk það eftir og tók tollgæslan í Napolí hann frá borði í tollbát sem kom fljótlega eftir að við létum þá vita. Þessi náungi kom að skut skipsins á hraðbáti. Alls voru þrír karlmenn í hraðbátinum. Engin eftirmálar urðu út af þessari upppá komu.

Eftir taldar hafnir var farið á frá Barcelóna: Genoa 26/9, Naples 27/9, Alexandria 30/9, Limassol 1/10, Beirut 2/10, 3/10, Lattakia 4.og 5/10, Mersin 6/10, Izmir 8/10, Piraeus 9/10, Livorno 12/10, Genoa 13/10, Marseille 14/10, Barcelona 15/10.

Betli og væl

Ekki er hægt að segja að landtaka í arabalöndunum hafi verið beint skemmtileg. Við erum ekki vanir því að hlutirnir gangi með betli og væli af embættismönnum viðkomandi ríkis. Pappírslóðið gagnvart inn og út „klareringu“ er í hæsta máta yfirgengilegt en öllu má venjast. Annars hefur þetta gengið þokkalega, en það mætti vera einn stýrimaður í viðbót. Það er of mikið álag að hafa

einungis tvo stýrimenn um borð í Miðjarðarhafinu með þessu fyrirkomulagi, höfn hérumbil á hverjum degi.

Það eru ótrúlegustu hlutir sem við verðum að gera gagnvart leigutakanum og þá á ég við pappírslóðið og allar telexsendingarnar sem við verðum að skila daglega og margt fleira. Við vorum vanir að fá allar upplýsingar um heildar þunga og „dangerous cargo“ frá hverri höfn, en við fáum alla summuna á „manifest“ og verðum að taka þetta saman að viðbættu „glóbalmanifest“ og skila fyrir næstu höfn og senda líka til Rungsted.

Svo er kannski nokkra klukkutíma sigling á milli hafna og menn þá kannski búnir að skila 18 tímum. Þessi törn stendur í um það bil 25 daga. Einnig er gífurleg vinna í sambandi við sjóbúningu allt hásetaliðið er á fullu í að losa sjóbúning og setja á. Dönsku skipin sem sigla á móti okkur á þessari rútu eru með 25 manns í áhöfn og eru þau þó minni skip. En við erum 16 í áhöfn.

Ryðfrír
stálbarkar

Barkasúða Guðmundar ehf.

fyrir

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



VSV
VESTMANNAEYJAR
ICELAND



Skipaþjónusta Skeljungur

Alhliða þjónusta við sjávarútveg, útgerð og vinnslu

Þjónustusími 444 3000





Séð aftan á HMM Algeciras, sem fór frá Shanghai í byrjun maí 2020 með 19.621 TEU um borð, sem þá var heimsmet í fjölda TEU um borð í einu skipi. Skipið er gefið upp fyrir 23.964 TEU og er gámaffjöldinn 82% af uppgefinni getu. Er þetta hlutfall líklega dæmigert fyrir nýrri risagámaskip. Mumbai Maersk setti met fyrir næstu kynslóð á undan 22 ágúst 2018 með 19.038 TEU í 20.568 TEU skip, við brottför frá Tanjun Pelepas, - 93% nýting.

Páll Hermannsson

GÁMAR OG SKIP

Gámaavæðingin og áhrif hennar

8. hluti

Skip og sjálfvirkni

Eins og fram hefur komið, minnkar hlutfallsleg hagkvæmni stærðarinnar eftir því sem skipin verða stærri, og að allur kostnaður skips án gámakostnaðar og hafnarkostnaðar er innan við \$ 300 á flutningseiningu á einum lengsta legg áætlunarsiglinga. Það sem skiptir máli er hversu vel tekst að fylla skipið. Eftir því sem skipið er stærra er erfiðara að ná fullu skipi, sem gengur verst í niðursveiflum í eftirspurn. Efasemdarmenn um „ennþá stærri skip“ hafa bent á þessa staðreynd til að opna augu manna fyrir að þeim finnst stærstu skip alveg nógu stór.

Ljóst er að á mörgum leiðum eru skip illa nýtt, á meginlegg hefur nýting verið minni en 70% (Drewry). En seinni hluta árs 2020 og fyrsta fjórðung 2021 eru þessi skip full á meginlegg, vegna þess einstaka ástands að þjóðir eru innilokaðar vegna Covid, þá hafa fjármunir farið í efnislega neyslu í stað óefnislegrar eins og ferðalaga og skemmtana. Líkur eru á að þegar menn ná tókum á veirunni muni flutningar minnka.

Súpertankskip

Ef leita á samanburðar við aðrar gerðir skipa þar sem menn leita eftir hagkvæmni stærðarinnar, er næst að skoða hráolíutankskip. Þeim er skipt í stærðarflokka og er stærsti flokkur VLCC (Very Large Crude Carrier) sem inniheldur skip frá 200.000 tonna burðargetu til

325.000 tonn. Það er einn flokkur fyrir enn stærri skip, Ultra Large Crude Carriers, fyrir skip stærri en 325.000 tonn. Af tankskipum sem eru í smíðum er helmingurinn VLCC skip, en enginn ULCC. Þegar menn hrifust af sem mestri stærð voru skipin allt að 565.000 tonn en fljótlega kom í ljós að hagkvæmni stærðarinnar átti sér efri mörk og þau voru langt frá 565.000 tonnum.

Í smíðum

Í janúar 2020 voru í pöntun 349 skip, 2,4 milljón TEU burðargetu, að meðaltali 6.947 TEU. Þar af voru 37 skip 18-24.000 TEU flokki, að meðaltali 23,268 TEU, sem segir að á hverjum tíma er megináhersla á það stærsta sem til er. Næsti stærðarflokkur sem er með eitthvað í smíðum er 12.500-15.200 TEU sem er flokkur sem kallast er NeoPanamax, stærstu skip sem komast um nýju skipalýfturnar í Panamaskurði. Eftir mikla yfirlegu og prufur voru stærðarmörkin aukin og geta nú skip með 20 gáma yfir (51 m breidd) og 366 - 369 m komist í gegn, sem þýðir að skip um og yfir 15,200 TEU, en áður voru mörkin við 49 metra breidd. 47 skip voru í smíðum, að meðaltali 14.668 TEU.

Þessir tveir stærðarflokkar eru með

64% gámagetu í smíðum

Þar fyrir neðan er stærðin 10.000 – 12.499 TEU. Þar eru 34 skip í smíðum, hvert að meðaltali 11.833 TEU sem sýnir enn að menn vilja stór skip.

Sögulegt yfirlit um nýsmíðar gámaskipa frá Alpaliner.

Skip af stærð 2.000 – 2.999 eru ný feeder skip og eru 106 slík skip í smíðum. Hér eru menn að fá skip sem passa, eru ekki bara stærst og er meðalskipið 2.461



Sögulegt yfirlit um nýsmíðar gámaskipa frá Alpaliner.

TEU

Skip í minni flokkum eru 105 og er meðalskipið 1.490 TEU. Aðeins eru 11 skip í smíðum undir 1000 TEU, en það hefur til skamms tíma verið aðalstærð skipa í Íslandssiglingum.

Þessar upplýsingar eru þegar þetta er

skrifað meira en ársgamla. Þróunin er í átt að stærri skipum á lengstu leiðum, en mikið er byggt af innanálfuskipum sem hafa stækkað.

Flotinn er til þess að gera nýlegur, á árinu 2016 var 67% burðargetunnar yngri en 10 ára. Elstu skipin voru með minnsta burðargetu og gætu þess vegna verið komin í ofninn síðan. Líklegt má telja að verulegur hluti þeirra skipa sem eru á miðjum aldri hafi verið breytt til að aðlagast minni hraða og til að minnka olíunotkun og auka burðargetu. Slíkar breytingar geta verið breyting á stefni, hækking stýrishúss og aðgerðir varðandi gámafestingar.

Stærsti hluti núverandi flota og þess sem er í byggingu, mun verða tæknilega nothæfur næstu 20 árin, fram að þeim tíma sem dregið hefur meira úr fólksfjölgun. Á þeim tíma er tækifæri til að auka nýtingu núverandi flota. Merkilegt nokk, er það um líkt leyti og þegar leiðin yfir Norðurlóðinn verður í fyrsta lagi fær hluta árs.

Það er varla nema verði mun meiri samþjöppun (tvær siglingasamvinnur í stað þriggja) sem rök finnast fyrir stærri skipum.

Ómönnuð skip.

Það er ýmist að ómönnuð skip séu alveg á næsta leiti, eða í órafjarlægð, eftir því sem við hvern er talað.

Helstu kostir ómannaðra skipa eru að þau eru ódýrari í byggingu, þar sem ekki þarf að gera ráð fyrir áhöfn um borð, og að þau geta borið hlutfallslega fleiri gáma. Verði engin áhöfn um borð hverfur viss kostnaður vegna aðbúnaðar og öryggi áhafnar. Maður getur gefið sér að kostnaður við áhöfn sé nálægt þeim kostnaði sem er við að stýra skipi með fjarbúnaði og gervihnöttum að minnsta kosti í byrjun. En með mannlausum skipum hverfur samkeppnisforskot þeirra sem eru með ódýrustu áhafnirnar.

Í byrjun fylgir þessu umtalsverð áhætta og farið verður með mikilli varúð, byrjað á minnstu skipum á litlum hraða og síðan aukið við á báðum vígstöðvum.

Allt það sem gert hefur verið í stærðarkapphlaupinu hefur að sögn verið til að bæta samkeppnistöðu viðkomandi, sem hefur verið étin upp af keppinautunum fyrir minni kostnað, ekki löngu seinna.

Bætt samkeppnisstaða verða því ekki haldgóð rök fyrir að fjárfesta í mannlausum skipum. Hins vegar er ekki vitað hvort verði hlutfallslega ódýrara að reka minni ómönnuð skip en þau allra stærstu. Eða hvort orkunotkun þessarar gerðar skipa geti verið öðru vísi með öðru byggingarlagi, því ekki er þörf á völdugri yfirbyggingu.

Fámennar gámahafnir

Þróunin er vel á veg að gera sem mest af losun, lestun og gámaavallarvinnu með sjálfvirkni en undir eftirliti í stjórnstöðvum. Slíku fylgja umtalsverðar fjárfestingar sem leiða, með góðri nýtingu, til lægri kostnaðar, en fyrst og fremst til meiri áreiðanleika þegar kerfin eru farin að virka vel. Allur búnaður mun verða rafdrifinn beint eða með rafhlöðum sem gerir starfsemina umhverfisvæna.

Sjálfvirkar gámahafnir eru mjög vel skipulagðar og þurfa því minna landrými, sem kemur sér vel þar sem land er dýrmætt.

Eldsneyti

1 janúar 2020 var bannað að nota eldsneyti með hærri brennisteins innihaldi en 0.5%. Það var mikil spenna um áhrif þess á olíukostnað, en ekki var farið að hreinsa olíu sem miðast við þessi mörk. Búið var við miklu verðbili milli þessara tveggja gæðaflokka olíu.

Yfirlit á vefsíðu Ship&Bunker um þróun verða á olíu sem miðar við kröfurnar 2020 og svartolíu (IFO380) 2019. Þetta er ekki raunhæfur samanburður þar sem um

tvö tímabil er að ræða en sýnir verð. Þá má rekja hluta lækkingar á fyrri hluta 2020 til fækkunar ferða vegna Covid og þar með minni olíunotkunar almennt.

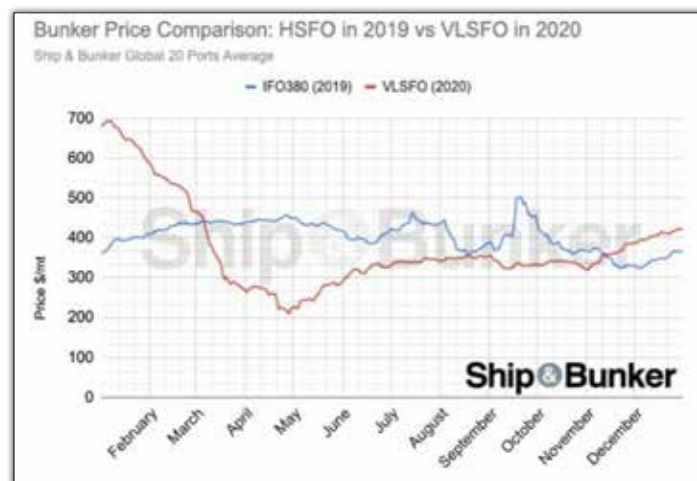
Í byrjun mars 2021 kostar tonnið að VLSFO (very low sulphur fuel oil) í Rotterdam \$ 483,5 tonnið en svartolía (IFO 380) kostar þar \$ 382,5 tonnið.

