

VÍKINGUR

SJÓMANNABLAÐIÐ

3. 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



Betur má ef duga skal

Eftir árangurslausar viðræður við SFS um endurnýjun kjarasamninga sjómanna frá því að samningarnir losnuðu þann 1. desember 2019 til febrúar 2021 var ákveðið að vísa kjaradeilunni til ríkissáttasemjara í von um að eitthvað færi að ganga í viðræðunum. Deilunni var vísað til ríkissáttasemjara með bréfi dags. 17. febrúar 2021. Haldnir hafa verið rúmir 20 sameiginlegir fundir hjá ríkissáttasemjara auk þó nokkurra funda þar sem tveir fulltrúar sjómanna og tveir frá SFS leituðu lausna í einstökum ágreiningsmálum sem fyrir lágu. Það er skemmst frá því að segja að á fundi þann 6. september sl. slitnaði upp úr viðræðunum.

Kröfur sjómannasamtakanna

Helstu kröfur sjómanna eru, aukið mótframlag vinnuveitenda í lífeyrissjóð til jafns við aðrar stéttir launafólks, hækkun kauptryggingar og kaupliða hjá sjómönnum skv. lífskjarasamningnum sem samið var um á almenna vinnumarkaðnum, skýrari línur er varðar verðmyndun sjávarfangs með eflingu Verðlagsstofu skiptaverðs og fleira er snýr að löngu tímabærum lagfæringum á samningnum í þá veru að gera hann einfaldari og auðskildari fyrir þá sem ætlað er að vinna eftir honum. Skýrar línur er varða veikindalaun í skiptimannakerfum, staðlað verðsamnings-eyðublað þar sem fram kemur hlutfallsprósenta af skilaverði afurða uppsjávarfisks.

Kjarasamningurinn (hlutaskiptakerfið) verði til framtíðar grundvallaður á lengdum skipa í stað brúttórúmlasta þar sem slík mæling skipa er löngu aflögð og öll nýrri skip án slíkrar mælingar.

Úr síðasta tilboði sjómanna

Nefna ber mikilvæga þætti sem ekki er að finna í kröfum okkar sem hafa bæst við í samningsferlinu sem tilraun til að koma til móts við samjandann, en þeir eru m.a. að skiptaverðmæti verði fest í 70% og 72% á vinnsluskipum sem verði grundvöllur til umreiknings á skiptaprósentu við að skipta úr heildarverðmæti aflans. Viðmið við heimsmarkaðsverð á ölu falli brott.

Lífeyrissjóður: Við undirskrift hækki mótframlag um 0,5 % stig. Frá 1. sept. 2022 hækki mótframlag um 1,5 % og frá 1. sept. 2023 hækki mótframlag um 1,5 % stig. Viðmiðunarverð á þorski, ýsu og karfa taki mið af samanlagðri uppboðssölu og beinvíðskiptum sem eiga sér stað gegn um fiskmarkaði.

Ennfremur er sjálfsagt að geta þess að öll samtök sjómanna stóðu sameinuð að tilboðinu en það er fjarri því að vera sjálfgefið um þessar mundir. Nýr samningur var boðinn með gildistíma til 31. desember 2027.

Frá SFS

Gagnatilboð SFS til sjómanna var að aukið framlag í lífeyrissjóð kæmi til sjómanna í 7 þrepum, 0,5% á ári frá undirritun samnings og að samningstíminn yrði 12 ár. Hækka kauptryggingu og kaupliði um aðeins tæpan helming af því sem samið var um á almenna vinnumarkaðnum. Gegn þessu fóru þeir fram á að þátttaka sjómanna í kostnaði við slysatrygginguna hækkaði á samningstímanum þannig að sjómenn greiddu þriðjung iðgjaldsins og að útgerðin fengi 10% afslátt á aflahlutum í fjögur ár fyrir ný skip. Auk þess yrði frystiálag á nýjum frystitögurum lækkað varanlega úr 7% í 5%.

Við blasir að útgerðarmenn eru ekki tilbúnir að auka mótframlagið í lífeyrissjóði sjómanna um 3,5% nema fá þann kostnað að fullu bættan og rúmlega það með auknum álögum á sjómenn með meiri þátttöku þeirra í ýmsum kostnaði útgerðarinnar. Sem dæmi hefur SFS ítrekað lagt fram tillögur er varða lækkan á hlutaskiptunum, þátttöku sjómanna í veiðigjöldum, aukna þátttöku í kostnaði vegna slysatryggingar sjómanna og að samþykka nýtt nýsmiðaákvæði um afslátt af skiptahlut vegna nýrra skipa. Þetta hafa þeir viljað fá gegn því að auka framlag útgerðarinnar í lífeyrissjóð sjómanna á 7 árum Eins og sjá má þá blasir við að eitthvað mikið þarf að eiga sér stað til að unnt verði að greiða úr þessari flækju. Vonandi dúkkar eitthvað upp sem menn hafa ekki komið auga á enn sem komið er.

Árni Bjarnason



Forsíðumyndina tók: Berghör Gunnlaugsson

Sjómenn og aðrir lesendur Víkings. 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 Kallinn í brúnni er Björn Valur Gíslason
- 6 „Ég sagði ekki alveg satt.“ Heiðar Kristinsson heldur áfram frásögn sinni af strandi Hvassafells.
- 10 Hvernig var tekið í blökkina. Gömul togaravinnubrögð útskýrð með ljósmyndum Ásgríms Ágústssonar ljósmyndara og togarasjómanns.
- 12 Fiskimið við Vestmannaeyjar eftir tali Gísla J. Johnsen.
- 16 „Áhöfnin alsæl í brælninni.“ Hinn nýi Börkur NK-122.
- 18 Séra Hannes Örn Blandon tekinn á beinið.
- 20 Bylting í íslenskum sjávarútvegi. Oddeyrin EA-210.
- 22 Gamla myndin. Copeland ferst.
- 24 Raddir af sjónum: Steingrímur Sigfússon grátt leikinn? Og um fyrsta skuttogarann.
- 26 Sjómenn, fram með myndavélarnar. Ljósmyndakeppni sjómanna 2021.
- 28 Aðkoman var hræðileg. Árni Björn Árnason um karbít og hræðileg örlög færeyskra sjómanna á Acorn.
- 30 Hákarla-Jörundur var afi ömmu minnar, skrifar Guðmundur S. Johnsen og rifjar upp sögur sem gengið hafa í ættinni um Jörund.
- 31 Krossgáta
- 32 „Var hann nasisti? Hans Langsdorff og Graf von Spee.
- 36 Togarinn Surprise fékk áfall.“ Helgi Laxdal segir af nýsköpunartögurum. Annar hluti.
- 42 Við tókum ekki við líkum hér. Hilmar Snorrason segir erlendar fréttir.
- 46 Frívaktin. „Ekki stærri á svertungjum?“

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, Hilmar Snorrason og Jón Hjaltason.

Prentun: Prentun.is

Aðstandendur Sjómannaþlaðsins Víkings:

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

Sjómannaþlaðið VIKINGUR kemur út fjórum sinnum á ári

og er dreift til allra félagsmanna ofangreindra félaga.

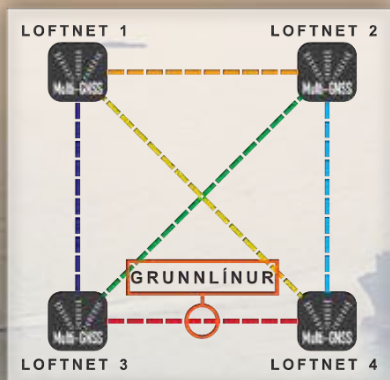
ISSN 1021-7231

Nýir GPS áttavitar frá Furuno

SCX-20/21

NÝTT


SCX-20 og SCX-21 GPS áttavitararnir eru enn ein nýjungin frá FURUNO. Með því að nota fjögur aðskilin loftnet eru SCX-20 og SCX-21 áreiðanlegri og nákvæmari en eldri gerðir svo lítilla áttavita. Hefðbundin loftnet reikna stefnu með einni grunnlínu á milli tveggja loftneta, en fjögur loftnet SCX-20 og SCX-21 geta reiknað upplýsingar um stefnu með því að nota eina af sex grunnlínunum sem dregnar eru á milli loftnetanna fjögurra. Þessi hönnun með fjórum loftnetum gerir tækjunum kleift að reikna út svo nákvæmar upplýsingar um stefnu, dýfu (pitch), veltu (roll) og híf (heave), sem stærri tæki gera. Áttavitarirnir henta vel til uppsetningar við erfiðar aðstæður í möstrum þar sem getur skyggt á gervihnetti.



Tækin gefa út bæði haldna og stýrða stefnu með 1° nákvæmni og fylgir eftir stefnubreytingum um 45° á sek. Móttakarinn er innbyggður í loftnetið sem auðveldar mjög uppsetningu. SCX-20 gefur út merki á NMEA-2000 staðlinum en merkjabreytir er fánlegur fyrir NMEA-0183 og AD-10 merki. Báðir áttavitarirnir gefa út merki til leiðréttingar á ölduhæð fyrir dýptarmæla. SCX-20 og SCX-21 henta vel fyrir minni báta.

SC-130



SC-70



GPS áttavitarirnir frá FURUNO eru löngu þekktir fyrir nákvæmni og góða eiginleika um borð í íslenskum skipum og bátum. Tækin gefa út bæði haldna og stýrða stefnu með 0.25° og 0.4° nákvæmni. Þau fylgja stefnubreytingum hratt eftir, 40° á sek. 14 útgangar eru á tækjunum sem einfaldar allar tengingar við önnur siglingatæki í skipinu. Gefa út merki til leiðréttingar á ölduhæð fyrir dýptarmæla. SC-130 hefur 3 loftnet og SC-70 hefur 2 loftnet.

Brimrún

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

MAREIND

Grundarfirði
Sími 438 6611



Kallinn í brúnni

BJÖRN VALUR GÍSLASON

Nafn og hvenær fæddur og hvar?

Björn Valur Gíslason. Fæddur í Ólafsfirði 20. september 1959.

Maki: Púriður Lilja Rósenbergsdóttir, náms- og starfsráðgjafi.

Börn: Sigurveig Petra, Berglind Harpa, Katla Hrund og Björgvin Davíð sem er látinn.

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

Ég byrjaði á sjó rétt tæplega 15 ára gamall á færabát í Ólafsfirði á milli grunnskólaára og fór 22 ára gamall í Stýrimannaskólann.

Hvaða ár laukstu skipstjórnarprófi?

Ég útskrifaðist með farmannapróf frá Stýrimannaskólanum í Reykjavík vorið 1984.

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

Ég byrjaði á 30 tonna bát í Ólafsfirði sem



Kallinn í brúnni, Ólafsfirðingurinn Björn Valur Gíslason.

Ljósmynd: Þorgeir Baldursson.

hét Kristbjörg, þá tæplega 15 ára. Sumarið á eftir var ég á Jóni á Hofi sem var þá gerður út til togveiða frá Hrísey. Eftir grunnskóla var ég svo lengst af á togurum

frá Ólafsfirði, Ólafi Bekk ÓF-2, Sólbergi ÓF-12 og svo Kleifabergi ÓF-2.

Átti svo viðkomu á humar- og netabátum í Vestmannaeyjum og Grindavík. Kleifabergið er eftirminnilegast fyrir margra hluta sakir ekki síst fyrir frábæra áhöfn í öllum stöðum og gott gengi.

Hvernig myndir þú lýsa skipinu sem þú ert á núna og hvað heitir það?

Ég er núna skipstjóri á franska frystitogaranum EMERAUDE. Þetta er 81 metra langt skip og 16 metra breitt, smíðað í Norgei og tekið í notkun vorið 2018. Þetta skip er vel búið að öllu leyti og fer vel með mannskap.

EMERAUDE er með eina fullkomnustu vinnslu sem til er í bolfiskskipi í dag og fullt af nýrri tækni við veiðar og vinnslu. Við skerum flök í ýmsa bita eftir þyngd og stærð, pökkum sumu í lofttæmdar umbúðir og litlar neytendumbúðir sem fara beint í verslanir frá

skipi og framleiðum margskonar ólíkar vörutegundir eftir óskum kaupenda hverju sinni.

Eftirminnilegasti skipstjóri sem þú hefur siglt með?

Víðir Jónsson skipstjóri á Kleifabergi, án nokkurs vafa. Sterkur karakter og afburða fiskimaður.

hefur veitt?

Man ekki heitin á þeim öllum en þeir hafa margir verið furðulegir á að líta.

Uppáhalds mið og af hverju?

Ég á mér engin sérstök uppáhaldsmið. Ég reyni að vinna sem best úr hverju veiðisvæði sem ég er á hverju sinni, jafnvel þó veiðin sé ekki alltaf í samræmi við væntingar.

stjórnmalamenn brugðust með því að grípa ekki til nauðsynlegra aðgerða samhliða fyrirsjáanlegum afleiðingum takmarkandi sóknar.

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

Misjafnlega eftir tegundum og stofnum en ég legg traust mitt á vísindin umfram annað þegar að mati á veiðipóli stofna kemur.



Emeraude er búinn einni fullkomnustu vinnslu sem til er í bolfiskskipi í dag, segir Björn Valur. Ljósmynd: Þorgeir Baldursson.

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

Margir skemmtilegir og eftirminnilegir og eru enn. Get ekki nefnt einn umfram annan.

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

Ég hef verið svo heppinn að hafa verið samferða mörgum afburðasjómönnum á ferlinum. Skarphéðinn Aðalbjörnsson bátsmaður á Kleifabergi fer langt með að vera sá besti sem slíkur. Annars væri ósanngjarnt af mér að telja einn til úr öllum þessum hópi frábærra sjómanna sem ég hef verið samferða og hef reyndar marga slíka enn við hlið mér.

Hver er uppáhalds fiskurinn þinn að;

-a- *borða*? Þorskur

-b- *veiða*? Þorskur

Hvernig finnst þér best að matreiða fisk?

Þorskhakkar lagðir í salt í 2-3 tíma sem er síðan skolað vel af þeim og þeir síðan eldaðir í 180°C heitum ofni í stutta stund, 8-10 mín.

Hver er furðulegasti fiskurinn sem þú

Versta veðrið sem þú hefur lent í á sjó?

Margar brælur, fáar eftirminnilegar.

Hefurðu upplifað ótvíræða lífshættu á sjó?

Nei, það tel ég ekki.

Eftirminnileg atvik, eitt eða fleiri?

Ég fékk einu sinni 11 hákarla í einu holi á Kleifaberginu í kantinum vestan við Halann. Það var sannarleg óvænt og eftirminnilegt en þótti happafengur fyrir starfsmannafélagið.

Hver er mesta breyting siglingatækja sem þú hefur upplifað?

Varðandi siglingatækin þá eru það raf-rænu sjókortin og AIS tæknin. Fiskileitar-tækin hafa svo gjörbreyst, allt frá aflanemum, höfuðlínustykkjum, botngreiningartækjum, plotterum og betri dýptarmælum. Í raun algjör bylting á ekki svo mörgum árum.

Þín skoðun á kvótakerfinu og hvernig það hefur virkað?

Það var og er nauðsynlegt að takmarka sókn í takmarkaða stærð fiskistofna. Sem slíkt hefur kvótakerfið reynst ágætlega en

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

Já, án nokkurs vafa er hlýnun jarðar stærsta vá sem blasir við okkur öllum í dag og mun hafa mikil og neikvæð áhrif á lífríki sjávarar ef ekki tekst að snúa við blaðinu. Sjávarútvegurinn hefur verið að bregðast við þessu á margan hátt á undanförunum árum og gert vel á ýmsum sviðum sem aðrar atvinnugreinar mega taka sér til fyrirmyndar. En betur má ef duga skal.

Hefur þér tekist að vekja áhuga afkomendanna á sjómennsku?

Nei, og svo sem ekki verið lögð nein áhersla á það. En ein dóttir mín er hinsvegar með mastersgráðu í sjávar-

útvegsfræðum og starfar nú hjá ICES í Denmark. En lengra nær það ekki í bili.

Mælir þú með sjómennsku eða skipstjórn við ungt fólk í dag?

Já, eindregið. Sjómennskan er ótrúlega spennandi, gefandi og skemmtileg og býður upp á mikil tækifæri fyrir áhugasamt ungt fólk. Skipstjórn er engu lík, enginn dagur eins og stöðugt verið að takast á við ný verkefni alla daga.

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

Ég bæði les og hlusta talsvert á bækur úti á sjó, það dreifir huganum og róar mann niður. Ég á enga sérstaka uppáhaldsbók þó sumar hafi haft meiri áhrif á mann en aðrar. Áður en ég kom í land var ég að lesa Hundrað ára einsemd eftir Gabriel García Márques en náði ekki að ljúka við hana. Ætli ég verði ekki að byrja á henni aftur þegar ég kem um borð næst. Svo er Frönsk-Íslensk orðabók á borðinu hjá mér alla daga og veitir ekki af!

Heiðar Kristinsson



Halldór Ákason snýr baki í myndavélina.
Sverrir Þórhallsson og Pétur Pétursson
á trillunni Smára

HVASSAFELL

Björgun Hvassafells af strandstað á Flatey á Skjálfanda í mars til maí 1975

Annar hluti

Áburðurinn losaður

Ekkert varð úr komu grunnrista prammans, sem gert var ráð fyrir í fyrstu áætlun björgunaraðila, og leggja átti utan á Hvassafell og losa þannig áburðinn yfir í hann sem auðvitað hefði orðið mun auðveldara verk en það sem farið var í. Hver orsökina var fyrir því að pramminn fékkst ekki er mér ókunnugt um en heyrði sagt að pramminn, sem um var að ræða, hefði ekki verið not-hæfur þegar til átti að taka. Í hans stað kom tíu manna hópur frá Björgun, undir forystu Kristins Guðbrandssonar, út í Flatey. Fluttu þeir með sér vörubíl, litla jarðýtu og lyftara til verksins.



Haukur Harðarson og Sigurður Hallmarsson,
báturinn orðinn vel lestaður eins og sjá má.

Þeir lögðu vegslóða frá bryggjunni í Flatey eftir fjörukambinum að flugbraut sem þarna var, óku síðan eftir flugbrautinni og síðan var aftur lagður vegslóði eftir fjörukambi frá flugbrautinni að strandstaðnum. Þar var gerður stuttur grandir úr fjörunni að skipshlið og gat vörubíllinn þá bakkað alveg að skipshliðinni, áburðurinn hífður á hann og ekið að bryggjunni í Flatey. Þar var áburðinum skipað um borð í flóabátinn Baldur sem skilaði þessu á þær hafnir sem farmurinn átti að fara á. Flugbrautin fór mjög illa á þessu, frost var að fara úr jörð og hún þoldi engan veginn þessa þungaflutninga og var jafnvel talin ónýt eftir þá.

Mennirnir frá Björgun gistu um borð í Hvassafelli og voru hjá okkur í fæði. Svo heppilega vildi til að nóg var af matvælum um borð, sjálfsagt verið vel byrgt upp í Rotterdam og fyllt svo upp af íslenskum mat á Akureyri. Þrátt fyrir að ekki hafi verið rafmagn á skipinu í 10 daga eða svo var allt óskemmt en kannski eitthvað farið að slakna í frystinum. Ég man ekki til þess að okkur hafi vantað neitt þessa tæplega tvo mánuði sem við vorum um

borð áður en björgun tókst. Halldór Pétursson (Dóri) snillingur í matreiðslu fór vel með og ekki yfir neinu að kvarta í þeim efnum.

Bátar frá Húsavík sem voru á hrognkelsaveiðum skammt undan litu stundum við hjá okkur. Þeir komu nokkrum sinnum í mat og færðu okkur rauðmaga í soðið á bátnum Öngli þar sem formaður var Helgi Pálsson yfirlögreglumaður og tollari á Húsavík. Háseti hjá honum var Sigurður Gizurarson þá sýslumaður á Húsavík. Helga þekkti ég vel gegnum starfið og kynntist þarna Sigurði lítillaga, afskaplega geðugur og áhugaverður persónuleiki.

Það gekk þokkalega miðað við aðstæður að losa áburðinn en þegar þeir höfðu náð því sem talið var óskemmt var töluvert magn eftir í neðsta lagi í lestunum. Sumt var nokkuð heilt en annað hafði sjór komist í gegnum áfyllingarop pokanna. Þannig var að þegar fyllt var í pokana í verksmiðjunni var það gegnum op í horni pokanna sem í var hulsa sem lagðist saman eftir áfyllingu þannig að ekki fór úr pokunum eftir að sett hafði verið í þá. Þegar svo sjór komst í lestirnar átti hann greiða leið gegnum opið en rann ekki út aftur þannig að innihald pokanna varð eins og grautur.

Lionsmenn koma til skjalanna

Nú sátum við uppi með áburð um borð sem Brunabótafélagið átti en vildi ekki hirða og ekki leggja í kostnað við að ná upp.

Ekki man ég hver bauð Lionsklúbbum á Húsavík áburðinn sem eftir var ef þeir vildu ná honum og selja til ágóða fyrir starfsemi sína. Boðið var þegið og ætluðu Lionsmenn sér góðan hagnað af sölnunni. Þeir mættu svo fjölmennir einn góðan veðurdag galvaskir og glaðbeittir til uppskipunar í sjálf-boðavinnu.

Ekki var nú vinnan sem þeir Lions félagar fóru hér í þrífaleg eins og glöggt má sjá af myndum sem teknar voru af þeim félögum og óvíst að þeir hefðu farið í

þetta að athuguðu máli. Sem betur fer fyrir okkur könnuðu þeir ekki málið en heltu sér í þetta. Við hefðum verið illa staddir með um eða yfir 100 tonn af áburði um borð ofan á allt annað. Jóhannes Sigurjónsson skrifaði um þetta í vikublaðið Skarp á Húsavík þegar 35 ár voru liðin frá strandinu og er frásögn hans hér á eftir með leyfi hans:

„Þetta boð var þegið, Drangur leigður til flutninga og fyrir lá að bændur voru fúsir til áburðarkaupa. Farið var út í Flatey frá Húsavík með Svaninum 19. apríl, en Björn Sigurðsson hafði áður ekið vörubíl sínum til Akureyrar [til Grenivíkur er hið rétta] og var honum skipað þar um borð í Drang sem flutti hann til Flateyjar.

