

VÍKINGUR

SJÓMANNABLAÐIÐ

1. tbl. 2022 · 84. 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



Að vakna upp við vandan draum

Undanfarnar vikur höfum við Íslendingar rétt eins og íbúar fjölmargra annarra þjóða sameinast í góðri von og trú um að loksins, loksins grillti í endalok covid faraldursins sem umturnað hefur tilveru þjóða heims allt of lengi. Þessari von og trú hefur vaxið fiskur um hrygg þrátt fyrir algjöran metfjöldna smita um þessar mundir. Ákvarðanir stjórnvalda á Norðurlöndum og víða í Evrópu ásamt ýmsum þjóðlöndum öðrum hafa gengið út á algjöra afléttingu sem ætlað er samkvæmt yfirlýsingu sóttvarnaryfirvalda að ná fram margumræddu hjarðónæmi á sem skemmstum tíma. Vonandi ganga væntingar hlutaðeigandi aðila eftir í þá veru að hjarðónæmi raun gerist sem allra fyrst þótt útlitið sé fjarri því þegar þetta er skrifað.

Skelfilegt áfall fyrir mannkynið

Væntingar fólks um betri tíð sem voru komnar á flug voru, með hrikalega afgerandi hætti, skotnar niður og sprengdar í loft upp með innrás Rússa í Úkraínu þann 24. febrúar sl. Það er hreinlega grátlegt og um leið gjörsamleg óskiljanlegt að slík voðaverk skuli eiga sér stað og verða grófari og vægðarlausari með hverjum deginum sem liður. Hugur okkar og samúð er hjá þeim sem látið hafa lífið og þeim milljónum sem liða fyrir ákvarðanir geðveiks einræðisherra.

Staðan

Segja má að það sé bæði léttvægt og hjákátlegt í framhaldi af framansögðu, að manni skuli detta í hug að hafa nokkur orð um stöðu mála í kjarasamningum fiskimanna. Á síðasta samningafundi þann 9. mars sl. kom fram, með afgerandi hætti, að þolinmæði sjómanna og fulltrúa þeirra í kjaraviðræðum væri á þrotum og réttast að slita viðræðum. Svar Heiðrúnar Lindar framkvæmdastjóra SFS var að þetta verkefni færi nú ekki frá okkur sem er mjög raunsætt svar á meðan núverandi afstaða hennar og þeirra sem ráða ríkjum hjá SFS gengur út á að allt sem eykur hugsanlega útgjöld komi ekki til greina. Allar tillögur sem að mati okkar leiða til hagsbóta fyrir útgerðina og lagðar hafa verið fram til að jafna út eða lágmarka þann útgjaldaauka sem talinn er felast í kröfum okkar eru einskis metnar og kaffærðar með nýjum gagnkröfum SFS jafnóðum.

Af framangreindum ástæðum er svar Heiðrúnar í fullu gildi og engar líkur á að breytinga sé að vænta að óbreyttu. Alþjóð hefur orðið vitni að hvernig málþipur SFS hafa grátið sig í gegn um covid tímabilið með miklum barlómi um botnfrosna markaði og fullar frystigeymslur með tilheyrandi undirballans og viðbótarkostnaði. Allt eru þetta fullyrðingar sem í ljós hafa komið að voru vægast sagt stórlega ýktar svo varlega sé tekið til orða.

Borð fyrir báru

Það var ánægjulegt að lesa fréttir af frábærri afkomu Síldarvinnslunnar sl. ár þar sem hagnaður milli ára jókst um 120% með hagnaði í ár upp á 11,1 milljarða. Lagt er til af hálfu stjórnar að arðgreiðslur til hluthafa nemi 3,4 milljörðum.

Þegar kemur að högværum kröfum sjómanna þá hafa hefðbundin viðbrögð arðsamra útgerðarfyrirtækja jafnan verið yfirlýsing í þá veru að sjómenn þeirra hafi sko andskotans nóg laun. Fyrir liggur að afkoma og launamunur milli veiðigreina og þar með fyrirtækja er mikill, en sú staðreynd á samt sem áður ekki að leiða til þess að íslenskir fiskimenn þurfi að búa við það árum saman að réttur þeirra og kröfur til lágmarkslauna og réttinda til framlags vinnuveitenda í lífeyrissjóð, til jafns við aðrar stéttir, séu fryst og óbreytt svo árum skipti. Það er hreinlega galið að arðgreiðslur eins rekstrarárs hjá einu útgerðarfyrirtæki dekki a.m.k. tvisvar eða jafnvel þrisvar þau útgjöld sem legðust á sjávarútveginn í heild sinni yrði orðið við sáttatillögu sjómannasamtakanna.