Eins og myndin hér að neðan sýnir þá var þessi munur um áramótin 2019 – 2020 mun meiri eða tæplega \$ 300 á tonn en fór síðan lægst í \$ 30 og var lengi undir \$ 50, og reyndar hélt það verðbil fram í lok október 2020. Sú sviðsmynd sem menn unnu með í byrjun var nær \$300 en lægri tölunum sem sjást.

Nokkuð hefur verið um umræður um hreinsibúnað, scrubbers sem hreinsar brennistein úr svartolíu til að komast undir hámarks brennisteins-innihalds. Tim Smith æðsti yfirmaður Maersk í Kína segir scrubbers vandmeðfarinn búnað sem noti mikla orku, og því hafi Maersk ákveðið að nota aðeins olíu með réttu brennisteins innihaldi. Hann taldi hættu á að menn svindluðu og notuðu óhreina olíu þar sem ekkert er eftirlitið en búnaður eða hreinni olía notuð „í fjölmenni“.

Umtalsverður hluti gámaflotans hefur fengið hreinsibúnað, sem hefur þýtt að skip hafa verið fleiri vikur úr umferð vegna breytinganna, og var um tíma verulegur hluti heimsflotans óvirkur meðan verið var að koma búnaði fyrir. Þetta var þó á þeim tíma sem markaðurinn var í lægð og hafði ekki önnur áhrif en að skip voru án tekna um tíma. Skip í smíðum voru oftast en ekki hönnuð með búnaði sem settur var í meðan á byggingu stóð, þar með Dettifoss og Brúarfoss.

Tvær aðferðir eru við losun á þeim efnum sem „scrubbers“ hreinsa úr svartolíunni, að geyma hana í tönkum og dæla í land til hreinsunar, eða dæla beint í sjóinn. Sú aðferð er mun umdeildari og eru umræður um að banna slíka losun í



Yfirlit á vefsíðu Ship&Bunker um þróun verða á olíu sem miðar við kröfurnar 2020 og svartolíu (IFO380) 2019. Þetta er ekki raunhæfur samanburður þar sem um tvö tímabil er að ræða en sýnir verð. Þá má rekja hluta lækkingar á fyrri hluta 2020 til fækkunar ferða vegna Covid og þar með minni olíunotkunar almennt.



hafið á vissum hafsvæðum. Höfnin í Singapore er búinn að banna slíka losun á sínu yfirráðsvæði.

Eins og segir er verðmunur hundrað dollarar á tonninn í lok febrúar 2021 og ef sá munur helst, munu menn geta afskrifað fjárfestinguna á ekki alltof löngum tíma. En það er umtalsverður kostnaður vegna orku við hreinsun og viðhald búnaðar. Ekki eru öll kurl komin til grafar um þennan búnað.

Gas eða metanól eða eitthvað annað

Sumir líta til að nota LNG gas í stað olíu, má þar nefna Containerships í Finnlandi og eigendur þeirra, CMA-CGM í Frakklandi. Unifeeder hefur látið breyta einu skipi fyrir LNG gas. Mörg ný skip í smíðum eru búin fyrir bæði olíu og gas.

Gas er ekki ódýrari lausn, en hljómar vel í umhverfisbótaumræðunni.

Maersk hefur tekið annan pól í hæðina og segir að gas mengi nálægt því eins og olía þó búið sé að losa frá önnur efni eins og brennistein. Þeir segja að gas sé bara millibilsástand og vilja ganga alla leið og eru að láta smíða fyrsta koltvöldis lausa skipið sem á að ganga fyrir metanóli. Umræðan er í gangi, en það er ljóst að skip sem skilur ekki eftir sig kolefnisspor verður dýrara í rekstri, en Maersk segir að það sé framtíðin og allt þaður við gas tefji umbreytingar til hreinni flutninga.

Vandi við þá orkugjafa sem eru í umræðunni er að orkuinnihald á rúmeiningu er minni þannig að meira magn þarf að vera um borð þegar látið er úr höfn. Er því talið að í fyrstu verði innanálfuskip sem breyti yfir í kolefnislausu orkugjafa og að framtíðarlausn verði ekki í boði fyrr en langt liðið í 2040.

Þar til framtíðar orkugjafi og búnaður um borð og í landi er við sjónarrönd má gera ráð fyrir að menn haldi að sér höndunum varðandi nýbyggingar.

„Race to the bottom“

Menn hafa fyrir löngu komist að þeirri niðurstöðu að það sé mjög lítið sem skilur skipafélögin að. Þjónustan er mikið til eins. Hún er „hráefni (commodity)“. Þegar svo er komið að ekkert skilur að, eins og um hverja aðra vöru, þá er verðið megin aðferðin til að fá nýja kúnna, og þjónusta með lágu verði notuð til að halda núverandi kúnum.

Til að ná fram hagnaði er aðaláherslan á að draga úr kostnaði sem hefur leitt til kapphlaups að botninum (race to the bottom). Áður hefur verið talað um áhafnakostnað þar sem meginhluti áhafna er frá lágláunarlöndum og mönnum borguð laun sem gera starfsmenn að góðu meðaltekjufólki á heimaslóðum

meðan þau eru engan vegin sambærileg við laun evrópskra eða japanskra sjómanna.

En það er annar kostnaður sem er hugað að eins og útgjöld við fána skips. Það fyrsta sem tilkynnt var eftir að yfirtaka Maersk á Hamburg Sud varð heyrum kunn var að skipin færu undir danskan og Singapore fána. Flutt frá þýskum fána til dansks og frá Líberíu til Singapore fána. Þarna er annars vegar verið að samræma og hins vegar að hag-ræða.

Þá er útgerðum ráðlagt að fylgja öllum alþjóðlegum reglum, en passa sig á að fara ekki fram úr þeim. Þetta mundi varða umhverfis og öryggismál.



Liverpool Bay.

Nú slást fimm borgir/lönd um að fá til sín sem mest af útgerðarfyrirtækjum á flóttu undan kostnaði á þeirra heimaslóðum. Þau eru, Singapore, Hong Kong, Shanghai, Dubai og Vancouver.

Það sem sóst er eftir eru lágir eða engir skattar, lítil eða engin opinber gjöld, aðgangur að vel menntuðu starfsfólki sem hefur sérmenntun í skiparekstri, að vól sé á sérfræðingum á öllum sviðum, gott aðgengi að fjármagnsmarkaði, að lög landsins og dómstólar hafi skilning á skiparekstri, að fáni landsins sé góður fyrir skip, og að reiða meg sig á stjórnmalalegan stöðugleika.

Það sem viðkomandi lönd fá er atvinna fyrir vel menntað fólk á þokkalegu kaupi, vinna fyrir sérfræðinga sem dregur að sér önnur viðskipti, svo sem gesti og fundarhöld sem styðja við hótél og flugþjónustu.

Ef hið smæsta af hinum átta eftirlifandi stóru félögum í þessum þremur fylkingum, Yang Ming í Taiwan, er notað sem dæmi þá eru 73% starfsmanna skrifstofufólk, eins og það er kallað í ársskýrslu fyrir 2016 og 27% á sjó. Heildarstarfs-

mannafjöldi var 4.763. Flutningsgetan var í lok nóvember 2016 585.292 TEU og hver starfsmaður því ábyrgur fyrir að jafnaði 82 TEU flutningsgetu. Litlar líkur eru á að þessi lykiltala eigi við allar útgerðir, en ef svo væri þá væru um 201.400 starfsmenn hjá átta stærstu félögunum. Því er eftir miklu að sækjast.

Við höfum þegar séð að H-seríu Maersk verður alfarið stjórnað og hún mönnuð af fólki í Singapore. Höfuðstöðvar ONE verða í Singapore og líkur á að verulegur hluti rekstrar CMA-CGM verði frá Singapore. Með meiri áherslu á Singapore minnkar kostnaðarmunur milli evrópskra og asiískra útgerða.

Evrópusambandið reynir að koma með

mótleiki, en besti mótleikurinn verður ef og þegar laun í Singapore hækka í átt að evrópskum launum. Hönnun og hugsun verður væntanlega áfram í Evrópu.

Hér má að lokum geta þess að hluti Asíuvæðingar útgerðanna er lokið. Lengi vel voru stærstu gámaskipin smíðuð í Evrópu, aðallega Þýskalandi og Hollandi. Síðasta stórserian var Emma Maersk og systurskip sem voru smíðuð í kringum 2006. Jafnvel minni skip, 1.000 – 2.500, eru nú smíðuð í Kína, því þeir eru ódýrari en Kórea.

Og svo

Í greinaröðinni hefur verið lýst þeim miklu breytingum sem gámvæðingin kom af stað og þeirri stöðugu þróun að auka framleiðni og draga úr kostnaði. Í þessari yfirferð má bera saman framleiðni Liverpool Bay 2.961 TEU skip byggt 1972, sem minnst er á í fyrstu grein, og Madrid Maersk en það síðarnefnda hefur sjö sinnum meiri burðargetu í TEU talið. Það fyrra var 17% tímans í höfn meðan Madrid og systurskip voru 19-25% tím-

³ <https://splash247.com/transitional-fuels-are-capturing-the-regulatory-agenda-and-incentives-maersk/>

⁴ Shipping Market Review, Danish Ship Finance, November 2020.

⁵ EU Shipping Competitiveness Study, International benchmark analysis. Study commissioned by the European Community Shipowners' Associations. Monitor Deloitte, February 2017.

ans í höfn. Ekki er vitað hvað Liverpool Bay sigldi á margar hafnir í hringferð, en Madrid kemur 12 sinnum á 84 dögum til hafnar, sjöunda hvern dag og er samtals 15.2 daga í höfn og München 17 sinnum á 12 vikum og er 17 daga í höfn í hringferð. Ef skipin eru 85% full-lestuð að jafnaði og ef við hverja komu til hafnar tapast sex klukkustundir, þá eru að jafnaði 58 gáma-hreyfingar á tímann, eða 1.400 á sólarhring, sem er minna en helmingur af því sem best gerist í dag og aðeins fjórðungur af því sem útgerðirnar stefna að. Athyglisvert er að tími í evrópskum höfnum er tæplega 50% lengri en í asískum höfnum.

Meðalhraði München var 17 hnútar og hraði Madrid var minni.

Athyglin hér hefur verið á stærstu skipunum sem eru undirstaða heimsálfusiglinga, enda mestar upplýsingar og umræður um þá stærð skipa. Tækniframfarirnar hafa haft áhrif á innan-álfu skip og feederskip, en megin drifkraftur í að smíða sífellt stærri skip hefur verið hagkvæmni stærðarinnar og sér ekki enn fyrir endann á þeirri þróun. Innan-álfu flutningar finna sín stærðar takmörk á annan hátt, enda markaðurinn óðruvísi.

Niðurlag

Þessi greinarflokkur hófst með hvatningu til umræðna um flutningamál. Flutningar er forsenda velmegunar og framfarir í flutningum leiðir til aukinnar velmegunar. Gámar og gámaskip eru forsundur þeirra stöðu sem kínversk framleiðsla hefur í heiminum, samkeppnishæfni kínverskrar framleiðslu.

Ég hef minnt á vöntun á flutningastefnu á Íslandi. Hér er tillaga í þá átt:

Í stefnu í samgöngu- og flutningamálum þarf að sjá til þess að flutningur til landsins og frá, en ekki síður innanlands – verði eins hagkvæmur og kostur er, og að veitt sé sú þjónusta sem atvinnuvegirinn og almenningur eru tilbúnir að borga fyrir. Leitað verði leiða til að sem mest nýting fái á skip, land og tæki sem notuð eru, og stefnt að því að losun gróðurhúsalofttegunda verði sem allra minnstri. Ríkisvaldið er málsvári notenda og neytenda og sér til þess að tölulegar upplýsingar um flæði og kostnað liggi frammi.

Markaðurinn verði opinn, og upplýsingar svo aðgengilegar að enginn þurfi að hafa það á tilfinningunni að hann hafi ekki fengið sanngjarnt verð fyrir

flutning. Komið í veg fyrir mismunun í verði þjónustu sem skýrist ekki af þjónustustigi.

Ég hef skrifað þó nokkuð um flutningamál í ýmsum myndum meðal annars í Kjarnann og hér eru tenglar í aldursröð:

<http://www.pallhermannsson.com/samkeppniskipafelaga>

<http://www.pallhermannsson.com/flutningskostnadir>

<http://www.pallhermannsson.com/kostnadir-vid-gamaflutninga>

<https://kjarninn.is/frettir/taekifaerislendinga-liggja-ekki-i-nordursiglingum/>

<https://kjarninn.is/skodun/2018-04-11-costco-en-ekki-cosco/>

<https://kjarninn.is/skodun/2019-02-16-skipta-37-thusund-tonn-af-skipaoliu-mali/>

<https://kjarninn.is/skodun/2019-03-08-misdjup-kolefnisspor/>

<https://www.pallhermannsson.com/wasteful-competition>

<https://kjarninn.is/skodun/2019-11-22-sundabraut-og-sundahofn/>

⁶ Unnið úr upplýsingum af vef MarineTraffic 2016.