Trillurnar Gustur sem Jón Hannesson stýrði, Smári sem Pétur Pétursson var með og Öngull, sem Helgi Pálsson stýrði, voru notaðar til milliferða og áburðinum skipað úr Hvassafellinu um borð í þær, sem fluttu farminn um borð í Drang, sem lá skammt frá strandstað. Einnig tók Drangur áburð sem fluttur hafði verið með bíl Bjössa Sig. frá strandstað og að bryggju. Síðan var siglt til Húsavíkur með samtals um 68 tonn sem Lionsmenn höfðu heldur betur kófsvitnað við að handtéra og áburðinum miðlað til bænda. Síðar kom í ljós að áburðurinn reyndist vera sjóblautur og ekki að skapi bænda, þannig að Lionsmen slógu allverulega af verðinu, en sumir vildu þó alls ekki kaupa. Harald Jespersen, bóndi í Miðhvammi, kvaðst þó tilbúinn að taka allt sem aðrir vildu ekki þiggja og hann brá á það ráð að setja klesstan og

kökkugan áburðinn í skítadreifara og þannig komst strandáburðurinn þrýðilega á þingeyisk tún og virkaði vist bara vel á sprettuna!“



Helgi Pálsson, yfirlögregluþjónn og tollvörður á Húsavík, færði okkur rauðmaga í soðið.

Björn Sigurðsson sagði mér svo frá þessari ferð í símaspjalli og það með að Lionsmenn hafi sloppið með skrekkin og farið skaðlausir peningalega frá þessu svo var Jespersen fyrir að þakka.

Enn var eftir slatti af áburði eða kannski réttara að segja áburðarsoppa þegar Lionsmenn höfðu tekið það sem þeir vildu. Það var sett í fjöruna og mig minnir að Lionsmenn hafi hjálpað okkur við að ná því upp. Hvað ætti að gera við það var ekki alveg ljóst.

„Þá sagði ég ekki alveg satt“

Umhverfisstofnun eða Umhverfisstofnuneyti var ekki til á þessum tíma en helst var að þetta gæti talist varða mengun sjávar sem voru vistaðar hjá Siglingamálastofnun ríkisins sem þá var. Óttar Karlsson sem aldrei mátti vamm sitt vita vildi að við hefðum samband við þann sem hafði með málaflökkinn að gera og fengjum leyfi til að farga þessu og bað mig að annast það.

Ég sagði viðmælanda hjá SR sem ég man ekki lengur nafnið á að ætlun okkar væri að skera gat á pokana og losa úr þeim og brenna síðan plastpokana og leifarnar sem í þeim voru sumar olíumengaðar. Viðmælandi minn sagðist ekki geta gefið okkur leyfi til að farga áburðinum á þennan hátt né að brenna restinni og plastinu.

Við áttum ágætt samtal og ég fann að hann skyldi vandamálið sem við vorum með. Skiptum okkar lauk með því að hann sagði að ef við bæðum um leyfi fyrir þessu yrði því hafnað. Mér fannst hins vegar liggja í loftinu að viðmælandi teldi heppilegast að gera þetta á þann veg sem við vorum eiginlega byrjaðir á en betra væri að láta ógert að biðja um leyfi.

Óttari sagði ég að hjá SR væru þeir mjög ánægðir með að við létum þetta hverfa.

Þetta var held ég í eina skiptið í áratuga samstarfsferli okkar Óttars sem ég sagði honum ekki alveg satt einfaldlega vegna þess að ég sá ekki fyrir mér hvernig við gætum losað okkur við þetta með öðrum hætti og gat ekki hugsað mér að skylja óþverrann eftir í fjörunni.

Við störfuðum svo við það næstu daga að skera á pokana og tæma eins og hægt var draga þá svo með leifum af rennbautum áburði í hrúgur ofar í fjöruna og brenna þá. Heldur var þetta nú óþrífaleg vinna og ekki létt verk en hvað um það þetta var bara eitt af því sem þurfti að gera. Það logaði ekki í vel í þessu rennbautu og var að brenna í einhverja daga svo kom hressilegt brim eina nóttina og allt hvarf.

Tryggingamál

Tryggingar á Hvassafelli á þessum tíma voru þannig að farmurinn var tryggður hjá Brunabótafélagi Íslands eins og áður hefur komið fram. Skipið sjálft var tryggt fyrir um 450 milljónir í gegnum Samvinnutryggingar sem báru um 5% af áhættu. Samvinnutryggingar endurtryggnu svo hjá bresku tryggingafélagi Sedgwick að nafni sem var með um 50% af áhættu. Restin var síðan dreifð á mörg smá tryggingafélög í Bretlandi og utan þess. Sedgwick stærsti tryggingaaðilinn var því samskiptaaðilinn fyrir hönd allra hina félagana.

Fljótlega eftir strandið vildi Skipadeildin að skipið yrði talið ónytt „total loss“ og greitt út en fékk það ekki að svo stöddu. Fyrst yrði að bjarga þeim verðmætum sem hægt væri hvort sem yrði með björgun skipsins eða rífa það.

Skipadeildin var svo alla tíð með ábyrgðartryggingu (P&I club tryggingu) hjá Assuranceforeningen Skuld deildinni í Kaupmannahöfn. Skuld kom að strandinu þar sem þeir báru ábyrgð gagnvart þriðja aðila, t.d. að skipsskrökkur yrði fjarlægður ásamt farmi og svo forða

mætti mengunarslysi. Frá Skuld kom til okkar í Flatey fulltrúi þeirra Erik áður skipstjóri og fylgdist með björgun.

Ákveðið að reyna björgun Hvassafells, undirbúningur



Karl Hannesson, verslunarmaður hjá Kaupfélagi Þingeyinga og einlægur Lionsmaður.

Það varð úr að ákveðið var að reyna björgun á Hvassafelli af strandstað en ljóst að það yrði kostnaðarsamt og þarfnæðist mikils undirbúnings. Tveir aðilar gerðu tilboð í björgunina Björgun hf og breska fyrirtækið Ridsen Beazley í Southampton.

Hollenskt fyrirtæki sendi á staðinn sérfræðing í björgun skipa sem skoðaði aðstæður en þeir gerðu ekki tilboð í verkið. Mér er minnisstætt að þegar við höfðum farið yfir aðstæður með Hollendingnum og ég var með honum í fjörunni þar sem ég hafði sett niður staur og merkt strik á hann sem markaði áætlaða flóðhæð 26. apríl og hann sagði. „I think this ship will be here for ever.“



Grimur Leifsson forspraki ferðar Lionsmanna að sögn Björns Sigurðssonar.

Hér talaði maður með margra ára reynslu af björgun skipa við allskonar aðstæður og skoðun hans sýndi kannski einna best hversu gríðarlega erfitt og vandasamt verk við höfðum ráðist í. Það fór ekki hjá því að maður svona aðeins hugsaði: Út í hvað erum við að fara, er einhver glóra í þessu? Ég sagði Óttari Karlssyni frá þessu samtali, hann þrjóskur eins og ævinlega ef hann tók eitthvað í sig svaraði: „Já en þetta er bara hans skoðun við klárum þetta“.

Sedgwick tryggingafélagið í Bretlandi samdi við björgunarfélagið Ridsen Beazley og þeir sendu skip sem þeir áttu, Lifeline, sérútbúið björgunarskip með sterkum spilum og togbúnaði sem kom til Húsavíkur að kvöldi 17. apríl.

Eftir tollafgreiðslu þar kom skipið að strandstaðnum og hafin var undirbúningur að verkinu. Yfirmaður aðgerða var Charles Cooper traustur maður og yfirvegaður og gott að vinna með honum og sama má segja um þá í áhöfn Lifeline sem við höfð-

um samskipti við.

Við byrjuðum á að mæla dýpi utan við skipið sem var gert með þeim hætti að bátur frá Lifeline sigldi út frá Hvassafelli og menn lóðuðu dýpið með stuttu millibili. Ég útbjó riss af svæðinu og sett út eftir radar punktana sem mældir voru. Með þessu fannst leið sem best væri að fara út úr grynningunum til að draga Hvassafell út á frían sjó. Nauðsynlegt var að snúa skipinu um því sem næst 90° og draga það síðan í þá stefnu sem var nálægt 340° rv. Þegar þessu var lokið var Lifeline lagt við stór akkeri þar sem heppilegast var talið að staðsetja það. Við tókum bakborðs akkeri Hvassafells inn á þilfar til að geta tekið dráttartaugina frá Lifeline upp í gegnum akkerisklussið og sett hana fasta inni á bakkanum.

Óttar Karlsson hafði í ferð sinni sem fyrr er getið, auk þess að vera í sambandi við tryggingaraðila og fleiri, verið í sambandi við Slippstöðina á Akureyri þar sem farið var í að sníða niður plötur til að setja á milli efri og neðri hluta vélarúms. Skornar voru til plötur sem voru á breidd 100 cm, lengd 450 til 500 cm og þykkt 10 mm. Endilangt eftir hverri plötu var soðinn vinkill þeim til styrktar.

Plötunum var staflað á bíl sem Gunnar Malmqvist átti og þeim ekið til Húsavíkur þar sem þær fóru um borð í mótorbát sem flutti þær til Flateyjar. Með plötunum komu menn frá Slippstöðinni undir forystu Gunnars Malmqvist.

Þegar plöturnar voru komnar um borð í Hvassafell var þeim komið fyrir á milli efri og neðri hluta vélarúms, rafsoðnar þar saman og soðnar við rammann milli rýmanna, sumstaðar var svo þétt með steypu og þannig myndað einskonar þétt þilfar yfir neðri hluta vélarúmsins.

Það var nokkuð bras að koma plötunum á þennan stað. Frá vélarúmi upp í gegnum yfirbygginguna að brúarþilfari var kanall til að koma þungum hlutum til og frá vélarúmi ef á þyrfti að halda og voru víðar dyr bakborðsmegin á brúarhúsi til að komast að þessari leið. Gert var ráð fyrir að þegar þessi leið væri notuð væri krani frá landi eða í slipp notaður til verksins. Nú var því ekki til að dreifa og til að koma plötunum þessa leið var bóman bakborðsmegin megin við afturlest sett í efstu stöðu sem dugði þó ekki til að koma plötunum inn á brúarvænginn. Plöturnar, ein í einu, voru því hífðar upp á móts við brúarvænginn þar sem taliu var komið fyrir í bómuvírnunum og plöturnar tosaðar inn á brúarþilfarið með taliunni. Síðan var önnur talía sem flutti plöturnar frá brúarvængnum að dyrunum og loks talía inni í brúarhúsinu sem tók við og slakaði plötunum niður á pláss þar sem suðumenn tóku við.

Gunnar Malmqvist segir mér að þarna hafi



Lionsmennirnir Ólafur Erlendsson til vinstri og Ásmundur Bjarnason.

staðið að verki frá fjórir til fimm plötusmiðir og suðumenn frá Slippstöðinni hf. og unnið að verkinu í hálfán mánuð.

Diesel loftpressa var fengin að láni frá Möl og sandi á Akureyri og komum við henni fyrir aftast á afturlestarlúgunni og festum hana vandlega enda urðum við að leggja allt okkar traust á hana varðandi að halda vélarúminu þéttu.

Þegar búið var að sjóða plöturnar á sinn stað var loftpressan ræst og lofti dælt undir þetta nýja þilfar og myndaður yfirþrýstingur sem þrýsti sjónum út um þau göt sem voru á botni vélarúmsins. Loftbólur komu upp með skipshliðinni svo þetta virtist virka. Akureyringarnir höfðu rétt svo lokið verkinu og voru um borð þegar Lifeline gerði fyrstu tilraun til að draga Hvassafell á flot.

Í samtali sem ég átti við Gunnar við skrif þessa pistils minnst Gunnar þess að aðbúnaður um borð hafi verið allur hinn besti, mennirnir búið um borð allir í sérherbergi og ofan í þá hafi verið eldaður dýrindis matur alla daga. Hann telur með ólíkindum að skipið skyldi nást úr fjörunni og síðan út fyrir allar grynningarnar sem þarna voru og hann sá vel þegar mikið brim gerði meðan þeir voru um borð.

Myndir tók Björn Sigurðsson (nema annað sé tekið fram) og eru þær fengnar með hans leyfi hjá Héraðsskjalasafni Þingeyinga.

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

#JONBERGSSON

/JONBERGSSON

KLLETTHÁLS 15 | 110 REYKJAVÍK | WWW.JONBERGSSON.IS | 588 8881

JÓN BERGSSON

Tekið í blökkina

Við eigum ljósmyndaranum Ásgrími Ágústssyni að þakka þessa skemmtilegu myndaröð en Ásgrímur var í tvö ár, 1971-1972, kokkur á Harðbaki EA-3. Og þá þegar orðinn snjall ljósmyndari.



Bakborðstrollinu kastað. Króknum (sem er á enda messans sem var vír eitthvað lengri en skipið) er kastað á forvirkinn sem kemur úr forgálga framan við spilið. Þar sem messinn rennur aftur með togaranum grípur hann einnig afturvirkinn. Þokamaðurinn Þorsteinn Vilhelmsson biður þess alþúinn, aftast á skipinu, að virarnir leggjast að skipshlið. Í hægri hendi heldur hann á splitti. Fremst á króknum er nokkurs konar agnhald sem á að koma í veg fyrir að togvirarnir renni fram af sem kom þó stundum fyrir og varð þá að endurtaka leikinn.

Togið hafið. Þorsteinn er búinn að setja útsláttarjárníð á milli togviranna til að tryggja að þeir sitji rétt, loka blökkinni og reka splittið í. Myndin sýnir rétta legu viranna en þeir mega alls ekki liggja hvor ofan á öðrum. Kaðalspottinn úr splittinu er festur í bátadekkið. Útsláttarjárníð sem Þorsteinn heldur á var einnig notað til að slá úr blökkinni þegar átti að hifa sem skýrir nafnið.



Togvirarnir liggja rétt í lokaðri blökkinni, splittið á sinum stað og Þorsteinn að taka messann inn fyrir. Allt klárt enda togið hafið



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



Vestmannaeyjar.
Ljósmynd: Sigurgeir Jónasson

Miðakver Gísla J. Johnsen frá 1928

Nauðsynleg handbók formanna í leit að fiski



Gísli J. Johnsen.

Eftirfarandi Miðakver gaf Gísli J. Johnsen út 1928 í litlu vasabókarbroti. Það er bæði fróðlegt og gagnlegt að rifja upp gömlu örnefnið og miðin við Vestmannaeyjar og geyma í Sjómannablaðinu Víkingi.

Fiskimiðin umhverfis Vestmannaeyjar eru eflaust fleiri en við nokkra aðra veiðistöð hér á landi. Er slíkt næsta eðlilegt því hér hafa stöðugt verið stundaðar fiskveiðar. Jafnvel áður en Eyjarnar byggðust (um 930) er þess getið að hér hafi verið verstöð.

Fisksæld mun hér ávallt hafa verið, samanber „þar er fugl og fiskur nógur.“ Hingað leituðu menn til útróðra úr hinum fjarlægustu landshlutum og auk þess hefur frá fyrstu tímum verið mergð útlendra fiskiskipa hér við Eyjarnar. Það er því sennilegt, að hvergi við Ísland hafi á jafnlitlu svæði, sjávarbotninn verið eins kannaður með veiðarfærum eins og einmitt hér.

Fjölbreytt landslag

Við þessar fiskleitir hefur það eflaust brátt komið í ljós að ójöfnur eru hér miklar á sjávarbotni en ýmist háir standar eða hraunflákar, eða sjávarholt með sæbörðum hnúllungum, eða sandflákar, en sumstaðar há fjöll og djúpir dalir á milli; í fáum orðum sagt: að landið neðra væri svipað landinu efra.

Einnig hafa leitarmenn fljótt orðið þess varir að ekki var fiskmergðin hvar sem stungið var niður. Þó meiri og stöðugri á einum stað en öðrum og það þótt skammt væri á milli. Hina fiskisælli staði var því áriðandi að finna aftur, geta ratað þangað, og því voru þeir markaðir, ekki með því að gera skoru í borðstokkinn heldur með því að taka mið af fjöllum, hnúkum hálsum og býlum á landi uppi.

Á þennan hátt eru fiskimiðin til orðin. Hvað þessi mið hafa verið mörg umhverfis Eyjarnar er engum kunnugt um. Sum miðin hafa týnst eða verið afrækt af því að þar hefur fiskur verið tregari og hafa þá nöfn þeirra einnig gleymst. Önnur ný mið hafa síðan fundist, þau síðan verið afrækt og þannig koll af kolli.

Fiskimiðin 102

Séra Brynjólfur Jónsson (prestur á Ofanleiti, dó 19. nóvember 1884) telur í sóknarlýsingu sinni fiskimiðin hér við Eyjarnar 102 að tölu. Hákarlamið voru hér einnig nokkur en þó fá því hákarls var ekki leitað á vissum miðum að jafnaði. Þó voru tilnefnd sem hákarla mið: Ledd eða Leddforir, Róa, Gvendarklakkur og svæði í útsuður af Geirfuglaskeri (í einnar mílu fjarlægð þaðan) og svæðið vestur af Hreiðarshrauni. – Í Miðakverinu svonefnda, sem nú er fyrir nokkru glatað, munu hafa verið talin talsvert fleiri mið. Það er dálítið einkennilegt að hver þetta skildi ekki vera afritað oft og mörgum sinnum, því að okkur hinum yngri og gleymnari finnst þetta Miðakver muni hafa verið nauðsynleg handbók formanna hér, einkum meðan handfæri voru eingöngu notuð hér í fiskleitir.

Kunnu miðin utanbókar

En ástæðan mun sú að margir hinna stærri spámanna, fiskiguðirnir svo nefndu, kunnu miðin utanbókar og þurftu því ekki á bók að halda á því sviði. Þetta breyttist þegar línurnar fóru að tíðkast og einkum eftir að bifbátarnir fóru að leggja lóðir sínar, hinar kílómetra löngu, yfir holt og hæðir sjávarbotnsins.

Þá gleymdust miðin, en svo kom einnig að því að ýmsir hér vöknudu eins og af svefni og spurðu: „Hvar er Miðakverið?“ En þá var það týnt og tröllum gefið. Og hefði séra Brynjólfi ekki hugkvæmst að skrásetja miðin í sóknarlýsingu sinni væri þessi kafli sögu okkar einnig í gleymsku fallinn. Ég tel það því vel til fallið að rifja upp miðanöfnin. Í þeim er fróðleikur fólgin og af því kann margur að hafa gaman og sumir að öllum líkindum nokkuð gagn, ef þeir, sem enn kemur nokkuð fyrir, leita út á miðin. Þetta segir Gísli 1928.

Helstu fiskimið við Vestmannaeyjar

Fyrir norðan Eyjar

Þórsteinsklakkur, þannig miðaður: Brekaflá í skarðið á Skerinu og Steinarnir á Brandinum við Stafnes. – Brekafla svonefnd er norðan á Bjarnarey. Skerið, sem hér er nefnt, er í landnorður frá Ystakletti. **Brandsflúðir**: Brandur við Smáeyjar og Brekaflá í háskerið. – Það er sker það sem er nefnt hér næst á undan.

Innstaflluð: Súlnasker við Stafnes og Haganeftið í hnúkinn á skerinu. – Haganeft er syðsta nefið á Bjarnarey.

Brandsflúðir dýpri: Stóribunki við Faxa og Tobbasigin við Smáeyjar. – Stóribunki er á miðri Ellirey. Faxi er standberg eitt landnorðan til á Ystakletti. (Þegar talað er um „sker“ sem er mið á öllum Flúðunum, þá er átt við „Faxasker“, sem er einn samhangandi hraunklasi og er miðið: Steinarnir á Brandinum við Hænu að austan og Bunki á Bjarnarey við Skerið að austan.)

Sandagrunn: Sauðagata á Suðurey við Dalfjall, Gerði við Kleifar, Gularás í Giljaminni. – Gerði, sama og bærinn Stóragrði, norðan undir Helgafelli. Stampurinn er klettasnös norður á Ellirey. Búðarhöll, er bær með því nafni, í Landeyjum. Giljaminni er í Vatnsdalsfjalli.

Fyrir vestan Eyjar

Bjarnarhraun: Þjófanef í Vatnsgili og Þúfan á Halldórsskoru við Hænu. – Þjófanef er útnorðurhorn Álfseyjar. Vatnsgil er litið austar en miðja vegu norðan í Álfey. Halldórsskora er stallur sunnan í Dalfjalli.

Breki: Tobbasigin vestan undir Álfey og Illugahellir í Fálkató á Bjarnarey. – Illugahellir er smáhellir, í útnorður frá Helgafelli. Fálkató er vestan í Bjarnarey. Gvendarklakkur: Latur í Kerlingarhól og Samsnef við Álfsey. – Samsnef á Hellisey. **Hreiðarshraun**: Gatið við og yddi á Brandinum. – Gat kallast vestan við Dalfjall skarð eitt milli fjallsins og drangs eins er áður lá frá steinbogi yfir að fjallinu og myndaði þannig hið svonefnda gat.

Breiðavík: Geldungurinn upp á Súlnasker og Skálinn á aurnum við Þjófanef. – Þessi svokallaða skál er norður af Stórhöfða.

Austasta svið: Fjósinn við Brandinn að sunnan og Geldungurinn við Súlnasker. – Fjósinn eru vestan við Stórhöfða.

Vestasta svið: Hundaskerið upp á Bládrang og Suðurkambur við Álfsey að innan og allir drangar í einn drang. – Suðurkambur sunnan til á Ystakletti. „Allir

undan Hellisey og „portin“ á skerinu (Súlnaskeri) opin og saman.

Helliseyjarfjaf: Eini drangur við Samsnef að innan, Hetta undir Suðurey að vestan, og Þúfan á Hellisey frammi. – Eini drangur, líklega réttar nefndur svo en Einis eða Einars drangur, lengst í vestur frá Vestmannaeyjum.

Suðureyjamið: Drangar (Þridrangar) við Þjófanef og ydda á Hettu.

Hallsklakkur: Þjófanef „jafnjaðra“. Norðurgarðshólar í Þurðarnef og Grasleysa við Smáeyjar. – Norðurgarðshólar eru hraunhólar fyrir norðan Norðurgarð er klettur sunnan á Heimakletti.

Rifa: Rifan á Súlnaskeri við Hellisey og bælið í svarta loftinu í Napann. – Öðru nafni Randamæli vestan í Stórhöfða. Napi er bergstrýta áföst við Stórhöfða að vestan.

Djúpa sundið: Hábrandurinn við Suðurey og Ellirey við Ræningjatanga.

Austurleiran: Súlnasker við Hellisey að austan og portin saman á Brandi og Álfsey.

Fyrir austan Eyjar

Súlnaskersklakkur: Súlnabreiðan vestari á Súlnaskeri eða Hellirinn lokaður (á Súlnaskeri) og Blátindur austan undan Flóktum á Hellisey.

Freikjuklakkur: Freikja við Stórhöfða og Sigmundarsteinn við Litlahöfða. – Sigmundarsteinn er klettur austan við Kervikurfjall.

Djúpuklakkur: Hábrandur við Suðurey og yddi á Vaðhornið. – Vaðhorn er syðsta hyrnan á Hellranefinu.

Hrútsbringsklakkur: Hrútsbringur við Litlahöfða og Þúfan á Suðurey við Höfðann og Kirkja við Bjarnarey. – Hrútsbringur eru austan í Sæfjalli.

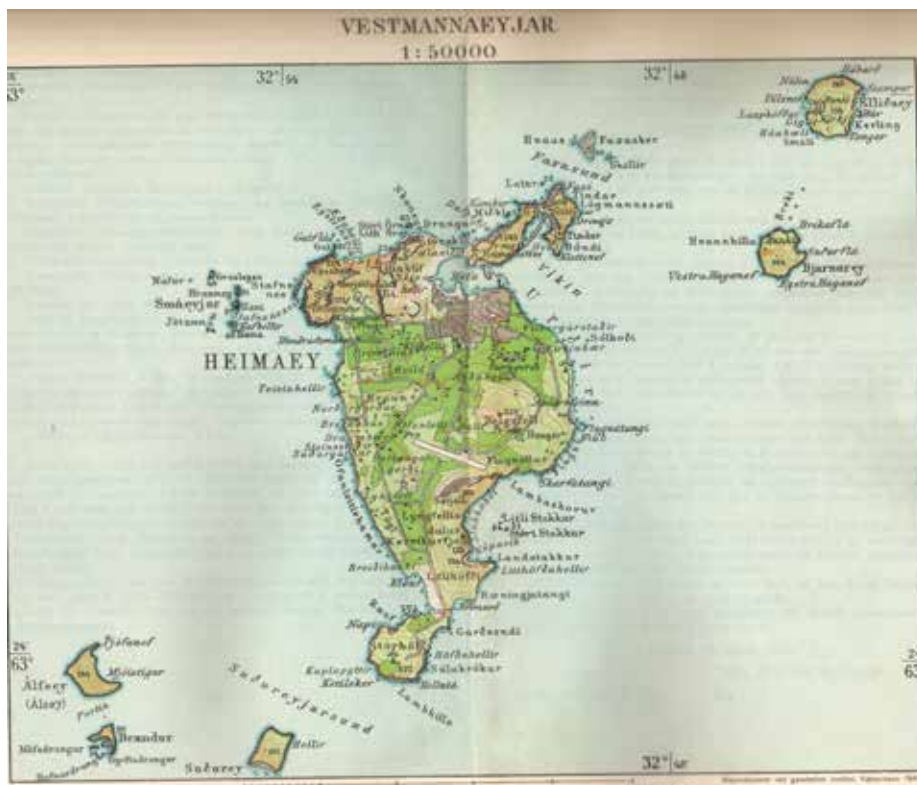
Djúpbótin: Þúfan á Hettu og Þúfan á Hábarði við Bjarnarey.

Grunnbótin: Kirkja við Bjarnarey og Hellisey við Hellutána.

Siggamið: Samsnef við Hellutána og Kirkja við Bjarnarey og Ystiklettur við Flúðartanga. – Flúðartangi er austan megin við Heimaeyju.

Þórarinshraun: Hellisey við Höfðann (Stórhöfða) og Axlarssteinn í Blátindinn.

Þríhamradjúp: Steinarnir á Nálinni við



drangar“ nefnilega Þridrangar, sem eru í vestur útnorður frá eyjunum, beri hver í annan. Hundaskersklakkur og Grasleysa við Álfsey að vestan. Nibban á Súlnaskeri (það er Altari prestsins sem er småstrýta austast á Súlnaskeri) við Geldunginn að vestan.

Fyrir sunnan Eyjar

Leira (syðri): Yddi á Súlnaskeri vestur



Höfnin í Vestmannaeyjum, Friðarhafnarbryggja. Vinnslustöðin hf í byggingu og Heimaklettur í baksýn. Ljósmynd: Ólafur Magnússon.

Bjarnarey og yddi á Álfsey upp úr að innan. – Þessir steinar eru þrír stallar upp af svokallaðri Nál sem er berg eitt vestan á Ellirey.

Ledd (það er: blý = sakka; verið hraunskarpt og sökkur tapast mjög í tíð enskra fiskimanna hér við Eyjar): Hábrandurinn við Suðurey og Hafnarbrekkan frammi. – Hafnarbrekka er austan á Bjarnarey.

Djúpbessi: Fagrafell eða Seljalandsmúli við Bjarnarey og Öxlin á Örn við Kleifar.

Grunnbessi: Gatið á Geldungnum við Stórhöfða og Steinketillinn á miðjan Kirkjubæ. – Steinketill er austan í Hänni sunnan við Skiphella.

Ólafshola: Vesturhús í Halldórsskoru og yddi á Ellirey vestur undan Bjarnarey.

Holan: Háborð á Ellirey, laust austur undan Bjarnarey, og rífa á milli Hettu og Klifs.

Mannklakkur: Maðurinn við Heimaklett og Bólin á Bjarnarey frammi. – Maður kallast bergstandur í austurbrúninni á Klifinu. Ból eru klettur tveir í Hafnarbrekku í Bjarnarey.

Réttarklakkur dýpri: Hafnardrangur við Suðurflánna og Stampurinn frammi. – Hafnardrangur er við höfnina austan á Bjarnarey og þaðan í landsuður er Suðurfláin er svo kallast.

Djúpmið: Þrídrangar í (lága) Skerið og „Ömpuhóll“ og Þúfan við Búrin. – Þúfan, nefnilega á Ellirey upp að svonefndu Siggaflesi. Búrin kallast tveir drangar áfastir við Ellirey að austan.

Álfseyjarklakkur dýpri: Álfsey við Klettsnef og yddi á Haganeinu. – Klettsnef er fremst á Ystakletti.

Álfseyjarklakkur grynri: Flagið í Bunka á Bjarnarey frammi og Álfsey við Kletttinn

(það er Ystaklett).

Danskahraun: Þúfan á Hænu við Upsaberg og steinarnir á Nálinni við Bunka (á Bjarnarey).

Leiran innri: Hanahöfuð við Upsaberg og Haganeinu frammi.

Leiran syðri: Grasleysa á Skershallann og Gjábackahjallur við Klettsnef. – Gjábackahjallur er spölkorn suður undir Gjábackabæ.

Jónsmið: Blábringurinn við Lauphöfða, Uglurnar og Kaðalhúsið við Kletttinn (ysta). – Blábringur er í vesturhöfninni á Ellirey. Lauphöfðar sunnan við höfnina. Uglur eru snasir austan á Bjarnarey. Kaðalhús, nú suðursalthúsið í Garðinum.

Fagrafellsflúð: Fagrafell við Ellirey og þrídrangar við Faxa.

Langabergsklakkur: Langaberg við Kletttinn (Ystaklett) og ydda á Stórhöfða. – Langaberg niður af Köldukinn, sem er grasbrekka austur á Hänni, norðan við svonefnda Skiphella.



Á leið til hafnar í Vestmannaeyjum. Helgafell í baksýn. Mynd frá 1930 – 1935. Ljósmynd: Sigurgeir Jónsson.

Skarnhaugsmið: Skarnhaugurinn við Kletttinn og Drangar við Faxa. – Skarnhaugurinn, er svo kallast, er sunnan megin hafnarinnar austan til við Klettsnef og jafnjaðra Lögmannssæti og Faxa.

Gjábackamið: Hásteinn í Gjábackahjalla og Hnaus við Lögmannssæti – Hnaus er lítið sker vestan við (lága) Skerið.

Besshúsaklakkur: Besshús við Halldórsskoru og yddi á Veðurvítana. – Besshús er höll einn í Landnorður frá Helgafelli. Veðurvitar kallast tvö nef, sitt á hvorum Ysta- og Miðkletti, þar er þeir mætast.

Krambúðarklakkur: Hásteinn við Austurbúðina (Garðinn) og yddi á Drengjum. – Drengir kallast smádrangar austan undir Ystakletti.

Róa: Faxi í Sauðagötu í slakkanum milli Hábarðs og Bunka á Ellirey og yddi á Dímon. – Dímon er vestan við Markarfljót.

Inn af Ellirey

Kúks-klakkur: Hanahausinn við Upsaberg að innan og yddir á Búrið (sem er í Ellirey) austan undir Ellirey.

Ingimundarklakkur: (kenndur við Ingimund á Gjábacka) Hraunhöllinn (Norðurgarðsklettur) við Heimaklett (Kleifar) að vestan og Hruturinn (Steinninn á Ellirey) í Háþúka á Ellirey (grunnt, ca. 12 faðmar).

Stampurinn, sem um 20 mið hér við Eyjar eru miðuð við, hrapaði eða sökk í sjó fyrir 10-12 árum síðan, og verður því að taka sjónhending af þeim stað þar sem hann var til þess að finna þau mið.





Ljósmynd: Þorgeir Baldursson.

NÝ SKIP

Börkur NK-122

„Í sól og sumaryl,“ söng Gylfi Ægisson forðum og hefði vel getað kyrjað sama sönginn þegar Börkur NK-122 kom til heimahafnar í Neskaupstað nú í byrjun júní. Sól skein í heiði, fánar voru dregnir að hún, skipsflautur voru þeyttar og fólkið var glatt.

Engir voru þó glaðari en starfsfólk Sildarvinnslunnar sem var sannarlega í sjöunda himni, fyrirtækið að eignast nýtt skip, smíðað sérstaklega fyrir Sildarvinnsluna.

– Seinasta nýsmíðaða skipið okkar var rækjufrystitogarinn Blængur, benti einhver á, en liðin eru næstum þrjátíu ár síðan hann kom fyrst til heimahafnar sem var 1993.

Nýi Börkur er fimmta skip Sildarvinnslunnar sem siglir undir þessu nafni, sá fyrsti hóf síldveiðar árið 1966 en sá fjórði 2014. Fyrirtækið gerir nú út tvö skip til uppsjávarveiða, Beitir er annað en Börkur hitt.

Samið var við danska skipasmiði, Karstensens Skibsværft AS, um smíðina. Danirnir eru tvískiptir í rekstri sínum, höfuðstöðvarnar eru á Skagen en þeir teygja einnig anga sína til Póllands þar sem skrokkur Barkar varð til. Þaðan var frumsmíðin dregin til Skagen. Þar hélt vinna við skipið áfram uns verkinu var lokið og full-

búinn Börkur hélt sína leið til Íslands.

Í tölum má lýsa Berki NK-122 á þessa leið: Hann er 89 metrar á lengd, breiddin 16,6 metrar, brúttótonnin eru 4.140 og aðalvélnar, sem eru tvær, alls 3.600 kw. Í skipinu eru 13 kælitankar sem fulllestaðir rúma alls 3.300 tonn.

Sem nærri má geta var vandað til alls búnaðar um borð sem er af nýjustu og bestu gerð, vel fer um áhöfnina og síðast en ekki síst var rík áhersla lögð á allan vélbúnað

Fyrsti túr Barkar var á kolmunna. Veitt var í íslenskri lögsögu, kolmunninn var vænn en veðrið ekki til að hrópa húrra fyrir. Það varð þó ekki greint á mæli Hjörvars Hjalmarssonar, skipstjóra á Berki, að hann léti veðrið hafa minnstu áhrif á sig. Hann var þvert á móti hinn hressasti í tali þegar félagar hans í landi heyrðu í honum:

„Við erum á þriðja holi, fengum 320 tonn í fyrradag og 260 tonn í gær. Við drögum í sólarhring. Nú erum við austan við Þórs-

bankann nálægt miðlinu á milli Færeyja og Íslands ásamt Beiti og hér er bölvuð bræludrulla,“ sagði Hjörvar glaðbeittur. „Fyrsta veiðiferð á spánnýju skipi er að sjálfsögðu spennandi og hér um borð eru allir að læra. Það hefur allt gengið vel og einungis örfá smáatriði sem þurft hefur að lagfæra. Það er öllum ljóst að við erum á hörkuskipi sem gefur stórkostlega möguleika.

Öll áhöfnin er alsæl og í brælunni núna finna menn hve skipið fer vel með okkur.“



Börkur NK-122 undir Norðfjarðarnipu þann 3. júní síðastliðinn, rétt að segja kominn til heimahafnar í fyrsta sinn. Þess má geta að Vilhelm Þorsteinsson EA-11, sem Víkingur kynnti til leiks í seinasta tölublaði, og Börkur eru smíðaðir eftir sömu teikningu. Þá má fljóta með að fyrsta veiðiferðin gaf 700 tonn af kolmunna. Ljósmynd: Þorgeir Baldursson.

með orkusparnað í huga „og má fullyrða að ekki hafi umhverfisvænna skip verið í íslenska fiskiskipafлотanum,“ staðhæfa Sildarvinnslumenn.

(Sjá heimasíðu Sildarvinnslunnar, undir liðnum fréttasafn, 14. júní 2021.)



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.



Séra Blandon tekinn á beinið



Séra Hannes Örn Blandon sloppinn úr haldi tollgæslunnar í Vesturheimi. Ljósmynd: Skapti Hallgrímsson.

Séra Hannes Örn Blandon var lengi prestur fyrir norðan og prófastur í Eyjafjarðarprófastsdæmi. Eitt sinn gerði hann mikla reisu í Vesturveg. Á leið sinni millilenti hann í bæ þeim sem heitir að Ballarmóum eða Baltimore á ensku. Þar mun vera starfræktur skóli fyrir tollverði og embættismenn útlendinga eftirlitsins bandaríska. Eru nemendur gjarnan látnir æfa sig á ferða-

mönnum, sem þar eiga leið um eins og téður guðsmaður ofan af Íslandi.

Skiptir nú engum togum að við komuna til Baltimore er sr. Hannes dreginn afsíðis nokkuð og fengið sæti gegnt skrifborði, hvar embættismaður situr, ábúðarfullur í íburðarmiklu júniformi og dekkeraður mjög. Tveir álíka, standa sitt hvorum megin við klerkinn og tekur nú skrifborðs-

maður til við að yfirheyra:

„Þekkir þú nokkra í Columbíu?“

Nei, - ekki þekkir sr. Hannes neinn þar.

„Átt þú nákomna ættingja þar suður frá?“

Í annað sinn neitar sr. Hannes.

„Hefur þú eitthvert samband við þarlenda menn? er enn spurt.

Í þriðja sinnið neitar klerkur og er þar með orðinn jafn Sankti Péttri í neikvæðninni.

Lætur sr. Hannes í ljósi undrun sína yfir þessu spurningaflóði. Snýr þá skrifborðsmaður að Hannesi, sjónvarpsskjá, sem var á skrifborðinu. Gefur þar aldeilis á að líta. Á skjánum er mynd af þeim illilegasta glæpamanni sem unnt er að ímynda sér. Skín illmennskan úr hverjum andlitsdrætti og var maðurinn aukinheldur markaður mjög af hrukkum og fellingum. Var einna líkast því að illmenni þetta hefði nýlengi miklu fjöldamorði.

„Ertu eitthvað skyldur honum þessum?“ spyr sá borðalagði.

Og nú sér sr. Hannes á skjánum nafn glæpons: Escobal Christobal Fernandez Blandon!

„Ertu örugglega ekkert skyldur þessum manni?“ er enn spurt.

„Nei,“ svarar sr. Hannes, „Ekki nema hann sé ættaður úr Húnavatnssýslum!“

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.



YANMAR
 FYRIR SJÁVARÚTVEGINN


Prestolite[®]
 electric



Poly Flex
 ALUMINUM



Navalloy[™]



MAESTRINI


SIMRAD

Siglinga og fiskileitartæki



Sjálfstýringar



Kortaplotter



GPS/Gyró



Útistýri



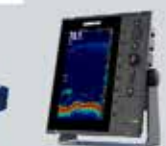
Radarskannar



Radarskjáir



Botnstykki



Dyptarmælar

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

VIÐ LÁTUM DÆLURNAR GANGA

Dæla



Áspétti



Rafmótorar



Blásarar



Viðgerðarefni

MetaLine[®] com



**VÉLAR
 &
 DÆLUR**

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



Ljósmynd: Þorgeir Baldursson.

NÝ SKIP

Oddeyrin EA-210

Svo ekki kalli á vandlætningar-hnuss skal strax tekið fram að Oddeyrin EA-210 er ekki nýsmíði heldur er hér um eldra skip að ræða, smíðað 2004 hjá Karstensens Skipbsværfi á Jótlandi, hét þá Western Chieftain og átti heimahöfn í írsku borginni Sligo.

Við kaup Samherja á skipinu var því á nýjan leik siglt til Skagen þar sem Danirnir söguðu það í tvennt og lengdu úr 45 metrum í 55 metra.

Þótt ekki ræði hér um flunkunýtt skip brýtur það engu að síður blá í þróun sjávarútvegs á Íslandi. Dönsku skipasmiðirnir hjá Karstensens létu ekki sitja við að lengja skipið heldur gerðu þeir einnig gagngerðar breytingar á því, smíðað var hefðbundið vinnsludekk í skipið og útbúin fiskilest. Hjá þessu varð ekki komist þar sem

Western Chieftain var smíðaður til veiða á síld, loðnu og öðrum uppsjávarfiskum. Oddeyrin EA er hins vegar ætluð til bol-fiskveiða.

Erum við þá að nálgast hin miklu straumhvörf sem nú hillir undir í sögu sjávarútvegs á Íslandi. Veiðarfærið verður að vísu hefðbundin botnvarpa en í stað þess að draga hana upp í skutrennuna verður gamla síldveiðilagið haft á, pokinn tekinn á síðuna og dælt úr með öfluugu sogdælukerfi. Þannig flyst fiskurinn lifandi í sérútbúna tanka um borð sem eru búnir sjódælukerfi sem tryggir að fiskurinn hafi nægt súrefni til að lifa af sjóferðina.

Tankarnir eru alls sex, þar af fjórir til að geyma í lifandi fisk, allt að 45 tonn. Allir

tankarnir eru sjókældir (RSW) en fullhlaðið tekur skipið 250 tonn af blóðguðum fiski, og er þá aflinn kældur í öllum sex tönkunum, og 65 tonn í lest.

„Það verður nefnilega einnig hægt að stunda hefðbundnar veiðar á Oddeyr-

inni,“ segir Hjörvar Kristjánsson skipaverkfræðingur og verkefnisstjóri á útgerðarsviði Samherja.



Western Chieftain sagaður í tvennt.

Stærstu tímamótin eru þó, eins og áður segir, að senn mun Oddeyrin færa að landi lifandi fisk. Landvinnslufólk mun því fá þorskin nánast spriklandi á færibandið, nær verður ekki komist að bjóða neytendum ferskan, ófrosinn fisk.

Einnig er framtíðarsýnin sú, segir Heiðís Smáradóttir, verkefna- og gæðastjóri Samherja fiskeldis, að fiskur úr sjó verði geymdur lifandi í kerjum á landi sem mun augljóslega efla afhendingaröryggi landvinnslunnar um allan helming.

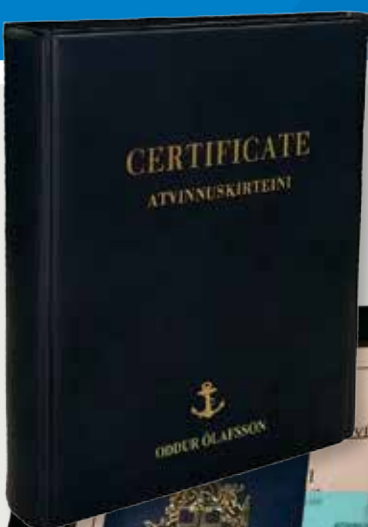
Þannig standa vonir Samherjamanna til þess að aflahrotur og aflabrestur jafnist út. Að lokum má geta þess að starfsmenn Slippsins á Akureyri leggja nú nótt við dag að smíða slægingarútbúnað sem setja skal um borð í Oddeyrina EA-210.