OKKAR HÆFNI – ÞINN HAGUR

Egersund Ísland var stofnað árið 2004 og hefur síðan þá framleitt og þróað veiðarfæri og búnað til uppsjávarveiða. Egersund Ísland er hluti af Egersund Group sem stofnað var árið 1952. Egersund og dótturfyrirtæki þess eru leiðandi fyrirtæki á sviði framleiðslu og þróunar veiðarfæra.

NORÐURLANDA ljósmyndakeppni Sjómannanna 2021



Þrátt fyrir heimsfaraldur var ekki slegið slöku við í ljósmyndakeppni sjómanna á Norðurlöndum sem að þessu sinni fór fram í Kaupmannahöfn 12. febrúar sl. Að vísu var keppnin með óhefðbundnum hætti þar sem engir fulltrúar keppnislandanna, að keppnishaldara undanskildum, voru viðstaddir. Dómarar komu saman í húsakynnum Sea Health & Welfare þar í borg og dæmdu ljósmyndirnar af tölvuskjá þar sem ekki var hægt að koma útprentuðum myndum til þeirra.

Dómarar að þessu sinni voru þau Liselotte Rasmussen atvinnuljósmyndari og Morten Tinning safnastjóri sjóminjasafnsins M/S Museet í Helsingör. Komið var á kerfi til að koma í veg fyrir að unnt væri að greina frá hvaða landi myndirnar kæmu og þeim blandað vel saman.

Niðurstaða dómaranna má segja að hafi verið stórsigur Svía að þessu sinni. Dómararnir sögðu að dæmingu lokinni að þeir hefðu lagt áherslu á þá mannkynssögu sjómennskunnar og tæknileg gæði myndanna sem þær sýndu (ljós, liti, samsetningu og umgjörð). Þeir lögðu áherslu á að myndin fangaði augað, snerti hjartað og vakti áhorfandann til umhugsunar. Bentu þeir á að mikið hefði verið af góðum myndum í keppninni og því hefði dæmingin verið erfið. En niðurstaða þeirra var eftirfarandi:

1. sæti

Í fyrsta sæti varð mynd gamalkunns sjómanns sem oft hefur ratað í sigursæti en það er sænski brytinn Jörgen Språng á olfúskipinu Bit Okland. Myndina kallar hann „Hvild. Það var mat dómaranna að myndin fangaði sögu manna. Andlit sjómannsins og tómtn augnaráð hans snertir hjartað og gefur tilefni til umhugsunar. Röleg stund þar sem hann er fjarri í eigin hugsunum. Myndin laðar fram þá hugsun að hann sé örmagna að hugsa til fjölskyldu sinnar. Eða er hann bara að horfa á málningarblett á skónum? Andstæða rauðs litar og rykblás og sambland beinna og sveigðra lína skapa fullkominn bakgrunn fyrir söguna sem lesa má úr andliti hans. Að launum hlýtur Jörgen gjafabréf upp á 5.000 danskar krónur sem styrkt er af Ulykkesforbundet for Dansk Søfart (UFDS).

2. sæti

Í öðru sæti varð mynd sænska vélstjórans Mikael Söderholm sem er á olfúskipinu Wisby Pacific. Myndina kallar hann „Hangið úti á þílfari“. Mat dómara var að myndin legði áherslu á áframhaldandi sögu mannsins á sjó. Skipið er nútímalegt en hengirúmið nær aftur í söguna og sendir hugsanir til þeirra óteljandi sjómanna sem þá sigldu um heimshöfin. Litirnir og samsetningin virðast láta sjómanninn fljóta yfir þílfarið eins og í draumi. Að launum hlýtur hann gjafabréf upp á 5.000 NKR styrkt af norsku Siglingamálastofnuninni.

3. sæti

Þriðja sæti kom einnig í hlut Jörgen Språng en þá mynd kallar hann „Prengsli“. Dómararnir sögðu hana sína vinnusemi og samvinnu. Samanbitnar tennur, hjálparhönd og kjarni lífsins á sjónum er að vinna saman að því að tryggja að allir lifi af. Önnur höndin fyrir skipið og hin fyrir sjómanninn sem þessi svart/hvíta mynd leggur svo ríka áherslu á. Verðlaun fyrir þriðja sætið er styrkt af Sjöfartstíðninginn í Svíþjóð sem er gjafabréf upp á 5.000 SKR.

4. sæti

Fjórða sætið hreppti Jörgen Språng einnig og nú með mynd sína „Rúmgott“. Umsögn dómaranna var að þetta væri frábær mynd með listrænum eiginleikum. Myndin nýtir sér vel það litla ljós sem völ er á og uppréttur ramminn undirstrikar lóðréttu línurnar. Einmanaleiki í takmörkuðu rými en hann fellur að mannum sem er á uppleið úr honum. Verðlaun fyrir fjórða sætið er styrkt af Samtökum fyrirtækja í sjávarútvegi að upphæð €450. Sjómannablaðið Víkingur færir þeim kærar þakkir fyrir stuðninginn.

5. sæti

Fimmta sætið kom í hlut finnska yfirvélstjórans Harri Manninen á flutningaskipinu Aura sem hann nefnir „Akkeriskeðjan“. Það var mat dómaranna að hér væri enn ein frábær myndin, bæði í litum og samsetningu. Ryðguð keðjan sem táknar hvernig siglingar binda fólk, heimsálfur og menningu saman. Sterkir liðir þrátt fyrir ryðið. Verðlaunin fyrir fimmta sætið er gjafabréf upp á €300 sem skipafélagið Finnlines í Finnlandi styrkir.

Guðmundur St. og Kristján Birgisson í heiðurssætum

Dómararnir völdu fjórar myndir sem þeir veittu heiðurssæti án verðlauna. Þar voru okkar sjómenn hlutskarpir að þessu sinni. Mynd Guðmundar St. Valdimarssonar bátsmanns á varðskipinu Tý þótti dómurum vera mjög hefðbundið mótíf - brúin í ofsaveðri. Hallinn er raunverulegur og við höfum andstæðuna á milli nútímataekinnar, lokuðu framhliðarinnar og ringulreiðarinnar í óviðráðanlegu veðri úti. Myndin er efst í sínum flokki, tekin á farsíma.

Næsta mynd í heiðurssæti er Kristjáns Birgissonar háseta á Breka VE en dómararnir sögðu hana fanga kjarna samstarfsins á sjónum. Maður getur næstum fundið fyrir krafti myndarinnar. Þetta er mikil vinna og margt að gerast á myndinni en svart/hvíta formið veitir henni frið.

Þriðja myndin í heiðursflokki var tekin af Finnum Laura Pyytövaara en hún er matsveinn á olfúskipinu Næsta.

Mat dómaraanna var að myndin væri kannski ekki sú besta frá tæknilegu sjónarmiði en hún sýnir augnablikið. Hún er líklega tekin með farsíma úr biðröðinni og þér finnst þú standa í röðinni þegar þú horfir á hana. Það væri svo mikið 2020. Hún fangar ástandið í Corona faraldrinum.

Síðasta ljósmyndin sem dómaramenir settu í heiðurssæti var mynd sænska vélstjórans Staffan Ahlstrand á Ib Atle þar sem þeim þóttu línur og samsetning vera framúrskarandi og andstæða skipsins og litla pensilsins frábær. Það er aðeins svart og hvítt á myndinni.

Að lokum hvetjum við alla sjómenn á íslenskum skipum að vera duglega við myndatökur og láta ekki sitt eftir liggja þegar kemur að næstu keppni að ári. Það er að góðum verðlaunum að keppa. Það má senda inn myndir allt árið um kring. Myndir þurfa að sendast í hæstu upplausn. Netfangið er iceship@iceship.is



Dómarar keppninnar, Liselotte Rasmussen atvinnuljósmyndari og Morten Tinning safnastjóri sjóminjasafnsins M/S Museet í Helsingör



Mynd Jörgen Språng, „Hvild“ kemur við hjartað og fær okkur til að þæla í tilveru sjómannsins.



Mikael Söderholm og „Hangið úti á þilfari“.



Jörgen Språng átti líka þriðja sætið með þessari mynd sem hann kallar „Þrengsli“.



Enn var Jörgen Språng á ferðinni þegar kom að fjórða sætinu en þar situr þessi mynd hans, „Rúmgott“.



Harri Manninen og „Akkeriskeðjan“.



Guðmundar St. Valdimarssonar á Tý var fremstur meðal heiðraðra jafningja.



FLEIRI

Ijósm myndir úr keppninni

4

5

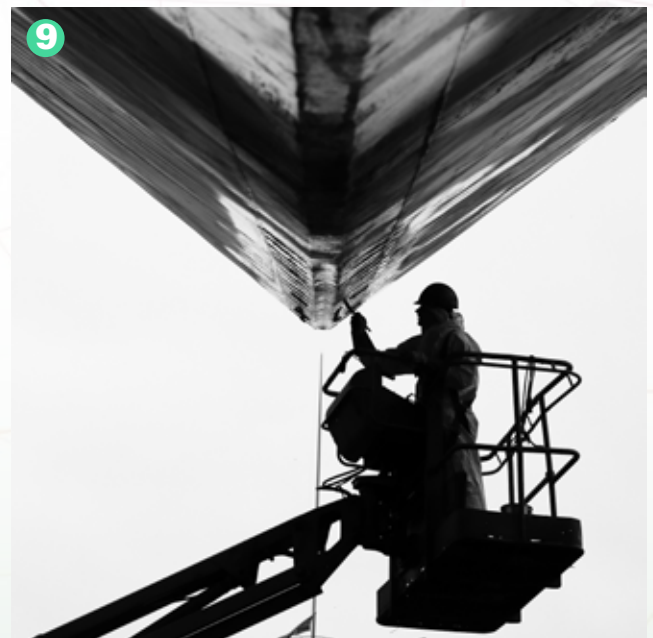
6



Kristján Birgisson á Breka VE fangaði með þessari mynd kjarna samstarfsins á sjónum.



Laura Pyytövaara á oliuskipinu Næsta: Kannski ekki besta myndin en dæmigerð fyrir heimsfaraldurinn sem plagar mannkyn um þessar mundir.



Staffan Ahlstrand vélstjóri, andstæður hins stóra og smáa.



Ísafjörður um aldamótin 1900. Ljósmynd: Frederick W.W. Howell/Cornell University Library

FYRSTI SJÓMANNASKÓLI Á ÍSLANDI

Þrjú skeið íslenskrar sjávarútvegssögu

Skútuöldin, sem Gils Guðmundsson mun hafa nefnt svo fyrstur manna, er eitt merkasta framfaraskiðið í sögu íslenskra efnahags- og atvinnumála síðari alda. Á seinni árum hefur sögu íslensks sjávarútvegs gjarnan verið skipt í þrjú meginskeið: árabátaöld, sem hófst jafnskjótt og landsmenn tóku að róa til fiskjar á fyrstu öldum Íslandsbyggðar, skútuöld, sem hófst um eða skömmu fyrir aldamótin 1800 og stóð fram á þriðja áratug tuttugustu aldar, og loks vélaöld. Hún hófst með útgerð fyrsta íslenskra vélbátsins vestur á Ísafirði nær mánaðamótunum nóvember-desember árið 1902 og stendur enn.

Þessi skipting er öðru fremur notuð fræðimönnum og áhugafólki um íslenska sjávarútvegssögu til þæginda og hægri verka og hún er fráleitt einhlít. Skútuöldin skarast til að mynda við hin skeiðin tvö. Árabátaöldin stóð alla skútuöldina og allnokkuð fram á vélaöld, og skútuöldin stóð fyrsta aldarfjórðung vélaaldar. Allt um það á þessi

tímabilaskipting fullan rétt á sér. Heiti tímaskiðanna eru lýsandi, lýsa grundvallarþáttum í sjósókn landsmanna á fyrri öldum og allt fram á okkar daga.

Byltingin kom með skútunum

Skútuöldin dregur nafn af þiljuðum seglskipum sem þó voru sjaldan nefnd skútur hér á landi. Langalgengast var að þau væru kölluð þilskip, stundum líka þiljuskip eða þiljubátar. Þau heiti voru öll dregin af því að ólíkt opnum árabátum og -skipum voru þessi skip með þilfari og í flestum þeirra voru vistarverur, lúkar, undir þiljum. Þar gátu skipverjar hafst við þegar svo bar undir, borðað og sofið.