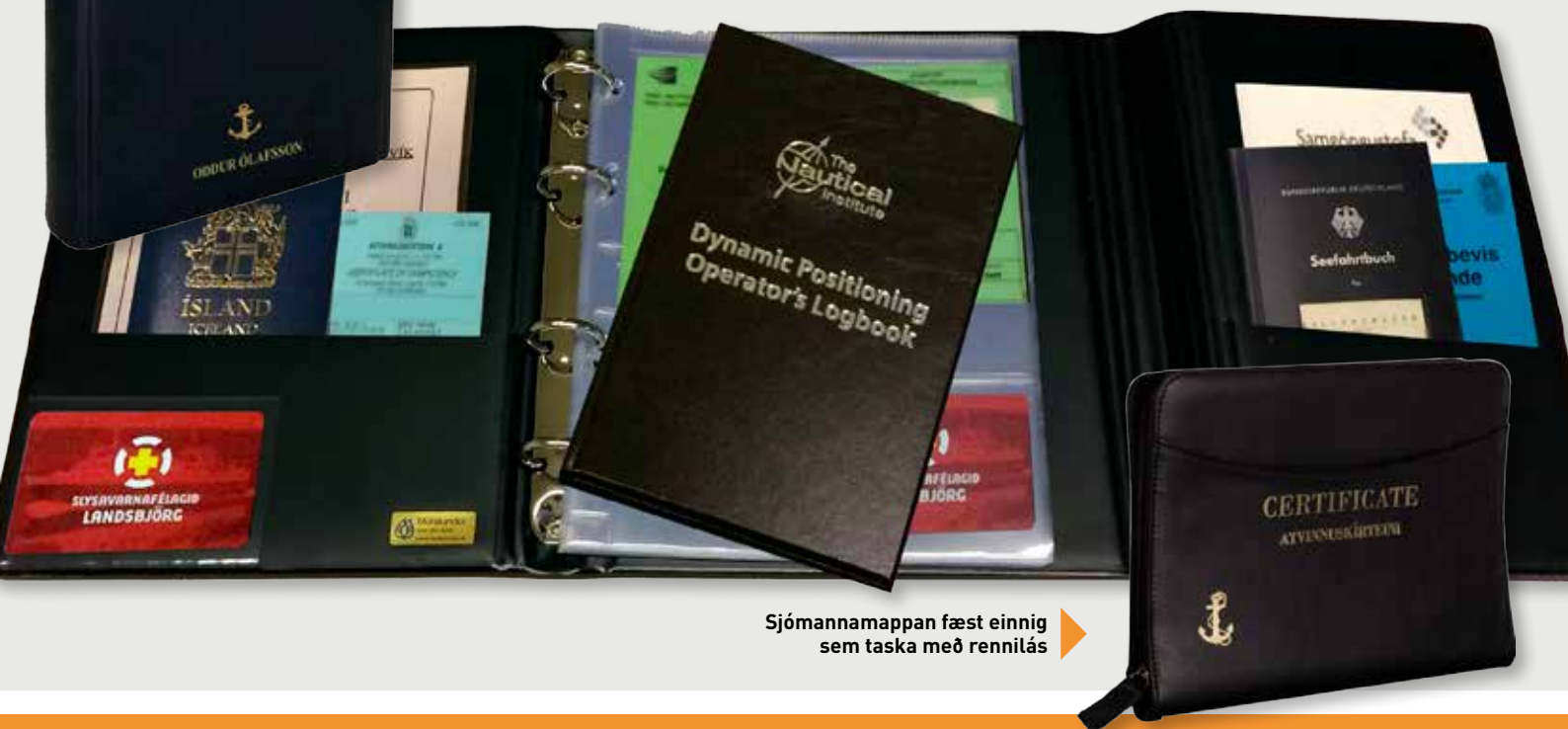
„Live & Fresh“ og dælan góða sem er snar þáttur í byltingunni sem nú hillir undir í íslenskum sjávarútvegi.

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

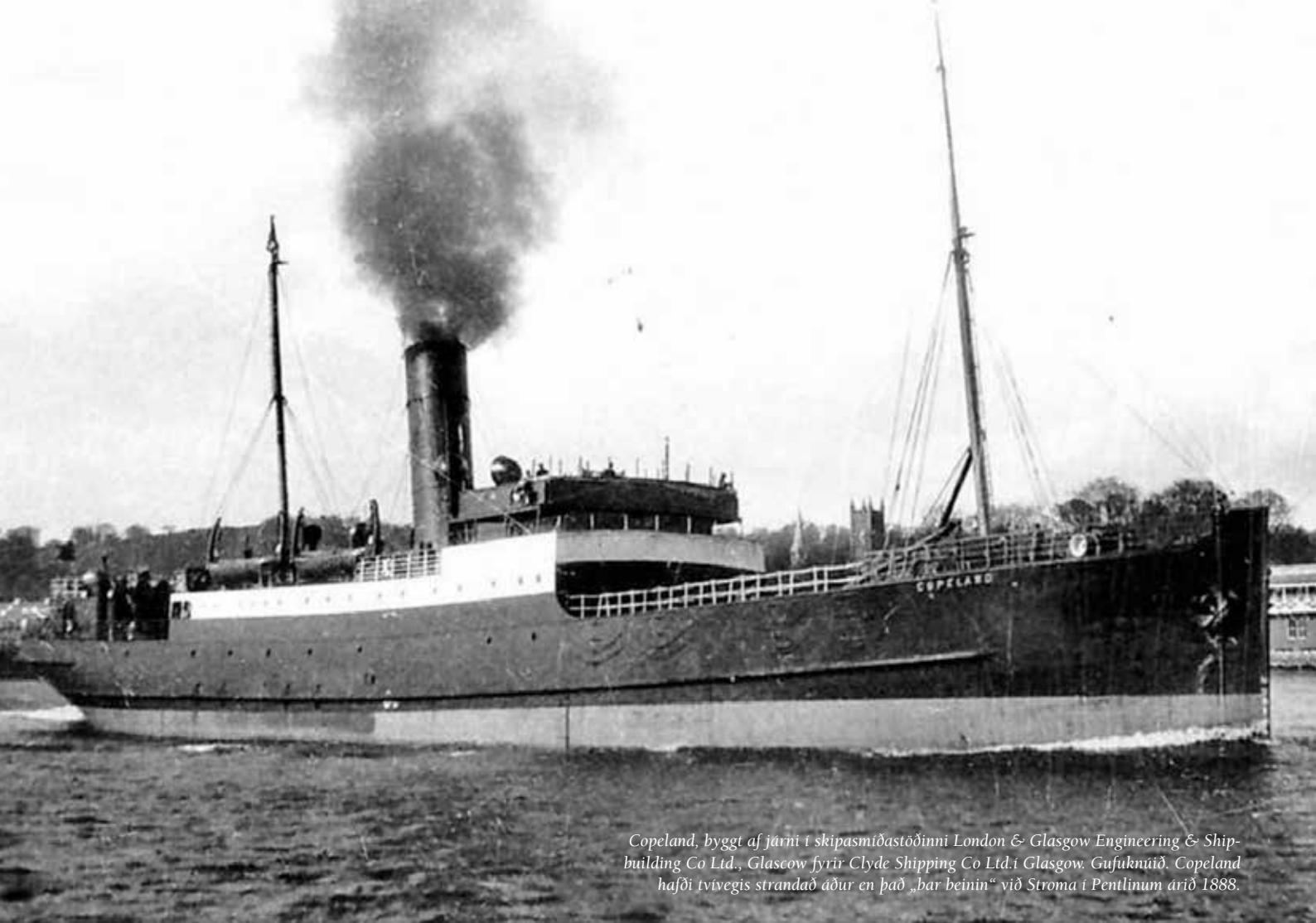
Tilvalin gjöf til sjómanna, starfsfólks eða útskriftarnema.
Bjóðum **áletrun með nafni** sjómanns og útgerðar.



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!



Copeland, byggt af jærni i skipasmíðastöðinni London & Glasgow Engineering & Shipbuilding Co Ltd., Glasgow fyrir Clyde Shipping Co Ltd. í Glasgow. Gufuknúið. Copeland hafði tvegis strandað áður en það „bar beinin“ við Stroma í Pentlinum árið 1888.

Copeland ferst

Á ofanverðri 19. öld, þegar Íslendingar flyktust unnvörpum til Ameríku, sáu djarfir athafnamenn sér leik á borði. Þeir auglýstu ferðir vestur og fjárfestu í skipum. Einn þessara manna var Robert Slimon sem í maí 1888 keypti skipið Copeland. En veðurguðirnir áttu eftir að leika Copeland grátt sem náði aðeins að ljúka þremur ferðum til Íslands. Í þeirri þriðju hindraði hafis siglingu skipsins norður fyrir land og þegar það lagði á úthafið til Skotlands skall á mikill stormur og sjórinn varð úfnari en andskotinn sjálfur. Á þilfarinu og í lestum skipsins voru 481 hross. Allt lék á reiðiskjálfi og hundblautir hestarnir á þilfarinu frýsuðu skelfingu lostin. Í lestinni var ástandið ekki skár. Skipstjórinn þorði ekki að loka kýraugum af ötta við að hrossin köfnuðu. Ekki var um annað að ræða en að snúa skipinu upp í vind og bið þess að veðrinu slotaði eitthvað. Þegar Copeland náði loks inn á Pentlandsfjörð voru liðnir fimm dagar síðan lagt var úr höfn í Reykjavík en þrír og hálfur dagur var hinn venjulegi siglingatími. Hey fyrir hrossin var á þrotum og skipstjórinn

orðinn óþolinmóður að ná höfn. Hann ákvað því að halda ferðinni áfram þrátt fyrir þokuna sem lá yfir. Þegar hann hélt sig kominn inn fyrir eyjuna Stroma, sem er syðst eyja í Pentlinum, sveigði hann til suðurs. Hefði hann beðið tvær mínútur enn með að beygja hefði allt blessast. Svona er stundum skammt á milli feigs og ófeigs. Allt í einu sá skipstjórinn sér til skelfingar hvar braut á skerjum en þótt skipið væri aðeins á hálfri ferð og vélarnar settar á fullt afturábak var það um seinan. Copeland rann upp á klett og varð ekki bjargað. Sem betur fer voru ekki nema ellefu vesturfara um borð – 42 farþegar alls – en erfiðlega gekk að losa skipsbátana sem tókst þó að lokum. En þá voru eyjarskeggjar úr Stroma komnir að skipshlið, einn þeirra stökk um borð, þar sem áhöfn og farþegar flyktust um hann og spurðu ráða: „Þið verðið að koma ykkur af skipinu hið fyrsta. Í bili hangir það á skerinu sem varir ekki lengi og þá mun skipið sökkva eins og steinn og þið drukknar.“ Þar sem skipsbátarnir voru enn ekki komn-

ir á sjó veifaði eyjarskegginn sínum mönnum að leggja hið snarasta að Copeland, kaðalstiga var slengt út fyrir borðstokkinn og farþegarnir hröðuðu sér frá borði. Allt í einu áttaði einn þeirra sig á því að eina konan í hópnum og barn hennar voru hvergi sjáanleg. Hann stökk því aftur um borð og fann þau von bráðar í reyksal skipsins en þangað hafði móðirin leitað með barn sitt þegar óveðrið brast á fjórum dögum fyrr. Örstutt var í land með fólkið þar sem vel var tekið á móti því. Um borð í Copeland kepptist áhöfnin við að hlaða farangri farþeganna í skipsbátana og þegar skipið sýndi þess engin merki að það væri í þann veginn að renna af skerinu sem það sat á hlupu menn til að bjarga hrossunum. Þau voru þá mörg drukknud, eða um hundrað skepnur, sem höfðu verið í neðri lestinni. Öðrum var ýtt fyrir borð í þeirri von að þau næðu að synda til lands. Þannig björguðu um 120 hross af liðlega 480 lífi sínu á sundi. Að lokum rann Copeland af skerinu en þá voru allir löngu farnir af skipinu heilir á húfi.



Skipaþjónusta Skeljungurs

Alhliða þjónusta við sjávarútveg, útgerð og vinnslu

Þjónustusími 444 3000



Raddir af sjónum – og harða landinu

Jón Hjaltason jónhjalta@simnet.is



Látum Auðun og Emil njóta sannmælis. Þeir segja eitt og annað skilja á milli siðutogara og skuttogara: „Meginmunurinn er tvö heil þilför milli stafna á skuttogara, gaflaga skutur með skutrennu upp á efra þilfar, yfirbygging framskips, íbúðir almennt framskips og togþilfar á afturþilfari.“ Tvimenningsarnir minnst á Dagnýju SI-70 sem í ágúst 1970 var keypt frá Þýskalandi. Dagný var togskip, segja þeir, en „ekki með heilt efra þilfar aftur að skut og án rennu en síðar var því breytt, byggð skutrenna og aftasta hluta neðra þilfars lokað.“ Ljósmynd: Asgrímur Asgeirsson.

Eitt og annað verður mönnum á og er ekki alltaf sjálfrátt um klaufaskapinn. Stundum finnst líka einum saklaust og fyndið sem öðrum mislíkar og tekur jafnvel illa upp. Þetta gerðist í 1. tölublaði Víkings þessa árs þar sem sagði af Steingrími Sigfússyni og erfiðu vali sem hann stóð frammi fyrir þegar fundum hans og Lykla-Péturs bar saman.

Mér þótti sagan skemmtileg og skína í gegn að væri dæmisaga sem hefði boðskap að flytja. Enginn var meiddur, að mínu mati, og ekki nema viðeigandi að forseti Alþingis færi með aðalhlutverkið í – skal ég viðurkenna – leikhúsi fáránleikans sem höfðar þó svo augljóslega til leikritsins sem við munum senn öll taka þátt í, ýmist með beinum eða óbeinum hætti. Kosningar til Alþingis eru einfaldlega þannig að þær ná augum og eyrum allra. Og hversu oft verður niðurstaða þeirra ekki í svipuðum dúr og varð hjá Steingrími og Lúsifer?

Það skal hins vegar tekið fram að Steingrímur fékk ekki hlutverk- ið á pólitískum forsendum eða fyrir neins konar baktjaldamakk heldur sökum stöðu, reynslu og ef til vill aldurs.

Vil ég svo biðja alla þá afsökunar – líka þann sem ekki vill sjá Víkinginn framar sökum djúprar hneykslunar fyrir hönd Steingríms – sem títtnefnd dæmisaga kann að hafa farið brjostið á. Hún var ekki sett í blaðið til að grafa undan hinum ágæta stjórnmálaflokki sem Katrín Jakobsdóttir hefur svo frækilega veitt forstöðu jafnframt því að stýra þjóðarskútunni farsælllega í sannkölluðum ólgu- sjó.

*

„Fyrsti skuttogari Íslendinga var Siglfirðingur SI-150“, segir Árni Björn Arnason í grein sinni um Stellurnar sem birtist í 1. tölublaði 2021. Þessi fullyrðing hefur vakið upp gamlar deilur. Lesandi hr- ingdi og benti á grein Auðuns Ágústssonar og Emils Ragnarssonar

Áfangar í útgerðarsögu Ísafjarðar



Fyrsta þilskipið
1832: JENS PETER DEN GAMLE

Áfangi þessa þilskipið var 150 tonn. Þetta skipið var seldur fyrir 1832 og seldur henni til 1832 var seldur henni til 1832.

Áfangi 1832



Fyrsti vélbáturinn
1902: STANLEY

Í fyrsta ári þess árs (1902) var seldur henni til 1902. Í fyrsta ári þess árs (1902) var seldur henni til 1902.

Veturinn 1902



Fyrsti togarinn
1913: JARLINN

Í fyrsta ári þess árs (1913) var seldur henni til 1913. Í fyrsta ári þess árs (1913) var seldur henni til 1913.

Ágú 1913



Fyrsti skuttogariinn
1971: SIGLFIRÐINGUR

Í fyrsta ári þess árs (1971) var seldur henni til 1971. Í fyrsta ári þess árs (1971) var seldur henni til 1971.

Veturinn 1971

„Til gamans sendi ég þér þessa mynd,“ segir Jón Páll, þá sem hann fékk gagnrýnina fyrir.

í 9. tölublaði Ægis árið 1979. Þar staðhæfa tvímenningarnir: „Fyrsti skuttogari Íslendinga var Barði NK 120“, keyptur frá Frakklandi í árslok 1970. Þeir minnst að vísu á Siglfirðing sem var vissulega með skutrennu, fallast þeir á, en segja: – Hann var samt ekki skuttogari. Og af hverju ekki? Jú, Siglfirðingur var „eins þilfars“ en ekki tveggja sem er eitt megineinkenni skuttogara, var skoðun þeirra Auðuns og Emils.

*

Jón Páll Halldórsson á Ísafirði lagði orð í belg: „Ég þakka skemmtilega hugleiðingu í seinasta Víkingi [1. tbl. 2021] um skuttogarann Siglfirðing, sem ég er innilega sammála. Íshúsfélag Ísfirðinga og útgerðarfélagin Gunnvör og Hrönn keyptu togarann til Ísafjarðar, þegar þau seldu togbátana árið 1971 og gerðu hann út í eitt ár en var seldur, þegar Júlíus skuttogarinn Geirmundsson kom til landsins í árslok 1971.

Ég lét á sinn tíma teikna mynd af áfangasögu útgerðar á Ísafirði og setti upp í anddyri Norðurtangans. Þar taldi ég Siglfirðing vera fyrsta skuttogarann. Ýmsir urðu til að hjóla í mig fyrir þessa sagnfræði og vildu telja Júlíus Geirmundsson fyrsta skuttogarann hér. Það gat ég ekki fallt á, þar sem Siglfirðingur hafði áður verið að veiðum í eitt ár.“

*

Árni Björn glotti bara þegar ég bar undir hann þetta álitamál og vildi fá mig til að rökstyðja þetta um þilförin tvö. Eða eins og segir í títtnefndri grein Árna um Stellurnar: „Venjulegur þenkjandi maður fær þó ekki með nokkru móti séð hvað fjöldi þilfara á einu skipi hefur með skutdrátt að gera.“

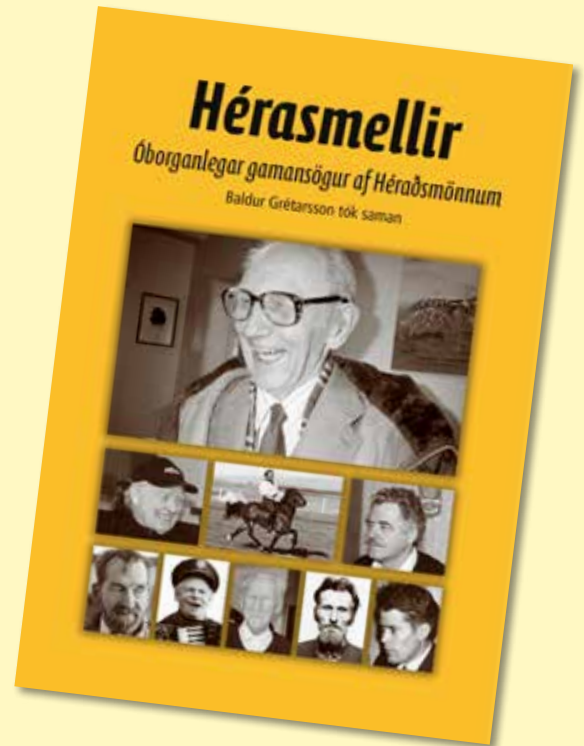
*

Teitur Björgvinsson var Kallinn í brúnni í marsblaðinu okkar. Þar var mynd af Björgúlfi EA-312 og hann sagður eitt þeirra skipa sem Teitur hefði verið á. Fullyrðingin er rétt en myndin röng. Teitur vildi að vísu ekki gera mikið úr þessu. „Ég fór bara tvo túra sem háseti á þessu skipi svo það þarf nú ekki að birta mynd af rúffinu,“ sagði hann og vildi eyða málinu.

Við skulum hafa það sem sannara reynist, sagði Ari forðum - eða eitthvað í þeim dúr – í þeim anda hefur ritstjóri vor gert stóra leit að réttum Björgúlfi. Þar kom hinn greiðvikni Þorgeir Baldursson til skjalanna og reddaði málinu eins og hans var von og vísa.



Björgúlfur EA-312, Teitur var háseti á þessu skipi í tvo túra.
Ljósmynd: Þorgeir Baldursson



Hérasmellir

Í sumar kom út bókin Hérasmellir eftir Baldur Grétarsson, fyrrum sjómann og nú ferðabjónustubónda á Skipalæk á Héraði. Þessi saga er ein af fjölmörgum smellnum í bókinni:

Magnús Guðmundsson (Maggi Svönu) var lengi til sjós á Reyðarfirði, fyrst á Gunnari SU 139 og síðar togaranum Snæfugli SU 20. Eitt sinn, áður en haldið var í karfatúr á Snæfuglinum, keypti Maggi sér ný stígvél. Þegar fyrsta halið er tekið ákveður Maggi að nota gömlu stígvélin áfram til að eiga ekki á hættu að skemma þau nýju í karfakösinni. Þegar trollið er komið inn vill svo slysalega til að stór fiskilúga skellur á annan fót Magnúsar sem varð til þess að hann missti allar tærnar.

Við höggið sest hann niður og blóðfleckurinn fer ört stækkandi á dekkinu. Skipsfélagarnir bregðast skjótt við og fá Magnús til að leggjast út af til að hægja á blóðtapinu meðan börur eru sóttar. Magnús leggst aftur og virðist falla í hálfgerð mók um stund, en nokkrir skipsfélagar bíða hjá honum.

Skyndilega kallar Maggi til þeirra veikri röddu: „Strákar!, □ strákar!“

Þeir beygja sig allir niður að honum ef vera kynni að þetta væri hinsta bónin. Þá segir Maggi: „Djöfull var heppilegt að ég var ekki kominn á nýju stígvélin.“

LJÓSMYNDAKEPPNI Sjómannanna 2021



Nú er komið að næstu ljósmyndakeppni Sjómannablaðsins Víkings. Það er von okkar að sjómenn hafi verið duglegir við myndatökur nú þegar við höfum séð breytingar á sóttvarnareglum og lund þjóðarinnar léttist jafnt og þétt. Skil fyrir íslensku keppnina er 1. desember næstkomandi en eins og undanfarin ár fara 15 bestu myndirnar í Norðurlandljósmyndakeppni sjómannanna. Á þeim vettvangi hafa íslenskir sjómenn staðið á fullu upp í

hárinu á sjómönnum hinna Norðurlandanna hvað varðar góðar myndatökur.

Nú er að hefja samantekt á myndum sem teknar hafa verið á þessu ári og senda til blaðsins á netfangið iceship@iceship.is. Grunnreglan er einföld sem er að allir sjómenn á íslenskum skipum sem og íslenskir sjómenn á erlendum skipum hafa þátttökurétt í keppninni.

Reglurnar eru samræmdar við hin Norðurlöndin og því standa allar myndir í lokakeppninni jafnfætis hvað kröfur varðar:

- HVER ÞÁTTTAKANDI MÁ SENDA INN AÐ HÁMARKI 15 MYNDIR.
- MYNDIR EIGA AÐ VERA Í HÆSTU MÖGULEGRI UPPLAUSN.
- MYNDEFNIÐ Á AÐ TENGSTAÐ UMHVERFI SJÓMANNSINS HVORT HELDUR ER UM BORD Í SKIPUM, FRÁ LANDI HVORT HELDUR ER Í VINNU EÐA FRÍTÍMA.
- MEÐ HVERRI MYND Á AÐ FYLGJA HEITI, HVAR MYNDIN VAR TEKIN AUK UPPLÝSINGA UM Á HVAÐA SKIPI VIÐKOMANDI STARFAR.
- MYNDIR EIGA HELST EKKI VERA ELÐRI EN TVEGGJA ÁRA.
- MYNDIR MEÐ VATNSMERKJUM, TÍMASTIMPLI EÐA NAFNI Á MYNDINNI ERU EKKI GJALDGENGAR.
- MYNDIR SEM SENDAR ERU INN VERÐA AÐ VERA Í EIGU ÞESS SEM TÓK MYNDINA MEÐ ÞVÍ AÐ ÝTA Á AFSMELLARANN OG Á HÖFUNDARRÉTT HENNA.
- LJÓSMYNDARINN TEKUR ÁBYRGÐ Á AÐ EF EINSTAKLINGAR SÉU Á MYNDINNI AÐ HEIMILD SÉ FYRIR AÐ BIRTA HANA.
- MEÐ ÞÁTTTÖKU SAMÞYKKIR LJÓSMYNDARINN AÐ UMSJÓNAR MAÐUR KEPPNINNAR FARI MEÐ ÞÍNAR UPPLÝSINGAR Í SAMRÆMI VIÐ UPPLÝSINGALÖGIN Í ÞEIM EINA TILGANGI AÐ UPPLYSA UM ÞIG Í TENGLUM VIÐ ÍSLENSKU OG NORÐURLANDAKEPPNINA.
- ÁSKILINN ER RÉTTUR TIL AÐ BIRTA MYNDIRNAR Í BLÖÐUM ÞEIRRA AÐILA, SEM AÐ KEPPNINN STANDI SEM OG ÞEIRRA ER GEFA VERÐLAUN Í NORÐURLANDAKEPPNINI, ÁN GREIÐSLU.
- SKILAFRESTUR ER TIL 1. DESEMBER NK.

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

Félag skipstjórnarmanna
v/Sjómannablaðsins Víkings
Ljósmyndakeppni 2021
Grensásvegi 13
105 Reykjavík

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.



www.egersund.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*



UMBÚÐAMIÐLUN

555 6677 | umb.is | Korngörðum 5, Reykjavík

Hræðilegur eldsvoði á sjónum



Færeyskir sjómenn velta vöngum. Myndin er frá Þórshöfn í Færeyjum. Ljósmynd úr myndasafni ritstjóra.

Það kennir margra grasa í bók Óla Jacobsen, Færeyjum. „Hafið tók teir“. „Saga um teir, sum ekki bóru boð í bý“. Þarna eru skráðar nákvæmar frásagnir af hörmulegum slysum til sjós.

Þar er meðal annars frásögn af dauða sjö manna sem fórust vegna bruna í skútunni „Acorn“. Í frásögninni kemur fram að bruninn orsakaðist af eldhafi sem varð í vistarverum skipsmanna þegar vatn blandaðist karbít.

Karbítur, stórhættulegt efni

Þetta leiddi hugann að því að karbítinn var maður með í höndunum alla daga þá vélvirkjanámið stóð yfir.

Þegar karbítur og vatn hvarfast saman myndast acetylene gas sem er mjög eldfimt.

Á verkstæði því sem ég nam mín fræði var svonefnt karbittæki sem framleiddi acetylene til hitunar efnis, skurðar og suðu. Tækið var nokkuð stór kútur með loki og mælubúnaði að ofan og neðan í lokinu hékk karfa þar sem karbíturinn var settur í. Kúturinn var fylltur af vatni upp í vissa hæð og lokinu skellt á kútin með karbítkörfinni hangandi að neðan.

Ekki dugði neitt droll við þessa athöfn því að um leið og karbíturinn kom ofan í vatnið hófst gasframleiðslan. Þrýstingur í kútnum pressaðist vatnið niður fyrir karbítkörfuna og inn í þar til gerð hölf og stöðvaði þá framleiðsluna.

Þegar gasið var notað til logsuðu og skurðar þá minnkaði þrýstingur ofan vatnsborðs og kom þá vatnið til baka úr hölfinu, náði upp í karbítkörfuna og framleiðslan hófst að nýju.

Framleiðsla acetylene með þessari aðferð var við lýði fram á sjöunda áratug síðustu aldar.

Nú á efri árum er ég hugsa til þessarar áfyllingarathafnar karbintækisins þá er nokkuð ljóst að forsjálin var ekki alltaf höfð í fyrirrúmi. Karbítur er nefnilega stórhættulegt efni komist það í samband við vatn og hefur í gegnum árin valdið fjölda dauðsfalla.

Sem ljósgjafi var karbítur notaður á skútum í Færeyjum og á Íslandi enda gáfu karbítljósin miklu betri birtu en olíuljós. Ætla má að menn hafi ekki almennt gert sér ljósa hættuna af þessum ljósgjafa en eftir slysið um borð í skútunni „Acorn“ þurfi enginn að velkjast í vafa um hættuna sem af þessum ljósum stafaði.

Aðkoman var hræðileg

Skútan „Acorn“ var stödd suður af landinu í vonsku veðri 20. mars 1928 þegar brotsjór skall á skipinu og sjór streymdi niður í lúkar. Aftast í lúkarinum var geymslupláss fyrir seglbúnað og annað dót, þar á meðal karbít í dunkum.

Þegar skútan hentist undan sjónum rúllaði karbít dunkur niður á gólf lúkarsins og þegar sjórinn skall á honum myndaðist strax gas og dunkurinn sprakk. Lúkarinn varð á augabragði eitt eldhaf og þeir áhafnarmeðlimir sem voru í koju gátu enga björg sér veitt

Áhöfnin sem ofan þilfars var gat brotist niður í lúkarinn með því að verjast eldinum með blautu segli og náðu þannig að kæfa hann á 45 mínútum. Aðkoman var hræðileg þar sem menn lágu dánir eða deyjandi í kojum sínum. Allir voru svo illa brenndir að hjálpa varð þeim upp úr lúkarinum og aftur í káetuna. Reynt var að binda um sár manna eða veita þeim aðra þá hjálp sem tiltæk var en meðalakistur þessa tíma voru ekki upp á marga fiska.

Flestir mannanna dóu fljótt eftir eldsvoð-



Fiskvinnslukonur í Þórshöfn. Ljósmynd úr myndasafni ritstjóra.

ann, einn 22 klukkustundum seinna og annar sex dögum seinna og þá á sjúkrahúsi í Reykjavík.

Við brotið sem skipið fékk á sig hafði salt kastast til í lestinni þannig að á það kom slagsíða.

Áður en siglingin til lands gat hafist voru menn sendir niður í lest til að lempa saltinu á sinn stað svo að skútan rétti sig



Aflinn kominn upp á bryggju í Þórshöfn. Börnin bera soðninguna heim. Karlarnir fylgjast með. Ljósmynd úr myndasafni ritstjóra.

af. Þegar búið var að rétta skipið af var því siglt til vestur í sterkum vindi. Daginn eftir þann 21. mars var hvass vindur af suðvestri og að kvöldi þess dags var kominn stormur og hriðarbylur og ekkert siglingarveður.

Þann 22. mars náði skútan loks höfn í Reykjavík en ekki er nokkur leið að setja sig í spor skipsmanna sem horfðu upp á félagu sína kveljast og deyja í höndum þeirra. Þessi tími skelfingar, hjálpar- og vonleysis stóð yfir í þrjá sólarhringa.

Það voru gjörsamlega uppgæfnir og úttaugaðir menn sem bundu skip sitt við bryggju daginn þann. Engum svefni náðu þeir allan þennan tíma og matur var ekki til reiðu.

Þeir sem voru látnir þá skútan kom til Reykjavíkur voru jarðsungnir 24. mars en sá sem lést á sjúkrahúsinu þann 29. mars.

Beið greftrunar en ...

Á spítala í Reykjavík var búið að leggja einn þeirra sem í brunanum lenti afsíðis þar sem hann var talinn dauður. Hjúkr-unarkona tók þá eftir því að lif leyndist með manninum. Maður þessi lá á sjúkrahúsi í Reykjavík fram í ágúst og til Færeyja kominn var hann lagður inn á sjúkrahúsið í Þórshöfn. Þar smitaðist hann af mislingum og lá veikur af þeim yfir jólin

heima í Gjáar. Maðurinn var gjörsamlega óþekkjanlegur svo illa sem hann var brunninn í andlitinu.

Leið mannsins lá næst á Ríkisspítalanum í Kaupmannahöfn til meðhöndlunar á brunasárunum. Í brunanum hafði maðurinn misst nef, eyru og vinstri hönd var mjög illa farin. Augnalokin voru einnig farin og þurfti hann það sem eftir lifði

ævinnað að nota dökk gleraugu sem hann batt aftur fyrir hnakka þar sem eyrun vantaði. Á nóttu þurfti hann að binda fyrir augun til að ná einhverjum svefni.

Á Ríkisspítalanum í Kaupmannahöfn var reynt að byggja upp nýtt nef á manninn og var það gert með því að nasaholurnar voru látnar gróa við handlegg hans. Í þannig stellingu lá maðurinn í þrjá mánuði en þá var nefið skorið frá handleggnum. Ekki er hægt að gera sér í hugarlund þær vitiskvalir sem maðurinn hefur mátt þola því ódeyfður gekk hann í gegn um þessar aðgerðir.

Alkominn til sinna heimahaga í Færeyjum kom maðurinn ekki fyrr en tvö ár voru liðin frá þessu hörmulega slysi. Er frá leið fór maðurinn að æfa sig í að gera hitt og þetta heima fyrir. Hann smíðaði myndaramma og smá borð. Einnig kembdi hann og spann ull. Utandyraræktaði hann kartöflur, þurkaði mó og ýmislegt annað gat hann gert.

Upp úr 1930 fóru rafmagnsljós að ryðja sér til rúms í fiskiskipum og næsta víst má telja að karbítljósin hafa menn lagt til hliðar um leið og færi gafst.



Acorn náði loks höfn höfn í Reykjavík. Ljósmynd úr myndasafni ritstjóra.

Salt
Umbúðalausnir
Rekstrarvörur
Íbætiefni



SALTKAUP EHF

SALTKAUP
NORDIC

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

Ögn um Hákarla-Jörund



Hákarla-Jörundur.

– Jörundur var afi ömmu minnar, skrifar Guðmundur S. Johnsen en ég sendi honum á dögnum stórgóða greina Helga Laxdals um Hákarla-Jörund sem birtist í Víkingi 2010 – innskot: enginn má taka þetta sem dæmi um viðbragðsflýti ritstjórans en grunur leikur á að sú hugsun kunni að flögra að allt of mörgum.



Sigfús Eymundsson tók þessa mynd sem ég vænti að sé af sjómanni í sínum bestu hlífðarfötum.

Brennivín og aflasæld

En nú aftur til Guðmundar S. Johnsen: – Varðandi Jörund, afa hennar ömmu minnar, þá er það að segja að ég get bætt því við að brennivínið sem drukkið var um borð fór eftir því hve menn voru duglegir að veiða. Þetta var sem sagt bónus kerfi. Einnig sagði amma mér að hann hefði neglt gulldal við mastrið og sá sem var afla hæstur í lok vertíðar fékk dalinn sem var eftir því sem mér skilst stór fé. Í önnur verðlaun var tunna af brennivíni og í þriðju verðlaun sælgæti handa börnum og eftirsótt matvæli í búið. Ætli þetta geti ekki útskýrt að einhverju leyti velgengni Jörundar á sjónum, velti ég fyrir mér.

Fór á skautum

Helgi Laxdal rifjar upp söguna af því þegar Jörundur „sneri rassinum í veðrið“ og hleypti undan öskrandi stórhrið til Ísafjarðar.

Guðmundur vill bæta þessu við frásögnina: – Þá bárust til Ísafjarðar fregnir af því að bjóða ætti upp bú áhafnarinnar. Jörundur er sagður hafa brugðist hart við, troðið í mal sinn magálsíðu og harðfiski, sett á sig leggja-skauta og skautað á tveimur dögum til Eyjafjarðar þar sem hann kom í veg fyrir að heimili skipverja færu undir hamarinn og jafnvel konur og börn send á vergang.



Amma Guja sagði sögur af Jörundi afa sínum. Hún hét fullu nafni Guðriður Aðalsteinsdóttir.

Fleiri sögur?

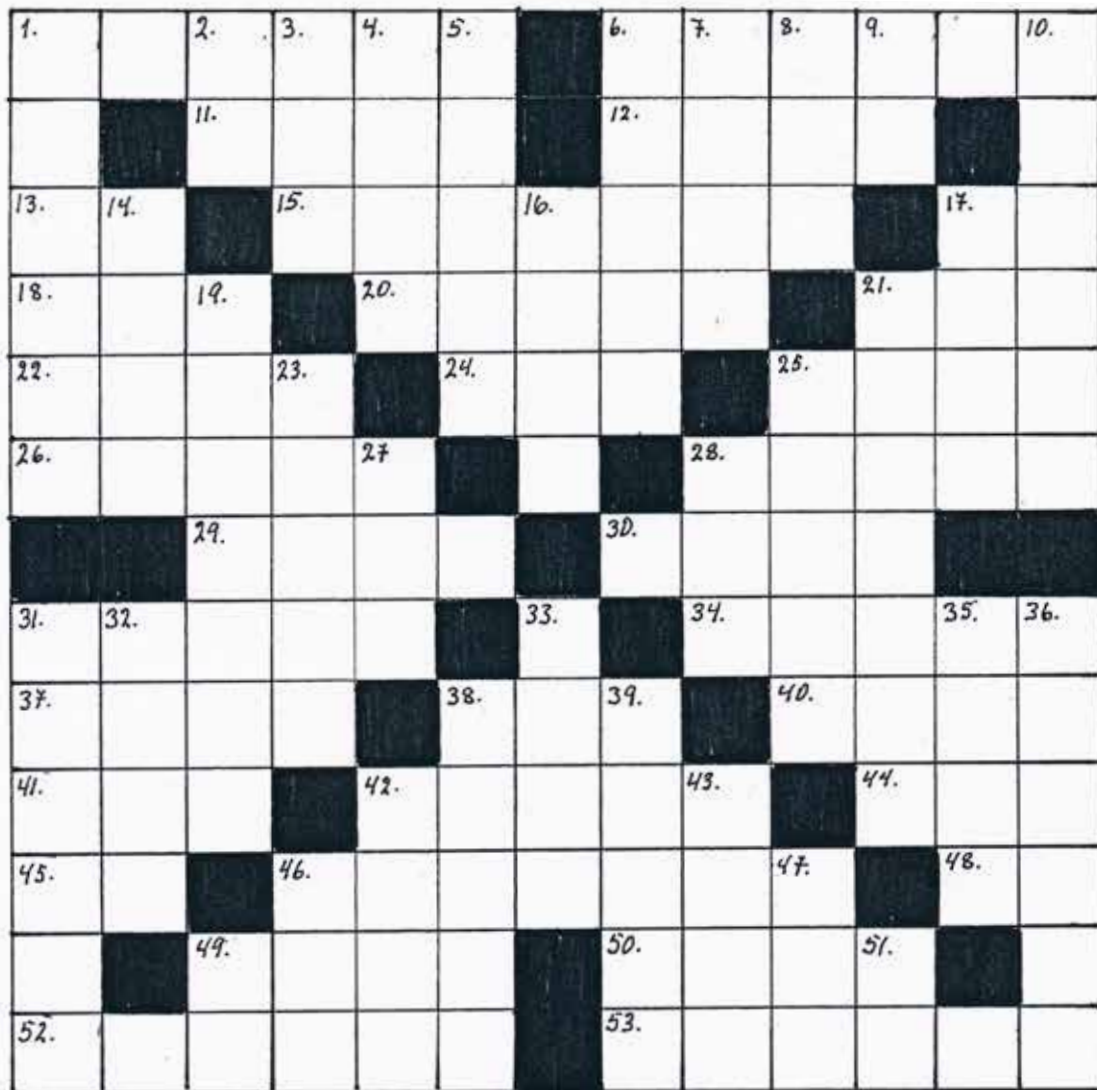
Guðmundur lætur þess getið í lokin að til séu mun fleiri sögur af Hákarla-Jörundi „sem ég á eftir að rifja betur upp.“ Svo nú biðum við spennt að heyra meira frá Guðmundi S. Johnsen.



Guðmundur S. Johnsen lofar okkur fleiri frásögnum af Hákarla-Jörundi.

Krossgátan

Finnið samheiti orðanna í skýringum, lárétt og lóðrétt



Lárétt skýring:

1. Vinda
6. Skutlaðist
11. Laun
12. Sögn
13. Kyrrð
15. Tæpar
17. Á notu
18. Mann
20. Aðsjál
21. Ný
22. Hluta
24. Mann
25. Limi
26. Manns
28. Ávöxtur
29. Jarðaði
30. unun
31. Jarðvinnsla
34. Töluorð
37. Oliufélag
38. Eldsumbrot

40. Svára
41. Bindiefni
42. Sjónfæra
44. Elskar
45. Tönn
46. Lánast
48. Silfur
49. Grátur
50. Spilið
52. Innheimtir
53. Neglur

Lóðrétt skýring:

1. Mæta ekki
2. Klafi
3. Dreif
4. Reglu mann
5. Dýrin
6. Hund
7. Elgur
8. For
9. Forsetning

10. Málið
14. Reimar
16. Hýði
17. Ilmi
19. Mann
21. Snúinna
23. Nauts
25. Gamla
27. Fara á sjó
28. Álpast
31. Góður fyrir heilsuna
32. Spámaður
33. Stilla
35. Dýr.
36. Öfugar
38. Trúatbragðahöfundar
39. Snúningar
42. Viðbætur
43. Alfa
46. Hag
47. Miðsi
49. Keyri
51. Samhljóðar.

Hans Langsdorff og Graf Spee

Satt og mishærmt

Jón Hjaltason



Admirall Graf von Spee yfirgefur heimahöfn sína í Wilhelmshaven mánudaginn 21. ágúst 1939. Á opinberum skjölum var Graf Spee 10.000 tonn en samkvæmt Versalasamningunum máttu Þjóðverjar ekki byggja stærri stríðsskip. Í raun var þessi öflugi stríðsdreki að minnsta kosti 16.000 tonn. Skipið var nefnt eftir Maximilian von Spee sem var admíráll í fyrra stríði. Undir árslok 1914 beið von Spee ósigur í sjóorrustu og fórst þar ásamt 2.200 þýskum sjóliðum.

Ekki fjarri Torontoborg í Kanada er litill bær – þó með á annað hundrað þúsund íbúa – sem á tilurð sína að þakka vopnaframleiðslu í seinna stríði. Bærinn heitir Ajax, þó ekki eftir hetjunni sem lék Trjóverja svo grátt, heldur orrustuskipi Breta, HMS Ajax, sem átti ríkan þátt í að enda skipsdaga hins fræga herskips Þjóðverja, Admiral Graf von Spee.



Graf Spee Lane í bænum Ajax. Gata með þessu heiti er þó ekki lengur til, hvorki í Kanada né heldur Þýskalandi.

Vilja heiðrun

Nú gerðist það árið 2019 að stjórnvöld bæjarins ákváðu að nefna götu eftir skipinu, Graf Spee Lane. Nafngiftin féll vægast sagt í grýttan farveg og eftir nokkra orrahrið samþykkti bæjarstjórnin með sex atkvæðum gegn einu að breyta nafninu. Meðal annars á þeim forsendum að skipverjum Graf von Spee hefði þegar verið sómi sýndur með því að nefna eina götu bæjarins eftir skipherranum, Hans Langsdorff, sem stóð við stjórnvöl Graf von Spee í sjóorrustunni við Río de la Plata í desember 1939. En það var Langsdorff sem tók þá ákvörðun að sökkva skipinu sem íbúar Ajax hafa aldrei erfitt við hann en Þjóðverjar virðast hins vegar eiga mun erfiðara með að fyrirgefa. Og eru þó að mínu áliti ófeminnir við að rýna í hið óhugnanlega þriðja ríki Adolfs Hitlers.

Dóttir Langsdorffs, Inge Langsdorff-Nedden, hefur lengi barist fyrir því að þýsk yfirvöld sýndu minningu föður hennar þann sóma sem henni finnst hann eiga skilið en án árangurs.

Hans-Jürgen Kaack, fyrrverandi sjóliðsforingi og höfundur ævisögu Langsdorffs sem kom út í hittiðfyrra styður kröfu dóttur-

innar en hefur fyrir vikið fengið skömm í hattinn.

– Já, þó nokkuð margir fyrrverandi foringjar í sjóhernum hafa lesið mér pistilinn. Íhaldssemin er söm við sig í sjóhernum. Þar ríkir enn gamla viðhorfið að barist skuli til þrautar sama hvað liður öllum kringumstæðum, segir Kaack.

Minning sjóliðsforingjans Hans Langsdorffs lifir hins vegar góðu lífi í Argentínu þar sem fjölmargir afkomendur ellefu hundruð sjóliða af Graf von Spee leggja árlega leið sína að leiði Langsdorffs í La Chacarita kirkjugarðinum í Buenos Aires. Margt hefur verið skrifað um Langsdorff og endalok Graf Spee og töluvert borið á viðleitni til að rjúfa tengsl hans við nasismann. Hann var enginn nasisti er fullrytt og því hampað að hann hafi óhlýðnast sjálfum Adolf Hitler þegar hann sökkta skipi sínu. Hvað skyldi nú vera hæft í þessu? Hvað er goðsögn og hvað sannleikur?