Útgerð þilskipa hafði öldum saman tíðkast í flestum löndum við norðanvert Norður-Atlantshaf. Hér á landi hófst hún hins vegar ekki að marki fyrr en á síðara helmingi átjándu aldar. Útgerðin var lengi vel fremur smá í sniðum og nær eingöngu bundin við Faxaflóa. Á fyrri hluta nítjándu aldar hófst umtalsverð þilskipaútgerð við Breiðafjörð og síðan einnig á Vestfjörðum. Þá leið brátt að því að kaupstaðurinn á Skutulsfjarðareyri,

Ísafjörður, yrði mesti útgerðarbær þilskipa á Íslandi.

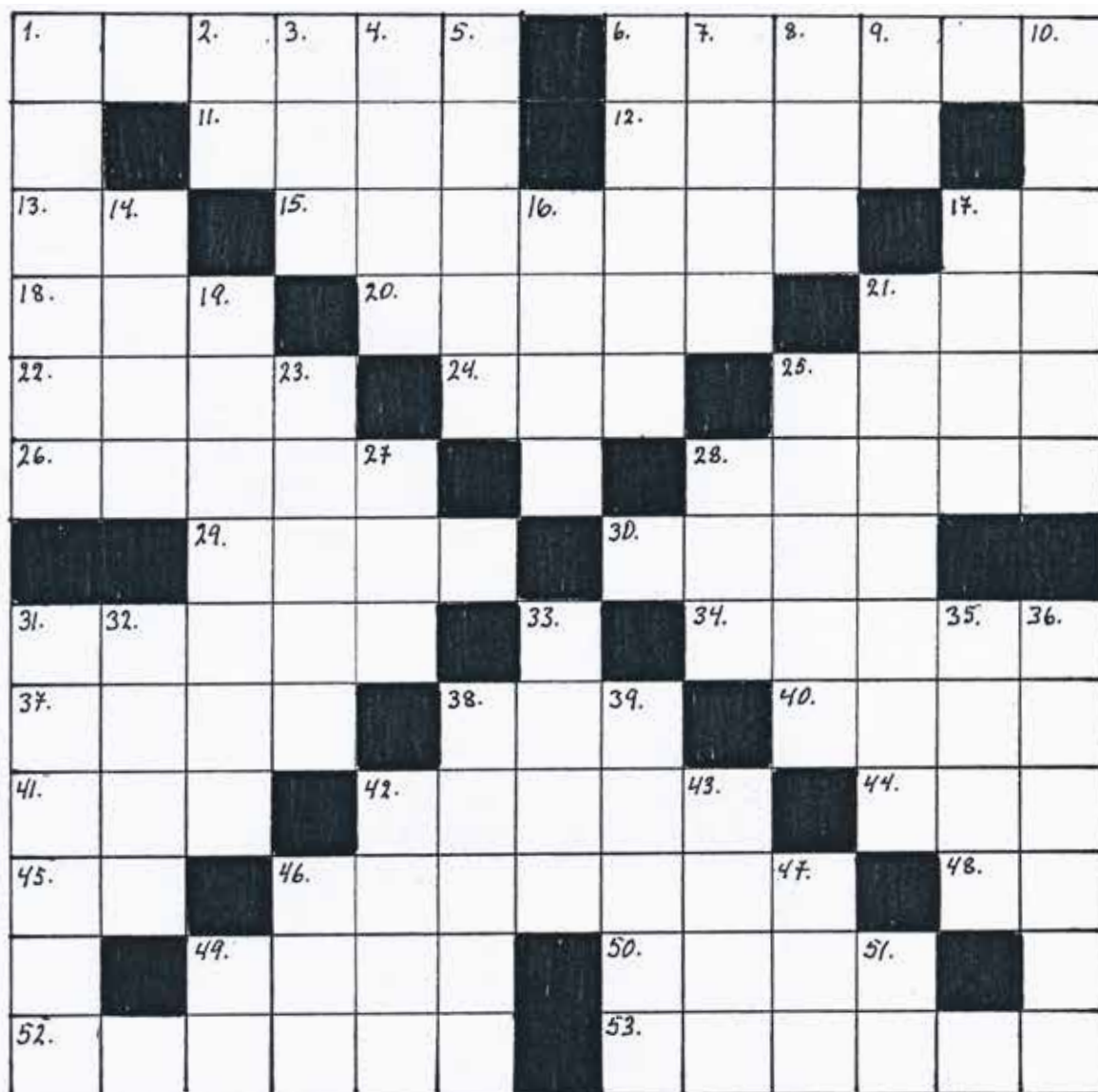
Þilskipaútgerðin olli byltingu í íslenskum sjávarútvegi, og reyndar einnig í íslensku atvinnulífi og samfélagi. Ólíkt áraskipunum sem sjaldan fóru langt frá landi og stunduðu að mestu veiðar á miðum skammt frá heimavör, fóru þilskipin víða og þegar þau voru ekki að fiskveiðum mátti nota þau til flutninga á milli hafna innanlands og jafnvel á milli landa. Þau voru mun stærri en áraskipin, báru miklum mun meiri afla að landi, áhafnir þeirra voru fjölmennari og við verkun afla þeirra var þörf á mun fleira fólki til vinnu á útgerðarstöðunum en áður. Þá sköpuðust forsendur fyrir þéttbýlismyndun þar sem útgerðin var mest.

Höfuðstaður þilskipaútgerðar

Þegar kom fram um miðja nítjándu öld var Ísafjörður tvímælalaust orðinn höfuðstaður þilskipaútgerðar á Vestfjörðum, og reyndar á öllu landinu. Þilskipum sem gerð voru út í bænum fjölgaði ár frá ári og flest árin skilaði

Krossgáta upp á gamla mátann

Finnið samheiti orðanna í skýringum, lárétt og lóðrétt



Lárétt skýring:

1. Kramið
6. Minnkaði
11. Sterka
12. Þófinn
13. Reim
15. Þátturinn
17. Bergmál
18. Nagilegt
20. Orkan
21. Mann
22. Fugl
24. Forskeyti
25. Lauf
26. Skora
28. Slagi
29. Gabb
30. Dýrkudu
31. Snúna
34. Framhandleggir
37. Krika
38. Plöntufóstur

40. Kona
41. Dvelji
42. Viðkvamar
44. Í hús
45. Att
46. Pedalarnir
48. Silfur
49. Æsta
50. Skelin
52. Umgerðir
53. Kemur úr loftinu

Lóðrétt skýring:

1. Mynt
2. Keyri
3. Greinir
4. Lön
5. Naut
6. Flokk
7. Hryðjan
8. Suð
9. Á notu

10. Angaði
14. Slótra
16. Vonda
17. Brotsjó
19. Gutli
21. Sudurni
23. Forfeðurna
25. Þjösni
27. Mann
28. Stórvaxna
31. Anægju
32. Hjög shylda
33. Fjarfskiptatæki
35. Spyrja
36. Ekki réttir
38. Lélegir hnifar
39. Liffæri
42. Veiki
43. Titri
46. Trjátegund
47. Nart
49. Hljóm
51. Dnefnður.

útgerðin góðum hagnaði. Það var ekki síst hákarlaveiðum að þakka. Mikil eftirspurn var eftir hákarlalýsi, sem var vinsælt ljósmeti í evrópskum borgum, þeirra á meðal Kaupmannahöfn. Verð á lýsinu var hátt á erlendum mörkuðum og fór stöðugt hækkandi. Allir sem því gátu við komið reyndu að eignast þilskip, eða að minnsta kosti hlut í þilskipi, og kaupmenn og skipherrar, eins og skipstjórnar þilskipanna voru jafnan nefndir á Vestfjörðum, settust að á Skutulsfjarðar-eyri. Þá fjölgaði fólkinu, ný hús voru reist og Ísafjörður varð á skömmum tíma annar fjölmennasti kaupstaður landsins.



Þegar leið á 19. öld varð Ísafjörður höfuðstaður þilskipaútgerðar á öllu landinu. Fiskur var lífsins elixír. Ljósmynd: Frederick W.W. Howell/Cornell University Library

Þeir kunnu ekki og fórust

Með tilkomu þilskipanna breyttust allar kröfur sem gerðar voru til formanna og skipstjórnarmanna á íslenskum fiskiskipum. Á áraskipum reru menn sjaldan svo langt frá landi að þeir misstu landsýn, ef sæmilega bjart var yfir. Formenn þeirra þurftu að sönnu að vera bærilega veðurglöggir, kunna skil á straumum og sjávarföllum og þekkja helstu mið á landi. Þeir þurftu á hinn bóginn ekki að kunna neitt í siglingafræði og fæstir þeirra munu hafa kunnað að fara með sextant eða að lesa sjókort. Á þilskipunum var þessu þveröfugt farið. Þau sóttu mun dýpra og lengra frá heimahöfn en áraskipin og sigldu oft um hafsvæði þar sem skipverjar voru alls-endis ókunnugir. Þá var kunnátta í siglingafræði og í notkun hjálpartækja á borð við sextant og sjókort nauðsynleg. Væri hún ekki fyrir hendi var voðinn vís ef siglt var í dimmviðri og stormi á ókunn-um slóðum.

Skýrt og dapurlegt dæmi um þetta var að vorið 1847 voru þrír ísfirskir „þiljubátar“ við veiðar á Húnaflóa. Tveimur þeirra stýrðu menn sem ekki höfðu numið siglingafræði en hinum þriðja skipherra sem numið hafði „sjómannafræði.“ Skipin lentu í illviðri, trúlega norðangarði, og svo fór að þau tvö sem

„ólærðu“ mennirnir stýrðu týndust með manni og mús en hið þriðja náði landi. Var það þakkað kunnáttu skipherrans.

Þegar íslensk þilskipaútgerð hófst að marki á Ísafirði á 5. áratug nítj-

ermum og ásamt fleiri Ísfirðingum hreyfði hann málinu á Kollabúðafundi (eins konar fjórðungs-fundi Vestfirðinga) sumarið 1850. Þar var málinu vel tekið og kosin þriggja manna nefnd til að ræða það nánar. Í henni áttu sæti auk Ásgeirs þeir Ásgeir Einarsson bóndi og alþingismaður í Kollafjarðarnesi og Sigurður Johnsen kaupmaður í Flatey á Breiða-firði.

Alþingi til tafar

Premeningarnir voru á einu máli um að stofna bæri sjómannaskóla á Íslandi. Þeir töldu hins vegar óráð að senda alþingi bænarskrá um málið, það yrði einungis til að tefja það úr hömlu. Þess í stað lagði nefndin til að þilskipaeigendur í Vestfirðingafjórðungi stofnuðu sjóð til styrktar skólanum, og skyldi fjár til hans aflað með þeim hætti, að hver skipseigandi legði fram 8 skildinga af verði hverrar hákarls-lifrantunnu, sem skip hans aflaði. Þegar fengnar væru 50 tonnur á skip, skyldi til-lagið hækka í 12 skildinga af næstu fimmtíu og síðan verða 16 skildingar af hverri tunnu eftir að aflinn væri kominn yfir 100 tonnur. Af hverju fiskhundraði skyldi gjalda hálfu lægri upphæð.

Þetta var harla greinargóð tillaga og fékk góðar undirtektir fundarmanna. Þegar nefndin hafði kynnt álit sitt gengu allir þilskipaeigendur sem á fundinum voru, alls níu menn, í félag til styrktar sjómannaskólanum. Áður en ár var liðið frá fundinum á Kollabúðum bættust aðrir níu þilskipaeigendur við, allir úr Vestfirðingafjórðungi.

Verður að vera í Reykjavík

Ekki leikur á tvennu að þremmen-ingarnir sem nefndina skipuðu og flestir aðrir fundarmenn á Kollabúðum voru bjartsýnir á framgang skólamálsins og töldu næsta sjálfgefið að menn á æðstu stöðum og í öðrum landsfjórðungum legðu svo miklu hagsmunamáli lið. Það fór hins vegar á annan veg og lítið heyrðist frá mönnum í öðrum landshlutum. Sjómannaskólamálið var hvorki rætt á Þingvallafundi né Kollabúðafundi árið 1851 og kom fyrir lítið þótt sr. Sveinbjörn Hallgrímsson, ritstjóri Þjóðólfs, ritaði hvatningargrein í blað sitt 2. maí 1851. Íslendingar voru augskýrlega ekki verið reiðubúnir að sinna þessu máli enn sem

ánda aldar kunnu fáir heimamenn til stjórnar á slíkum skipum eða til siglinga úti á rúmsjó. Á 5. áratugnum fóru örfáir ungir menn til Danmerkur, gengu þar á sjómannaskóla og lærðu „skipstjórnarfræði“, sem svo var kölluð. Þess konar námsferðir voru hins vegar dýrar og ekki á færi annarra en bærilega efnum búinna manna eða þeirra sem nutu stuðnings efnamanna.