Fékk leiðbeinandi fyrirmæli, annað ekki Rifjum fyrst örstutt upp atburðina við La Plata-fljót í desember 1939. Heimsstyrjöldin síðari hafði staðið í rúma þrjá

mánuði. Langsdorff var á heimleið en vildi gera bandamönnum eina loka-skráveifu með því að sökkva fáeinum kaupskipum til viðbótar við þau níu sem hann hafði þegar skotið í kaf. En hann gekk í gildru. Í stað þess að finna fyrir skipalest biðu hans þrjú herskip, Exeter, Ajax og Achilles. Bardaginn hófst að morgni 13. desember og stóð allan daginn, með hléum þó. Um kvöldið, eða laust eftir miðnætti, varpaði Graf Spee ankerum í Montevideo, höfuðborg Úrúgvæ. Yfirvöld þar í landi höfðu lýst yfir hlutleysi í styrjöldinni og vildu engan veginn hafa þýskan vígdreka í lögsögn sinni.

– Þið fáið 72 klukkustundir til að gera við skipið, tilkynntu þeir Langsdorff en verðið þá að hypja ykkur. Annars tókum við skipið í okkar vörslu á meðan styrjaldaráttokum stendur.

Í augum Þjóðverja voru þetta afarkostir. Og bætti ekki úr skák að þeir stóðu í þeirri trú að úti fyrir biði þeirra stór floti breskra herskipa. Þetta var þó ekki annað en orðrómur sem Bretarnir höfðu komið á kreik. Langsdorff stóð því frammi fyrir fjórum kostum og þó varla nema þremur því að siglingaleiðin inn ána – sem minnir raunar meira á fjörð – að höfuðborg Argentínu, Buenos Aires, var talin of grunn til að vera fær tíu þúsund tonna skipi á borð við Graf Spee. Hann gat valið að berjast til þrautar – vitandi ekki annað en að hans biði óvígur floti fyrir utan La Plata – hann gat líka beðið kyrrsetningar eða í þriðja lagi sökkt skipinu.

Í þessum kröggum hafði Langsdorff samband við Berlín og tilkynnti að hann hygðist leggja til orrustu í þeirri von að komast undan.

– En ef þetta tekst ekki á ég þá að afhenda skipið yfirvöldum í Úrúgvæ eða sprengja það í tætlur, spurði hann yfirmann þýska flotans, Erich Raeder aðmírál.

Í ævisögu sinni segir Raeder að hann hafi gengið á fund Hitlers og þeir rætt hvað til bragðs skyldi taka.

– Endilega reyna að flýja, sagði Hitler, en undir engum kringumstæðum má skipið falla í hendur Úrúgvæjum.

Eflaust hefur hann haft í huga að yfirvöld í Úrúgvæ voru hliðholl Bretum og því talið einsýnt að þeir myndu fá að grandskoða Graf Spee yrði skipið kyrrsett í Montevideo.

Trúr sannfæringu sinni aftók Reader þó með öllu að gefa Langsdorff ákveðna skipun um að gera eitt fremur en annað.

– Okkar hlutverk í landi var að gefa sjóliðsforingjum okkar sem nákvæmastar upplýsingar en ekki að gera þeim erfiðara um vik með fyrirskipunum um tiltekna aðgerðir, skrifaði Reader í ævisögu sinni. Þeir fengu leiðbeinandi fyrirsmáli, annað ekki.

Langsdorff var því eftirlátið að meta að-

stæður. Og þar sem hann taldi yfirgnæfandi líkur á því að lenda í orrustu við ofurefli liðs sem mögulega gæti leitt til þess að óvinurinn kæmist yfir Graf Spee ákvað hann að sökkva skipinu.



Á leiði Langsdorffs var lengi hakakross en er ekki lengur. Þýsk yfirvöld borga með þýskum grafreitum víða um heim en þykjast ekki vita af leiði Langsdorffs í Buenos Aires.



Graf Spee brunar í gegnum Ermarsund í apríl 1939. Yfir sveimar bresk flugvél sem sjóliðarnir virða fyrir sér með mikilli athygli.

Mistökinn voru ein

Í ævisögunni segir Reader: – Í mínum augum voru einu mistökinn sem Langsdorff gerði að leggja til orrustu en hann stóð í þeirri trú að herskipin þrjú væru aðeins veigalítil verndarskip sem hann gæti auðveldlega sökkt eða hrakið á brott og þannig komist í tæri við skipalestinni sem hann var á höttunum eftir. Þessi ákvörðun afhjúpar vissulega sterkan baráttuanda kapteinsins, því skal ég ekki neita, en hún gekk í berhögg við þau almennu fyrirsmáli sem hann hafði fengið. Hann átti að forð-

ast allar orrustur og jafnvel halda undan þótt hann lenti á móti veikari andstæðingi en vopnuðum.

– Hitler var þessu hjartanlega ósammála, rifjar Reader upp. – Þótt ég hefði rætt við hann í þau um vandræði Graf Spee var hann afskaplega ósáttur við hin almennu fyrirsmáli sem við höfðum gefið Langsdorff. Hann gat illa fella sig við að herskip – einkum þau stærri – stæðu í því að elta uppi kaupskip. Hann áttaði sig aldrei á ógninni sem stóð af herskipum, hvernig mátti nota þau til að veikja varnarlinu óvinarins, trufla nauðsynlega vöruflytninga með því að neyða hann til að sigla í skipalestum og yfir höfuð halda honum í stöðugum ótta og óvissu. Þess í stað vildi Hitler stórsigra svo að heimurinn stæði á öndinni.

Af þessu má sjá að Hitler gaf aldrei neina skipun um að sökkva ætti Graf Spee. Enginn gaf slíka skipun. Ákvörðunin var Langsdorffs. Hann var því ekki að óhlyðnast Hitler þegar hann sprengdi skip sitt í loft upp eins og fullyrt var í Morgunblaðinu 22. desember 1939, tveimur dögum eftir Langsdorff tók sitt eigið líf, og var haft eftir breskum fjölmiðlum:

„Langsdorff, skipherra á „Graf von Spee“,

lá á þýska fánanum fyrir framan rúm sitt í gistihúsherbergi sínu í Buenos Ayres, er hann fanst örendur í gær. Það var þýski herfáninn – ekki hakakrossfáninn.

Í breskum fregnum er þetta talin vera ein sönnun þess, að Langsdorff hafi með sjálfsmórði sínu viljað lýsa andúð sinni á Hitler, vegna þeirrar fyrirskipunar hans, að „Graf von Spee“ skyldi sökkt, án þess að reyna að vinna óvinunum neitt frekara tjón.“

Síðan þá hefur þessu staðhæfing verið

endurtekin svo oft að ekki verður tölu á komið en er eftir sem áður röng.

Fyrirskipaði Hitler sjálfsmorðið?

Bandaríski fréttaritarinn, William L. Shirer, sem dvaldi í Berlín í aðdraganda stríðs og í stríðsbyrjun fullyrðir í dagbók sinni að Hitler hafi í æðiskasti skipað Langsdorff að fremja sjálfsmorð.

Um það er engum blöðum að fletta að Hitler var ósáttur við örlög skipsins. Hann vildi stórkostlegar sjóorrustur glæstra her-

skipa. Og jafnvel þótt Graf Spee hefði ekki borið hærri hlut þá hefði herskipið ekki farið á botn sjávar án þess að taka fáeina óvini með sér, var skoðun Hitlers.

– Svo það sé nú sagt, segir Raeder aðmíráll, þá fannst honum djúpt á stríðsandanum hjá okkur í sjóhernum. Við værum ekki nógu herskáir heldur létum stjórnast um skör fram af langtímasjónarmiðum, strategiunni, í stað þess að einhenda okkur í sjálf átökin. Ákvörðun Langsdorffs hefði verið þessu sama marki brennd, hann skort baráttuanda og því farið sem fór.

Raeder minnst þó hvergi á æðiskast Hitlers, hvað þá að hann hafi fyrirskipað Langsdorff að fyrirkoma sjálfum sér. Í dagbókum Joseph Goebbels, áróðursmálaráðherra þriðja ríkisins, er heldur ekkert að



Alls féllu 106 sjóliðar í bardaganum, þar af 36 úr áhöfn Graf Spee. Hér er komið með líkin að landi í Montevideo þar sem Þjóðverjarnir fengu hinna hvilustað. Kisturnar eru í heiðurskyni huldar fána nasista.

– Sannarlega áhrifamikið bréf, skrifar ráðherrann í dagbókina.

Tveimur dögum síðar: – Yfirmaður Spee, kapteinn Langsdorff, hefur skotið sig til bana. Hetjuleg ákvörðun. Mikið drama sem vekur upp stolt en líka sorg.

Í dagbókinni er hvergi að finna stafkrók um æðiskast Hitlers eða að þrýst hafi verið á Langsdorff um að enda líf sitt.



Leiðangur Graf Spee hófst strax 23. ágúst. Skipið átti að vera til taks á réttum stað brytist út stríð við England og Frakkland. Það dróst hins vegar til 26. september að Langsdorff fengi leyfi til að hefja árásir á kaupskip bandamanna.

– Þetta olli okkur miklum skaða, var skoðun Erich Raeders aðmíráls. En Hitler réði þessu og hann var sannfærður um að þegar rykið væri sest eftir innrás okkar í Pólland myndu Vesturveldin sjá að sér og semja við Þýskaland. Á meðan máttum við ekkert aðhafast sem ógnaði heiðri og sjóveldi Englands.

Af þessum sökum tók Graf Spee ekki til starfa fyrr en 30. september en þá stoppuðu Þjóðverjarnir vöruflutningaskipið Clement sem var statt út af strönd Brasilíu. Skipstjóri og yfirvélstjóri voru teknir höndum en aðrir í áhöfninni settir í björgunarbáta. Clement var því næst sökkt en Langsdorff sendi í land tilkynningu um mennina í björgunarbátum svo að þeim yrði örugglega bjargað.

Kortið er fengið að láni úr bók D. Millers, Command Decisions: Langsdorff And The Battle Of The River Plate, og ber þess merki



Aðmíráll Graf von Spee sekkur við ósa La Plata-fljóts. Giskað var á að um 250 þúsund manns hafi staðið á ströndinni og fylgst með ferðum skipsins. Skömmun síðar gerðu stjórnvöld í Úrúgvæ Hitler orð um að fjarlægja skipið, það væri í siglingaleið skipa til og frá Montevideo. Við því var ekki orðið.

finna í þá veru.

Þann 19. desember – Graf Spee var sökkt tveimur dögum fyrr – skrifaði Goebbels: – Mein Führer grætur örlög Spee en er að öðru leyti í frábæru formi.

Goebbels heldur áfram og segir frá því hvernig hann skemmti foringjanum með gamansögum af Englendingum svo að hann beinlínis grét af hlátri.

Daginn eftir las Goebbels kveðjubréf Langsdorffs þar sem skipherrann gerði grein fyrir ákvörðunum sínum um að sökkva Graf Spee og að enda líf sitt.

Var Langsdorff nasisti?

Heima á Íslandi fylgdust blöðin grannt með atburðunum á La Plata-fljóti. Þau sögðu í ítarlegu máli frá sjóorrustunni og fluttu daglega fréttir af gangi mála í Montevideo. Og þegar allt var um garð gengið sögðu þau frá skipherranum Hans Langsdorff, örlögum hans og viðhöfninni við jarðarför hans. Dauði Langsdorffs vakti feikna athygli í Argentínu og daginn sem hann var jarðsettur fjölmenntu borgarbúar út á götur Buenos Aires til að votta skip-



Hans Langsdorff skipherra með sjóliðum af Graf Spee. Myndin er tekin við komu þeirra til Buenos Aires 18. desember 1939. Langsdorff ber jarnkross á brjósti.

herranum virðingu sína með þögn og jafnvel tár í augum. Bretar sendu fulltrúa til jarðarfararinnar og sjóliðarnir af Graf Spee fengu að kveðja foringja sinn íklæddir þýskum einkennisfötum.

Í breskum fjölmiðlum birtust „óvenju glæsilegar minningargreinar“ um skipherrann sagði í Morgunblaðinu 23. desember þetta ár. Þar er hann kallaður „gentlemaður hafsins“ og mikið gert úr drengskap hans. Hann hefði gætt þess vandlega að fara að öllum alþjóða reglum og enginn maður fallið á þeim níu kaupskipum sem hann sökkti.

Tveimur dögum fyrr hafði Morgunblaðið sagt frá samtali sem Langsdorff átti við breskan skipstjóra sem var fangi Þjóðverjanna en alls var sextíu og einum Breta haldið fongnum neðanþilja í Graf Spee á meðan orrustunni stóð. Í samtalinu fór Langsdorff viðurkenningarorðum um andstæðing sinn og sagði meðal annars: „Þegar barist er jafn drengilega, þá hlýtur öll persónuleg óvinátta að hverfa.“

Í seinni tíma skrifum um Hans Langsdorff hefur miklu þúðri verið eytt á mannkosti hans og allt tínt til sem hér er talið að framan og fleira. Og ekki að ástæðulausu. Hann var sannur heiðursmaður, því neitar enginn. En kannski þess vegna hafa ýmsir freistast til að draga í efa fylgispekt hans við Hitlers-Þýskaland enda fáum við illa samræmt ribbaldalegu myndina, sem við gerum okkur af hinum dæmigerða nasista, og hinn greinda og kurteisa menntamann. Engu að síður og þrátt fyrir viðleitni mætra manna verður ekki horft fram hjá þeirri staðreynd að Langsdorff virðist hafa

verið góður og gegn fylgismaður Adolfs Hitlers.

Í bók sinni, Command Decisions: Langsdorff and the Battle of the River Plate, gerir David Millers í aðfararorðum nokkra grein fyrir Langsdorff.

– Hann var heiðvirður sómamaður, skrifar Miller. Dyggur föðurlandsvinur og þótt hann hafi líklega aldrei gengið formlega í raðir nasista vafðist ekki fyrir honum að styðja Hitler.

Miller vitnar í frásögn skipstjórans Patrick Dove sem var einn fanganna í iðrum Graf Spee en Dove virðist hafa náð góðu sambandi við Langsdorff. Setningin hér að framan, um hvernig persónulegur fjandskapur verður að engu í heiðarlegum bardaga, féll einmitt í samtali þeirra tveggja að afstaðinni orrustunni. Samkvæmt Dove á Langsdorff einnig að hafa sagt þegar talið barst að ungmennum og uppeldi við hæfi: „Það er einmitt í þessum félagsskap [Hitlers Jugend] sem þeir [tveir synir Langsdorffs] læra réttan hugsunahátt og hvað sé Þýskalandi fyrir bestu ... Der Führer kann öllum öðrum betur að innræta ungu fólki réttan þankagang. Foringinn er spámaður en ekki stjórnmálamaður.“

Kveðjubréfið

Stöldrum að lokum við bréfið sem Hans Langsdorff skrifaði að kvöldi 19. desember. Hann var einn í herbergi sínu, búinn að ákveða næsta skref sem hann taldi óhjákvæmilegt.

Í bréfinu svarar skipherrann beint og óbeint spurningum sem við höfum verið

að velta fyrir okkur. Í fyrsta lagi, af hverju sökkti hann skipi sínu?

Fyrst og fremst til að koma í veg fyrir að það felli í óvinahendur. Það er greinilegt að ef Langsdorff hefði talið minnstu líkur á sigri í orrustu við breska flotann þá hefði hann lagt til atlögu og það án nokkurs tillits til mannfalls. „En með þeim skotfærum sem við eigum eftir er vonlaust að við getum brotist út á opið haf“, var niðurstaða hans.

Í öðru lagi verður ekki betur séð en að Langsdorff hefði fullan hug á því að snúa aftur til Þýskalands. En argentínskt stjórnvöld neituðu áhöfn Graf Spee um heimfararleyfi.

– Þið verðið kyrrsettir hér stríðið á enda, hljómaði tilkynning forseta landsins, Roberto María Ortiz.

Um leið var öllum dyrum skellt í lás á Hans Langsdorff – nema einum: „Eftir ákvörðun argentínskra stjórnvalda í dag get ég ekki gert meira fyrir áhöfn mína. Jafnframt er komið í veg fyrir að ég geti lagt landi mínu frekara lið í þeirri baráttu sem það nú háir. Það er aðeins með dauða mínum sem ég get sýnt og sannað að stríðsmenn Þriðja ríkisins eru reiðubúnir að láta lífið fyrir heiður fána og föðurlands.“

Að lokum sendi Langsdorff þessa kveðju heim til Þýskalands: „Ég einn ber ábyrgð á örlögum Aðmiráls Graf Spee. Og ég gef glaður líf mitt til að ekki falli blettur á fána vorn. Ég horfist í augu við örlög mín í einlægri sannfæringu um góðan málstað og framtíð föðurlandsins og Foringja míns.“

Nýsköpunartogararnir

2. hluti

– 7 –

Ellidæy VE-10



Ellidæy VE-10.

Sjöundi nýsköpunartogarinn, Ellidæy VE-10, var skráður hér á landi 16. september 1947, smíðaður hjá Alexander Hall & CO. Ltd. Aberdeen Skotlandi, fyrir Bæjarútgerð Vestmannaeyja. Lengd 54,32 m., breidd 9,20 m., dýpt 4,55 m., brl. 664, knúinn 1000 hö. gufuvél. Skipstjóri, Ásmundur Friðriksson og yfirvélstjóri, Hermann Hjálmarsson.

Seldur Bæjarútgerð Hafnarfjarðar, 7. október 1952 og nefndur Ágúst GK-2. Seldur til Grikklands 1. nóvember 1964 og nefndur X Filas eða sverðfiskurinn. Þar var skipið lengt um 12 m. og sett í það 1750 hö dieselvél í stað gufuvélarinnar.

– 8 –

Bjarni riddari GK-1



Bjarni riddari GK-1.

Áttundi nýsköpunartogarinn, Bjarni riddari GK-1, var skráður hér á landi 19. september 1947, smíðaður hjá Cochrane & Sons Ltd. Selby Englandi 1947. Lengd 54,00 m., breidd 9,20 m., dýpt 5,44 m., brl. 657 fyrir Akurgerði h/f Hafnarfirði. Knúinn 1000 hö. gufuvél. Skipstjóri, Baldvin Halldórsson og yfirvélstjóri Friðjón Guðlaugsson.

Rétt er að geta þess að Bjarni riddari heitir eftir Bjarna Sívertsen, kaupmanni í Hafnarfirði sem var brautryðjandi í verslun og útgerð á Íslandi: Hann hefur verið nefndur faðir Hafnarfjarðar. Hann lét reisa íbúðarhús árið 1803-1805 og er það hús núna hluti af Byggðasafni Hafnarfjarðar. Bjarni hlaut viðurkenninguna riddari af Dannebrog frá Danakonungi.

Seldur til Grikklands og tekinn af íslenskri skipaskrá 28. maí 1964.

– 9 –

Hvalfell RE-282



Hvalfell RE-282, vel hlaðinn að koma til Reykjavíkur.

Níundi nýsköpunartogarinn, Hvalfell RE-282, skráður hér á landi 9. október 1947, smíðaður hjá Coots Welton & Gemmel Ltd., Bewerley Englandi, fyrir Mjölmi h/f Reykjavík. Lengd 54,00 m., breidd 9,20 m., dýpt 4,55 m., brl. 654, knúinn 1000 hö. gufuvél. Skipstjóri Snæbjörn Ólafsson og yfirvélstjóri Ingimundur Pétursson.

Seldur Síldar- og fiskimjölsverksmiðjunni 24. febrúar 1961, óbreytt nafn og númer. Tekið af skrá 2. júlí 1969, selt til Belgíu í brotajárn.



Hvalfell RE-282 með mikinn afla á þilfari.

– 10 –

Bjarni Ólafsson AK-67

Tíundi nýsköpunartogarinn, Bjarni Ólafsson AK-67 skráður hér á landi 15. október 1947, smíðaður hjá John Lewis & Sons Ltd í Aberdeen í Skotlandi fyrir Bæjarútgerð Akraneskaupstaðar hf. á Akranesi. Lengd 54,00 m., breidd 9,17 m., dýpt 4,55 m., brl. 661, knúinn 1000 hö. gufuvél. Skipstjóri Jónmundur Gíslason og yfirvélstjóri Kristinn Jónsson.

Áhöfn Bjarna Ólafssonar bjargaði þann 29. janúar 1950, 14 manns af 19 manna áhöfn togarans Varðar BA-142 frá Patreksfirði sem sökk í hafi eftir að mikill leki kom að skipinu. Björgunin var talin mikið afrek því mjög slæmt veður var er slysið átti sér stað.



Bjarni Ólafsson AK-67, kemur nýr til Akranes.

Stofnlánadeild sjávarútvegsins í Reykjavík eignaðist skipið 1. júní 1961. Selt 30. janúar 1964, Blakki hf í Reykjavík, hélt nafninu en fékk einkennisstafina RE-401. Selt 10. desember 1966 til Harstad í Noregi, nefnt þar Haakon Hansen. Bar svo nöfnin, Eidsfjord, Gangstad J.R, Liafell og síðast Lia. Fór í brotajárn árið 2003.

– 11 – Elliði SI-1

Ellefti nýsköpunartogarinn, Elliði SI-1, skráður hér á landi 29. október 1947. Smíðaður hjá Cochrane & Sons Ltd shipyard, Selby Englandi fyrir Bæjarútgerð Siglufjarðar. Lengd 54,00 m., breidd 9,11 m., dýpt 4,55 m., brl. 654, knúinn 1000 hö. Gufuvél. Skipstjóri Sigurjón Einarsson og yfirvélstjóri, Skúli Sivertsen. Skipið sökk í vonsku veðri í Jökuldjúpi um 25 sm. undan Jökli þann 10. febrúar 1962
Um slysið segir svo í bókinni, Útkall - Örlagaskotið eftir Óttar Sveinsson:

„Talið er að skipið hafi rifnað um miðbikið rétt framan við spilið þegar það fékk á sig brotsjó og vatn flætt inn í lestina. Áhöfnin var 28 manns og voru þrír björgunarbátar skipsins teknir fram þegar séð varð að það myndi sökka, þar af tveir uppblásnir gúmmibátar og einn stærri. Sent var út neyðarkall kl. 17:30 og kl. 19 slitnar annar uppblásni gúmmibáturinn frá og sást ekki meir. Skömmu seinna slitnar hinn gúmmibáturinn frá en í hann voru þá komnir tveir menn. Skömmu seinna stukku tveir skipverjar út á korfleka sem var undir gúmmibátunum og hvarf flekinn frá skipinu. Mennirnir sem voru eftir reyndu að þræuka eins lengi og hægt var í sökkvandi skipinu og biða eftir hjálp frá togaranum Júpiter sem vitað var að var á leiðinni. Kl. 20.20 sá Júpiter Elliða í ratsjá og fann mennina tvo á korflekanum og var þeim bjargað í Júpiter. Kl. 21 birtist Júpiter og bjargaði áhöfninni á síðustu stundu. Í ljós kom að eini björgunarbáturinn sem þá var eftir reyndist ónothæfur.“

Af 28 manna áhöfn bjargaði Júpiter 26 mönnum en þeir tveir sem komust í björgunarbátinn sem rak frá skipinu fórust.
Í ævisögu, Tryggva Ófeigssonar, sem skráð var af Ásgeiri Jakobs-

syni og kom út á árinu 1979, kemur eftirfarndi fram um það þegar Elliði SI-1 sökk á blaðsíðum 268 og 9 í bókinni.

„Júpiter hafði verið að veiðum á Eldeyjarbanka, þegar veðrið gekk upp og hætta varð veiðum. Bjarni slóaði á annan sólarhring þarna suðurfrá, en þá tekur hann sig allt í einu til og fer að keyra norður á bóginn, þótt varla væri ferðaveður. Hann linnir ekki ferðinni fyrr en norður í Jökuldjúpi. Þar fer hann aftur að andæfa. Og höfðu hans menn orð á því hvað öll þessi keyrsla ætti að þýða í kolvitlausu veðri. Ætli karlinum þyki betra að slóa hér en suðurá Banka sagði einn þeirra.

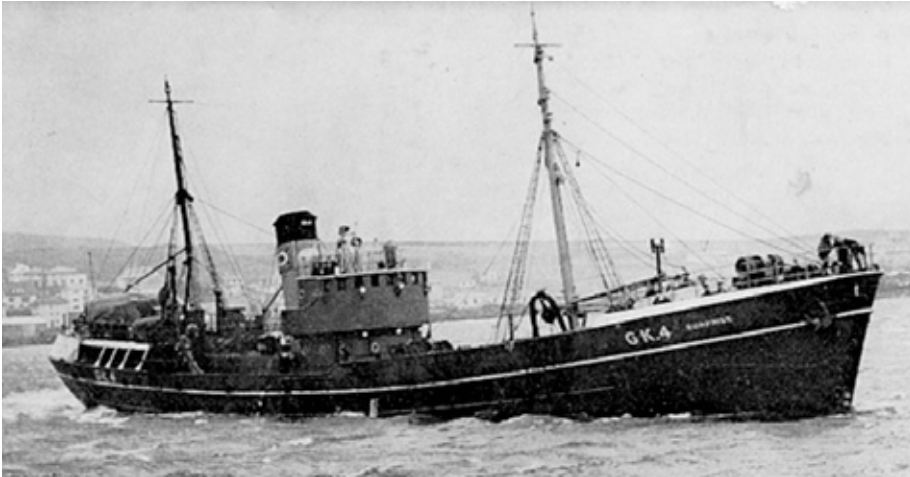
Það var ófært veður í eina tvo sólarhringa eftir að Júpiter

er kom í Jökuldjúpið, og á laugardaginn herti veðrið og fylgdi því mikill og uppstyttilúttill eljagangur. Síðari hluta laugardagsins var komið alófært veður og stutt á milli hryðjanna. Hlustunarskilyrði voru með eindæmum slæm. Það getur gerzt í aftakahörðum eljagangi að engar sendingar skipa, hvorki um talstöð né morse komist í gegn og svo var það nú.

Í útvarpinu heyrðist ekkert nema urg og svo mikil skruðningur að Aðalsteinn loftskeytamaður lokaði fyrir útvarpið bæði hjá sér og inni í skipstjóraklefanum, af því að hann var að reyna að hlusta á neyðarbylgjunni, 2182 eða bylgju 500, en það kom fyrir ekki, þótt hann lokaði útvarpinu. Hann heyrði ekkert nema suð í tækjum sínum. Það var um 6-leytið um kvöldið, að Bjarni skipstjóri gekk úr brúnni og inn í herbergi sitt, og þegar hann kom inn, þá verður honum fyrir að opna útvarpið, þótt hann vissi, að í því heyrðist ekkert nema truflanir. Um leið og hann opnar tækid heyrir hann þó orðaskil, og getur greint að þulurinn er að lesa tilkynningu um að skip sé statt í nauðum undan Jökli, en fær ekki greint nafn skipsins né stað nákvæmlega og allt tal kafnaði á ný í truflunum.

Bjarni brá við hart, fór framí brú og hringdi á fulla ferð og sneri skipinu undan, því að þá var heldur von, þegar það heldi beint undan veðrinu, að eitthvað heyrðist í tækjunum. Truflanirnar héldu áfram í útvarpinu og Aðalsteinn heyrði enn ekkert í sínum tækjum og náði ekki sambandi við neinn, hvorki talstöð né morse. Þannig liðu um 10 mínútur, og þá var skipið komið á harða lens og kannski rofaði elið, nema að Aðalsteinn nær veiku sambandi við Reykjavíkurráðið og fær fyllri fregnir. Og nú fer hann að heyra í gegnum truflanirnar óljóst kall frá Elliða. Hann heyrði ekkert hvað sagt var, en fór strax að reyna að miða skipið. Sambandið var svo veikt að hann náði ekki neinni miðun að gagni, að hann taldi, en þegar hann er að glíma við að ná miðun, sem að gagni mætti koma, finnst honum allt í einu ekki þorandi annað en grísa á miðun og gerir það. Sú miðun varð að duga. Þegar hann reynir aftur var loftskeytastöðin í Elliða þögnuð, straumlaus orðin. Þessi miðun dugði þótt Aðalsteini fyndist það nánast tilgangslaust að reyna hana í svona veiku sambandi. Það er alkunna að Júpiter náði til Elliða á síðustu stundu, og þá kom lokatilviljunin. Það gekk ekki yfir el á meðan á björguninni stóð. Bjarni skipstjóri kallaði björgunina „guðlega forsjón“

– 12 –
Surprise GK-4



Surprise GK-4.

Togarinn Surprise frá Hafnarfirði fékk áfall í gærkvöldi, er hann var á heimleið af miðunum. Tók einn skipverjanna út og drukknaði hann. Auk þess missti skipið báða bátana. Togarinn Surprise hafði verið á veiðum á Halamiðum. Var hann á leið til Hafnarfjarðar í gær. Vont var í sjó og hvasst. Hlaut skipið þá áfall og tók út einn skipverja, Guðmund Jóhannsson til heimilis að Austurgötu 29 í Hafnarfirði, og drukknaði hann. Guðmundur var ungur maður, aðeins 31 árs að aldri. og lætur eftir sig ekkju og þrjú börn ung. Surprise missti einnig báða bátana í þessum brotsjó. Einari Þorgilsyni & Co., sem á togarann, barst skeyti frá skipstjóranum um þetta slys í gærkvöldi.

Tíminn. 10 nóvember 1947.

Tólfthi nýsköpunartogarinn, Surprise GK-4 var skráður hér á landi 7. nóvember 1947, smíðaður hjá John Lewis & Sons Ltd í Aberdeen í Skotlandi árið 1947 fyrir Einar Þorgilsson & Co í Hafnarfirði. Lengd 54,00 m., breidd 9,17 m., dýpt 4,55 m., brl. 661, knúinn 1000 hð. gufuvél. Skipstjóri, Þórir Björn Eliasson og yfirvélstjóri, Brynjólfur Brynjólfsson.

Togarinn strandaði á Landeyjasandi 5. september árið 1968. Áhöfninni, 29 mönnum, var bjargað á land af björgunarsveitum úr Landeyjum og frá Hvolsvelli. Nokkrar tilraunir voru gerðar til að ná togaranum út en þær reyndust árangurslausar. Örlög Surprise urðu eins og hjá fjölda annarra skipa sem strandað hafa við suðurströnd landsins, að hverfa smátt og smátt í sandinn.



Surprise GK-4 á strandstað.

– 13 –
Geir RE-241



Geir RE-241.

Prettándi nýsköpunartogarinn Geir RE-241, skráður hér á landi 14. nóvember 1947, smíðaður hjá Coots Welton & Gemmel Ltd., Bewerley Englandi, fyrir Hrönn h/f Reykjavík. Lengd 54,00 m., breidd 9,20 m., dýpt 4,55 m., brl. 655, knúinn 1000 hð. Gufuvél. Skipstjóri Jóhann Stefánsson og yfirvélstjóri Helgi Kr. Stefánsson.

Síldar og fiskimjölsverksmiðjan í Reykjavík kaupir skipið 24. febrúar 1961, sem hélt bæði nafni og númeri. Tekið af skrá 2. júlí 1969, selt til Belgíu til niðurrifs.

– 14 –
Askur RE-33



Askur RE-33.

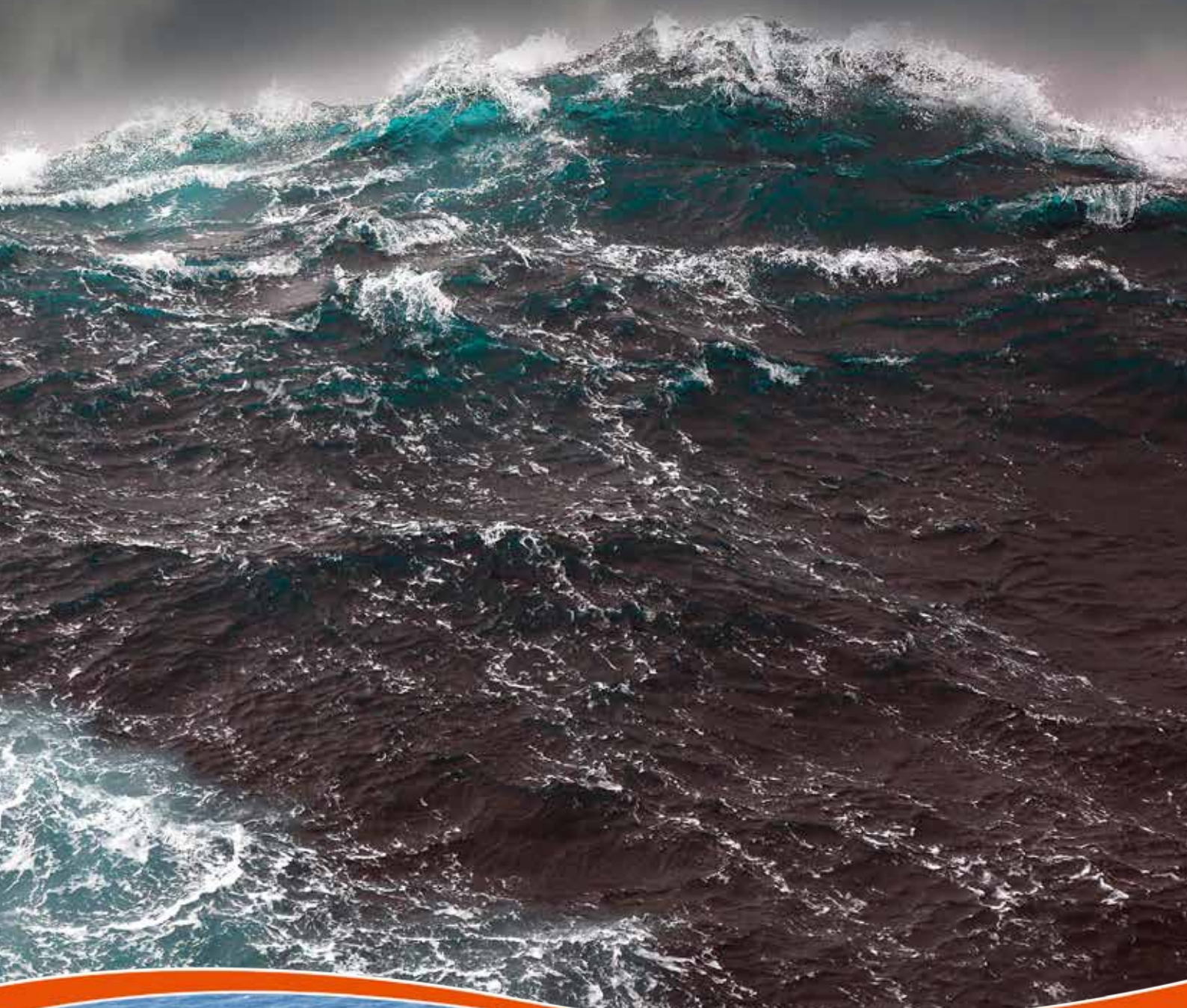
Fjórtándi nýsköpunartogarinn, Askur RE-33 skráður hér á landi 17. nóvember 1947, smíðaður hjá Alexander Hall & Co Ltd í Aberdeen í Skotlandi fyrir Ask h/f í Reykjavík. Lengd 54,00 breidd 9,20 m., dýpt 4,55 m., brl. 657, knúinn 1000 hð. gufuvél. Skipstjóri Karl Jónsson og yfirvélstjóri S. Andersen.

Síldar og fiskimjölsverksmiðjan h/f í Reykjavík kaupir skipið 24. febrúar 1961 sem hélt bæði nafni og númeri. Selt til Belgíu í brotajárn, tekið af skrá 2. júlí 1969.



SCANMAR

www.scanmar.com



– 15 –
Júli GK-2



Júli GK-2.

Fimmtándi nýsköpunartogarinn, Júli GK-21 skráður hér á landi 21. nóvember 1947, miðaður hjá Cochrane & Sons Ltd., Selby Englandi fyrir Bæjarútgerð Hafnarfjarðar. Lengd 54,00 m., breidd 9,20 m., dýpt 4,55 m., brl. 675, knúinn 1000 hð. gufuvél. Skipstjóri Benedikt Ögmundsson og yfirvélstjóri Bjartur Guðmundsson.

Skipið fórst á Nýfundnalandsmiðum 8. febrúar árið 1959 með allri áhöfn, 30 manns.

Eftirfarandi kemur fram í Wikipediu um Nýfundnalandssveðrið:

„Nýfundnalandssveðrið eða Júlíveðrið er óveður og ísingaveður sem brast á út á sjó á Nýfundnalandsmiðum í febrúar 1959. Margir íslenskir síðutogarar voru þá á karfaveiðum á Nýfundnalandsmiðum. Togarinn Júli fórst en seinast var skeytasamband við togarann sunnudagskvöldið 8. febrúar. Togarinn Þorkell máni var mjög hætt kominn en skipverjar þar náðu að halda skipinu á floti með að berja ísinn af og skera burt björgunarbáta.

Efni bókar Einars Káasonar „Stormfuglar“ mun að verulegu leyti vera lýsing á baráttu skipverjanna á Þorkelli mána fyrir lífi sínu í óveðrinu. Áhöfnin 30 manns fórst með skipinu.“



Ryðfrír
stálbarkar

fyrir

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

Barkasúða Guðmundar ehf.
Hvaleyjarbraut 27 • 220 Hafnarfjörður
Sími: 564 3338

– 16 –
Ísólfur NS-14



Ísólfur NS-14.

Sextándi nýsköpunartogarinn, Ísólfur NS-14 skráður hér á landi 19. desember 1947, smíðaður hjá Cochrane & Sons Ltd., Selby Englandi fyrir Bjólf h/f Seyðisfirði. Lengd 54,00 m., breidd 9,17 m., dýpt 4,55 brl. 655, knúinn 1000 hð. gufuvél. Skipstjóri Ólafur Magnússon Yfirvélstjóri var Ágúst Benediktsson.

Útgerðafélagið Bjólfur h/f var nefnt eftir landnámsmanninum Bjólfi sem nam Seyðisfjörð. Hann átti soninn Ísólff sem togarinn var nefndur eftir.

Fiskiðjuver Seyðisfjarðar, Seyðisfirði kaupir skipið 6. mars 1957. Seldur til Englands á árinu 1968.

Ólafur Magnússon var áður skipstjóri á Eldborgu MB-3, sem gerð var út frá Borgarnesi í mörg ár. Eldborgin var á sildveiðum yfir sumartímann, oftast aflahæst undir skipstjórn Ólafs, þess utan mikið í siglingum, sigldi t.d. öll stríðsárin. með ferskan fisk, aðallega, til Bretlands. Í Víkingnum 1. tbl. 2014 er ítarleg umfjöllun um skipið og útgerð þess.

Lausn krossgátu

S	T	O	R	M	A		S	K	A	U	S	T
K		K	A	U	P		E	R	U	M		U
R	O		K	N	A	P	P	A	R			A
O	L	A		K	N	O	P	P			U	N
P	A	R	T		A	R	A			A	N	G
A	R	N	A	R		U		A	L	D	I	N
		G	R	O	F		Y	N	D	I		
H	E	R	F	A		L		A	N	N	A	R
O	L	I	S		G	O	S		A	N	S	A
L	I	M		A	U	G	N	A		A	N	N
L	A		A	U	Ð	N	A	S	T		A	G
U		E	K	K	I		T	I	A	N		A
R	U	K	K	A	R		T	A	P	P	A	R

GLORIA®

Pantroll

HELIX™

Pantæknin

Pankraftur

Streymi yfir kaðal fer lengri leið.
Meiri hraði = Minni þrýstingur

Streymi undir kaðal fer styttri leið.
Minni hraði = Meiri þrýstingur

HELIX

- Opnast fljótt við kast
- Meiri opnun í togi
- Heldur lögun vel í beygjum
- Hljóðbylgjur beinast innávið

HAMPIÐJAN

hampidjan.is

Helix pantæknin er einkaleyfisvarin



Lítið vatn er í Parana fljóti sem hefur veruleg áhrif á siglingar. Ljósmynd Wirestock / Adobe Stock.

Utan úr heimi

Dæmdir sjóræningjar

Réttur í Lagos í Nígeríu dæmdi nýlega 10 menn í 12 ára fangelsi fyrir mannrán en þeir höfðu ráðist um borð í kínverskt flutningaskip á síðasta ári. Alls voru 18 skipverjar á FV Hailufeng II sem sjóræningjarnir tóku höndum í maí en dómurinn dæmdi hvern þeirra í 1800 dollara sekt að auki. Í dómsorðum var atvikið sagt „skömm fyrir þjóðina sem haft hefur neikvæð áhrif á efnahagslífið“.

Sjóher Nígeríu náði að yfirbuga sjóræningjana og bjarga skipverjunum úr prisundinni. Guíenúflói, sem liggur að tug Afríkuríkja, hefur fengið viðurnefnið „Sjóræningjasundið“ en þar var á síðasta ári 130 sjómönnum rænt í 22 árásum. Flestar þeirra skipulagðar og framkvæmdar af aðilum sem búa á Delta svæðinu í Nígeríu en þar er fátækt mikil þrátt fyrir miklar olíulindir sem þar er að finna.

Vatnsskortur

Það er víðar en á Íslandi þar sem grunnvatnsstaðan hefur verið einstaklega lág þetta sumarið. Í Argentínu var fyrir skömmu lýst yfir vatnsneyðarástandi í 180 daga á Parana fljóti. Fljótið er í sögulegu lágmarki sem hefur haft gífurleg

áhrif á kornflutninga frá lykilhöfn landsins í Rosario. Fljótið á upptök sín í Brasíliau og rennur í gegnum Argentínu en 80% af öllum landbúnaðarútlutningi landsins fer um fljótið en Argentína er meðal stærstu ríkja í fæðuöflunarkedju heimsins.

Allir íbúar og framleiðendur á stórum svæðum með fram fljótinu hafa verið hvattir til að draga úr allri vatnsnotkun sinni en 77 ár eru síðan álíka ástand skapaðist í fljótinu. Skip sem sigla nú frá Rosario hafa orðið að lesta 25% minni farm en þau hafa venjulega tekið og er búist við að það verði viðvarandi ástand næstu mánuðina. Argentína er þriðja stærsta útflutningsland á soyamjöli sem notað er til að fita svín og fiðurfé frá Evrópu til Suðaustur-Asíu.

Skortur á kaupskipasjómönnum

Samkvæmt nýlegri skýrslu sem gerð var af BIMCO og International Chamber of Shipping (ICS) má búast við skorti á sjómönnum til að manna kaupskipaflota heimsins. Ef ekki verður neitt að gert til að efla áhuga á kaupskipasjómennskun mun það ógna hinni mikilvægu aðfanga-

kedju sem kaupskipin eru.

Nú þegar er atvinnugreinin í vanda með mönnun sem rekja má til Covid heimsfaraldursins en það er staða sem einungis á eftir að versna á næstu fimm árum. Delta afbrigði kórónavírusins hefur leikið Asíu grátt og hafa mörg þjóðríki þar stöðvað heimildir skipverja til landgönguleysis. Hefur það valdið því að skipstjórar hafa ekki getað haft áhafnaskipti en talið er að um 100 þúsund sjómenn séu fastir um borð í skipum sínum langt umfram umsamdan ráðningartíma.

Samkvæmt skýrslunni starfa nú yfir 1.89 milljónir sjómanna á 74.000 kaupskipum á heimshöfunum. Í skýrslu um vinnuafli á kaupskipum sem gerð var 2015 var bent á að nærri 90 þúsund yfirmenn þyrfti fram til ársins 2026 til að standa straum af vexti í atvinnugreininni en í þeirri skýrslu var bent á að við útgáfu hennar hafi þegar verið skortur á rúmlega 26 þúsund yfirmönnum.