Ásgeir lærir

Þekktastur þeirra Vestfirðinga sem þannig brutust til náms var tvímælalaust Ásgeir Ásgeirsson frá Rauðamýri. Hann hafði um skeið verið skipstjóri á þilskipi og komst þá að raun um að honum var nauðsyn á því að afla sér aukinnar þekk-ingar í siglingafræði og öðru því er að skipstjórn laut. Hann hélt utan til Danmerkur haustið 1846 og var þar við nám á sjómannaskóla um veturinn. Vorið 1847 kom hann heim á eigin þilskipi, settist að á Ísafirði og hóf þar útgerð.

Ásgeir var reynslunni ríkari eftir Danmerkurdvölinu og fann flestum betur þörfina á því að skipstjórnarlærðir menn stýrðu íslenskum þilskipum. Honum hef-ur trúlega einnig verið ljósara en flestum öðrum að ekki yrði úr bætt í þessum efn-um nema með því að menn ættu kost á námi í skipstjórnarfræðum hér á landi. Hann afréð að láta hendur standa fram úr

komið var og vel má vera að þar hafi valdið nokkru að þilskipaútgærd var um þessar mundir lítil utan Vestfirðingafjórðungs. Af þeim sökum rak brátt að því að Ísfirðingar fengju að annast þetta afkvæmi sitt einir. Þeir Sigurður Johnsen í Flatey og Ásgeir í Kollafjarðarnesi hættu fljótlega í skólanefndinni og í þeirra stað komu sr. Lárus Johnsen í Holti í Önundarfirði og Eiríkur Ólsen faktor á Ísafirði.

Þessu næst sneri nefndin sér til Páls Melsteð, amtmanns í Vesturamtinu, og bað hann að koma áleiðis til stjórnarinnar í Danmörku bænarskrá um liðsinni við skólastofnunina. Páll neitaði þeirri beiðni og þá töldu Ísfirðingarnir þarflítið að ræða frekar við íslenska embættismenn. Þess í stað sneru þeir sér beint til stjórnvalda í Danmörku, sem þeir virðast hafa vonað, að yrðu hjálplegri.

Eiríkur Ólsen fór til Danmerkur og hitti að máli Oddgeir Stephensen, skrifstofustjóra íslensku stjórnar-deildarinnar í Kaupmannahöfn. Hann aftók með öllu að styðja málið, kvaðst ekki treysta Ísfirðing-



Jón Loftsson frá Grenivík nam sjómannafræði á Ísafirði og seinna í Danmörku.
Mynd úr Sögu Ísafjarðar 1. b. eftir Jón Þ. Þór

um til að halda skólann, til þess skorti þá hæfileika! Öðru máli gegndi ef skólinn ætti að vera í Reykjavík.

Ísfirðingum þóttu þessi málalok harla ill og nú gátu þeir ekki velkst í vafa um afstöðu stjórnvalda. Þeim varð ljóst að ef þeir ætluðu að koma málinu fram yrðu þeir að treysta á sjálfa sig. Þilskipaeigendurnir, sem gengið höfðu í félag um stofnun sjómanna-skólans árið 1850, héldu með sér fund á Ísafirði sumarið 1851. Þar ákváðu þeir að stofna skólann af eigin rammleik og skyldi hann standa á Ísafirði. Um haustið sigldi Torfi Halldórsson utan til Danmerkur og nam þar skipstjórnarfræði veturinn 1851-1852. Ekki er ljóst hvort ferð hans stóð í beinum tengslum við fyrirhugaða skólastofnun en líklegt má telja að svo hafi verið.

Stofnaður sjómannaskóli

Sjómannaskólinn á Ísafirði hóf starfsemi í október árið 1852. Þá var brotið blað í íslenskri og ísfirskri skólasögu. Sjómannaskólinn var fyrsti skólinn á Ísafirði og jafnframt fyrsti starfsgreinaskóli á Íslandi, sem sinnti öðru en menntun embættismanna.



Torfi Halldórsson var forstöðumaður sjómannaskólans og eini kennari.
Ljósmynd úr Sögu Ísafjarðar 1. b. eftir Jón Þ. Þór

Torfi Halldórsson var eini kennarinn við skólann allan þann tíma sem hann starfaði og ljóst er af heimildum að þeir Ásgeir Ásgeirsson báru hitann og þungann af starfsemi hans, keyptu til að mynda fyrir eigin reikning öll tæki og áhöld sem nota þurfti við kennsluna. Við það nutu þeir atfylgis Jóns Sigurðssonar forseta sem var þeim innan handar við kaup á siglingatækjum í Kaupmannahöfn. Samkvæmt ábendingu Ásgeirs sneri Jón sér til Lambertsen, skipstjóra Tykkebay, skipi Sassverslunar á Ísafirði, sem leiðbeindi honum um val á tækjum. Nam kostnaðurinn samtals 126 ríkisdöllum og 2 skildingum.

Aðsókn að skólanum var góð þegar í upphafi og fyrsta veturinn, 1852-1853 voru nemendur 8-10. Þeir munu allir hafa verið af Vestfirðum nema einn, Skagfirðingurinn Ari Arason frá Vatni á Höfðaströnd. Að loknu náminu á Ísafirði fór hann aftur norður í land og tók við skipstjórn á fyrsta norðlenska þilskipinu, Orra Þorsteins Daníelssonar á Skipalóni.

Ekki er vitað um fjölda nemenda í skólanum næstu tvo vetur en veturinn 1855-1856 voru þeir sjö eða átta og þá kenndi Bjarni Jónsson frá Álftamýri að auki fjórum eða fimm mönnum skipstjórnarfræði á Ísafirði.

Fátt er nú vitað í smáatriðum um náms efni og nám í sjómannaskólanum á Ísafirði annað en það að þar munu hafa verið kennd öll undirstöðuatriði í siglingafræði. Kennsla Torfa Halldórssonar líkaði vel og í samtímaheimild segir að hún hafi verið sambærileg við það sem gerðist erlendis.

Torfi Halldórsson fluttist frá Ísafirði til Flateyrar árið 1857. Þar hélt hann áfram sjómannakennslu um alllangt skeið, en skólahald á Ísafirði féll niður við brottför hans. Sjómannaskólinn á Ísafirði starfaði þannig aðeins fjóra vetur, en saga hans er engu að síður merk fyrir margra hluta sakir. Hann var fyrsti skóli sinnar tegundar á Íslandi, og ekki er að efa, að hann hefur bætt úr brýnni þörf á lærðum þilskipaformönnum, þótt ekki næði hann að fullnægja henni. Við vitum með vissu um 15-16 nemendur, sem námu við skólann, og voru sumir þeirra komnir langt að. Sennilegt má telja að nemendur skólans hafi alls verið á bilinu 30-40 og voru í þeim hópi ýmsir af kunnustu skútuskipstjórum norðan- og vestanlands á þriðja fjórðungi nítjándu aldar.

Sumarið 1907 kom Friðrik 8. Danakonungur í heimsókn til Ísafjarðar. Gestirnir hrifust af ötulleik Ísfirðinga við fiskveiðar og fiskverkun. Íslenski saltfiskurinn væri langtum betri en sá norsk, „hvítari, hreinni og miklu betur flokkaður.“ Þó gátu Danirnir illa dulið undrun sína þegar rann upp fyrir þeim að annað stærsta stakkstæði eða fiskþurrkunarreitir kaupstaðarins var í honum miðjum. Sverre Poulsen, lengi ritstjóri Berlingske Tidende, benti á að reiturinn væri „á þeim stað, sem torg myndi vera í dönskum kaupstað.“ Sýnir þetta betur en annað hvaða augum Ísfirðingar litu sjávarútveg í byrjun 20. aldar.

Fyrstu togararnir í eigu Íslendinga

– 81 –

Áttugasti- og fyrsti togarinn í eigu Íslendinga, Vörður BA 142, skráður hér á landi 19. febrúar 1947, smíðaður í Wesermunde í Þýskalandi árið 1936. Lengd 57,15 m., breidd 8,73 m., dýpt 4,27 m., brl. 625, knúinn 1000 hð. gufuvél.

Eigandi, MacLine Ltd í London (Leverhulme Ltd). Nefndur Northern Reward LO 168.

Breski sjóherinn yfirtekur skipið í september 1939, sem var m.a. í sömu skipal-est og Goðafoss þegar þýski kaþbáturinn U-300 sókkti honum við Garðskaga, 10. nóvember 1944. Í desember árið 1946 er togarinn skráður í Grimsby, sama nafn en ný skráning, GY 431. Í mars 1947 kaupir h/f Vörður Patreksfirði skipið og nefnir Vörð BA-77. Fórst í hafi á leið til



Vörður BA-142.

Grimsby í söluferð, 29. janúar 1950. Af 19 manna áhöfn fórust 5 skipverjar en 14 komust í björgunarbát og var bjargað um borð í togarann Bjarna Ólafsson AK 67 frá

Akranesi. Vörður var af svonefndri „Sunlightgerð“ en jafnan nefndur „sáputogari“ en þeir togarar voru alls 15 að tölu.

Ensku „sáputogarnir“

Fyrir stríð könnuðust margir landsmenn við ensku „sáputogarana“ sem svo voru nefndir. Þeir stunduðu þá flestir veiðar hér við land. Þetta voru stærri og glæsilegri skip, heldur en þá stunduðu almennt veiðar á Íslandsmiðum. Á stríðsárunum voru þessi skip öll tekin í þjónustu flotans til kaþbátaleitar og verndar skipalestum. Þrjú þeirra fórust á stríðsárunum, en að stríðinu loknu snéru tólf þeirra aftur til veiða. Stunduðu mörg þeirra veiðar hér við land fram á sjöunda áratuginn og voru þá vel þekkt í íslenskum höfnum.

Þessi skip voru smíðuð í Þýskalandi, í Bremen og Wesermünde, og afhent árið 1936. Seebeck-fyrirtækin voru þá tekin að blómstra á ný eftir valdatöku Hitlers, en þau höfðu ríðað til falls í upphafi heimskreppunnar upp úr 1930. Kaupandinn var Unilever, dótturfyrirtæki sápu- og matvælaframleiðandans Liverholme Group of Companies, sem sameinaðist hollenska smjörlíkisframleiðandanum Van Den Berghs 1930. Andvirði skipanna er sagt, að Unilever hafi reitt af hendi í vöruskiptum með framleiðslu verksmiðja sinna, Sunlight Soap. Sumir nefndu þessa togara því „Sunlight-togarana“ en algengara var að þeir væru nefndir „sáputogararnir.“ Skipin voru 15 og báru eftirfarandi nöfn: Northern Chief, Northern Duke, Northern Gem, Northern Isles, Northern Princess, Northern

Rover, Northern Spray, Northern Wave, Northern Dawn, Northern Foam, Northern Gift, Northern Pride, Northern Reward, Northern Sky og Northern Sun.

Skipin fóru upphaflega öll til Fleetwood og var skráður eigandi Mac Line Ltd., London, en eftir erfiðan rekstur þar, voru þau öll seld árið 1937 til William Bennet, sem stofnaði útgerðarfélagið Associated Fisheries Ltd. í Grimsby 1929. Þetta var mikil lyftistöng fyrir höfnina í Grimsby sem skömmu áður hafði aukið þjónustu við togarafлотann með byggingu á skipadokk nr. 3. Fram yfir 1930 voru flest skip, sem stunduðu veiðar á Íslandsmiðum, í Hvítahafinu, Barentshafinu og við strendur Noregs, 130-140 fet á lengd og yfirleitt um 320-400 rúmlestir. (Árið 1945 var meðalstærð íslenskra togara 335 rúmlestir). „Sáputogararnir“ voru aftur á móti 181 fet og mældust 620-625 rúmlestir. Þeir höfðu margt fram yfir eldri skip enska flotans, voru t.d. búnir ýmsum siglinga og fiskileitartækjum, sem ekki voru í eldri togurum. Vistarverur skipverja voru einnig allt aðrar, fullkomnari og betri og hreinlætisaðstaða skipverja önnur og betri. Þeir voru taldir mjög góð sjóskip og voru auðþekktir á brúnni, sem var tveggja hæða. Á stríðsárunum var þriðju hæðinni síðan bætt ofan á brúna. Upphaflega voru togararnir allir með 1000 ha. gufuvél, kolakyntir, en fljótlega eftir stríð var breytt yfir í oliukyndingu.

Áttugasti- og annar togarinn í eigu Íslendinga, Kári RE-195, skráður hér á landi 6. september 1947. Lengd 57,15 m., breidd 8,73 m., dýpt 4,27 m., brl. 620, knúinn 1000 hð. gufuvél, smíðaður hjá Deutsche Schiffs und Maschinenbau A. G. Seebeck í Wesermunde (Bremerhaven) í Þýskalandi árið 1936. Eigandi, MacLine Ltd í London (Leverhulme Ltd) Nefndur Northern Reward LO 168.

Breski sjóherinn yfirtekur skipið í september 1939. Keyptur hingað til lands 9. júní 1947 af h/f Alliance, nefndur Kári RE-195. Skipstjóri, Guðmundur Helgi Guðmundsson. Seldur 1950, Ludwig Janssen & Co í Wesermunde í Þýskalandi, nefndur Grönland. Seldur W.Ritscher í Hamborg í brotjárn, 7 mars árið 1957.



Kári RE-195.

Strax í stríðsbyrjun voru Northern-togararnir teknir í þjónustu flotans til kaþbátaleitar og til verndar skipalestum, sem voru í flutningum til og frá Íslandi og víðar. Voru þeir búnir fallbyssum og djúpsprengjum. Höfðu margir þeirra aðstöðu í Hvalfirði öll stríðsárin.

Togarinn Northern Gem bjargaði áhöfn Libertyskipisins J. L. M. Curry út af Austfjörðum veturinn 1943 og flutti áhöfnina til Seyðisfjarðar.

Togarinn Northern Reward var eitt af fylgdarskipum skipalestarinnar, sem Goðafoss var í, þegar þýzkur kaþbátur réðist á skipalestina á Faxaflóa 10. nóvember 1944 og sökkti Goðafossi og fleiri skipum skammt frá Garðskaga. Skipverjum á Goðafossi hafði þá nýverið tekizt að bjarga 19 skipverjum af olúskipinu Shirvan, sem kaþbáturinn hafði áður skotið niður með tundurskeyti. Togarinn kom á vettvang tíu til fimmtán mínútum eftir að Goðafoss sökk. Höfu skipverjar togarans þá að varpa djúpsprengjum þar sem kaþbáturinn var talinn lúra. Það voru talin nauðsynleg viðbrögð til að útrýma hættunni, svo að togarinn sjálfur yrði ekki fyrir árás kaþbátsins, ef hann færi að bjarga fólki, eins og reynslan var með Goðafoss. Annað skip kom einnig á vettvang, þegar Goðafossi var sökkkt. Það var dráttarbatúrin Empire World, en honum var ætlað að bjarga olúskipinu Shirvan, en kom aldrei frammar til hafnar. Álitid var í fyrstu, að kaþbáturinn hefði grandað

dráttarbatúnum, en síðar kom í ljós, að hann mun hafa farizt vegna óveðurs, en ekki af hernaðarvöldum. Togarinn Northern Reward flutti síðan skipbrotsmennina af Goðafossi til hafnar í Reykjavík.

Eins og áður segir fórust þrír Northern-togararnir í stríðinu: Þýzkur kaþbátur sökkkti Rover við Orkneyjar í stríðsbyrjun, 30. október 1939, annar þýzkur kaþbátur sökkkti Princess undan Ameríkuströnd 7. marz 1942 og Isles strandaði nærri Durban í Afríku 19. janúar 1945.

Jón Páll Halldórsson.

Sjómannablaðið Vikingur 1. feb. 2006.

Samantekt í tölum

Smíðaborg/Smíðaland								
	% af		Heild/				Brl %	Hö %
	Fjöldi	heild	M/brl	M/Hö	brl.	Heild/hö	af	af
<u>Selby/England</u>	24	29,3	319	591	7656	14184	29,3	32,1
<u>Beverley/England</u>	20	24,4	308	532	6160	10640	23,6	24,1
<u>Glasgow/Skotland</u>	6	7,3	254	454	1524	2724	5,8	6,2
<u>Middlesbrough/England</u>	3	3,7	354	670	1062	2010	4,1	4,6
<u>North Shields/England</u>	2	2,4	259	250	518	500	2,0	1,1
<u>Goole/England</u>	1	1,2	271	75	271	75	1,0	0,2
<u>?/England</u>	1	1,2	404		404		1,5	0,0
<u>Dundee/Skotland</u>	1	1,2	258	500	258	500	1,0	1,1
<u>Aberdeen/Skotland</u>	1	1,2	233	81	233	81	0,9	0,2
<u>Milford Hafen/Wales</u>	1	1,2	156	94	156	94	0,6	0,2
	60	73,1	2816	3247	18242	30808	69,8	69,8
<u>Lehe/pýskaland</u>	7	8,5	302	550	2114	3850	8,1	8,7
<u>Gestemunde/pýskaland</u>	3	3,7	258	537	774	1611	3,0	3,6
<u>Wesermunde/pýskaland</u>	3	3,7	622	1000	1866	3000	7,1	6,8
<u>Dordrecht/Holland</u>	2	2,4	322	575	644	1150	2,5	2,6
<u>Slikerveer/Holland</u>	2	2,4	265	375	530	750	2,0	1,7
<u>Tönsberg/Noregur</u>	2	2,4	389	625	778	1250	3,0	2,8
<u>Hamburg/pýskaland</u>	1	1,2	269	500	269	500	1,0	1,1
<u>Rustingen/pýskaland</u>	1	1,2	214	400	214	400	0,8	0,9
<u>Bordeux/Frakkland</u>	1	1,2	685	850	685	850	2,6	2,6
	22	26,7	3326	5412	7874	13361	30,1	30,8

Smíðalönd								
<u>Engl-Skotl-Wales.</u>	60	73,1			18242	30808	69,8	69,8
<u>pýkal-Holl-Nor-frakkl.</u>	22	26,7			7874	13361	30,1	30,8
	82	99,8	318,5	539	26116	44169	99,9	100,6

Hvert fóru skipin		
Staður	fj.	%
Reykjavík RE	60	73,2
Hafnarfjörður GK	13	15,9
Ísafjörður ÍS	4	4,9
Patreksfjörður BA	3	3,7
Vestmannaeyjar VE	1	1,2
Akureyri EA	1	1,2

Gufuvél-diesevél			
	Nýtni	Skrúfa	Heild
	%	%	%
Gufuvél+ketill	20,00	50,00	10,00
Dieselvél	40,00	50,00	20,00
	20%	40%	
1 kg.= 10,72			
Kol hö./st	2,14		
1 kg.=14,41			
Olía hö./st.		5,76	
Eyðsla m.v. 400 hö./klst		24	
	1 st	st/t	vika/t
Gufuvél, kol/st,kg	187	4,49	31,40
Dieselvél,olía/st,kg	69	1,67	11,67

Stærstu og minnstu skipin m.v. Brl.,lengd og hö.						
M.v.	Nafn:	L.m.	B.m.	D.m.	Brl.	Hö
Brl.	Reykjaborg RE-64	52,25	9,33	4,05	685,00	850
	Sea Gull GK-100	30,48	6,37	2,90	126,14	94
L.	Vörður BA-142	57,15	8,73	4,27	625,00	1000
	Valur RE-122	27,37	6,10	3,66	137,11	200
Hö.	Vörður BA-142	57,15	8,73	4,27	625,00	1000
	Lord Nelson RE-140	39,17	6,74	3,41	272,66	75
V	Ethel RE-237	38,40	6,68	3,63	270,93	75
Meðalskipið		39,40	6,95	3,69	318,50	548



Hið gleymda systurskip Titanic

Í árdaga 20. aldar ríkti bjartsýni um allan heim. Maðurinn var í þann veginn að sigra máttarvöldin og sætið til hægri handar guði almáttugum blasti við. Sjálf moldin sem allt kallar til sín að lokum var að missa takið og hafið var ekki lengur sami ógnvaldur sjófarendum og áður. Loftbelgir og flugvélar sveimuðu um himingeim og ósökkevandi skip klufu ölduna. Eitt þeirra var HMT Olympic, systurskip Britannic og hins alþekkta Titanic.

Fall er fararheill

Olympic var sjósett 1911 og var þá stærsta skemmtiferðaskip heims. Í þrjá mánuði gekk allt slysalaust en þá lenti Olympic í samstuði við tundurspilli þar sem skipin sigldu hjá Whigtheyju á Ermarsundi. Töluverðar skemmdir urðu á Olympic sem snarlega var gert við í skipasmíðastöðinni þar sem Titanic beið þess að komast á flot. Fyrir vikið seinkaði smíði Titanic um einhverja mánuði en hún var sjósett 1912 og Britannic 1914.

Í ljósi sögunnar má segja að hið fornkeðna hafi sannast um Olympic, nefnilega að fall er fararheill. Öll þekkjum við um hörmuleg örlög Titanic en kannski færri að Britannic varð ekki heldur langlíft. Í nóvember



Olympic og systurskip hennar voru öll smíðuð í skipasmíðastöð Harland og Wolff í Belfast. Eigandi var White Star skipafélagið. Þar var Joseph Bruce Ismay í forsvari, sá hinn sami og sigldi hina örlagaríku jómfrúrför með Titanic og Hollywood hefur leikið grátt.

1916 rakst skipið á þýskt tundurdufl og sökk á innan við klukkustund. Afleiðingarnar urðu þó ekki jafn hrikalegar og þegar Titanic sigldi á hafsjakann fjórum árum fyrr. Aðeins þrjátíu manns fórust af þeim tæplega ellefu hundruð sem um borð voru.

Olympic varð hins vegar langlíf og sigldi ótal ferðir yfir Atlantshafið.

Kafbáturinn

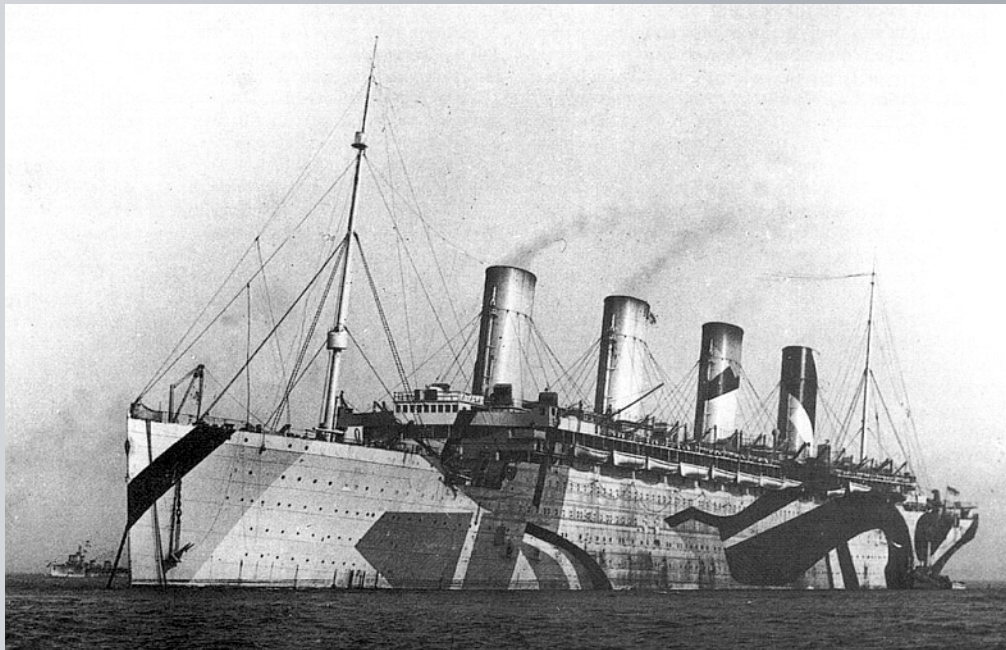
Hún var kölluð Oly sem fól í sér ástúð og virðingu við skipið sem aldrei brást. Á stríðsárunum nefndu menn hana „Old Reliable“ – hina gömlu áreiðanlegu – og þarf ekki að kafa djúpt eftir ástæðunni. Rétt eins og Britannicu tóku bresk hernaðaryfirvöld Olympic í þjónustu sína sem reyndist mikið heillaskref. Á þessum erfiðu árum 1914 til 1918 ferjaði skipið þúsundir hermanna og ógryn timeragagna, ótöldum mönnum í hafnauð var bjargað um borð og eitt sinn sökkti skipið þýskum kafbáti. Já, ótrúlegt en satt. Skipið var á leið til Frakklands með bandaríska hermenn þegar Bretarnir komu auga á þýskan kafbát. Skipstjórinn var fljótur að hugsa. Á meðan byssur hins friðsama Oly geltu allar sem ein að Þjóðverjunum sneri hann skipinu og setti á fulla ferð að kafbátinum. Og nú brást þýska tæknin, tundurskeytin hreyfðust ekki og þegar Þjóðverjarnir reyndu að kafa var það orðið of seint. Hið tröllvaxna skemmtiferðaskip skar upp kafbátinn eins og flugbeittur dósapnari tindós.