Staðan er því grafalvarleg og nauðsynlegt að stjórnvöld um heim allan leggi sitt af mörkum til að efla atvinnugreinina til að ekki verði skortur á mikilvægum aðfangakeðjum.

Í nýju skýrslunni er bent á mikilvægi þess að lögð sé áhersla á að fá nýtt fólk inn en

einnig að halda því til lengri tíma. Að vísu hefur sú verið raunin hér á landi að meðalaldur þeirra fáu íslensku kaupskipasjómannanna sem enn finnast er mjög hár en ef laust geta okkar íslensku útgerðir gert betur með því að manna fleiri skip sín íslenskum skipverjum og hvatt ungt fólk til að sækja um framtíðarstörf í farmennsku.

„Ekki“ á vaktinni

Aðfaranótt 5. júní 2020 var breska freigátan HMS Sunderland á siglingu í Norðursjó þegar litlu mátti muna að hún lenti í árekstri við fiskiskip. Þetta 4.000 tonna herskip var innan innan við 600 metra frá hollenska fiskiskipinu Jan Cornelis en það síðarnefnda náði reyndar að afstýra árekstri með því að breyta stefnu. Rannsókn fór fram á atvikinu og kom þá í ljós að vakthafandi skipstjórnarmaður á freigátunni hafði tilkynnt vaktfélögum sínum að hún ætlaði að vera bak við myrkvunartjöld í brúnni að sinna verkefnum og ef einhver spyrði þá væri hún ekki þar.

Dómari ávitaði Lautinant Rebecca Stanley, sem var 31 árs að aldri, harðlega fyrir að hafa farið af verðinum og lokað sig af þar sem hún hafði enga sýn á hvað væri að gerast fyrir utan skipið. Mikilvægt væri að stjórnandi siglingar hefði ávallt auga með því sem væri að gerast fyrir utan brúargluggana.

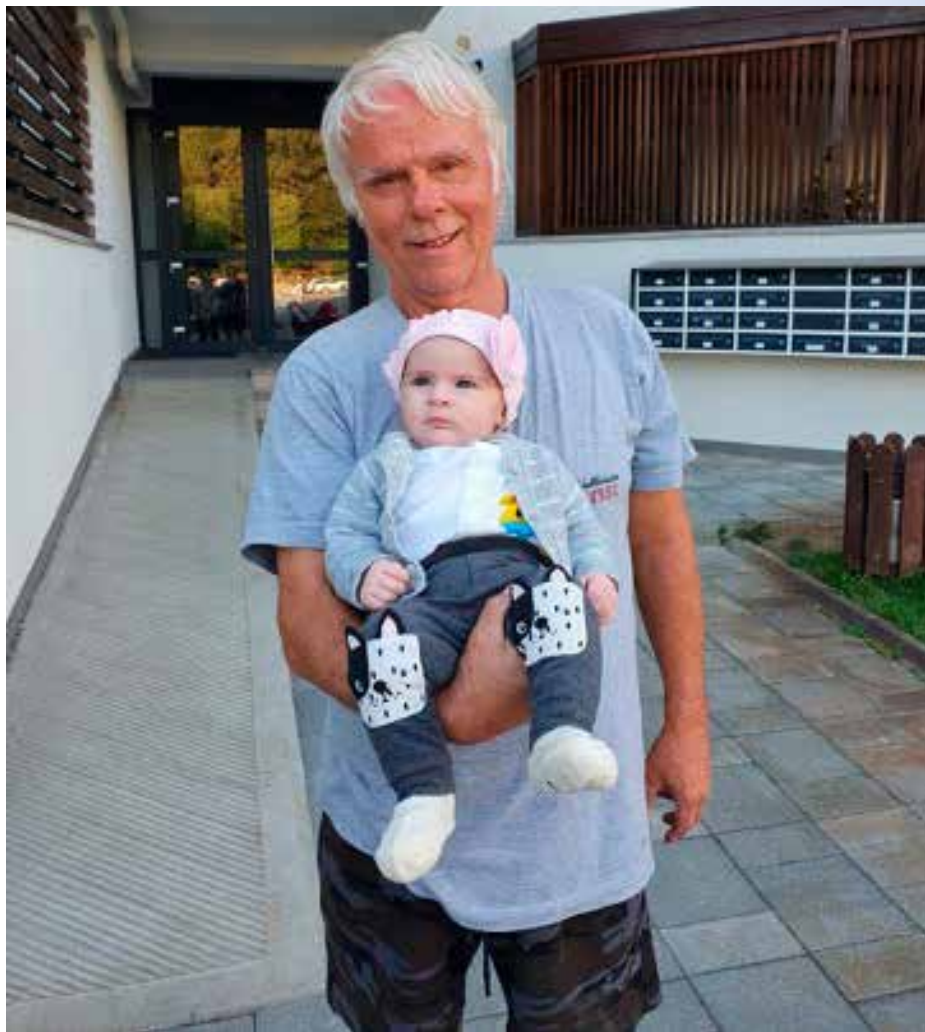
Rebecca viðurkenndi fyrir dómnum að það hefði verið rangt af henni að setja skip og áhöfn í þessa hættu og varð niðurstaða þessa máls að hún var sektuð um 4000 pund eða sem nemur tæpum 700.000 kr. Ekki kom fram hversu margir voru á vaktinni í brúnni þessa nótt en engum þeirra hugnaðist að láta skipstjórnarmanninn vita af fiskiskipinu sem var á siglingaleið freigátunnar.

Látinn skipstjóri kemst ekki frá borði

Samtökin „Mannréttindi á sjó“ (Human Rights at Sea) hafa ásamt tryggingafélagi flutningaskipsins Vantage Wave vakið athygli á hvernig þjóðríki hafa neitað að leyfa flutninga á látnum sjómanni til síns heimalands í skjóli Covid. Þann 19. apríl sl. lést rúmenskur skipstjóri skipsins eftir að hann hafði fengið mikinn bjúg á báða fætur sem og lækandi blóðþrýsting.

Læknisaðstoð sem áhöfn skipsins fékk í gegnum tryggingafélag skipsins mat svo að skipstjórinn hefði látist úr hjartaáfalli og ekkert benti til þess að um Covid væri að ræða. Skipið hafði lestað 25.000 tonn af alblökkum í Paradip á Indlandi og var för heitið til Guangzhou í Kína. Fjórum dögum eftir brottförina frá Indlandi lést skipstjórinn.

Rúmenskir diplómatar leituðu til yfirvalda í Singapúr, Malasíu, Suður-Kóreu, Tævan,



Skipstjórinn Vantage Wave.

Vietnam, Filippseyjum og Japan en alls staðar var þeim neitað um að taka í land lík skipstjórans til flutnings til síns heimalands. Höfðu þeir fengið liðsinni lögmannna í hverju landi fyrir sig en allt kom fyrir ekki. Enga aðstoð var að hafa fyrir áhöfn skipsins, útgerð né fjölskyldu skipstjórans. Skipið kom á akkerislegu í Kína þann 7. maí en fékk ekki að koma að bryggju fyrr en 7. júlí en þá höfðu verið í gangi viðræður við stjórnvöld héraðsins um að koma líkamsleifum skipstjórans í land en þá höfðu einnig ættingjar heimilað að lík hans yrði brennt þrátt fyrir að það væri í andstöðu við trúarbrögð skipstjórans heitins og óskir fjölskyldu hans. Þann tíma sem skipið lá á legu var áhöfninni neitað um að fá vatn og matarbirgðir og var því ástandið um borð farið að verða mjög alvarlegt.

Sigldu heim

Skipstjóri ítalska gámaskipsins Ital Libera lést um miðjan apríl meðan skipið lá til akkeris undan Indónesíu í sóttkví. Dánarorsök hins 62 ára skipstjóra var af völdum Covid og fékkst ekki frekar í því tilfelli að koma líkinu frá skipinu en í tilfelli Vantage Wave. Eftir að hafa staðið í erfiðleikum

með líkið um borð tók útgerð skipsins þá ákvörðun að lýsa yfir „force majeure“ og stöðvaði siglingu skipsins í Asíu og lét sigla því frá Indónesíu til Ítalíu til að koma líki skipstjórans í hendur fjölskyldu hans. Kallaði útgerðin þessa ákvörðun sína mis-kunnarverkefni enda engin önnur leið en þessi til að koma jarðneskum leifum skipstjórans í hendur fjölskyldu sinnar. Skipið kom til hafnar í Taranto 14. júní sl. en þá hafði skipið siglt með látinn skipstjóra um borð í tvo mánuði. Ital Libera er 5.000 TEU's skip skráð á Ítalíu eins áður hefur verið nefnt.

Leikur að tölum

Í yfirliti yfir niðurrif skipa á tímabilinu 1. október 2020 til 31. mars 2021 voru samtals 342 skip rifinn í heiminum, samtals 3,3 milljónir tonna. Megin hluti þessa skipa voru rísa stórflytningaskip (VLOC) og rísa olíuskip (VLCC). Af þessum skipum voru 306 rifin í Indlandi, Kína og Tyrklandi. Þá voru 282 skipanna í flokkunarfélögum en 145 þeirra höfðu verið í kyrrsetningu áður en þau voru seld til niðurrifs.

Á „verðlaunapallinum“ yfir flestar kyrrsetningar tróndi skipið My Rose sem hafði



Súpersnekkjan Azzam.

verið kyrrsett 17 sinnum áður en það var rífið í Tyrklandi. Í öðru sæti á þessum vafasama lista var Mohamed 1 en það hafði verið kyrrsett 16 sinnum áður en það var rífið í Pakistan. Í þriðja sæti var Berka 45 sem hafði verið kyrrsett 12 sinnum áður en Indónesar hófu niðurrif á því. Þá voru 82 skipanna í eigu skipaútgerða innan Evrópska efnahagssvæðisins en af þeim voru 54 rífin á Indlandi, 11 í Tyrklandi og 11 í öðrum evrópskum stöðvum. Elsta skipið sem rífið var hélt upp á 59 ára aldurinn en það skip var tíður gestur á Íslandi yfir sumarmánuðina en það var skemmtiferðaskipið Funchal sem smíðað var í Helsingör. Fjögur önnur skip höfðu náð fimmtugsaldrinum en það voru fyrrum olíu- og birgðaskips bandaríska flotans, Chesapeake (56 ára), skemmtiferðaskipið Marco Polo sem var líkt og Funchal tíður gestur hér (55 ára), gripaflutningaskipið Al Fahed (51 árs) og kapalskipið Castoro II (50 ára).

Meðalaldur allra rífinna skipa var 29 ár þannig að þessar kempur hafa lifað lengur en mörg önnur skip. Yngsta skipið var borskipið Titanium Explorer sem var átta ára, en síðan komu þrjú þjónustuskip við olíuiðnaðinn, þau Noble Bully I, Noble Bully II og Kosarca Tide sem öll voru 9 ára gömul en þessi fjögur skip urðu fórnarlömb óvissu í olíumörkuðum heimsins. Þegar tekin er saman lengd þessa 342 skipa var samanlögð lengd þeirra 55 km en 172 þeirra voru styttri en 150 metrar. Þá voru 92 á bilinu 150-200 metrar, 78 skip voru yfir 200 metra löng og 23 yfir 300 metra.

Snekkjan Azzam

Í sex ár frá smíði súpersnekkjunnar Azzam í apríl 2013 var hún stærsta einkasnekkja í heimi. Þessi 180 metra snekkja var slegin af stallinum árið 2019 þegar rannsóknar- og leiðangursskipið REV Ocean var hleypt af stokkunum. Þrátt fyrir að skipið sé flokkað sem rannsóknarskip er það skoðun skipaheimsins að hér sé í raun á ferðinni snekkja en skipið er þremur metrum lengra en Azzam.

Það var aldrei ætlan eiganda Azzam né hönnuðar að skipið yrði stærst en markmiðið var að hanna glæsilegt tímalaust línulegt skip. Upphaflega átti snekkjan að vera 145 metrar á lengd en á hönnunartímanum lengdist hún. Einn aðalhönnuður skipsins sagði að þegar skipið fór í prufusiglinguna frá Lürssens skipasmíðastöðinni sem er 60 mílur frá sjó var ferðast til sjávar á þriggja mílna hraða. Hófst ferðin á miðnætti en þegar hann var vakinn klukkan 7 morguninn eftir og beðinn um að koma upp í brú var skipið á 32 mílna hraða án þess að hann hefði orðið þess var að hraðinn hefði aukist. Svo eru það nokkrar staðreyndir um þetta glæsilega skip:

1. Skipinu var aldrei ætlað að verða heimsins stærsta skemmtisnekkja en 35 metra lenging á hönnunartímabilinu setti nýtt heimsmet.
2. Það voru meira en 4.000 manns sem unnu að smíði skipsins í þau fjögur ár sem smíðin tók. Samtals voru skráð sex milljónir mannstundir við smíðina þar til skipið var sjósett. Sagt er að skipið hafi kostað 500 milljónir dollara. Skipasmíðastöðin upplýsti að ef einn maður hefði unnið að

smíði skipsins hefði þurft að byrja á því 1737 fyrir Krist.

3. Azzam er hraðskreiðasta snekkja heims. Ástæðan liggur í því að eigandi hennar vill geta komist á sem stystum tíma út í einkaeyju sína undan strönd Abu Dhabi og tekur siglingin aðeins nokkrar klukkustundir.

4. Snekkjan getur siglt á siglingahraða freigátna enda er svipuð tækni notuð í snekkjunni en tvær gastúrbínur og tvær MTU dieselvélar framleiða 97.000 hö og fara 13 tonn af olíu á klukkustund á fullri ferð.

5. Að dieselvélarnar eru ætlaðar til að sigla skipinu á lengri leiðum og er þá siglingahraðinn 18 hnútar sem kemur henni yfir Atlantshafið án þess að þurfa að taka eldsneyti á leiðinni.

6. Hægt er að æfa golf um borð en einnig er þar líkamsræktarstöð og sundlaug.

7. Mögulegt er að vera með 100 manns um borð í einu en 36 farþegar geta gíst í hæstu þægindum en 70 til 80 manna áhöfn sér um að þeim líði vel.

8. Aðalborðsalur skipsins er 29 metra langur og 18 metra breiður. Engar súlur skyggja á útsýnið úr gluggum sem ná frá gólfi og upp í loft. Glerið var sérhannað á Ítalíu og er yfir 7 sm þykkt.

9. Ljósakrónur glamra ekki enda var mikil vinna lögð í að hvorki væri hávaði eða titringur í skipinu jafnvel á fullri ferð.

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, Hafnafrði

isfell.is

520-0500

isfell@isfell.is

Frívaktin



*

Maður nokkur gengur inn í búð og segir:
„Áttu til bókina Húmör í Hafnarfirði?“
Afgreiðslumaðurinn horfir á hann í smá stund og spyr svo:
„Ertu Hafnfirðingur?“

„Já, reyndar. En hvað kemur það málinu við? Ef ég hefði beðið um bókina Skagfirskar skemmtisögur, hefðirðu þá spurt hvort ég væri Skagfirðingur? Og ef ég hefði beðið um bókina Nýjar sögur og sagnir úr Vestmannaeyjum, hefðirðu þá spurt hvort ég væri Vestmanneyingur?“

„Nei, reyndar ekki,“ svaraði afgreiðslumaðurinn.
„Af hverju spurðirðu þá hvort ég væri Hafnfirðingur?“
„Vegna þess að þetta er fiskbúð.“

*

Maður nokkur var á gangi í eyðimörkinni, þegar hann mætti Hafnfirðingi, sem var að koma úr gagnstæðri átt. Hafnfirðingurinn hélt á heilli bílhurð og maðurinn gat ekki stillt sig um að spyrja: „Af hverju labbarðu um með bílhurð í eyðimörkinni?“
„Það er góð ástæða fyrir því,“ sagði Hafnfirðingurinn. „Ef það verður of heitt, þá skrúfa ég bara niður rúðuna!“

*

„Af hverju keypti hafnfirski bóndinn sér brúna kú?“
„Jú, hann langaði svo í kókómjólk.“

*

Tveir blindfullir Hafnfirðingar sitja nokkra metra frá stórum spegli á krá einni í Hafnarfirði. Öðrum þeirra verður litið í spegilinn og segir: „Sjáðu, þarna sitja tveir gaurar sem eru mjög líkir okkur.“

„Já, og ég held að þeir séu úr Hafnarfirði eins og við,“ segir hinn.
„Best að gangi til þeirra og spyrji þá hvort svo sé ekki.“
Stendur síðan upp og gengur áleiðis að speglinum, en þá heyrir í félaga hans: „Nei, sestu, maður. Annar þeirra er á leiðinni hingað!“

*

[Sagan segir að Hafnarfjarðarbrandarar hafi upphaflega verið heimfærðir upp á Akureyringa en þeir brugðist ókvæða við og þjóðin séð auman á þeim og Hafnfirðingar þá hlaupið undir bagga. Hvað sem líður sannleiksgildi þessa skulu Akureyringar botna þennan kafla um frændur sína og sálubræður í Hafnarfirði.]

*

Arnór Karlsson, betur þekktur sem Nóri í Blómabúðinni, gaf Háskólanum á Akureyri allar jarðneskar eigur sínar í nokkrum áföngum. Þegar seinasta áfanganum var náð og búið að ganga frá síðustu gjöfinni, er taldi alls um 30 milljónir í fasteignum og öðru góssi, þótti blaðamanni Dags rétt að ræða við Nóra, þá átt-ræðan. Það vakti athygli blaðamannsins, og ef til vill einhverja öfund, hvað afrakstur vinnu Nóra var mikill. Kannski til að lauma inn einhverjum bakþanka hjá gamla manninum spurði blaðamaðurinn hvort hann hefði aldrei gífst. Það stóð ekkert í Nóra að gjalda harðgiftum spyrjandanum í sömu mynt:
„Nei, til allrar guðs lukku hef ég aldrei eignast konu eða börn, þá hefði ég ekki getað gert margt svo skemmtilegt í lífinu.“

*

Það var eitt sinn um sumar að veður voru blíð og ákváðu Norðlendingar að halda mikla útihátíð í Ásbyrgi. Var meðal annars Kantötukór Akureyrar til kvaddur og fluttur ásamt stjórnanda sínum með ærnum umsvifum austur þangað. En skyndilega skipuðust veður og gerði aftaka-norðaustan rumbu svo að hélt við



Bryggja var byggð á Oddeyrartanga á Akureyri.
Hún seig og var kölluð – Sigalda.
Þar hefur Eimskip aðsetur. Mynd: Jón Hjaltason

snjókomu og féll niður hátíðin.

Þá reiddist tónskáldið Björgvin Guðmundsson og mælti: „Að ætla sér að halda útihátíð á Íslandi, það er eins og að ætla sér að halda skíðamót í helvíti.“

*

Hólmkell Hreinsson amtsbókavörður lagðist kviðslitinn inn á spítala og þurfti í aðgerð. Fyrst var hann þó rukkaður fyrir þjónustuna og varð innheimtan Kela svo minnisstæð að þegar hann vaknaði og var boðin súpa spurði hann, ruglaður í riminu eftir svæfinguna: „Er hún innifalin?“

*

Stúlkurnar á Akureyri hafa löngum þótt varasamar. Kannski vergjarnar eða hvernig skal skilja þau ummæli er Stefán Stefáns-son frá Fagraskógi hafði um þær þegar hann á Alþingi barðist gegn því að Möðruvallaskóli yrði fluttur inn á Akureyri. Í þeirri umræðu sagði Stefán að heldur vildi hann vita pílta hjá kúnum á Möðruvöllum en hjá kvenfólkinu á Akureyri.

*

Jóhannes Bjarnason (Jói Bjarna, yngsti bróðir Árna Bjarna formanns vors), hornamaðurinn knái í KA, kennari og fyrrverandi bæjarfulltrúi, er mikill sögumaður. Hann lék í hægra horninu sem var fyrir vikið kallað „söguhornið“.

*

„Ertu í öfugum skónum, helvítið þitt,“ var hrópað á Þórsarann Nóa Björnsson þegar hann skaut yfir í dauðafæri.

*

Jónas Jóhannsson verslaði um árabíl með efni til pípulagna og allt

sem því tengdist. Fyrirtæki hans hét Hiti. En svo kom að því að Jónas seldi fyrirtæki sitt. Upp frá því gekk hann manna á milli undir nafninu, „Jónas hitalausi.“

*

Akureyringar byggðu einkar glæsilegt líkhús á höfðanum, norðan við kirkjugarðinn, og nefndu Búka-rest.

*

Faðir séra Svavars A. Jónssonar, sóknarprests Akureyringa, vann í Akureyrarapóteki. Kom sonurinn þar stundum við, sennilega til að betla smáaura eða sníkja hinn fræga apótekaralakkris.

Á tíu ára afmælisdegi sínum birtist Svavar í apótekinu ásamt nokkrum félögum sínum og fékk í tilefni dagsins að skoða sig um fyrir innan afgreiðsluborðið. Þar gerðist hann venju fremur fingralangur og stakk í vasa sinn nokkrum áprentuðum límmið-um svo lítið bar á.

Arka þeir félagarnir svo í Kjörbúð Bjarna þar sem Svavar stiklar drjúga stund við pylsupakkana og fer laumulega að.

Seinna um daginn rekur starfsmaður í búðinni augun í miða á pylsunum en ekkert hafði selst af þeim um daginn sem þótti kynlegt. Á miðanum stóð: „Stingist í endaþarm.“

*

Jón Hjaltason, ritstjóri vor og sagnfræðingur, stóð í því að brjóta niður gamlan stromp á heimili sínu. Mikið sót sat enn í reykháfn-um. Að verki loknu dreif sagnfræðingurinn sig úr þeim fáu svita-blautu flikum sem hann hafði klæðst og var þá svartari en svart-asti negri. Í því kemur eiginkona hans aðvífandi, horfir á eiginmann sinn rannsakandi augum þar sem hann stóð á Adams-klæðum einum fata í þann veginn að snara sér í sturtu. Segir svo: „Ég hélt hann ætti að vera stærri á svertingjum.“



Öflugur samstarfsaðili í sjávarútvegi

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

VELKOMIN
Í LANDSBANKANN