Kreppan

Að stríðinu loknu varð Olympic að nýju hið vinsæla skemmtiferðaskip sem seiddi til sín ríka og fræga. En svo skall kreppa á heimsbyggðinni og allir áttu erfitt, líka skipafélögin og kannski ekki síst þau. Og þar kom vorið 1935 að ekki þótti lengur þörf fyrir Oly sem endaði daga sína í Jarrow, litlu þorpi á bökkum árinna Tyne, þar sem þessi drottning hafsins var rifin í tætlur.



Olympic (til vinstri) kemur til hafnar í Belfast til viðgerðar eftir áreksturinn við tundurspillinn. Systurskip hennar, Titanic, er þarna líka og bíður smíðshöggsins.



HMT Olympic máluð í stríðslitum og vopnuð.

Utan úr heimi

Fór heim

Í byrjun janúar sigldi frystiskipið EXPRESS 6 inn í landhelgi Tælands og lagðist fyrir akkeri við Phuket eyju. Það hefði ekki þótt neitt óeðlilegt að skip legðist þar við akkeri nema að skipið hafði ekki tilkynnt komu sína í landhelgi né að það hygðist varpa akkeri á þeim stað sem það lá. Hafnaryfirvöld og lögregla fóru um borð í skipið þar sem áhöfnin var yfirheyrð en 18 manna blönduð áhöfn var um borð. Sex þeirra voru Tælendingar og þar með talinn skipstjórinn, sjö Indónesar, fjórir Kínverjar og einn frá Myanmar.

Skipið hafði farið frá Kína í ágúst á síðast ári með fyrirmæli eiganda um að safna fiskafurðum úr skipum í Arabíuhafi auk hafsvæðis við Sómalíu.

Þar sem svæðið er þekkt fyrir árásir sjóræningja vonaðist áhöfnin eftir því að fá vopnaða verði um borð en

útgerðarmaðurinn var ekki á þeirri skoðun. Ráðningarsamningur áhafnarinnar var runninn út og þá ákvað skipstjórinn, eftir samráð við áhöfnina, að yfirgefa þetta hafsvæði og sigla til Phuket. Síðan skipið kom þangað hefur það legið við akkeri en rannsókn málsins heldur áfram og óvíst hvaða stefnu það tekur því það er ljóst að skipstjórinn fór gegn vilja eiganda skipsins og strangt til tekið því rænt skipinu eða gert uppreisn gegn eiganda. Nú biða menn spennir eftir niðurstöðum rannsóknarinnar, hvort siglingin til Phuket verði talin réttlætunleg af mannúðarástæðum eða hvort skipstjóri og áhöfn verði dregin fyrir dómara.

Allt í grænum sjó

Gámaskipið ONE Apus missti alls 1.900 gáma í sjóinn þann 30. nóvember sl. þar sem skipið var á siglingu í mjög slæmu veðri í Kyrrahafinu. Atvikið náði

athygli heimspressunnar og eflaust eru allir lesendur blaðsins búnir að lesa um þetta atvik. Mun þetta vera stærsta einstaka gámatjón síðan gámaskipið MOL Comfort sökk árið 2013.

Af þeim gámum sem fóru fyrir borð á ONE Apus innihéldu 40 þeirra hættuleg efni en þetta 14.000 TEU's gámaskip valt gríðarlega þegar gámarnir fóru að tynast fyrir borð en áhöfnin gat ekkert aðhafst við þessar aðstæður.

Til að átta sig á stærðinni á þessu tjóni þá er haldið utan um fjölda gáma sem fara árlega í sjóinn frá gámaskipum og á árunum 2008 til 2019 féllu að meðaltali 1.382 gámar fyrir borð af þessari skipagerð á hverju ári allt tímabilið. Það eru reyndar þrjú atvik sem skekkja þessa tölu og er þar fyrst að nefna MOL Comfort sem nefnt var hér að framan en þar töpuðust 4.293 gámar. Þá fóru 900 gámar í sjóinn þegar gámaskipið Rena strandaði

One Apus kemur til hafnar eftir að hafa misst mikið af gámum fyrir borð.



KÄRCHER



Háprýstikerfi

Ryksugur

Gufudælur

Háprýstidælur



Skeifan 3 • 108 Reykjavík • Sími 581 2333 • rafver.is • rafver@rafver.is

SITUR ÞÚ Á? EIGNUM ANNARRA ■

Fiskiker merkt Umbúðamiðlun
eru eign félagsins og einungis
ætluð undir ferskan fisk og ís.

Öll önnur notkun varðar sektum!

*Vinsamlega skilið kerjum okkar
á næsta fiskamarkað eða
til Umbúðamiðlunar*



UMBÚÐAMIDLUN

555 6677 | umb.is | Korngörðum 5, Reykjavík



Braer á strandstað.

og eyðilagðist 2011 og síðan fóru 517 gámar þegar bandaríska gáma- og ekjuskipið El Faro fórst 2015 með 33 manna áhöfn að auki. Frá 2017 til 2019 fóru að meðaltali 779 gámar í sjó árlega.

Þvælingur

Föstudaginn 26. febrúar fóru spænskir opinberir dýralæknar um borð í gripaflutningaskipið Karim Allah sem komið hafði til hafnar í Cartagena deginum áður eftir að hafa verið mánuðum saman á siglingu um Miðjarðarhafið með 895 nautgripi um borð. Dýraverndunarsamtök höfðu lýst því yfir að dýrin um borð í skipinu væru þar við illan aðbúnað og líktu aðstæðum við vistina hjá kölska.

Ferð skipsins hófst reyndar í þessari sömu höfn þann 18. desember sl. og var ferðinni heitið til Tyrklands með farminn sem var á fæti. Þegar skipið kom til hafnar í Tyrklandi eftir níu daga siglingu neituðu þarlend yfirvöld skipinu um að losa farm sinn þar sem þeir héldu því fram að nautgripirnir væru bæði með kúariðu og blátungu. Engin sýni voru tekin af hálfu Tyrkja um borð í skipinu heldur byggðu þeir ákvörðun sína á því að þessir sjúkdómar hefðu komið upp í héraðinu Hueska á Spáni. Var skipinu gert að yfirgefa höfnina af þessum sökum.

Nú var eiganda farmsins tilkynnt um stöðuna en þeir sögðust þá hafa selt farminn og ættu hann ekki lengur. Ekki finnst neinn eigandi og eftir að hafa þvælst um Miðjarðarhafið í von um að nýr kaupandi myndist varð ekki lengur við unað þar sem ekkert ríki hleypti skipinu inn í landhelgi sína. Því var ákveðið að snúa aftur til lestunarhafnarinnar.

Því hefur verið haldið fram að þegar skipið lestaði hafi enginn sjúkdómur verið í nautgripunum. Spænsk yfirvöld hafa tilkynnt að finni þeir einhvern vott um sjúkdóm verði öllum nautgripunum fargað.

En þetta er ekki eina skipið í þessum vandræðum. Gripaflutningaskipið ElBeik fór sama dag, og Karim Allah, úr höfn í Tarrogoná á Spáni með 1800 nautgripi til Lýbíu en lenti þar í samskonar málum og hitt skipið. Nú liggur ElBeik fyrir utan höfnina í Famagusta í tyrkneska hluta Kýpurs en fær ekki að koma þar að bryggju. Yfirvöld í gríska hluta Kýpur fylgjast vel með skipinu og munu hindra að það komi inn í þeirra landhelgi.

Aftur til fortíðar - Braer

Þann 5. janúar 1993 strandaði 87 þúsund tonna oliuskipið Braer við Garths Ness á Shetlandseyjum en þetta 241

metra langa skip átti þá eftir að valda einu stærsta mengunartjóni sögunnar. En hvað gerðist ætla ég að rifja hér upp.

Tveimur dögum áður hafði skipið farið frá Mongstad í Noregi með 84.700 tonn af léttri hráolíu sem átti að fara til Quebec í Kanada. Siglingaleiðin var á milli Orkneyja og Shetlandseyja. Um borð var 29 manna áhöfn auk fimm viðgerðarmanna sem sáu um almennt viðhald um borð en töldust ekki hluti af áhöfninni. Veðurspáin var slæm. Daginn eftir brottför kom upp bilun í katli sem hitaði svartolíuna fyrir aðalvélin. Meðan unnið var að viðgerð var skipt yfir í diesel olíu.

Aðfaranótt 5. janúar, meðan viðgerð stóð enn yfir, urðu vélstjórar varir við að sjór var kominn í díeselolíuna og þrátt fyrir aðgerðir til að losna við sjóinn stöðvaðist aðalvélin um hálf fimm um morguninn og skömmu síðar stöðvuðust ljósavélar skipsins. Var skipið þá 10 mílur suður af Shetlandseyjum. Skipstjórinn hafði þegar samband við strandgæsluna á eyjunum og óskaði eftir aðstoð. Það tók þó sinn tíma að ganga frá flóknum samningum milli útgerðar, tryggingafélags og dráttarbáts en það var ekki fyrr en um klukkan sex um morguninn sem strandgæslan tilkynnti skipstjóranum að

dráttarbáturinn Star Sirius væri lagður af stað til skipsins. Skipið rak undan storminum í átt að landi og þá var ákveðið að taka áhöfnina frá borði og lauk því fyrir nýu um morguninn. Hálf tíma síðar kom dráttarbáturinn á staðinn en þá var ljóst að ekki væri hægt að koma taug í skipið nema að skipverjar færu aftur um borð. Klukkutíma síðar hélt þyrlla af stað með skipstjóra og fimm skipverja Braer aftur að skipinu þar sem þeim var slakað niður í skipið á ný. Þrátt fyrir tilraunir þeirra að koma taug á milli skipanna tókst það ekki sökum veðurs og skömmu síðar tók skutur skipsins niðri. Skipið rifnaði fljótlega og átti eftir að brotna í þrennt áður en storminn tók að lægja nokkrum dögum síðar en þá var allur farmurinn kominn um allt svæðið.

Yfirvöld stöðvuðu fiskveiðar kringum svæðið en einnig þurfti að flytja 23.000 rollur af svæðinu þar sem olía sprejjaðist upp á landið og túnin þar. Þrátt fyrir þetta mikla magn kom reyndar síðar í ljós að umhverfisáhrifin voru mun minni en í fyrstu var ætlað. Lítil seigja í olfunni og mikil ölduhæð gerðu það að verkum að olían dreifðist hratt en aðeins um 1% farmsins rak á fjörur. Talið var að um 7500 sjöfuglar hafi drepist og einn selur sem fréttamenn stórrar sjónvarpsstöðvar keyrðu á á leið sinni á strandstaðinn. Greiddar voru skaðabætur sem námu 95 milljónum bandaríkjadala. Öllum skipverjum Braer var bjargað.

Gripaflutningar

Í heiminum í dag eru nokkrir tugir gripaflutningaskipa á heimshöfunum en í gagnagrunni Equasis eru 137 slík skráð sem eru yfir 500 BT og eru skráð í notkun (in service). Meðalaldur þessara skipa er 35 ár en meira en helmingur þeirra er yfir 40 ára en 19 skip eru orðin fimmtug eða eldri. Megin hluti þessara skipa, eða 82%, eru breytt skip en voru upphaflega smíðuð sem almenn flutningaskip, gámskip, ekjuskip eða bílaskip sem breytt hafði verið til gripaflutninga. Þegar þær breytingar áttu sér stað var megin þorri skipana komin vel á fertugsaldurinn.

Sigla þessi skip á fánum Bahamas, Comoros, Danmerkur, Indónesía, Jamaica, Kúveit, Líbanon, Líbería, Lúxemborg, Marshall eyja, Palau, Panama, Filippseyja, Sierra Leone, Singapore, Tanzaníu

og Togo. Skip skráð á Panama (30 skip), Togo (23) og Tanzaníu (18) mynda 52% allra þessa skipa.

Umhverfissamtök hafa bent á að þessi skip séu varanleg ógnun við öryggi sjófarenda og þess farms sem þau flytja. Sem dæmi þá höfðu yfir 20 gripaflutningaskip sem komu til hafnar í Sète í Frakklandi, sem er aðalútflutningshöfn þar í landi á lifandi förmum, verið kyrrsett árið 2019



Kapteinn Amy Bauernschmidt, fyrsti bandaríski kvenskipherra flugmóðurskipis.

vegna öryggismála og brotum á MLC samþykktinni um vinnuskilyrði farmanna. Slæmar vinnuaðstæður og aðbúnaður áhafna eru oft fordæmdar en einnig er bent á að aðbúnaður gripanna sé jafnvel enn verri.

Evrópuþingið hefur reglulega vakið athygli á gripaflutningum á sjó og þeim aðbúnaði sem skepnunum er búinn og bent á að það sé skylt samkvæmt lögum að vernda öll dýr þannig að þau verði ekki fyrir illri meðferð. Þrátt fyrir það er ekki vilji til þess að banna þessa flutninga á lifandi gripum til landa utan bandalagsins. Í ályktun bandalagsins frá því í desember 2019, um velferð dýra, var vakin athygli á því að þörf væri á að bæta aðbúnað dýra sem flutt væru langar leiðir og að framkvæmdastjórnin skyldi vinna að nýrri stefnu um verndun og velferð dýra, þá sérstaklega í að uppfæra gildandi löggjöf um flutningsskilyrði dýra.

Breytingar á reglugerðum Sambandsins tekur langan tíma og má því ætla að þessi aldni floti muni því ekki alveg í bráð hverfa af höfunum.

Kaup og sala skipa

Þrátt fyrir að árið 2020 hafi verið fullt af allskonar áskorunum og breytingum í heimssiglingum þá var eitt sem breyttist

ekki og það var að Grikkir héldu áfram að vera stærstu kaupendur á notuðum skipum en einnig í sölu skipa. Alls keyptu grískir útgerðarmenn 233 skip á árinu en Kínverjar, sem komu þeim næstir, keyptu 179 skip, þar af mörg frá grískum útgerðum.

Þá seldu grísku útgerðirnar 175 skip. Næstir þeim voru japanskar útgerðir sem seldu 161 skip. Alls skiptu 1.214 skip um eigendur á árinu. Samanlagt keyptu Grikkir og Kínverjar 412 skip sem er nærri því tvöfalt meira en næstu átta lönd sem eru Singapúr, Víetnam, Indónesía, Þýskaland, Noregur, Mið-Austurlönd, Sviss og Indland. Fyrir utan Grikki og Japani í sölu skipa komu Þjóðverjar næstir sem seldu 111 skip og Singapúr með 100 skip. Nóg að gera í kaupum og sölum þrátt fyrir Covid.

Nýr skipherra

Í byrjun árs tilkynnti bandaríski sjóherinn að Capt. Amy Bauernschmidt tæki við stjórn kjarnorkuknúna flugmóðurskipinu USS ABRAHAM LINCOLN (CVN 72) sem markar þau tímamót að í fyrsta sinn í sögunni er kona stjórnandi eins af ellefu kjarnorkuknúnum flugmóðurskipum flotans.

Amy mun taka við skipinu í sumar en hún þarf að fara í gegnum sérstaka þjálfun sem allir stjórnendur þessara skipa þurfa að ganga í gegnum áður en þeir taka við stjórn skipa sinna. Sagði hún í viðtali, eftir að tilkynnt hafði verið um tilnefningu hennar, að það væri hennar ástríða að vera leiðtogi sjóliðanna og að hún tæki þeirri ábyrgð mjög alvarlega. Hún er ekki alveg ókunn þessari skipagerð en hún var jafnframt fyrsta konan til

að vera gerð að næstráðanda á flugmóður-skipti en hún var sem slík frá því í september 2016 og fram í janúar 2019 á skipti því sem hún nú tekur við skipstjórn á. Ekki hef ég upplýsingar um hvort hún á einn eða annan hátt tengist Íslandi en hún lauk námi frá herakademíu flotans í maí 1994 og var í fyrsta árgangi þar sem konum var leyft að starfa um borð í orustuskipum og flugvélum.

Velferð sjómanna

Í nýrri skýrslu, sem Alþjóðlega velferðar- og aðstoðarnet sjómanna (ISWAN) hefur gefið út í kjölfar rannsókna, kemur fram að félagsleg samskipti um borð gagnast velferð fjölpjóða áhafna en þau draga úr einangrun og streitu. Verkefni ISWAN er styrkt af Siglinga- og strandgæslustofnun Breti (MCA) og hópnum Red Ensign Group en það var sett af stað með það að markmiði að hvetja til félagslegra samskipta um borð. Heimsfaraldurinn og áhafnaskiptakreppan hafa sýnt fram á að

mikilvægi þess að áhafnir séu samheldnar en áætlað er að 400.000 sjómenn séu búnir að vera um borð í skipum sínum langt umfram gildistíma ráðningarsaminga þar sem þeir hafa ekki komist til síns heima. Til að koma í veg fyrir einangrun verða samskipti um borð verðmætari en nokkru sinni fyrr.

Fyrsti áfangi rannsóknarinnar samanstóð af könnun meðal sjómanna og annarra hagsmunaaðila ásamt tíu ítarlegum símaviðtölum. Niðurstöðurnar bentu til þess að forysta frá yfirmönnum (sérstaklega skipstjóranum) sé mikilvægasti þátturinn í því að aðstoða áhöfninni við að eiga góð innbyrðis samskipti.

„Það verður að koma að ofan og skipstjórinn verður að vera til staðar, því annars skapast tortryggni,“ sagði einn aðspurður.

Aukið vinnuálag, menningar- og tungumálamunur ásamt þreytu voru skilgreindar sem þrjár stærstu hindranir félagslegra samskipta um borð.

„Félagsleg samskipti um borð hafa sam-

einingaráhrif sem stuðla að ánægðari og áhugasamari áhöfn sem getur unnið á skilvirkari og öruggari hátt saman,“ sagði Dr. Kate Pike, stjórnandi rannsóknarinnar og höfundur skýrslunnar.

Verkefnið er enn í gangi en upphafsskýrslan inniheldur aðgerðarhæfar upplýsingar fyrir útgerðarmenn. Rannsóknin sýnir sérstaklega að munur áhafna með tilfelli til þjóðernis, kyns og aldurs ætti að hafa í huga við skipulagningu afþreyingar um borð þar sem leiða á alla áhöfnina saman. Fram kom að grill væri mjög vinsæl afþreying sem kætti áhafnir.

Í næsta áfanga verður unnið með nokkrum skipafélögum til að kanna frumkvæði í félagslegri þátttöku um borð. Við lok verkefnisins er ætlunin að nota niðurstöðurnar í þeim tilgangi að þróa „verkfærakistu“ fyrir skipafélög til að auka velliðan áhafna. Skýrsluhöfundur benti á að sjómenn veita mikilvæga þjónustu og halda hjörtum þjóða að slá og að ekki sé hægt að vanmeta hlutverk þeirra í daglegu lífi okkar.



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



YANMAR
FYRIR SJÁVARÚTVEGINN



Prestolite electric



Poly Flex AUSTRALIA



Navalloy



MAESTRINI

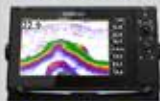


SIMRAD

Siglinga og fiskileitartæki



Sjálfstýringar



Kortaplotter



GPS/Gýró



Útistýri



Radarskannar



Radarskjáir



Botnstykki



Dýptarmælir

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

Frívaktin

Þetta er víst kosningaár. Af því tilefni hafði ónefndur lesandi Víkings samband og vildi koma á framfæri dæmisögu sem er á þessa leið:

Steingrímur Sigfússon var kominn til himna og hitti þar Lykla-Pétur sem varð svolítið vandræðalegur, rétt eins og hann hefði ekki átt von á gestinum.

„Eh, velkominn,“ sagði Pétur loks og lét hringla í lyklunum.

„Þakka þér fyrir,“ svarar Steingrímur, „ég vissi svo sem að ég mundi enda hér“.

„Tja,“ svaraði Pétur svolítið dræmt. „Þú hefur lifað sæmilega frómu lífi, eða þannig, svo við vildum gjarnan hafa þig hér en því eru ekki allir sammála. Þú ert umdeildur maður og það hafa fleiri áhuga á þér en við hér í himnaríki. Við urðum að halda fund með djöflinum þar sem þetta var rætt og það endaði með því að við gerðum samning við hann.“

„Samning!“ hrópaði Steingrímur og var sýnilega brugðið. „Það er nú ekki alsæmt,“ sagði Pétur, „en djöfullinn sagðist nú þegar hafa flesta vini þína svo við sömdum um að þú eyddir einum sólarhring í helvíti og öðr-



Satan lagði snörur sínar fyrir Krist. Af hverju lesandi vor og sögumaður vill setja Steingrím í spor frelsarans vitum við ei, kannski vegna þess að hann er forseti Alþingis og á langan þingferil að baki.

um hér hjá okkur í himnaríki. Svo velur þú sjálfur hvar þú dvelur um aldur og eilífð.“

Steingrímur maldaði svolítið í móinn en vissi sem var að samninga ber að virða og lét því tilleiðast þegar Pétur vísaði honum að lyftu, kvaddi og sagðist sjá hann eftir sólarhring.

Steingrímur ýtti þessu næst á hnapp merktan „helvíti“ og lyftan seig niður á við uns hún eftir drjúga stund nam staðar við biksvarta hurð. Skyndilega stóðu dyrnar opnar og sjá, þar var sjálfur flugnahöfðinginn mættur að taka á móti gestinum.

„Gamli vinur, vertu hjartanlega velkominn, gakkstu í bæinn,“ sagði kölski.

Þegar Steingrímur steig inn fyrir blasti við risastór golvöllur og menn að leik. Þeirra á meðal voru fjölmargir af hans gömlu flokksbræðrum. Golvöllurinn var augsýnilega af bestu gerð, hlýtt var í lofti og snoppufriðar stúlkur, léttklæddar, báru kaldan bjór í karlana.

Er skemmst frá því að segja að þarna staðnæmdist Steingrímur allan daginn. Um kvöldið sat hann veislu sem tók öllum öðrum fram sem hann hafði kynnst um ævina.

Fáum sögum fer af því hvernig Steingrímur eyddi nóttinni en sólarhringurinn í helvíti var sannarlega fljótur að líða. Morguninn eftir var honum vísað í lyftuna göðu.

Þegar Steingrímur kom í himnaríki á ný höfðu sest að honum efasemdir um Paradísarvistina og það þrátt fyrir að vel væri tekið á móti honum. Hann klæddur í englaföt og fengin harpa til að leika á. Og þannig varði hann deginum, svífandi á milli skýja, með ljúfan englasöng í eyrum, borðandi gömsæta ávexti á milli þess sem hann tók í hörpuna og seiddi fram himnskæra tóna. Hann fékk reyndar í magann af ávöxtunum og það pirraði hann að sjá Davíð á næsta skýi, líka með hörpu í höndum.

Um kvöldið kom Pétur að máli við Steingrím: „Nú ertu búinn að dvelja heilan sólarhring í helvíti og heilan dag hér í himnaríki. Ertu búinn að ákveða þig?“

„Hmm,“ sagði Steingrímur hikandi. „Allt hér og í neðra kemur mér á óvart og ekki síður að hugur minn stendur frekar til helvítis en himna. Já, ég held bara að ég velji að fara í hið neðra. Það er eftir allt saman heppilegri staður fyrir mig.“

Andlitið datt af Pétri sem reyndi hvað hann gat til að fá Steingrím ofan af ákvörðun sinni. En Steingrími varð ekki haggad.

Aftur fór Steingrímur með lyftunni niður í helvíti þar sem Lúsisfer tók honum opnum örmum, kippti honum inn fyrir en viti menn. Golvöllurinn var á bak og burt, fáklæddu meyjarnar líka og allur iskaldi bjórinn. Í staðinn lagði brennisteinsfnyk að vitum Steingríms og skerandi sársaukavein flokksbræðra hans fylltu loftið.

Steingrímur fylltist skelfingu: „Hvar er öll dásæmdin sem var hér í gær?“

„Aha,“ svaraði djöfullinn glottuleitur. „Þú af öllum mönnum ættir að skilja þetta. Í gær var kosningabaráttan í fullum gangi. En nú ertu búinn að kjósa!“

Lausn krossgátu

1	K	R	E	I	S	T		6	R	E	N	A	10	Ð	I	
	R		"	K	N	'	A	A		11	I	L	I	N		L
13	14		15	A	T	R	I	16	Ð	I	17	Ð		18	O	M
19	N	O	G		20	A	F	L	I	21	Ð		22	O	L	A
23	U	G	L	A		24	A	L	L		25	B	L	A	26	Ð
27	R	A	U	F	A		28	A		29	H	O	G	G	I	
			31	N	A	R	R		32	D	'	A	33	Ð	U	
34	U	N	D	N	A		35	S		36	A	L	N	I	R	
37	N	A	R	A		38	K	I	M		39	A	N	N	A	
40	U	N	I		41	A	U	M	A	42	R		43	I	N	N
44	N	A		45	A	S	T	I	G	I	N		46	A	G	
	A		47	O	L	M	A		48	A	Ð	A	N		I	
49	R	A	M	M	A	R		50	R	I	G	N	I	R		



Öruggara spjall

Í öruggu netspjalli á islandsbanki.is getur þú
auðkennt þig með rafrænum skilríkjum og sinnt
öllum almennum bankaviðskiptum á einfaldan hátt.

Góð þjónusta breytir öllu