Fulltrúar sjómanna eru um þessar mundir að huga að þeim kostum sem til staðar eru og gætu aukið þrýsting og þar með líkur á að marktak hreyfing komist á samningaviðræðurnar. Þar eru helst til skoðunar endurskoðun á afstöðu stéttarfélaganna til frávika frá hafnarfríum auk kröfu um að öll ný og eldri skip sem eru án brúttórúlestamælingar fari í slíka mælingu innan ákveðins tímaramma, en í kjarasamningi eru skýr ákvæði um að útgerð eigi að kaupa slíka mælingu. Að öðrum kosti verði beitt sektum fyrir samningsbrot. Að lokum er skemmst frá því að segja að ekkert einasta ákvæði til nýs kjarasamnings er frágengið milli aðila þrátt fyrir óteljandi fundi.

Arni Bjarnason



Sjómenn og aðrir lesendur Víkings. Sendið okkur línu um efni blaðsins, gagnrýni eða hrós, tillögur um efnisþætti og hugmyndir um viðtöl. Hjálpið okkur að halda úti þættinum „Raddir af sjónum“. Netjið á jonhjalta@simnet.is Forsíðumyndina tók Þröstur Njálsson.

Efnis- yfirlit

- 4 Óðinn lagður í hættu. Halldór B. Nellett rifjar upp strand flutningaskipsins Arktis River.
- 10 Hvalir og loftslagsbreytingar. Gísli A. Víkingsson hefur orðið.
- 20 Kristinn Daníel Hafliðason, til hamingju með 100 ára afmælið.
- 22 Rómverjar brytjaðir niður. Afbragðs háamáhorf um páskana.
- 24 Hvassafell á flot. Heiðar Kristinsson skipstjóri slær botn í frásögn sína af björgun skipsins.
- 30 Svíar í stuði. Norðurlandaljósmyndakeppni sjómanna.
- 33 Krossgátan
- 34 Þar fórust Færeyingar. Árni Björn Árnason rekur sorgarsögu.
- 36 Sex fórust. Helgi Laxdal og nýsköpunartogararnir. Fjórði hluti.
- 40 Frosti smíðaður úr 100 ára gamalli eik. Rabbað við smiðinn, Elvar Þór Antonsson.
- 42 Rússneskir sjómenn, 10,5%. Hilmar Snorrason leiðir okkur út í heim.
- 46 Frakkar illir. Bernharð Haraldsson, af gömlum blöðum.
- 47 Kvöldið var hrollkalt. Frívaktin helguð Friðgeiri H. Berg.
- 47 Lausn krossgátunnar.

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: Arni Bjarnason, Hilmar Snorrason og Jón Hjaltason.

Prentun: Prentun.is

Aðstandendur Sjómannablaðsins Víkings:

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

Sjómannablaðið Vikingur kemur út fjórum sinnum á ári

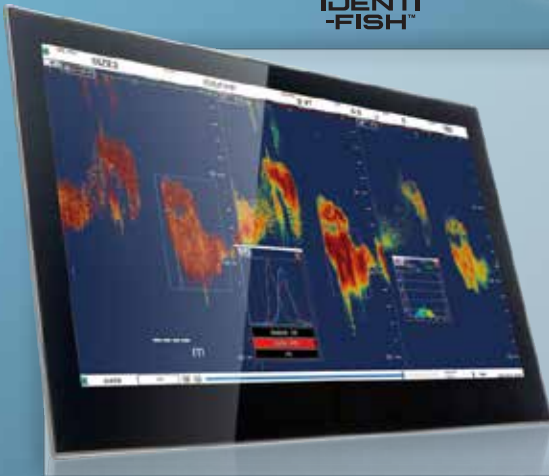
og er dreift til allra félagsmanna ofangreindra félaga.

ISSN 1021-7231



Fiskitegunda og fiskmassa dýptarmælir frá Furuno

FSS-3BB

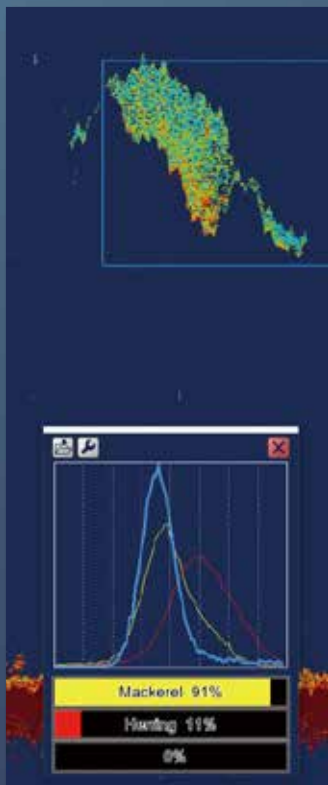
NÝTT


- Tíðnir: 15 kHz - 242 kHz (TruEcho CHIRP)
- Sendiorka: 1 - 3 kW
- Samtímis sending há- og lágtíðni leitargeisla
- Tegunda- og stærðargreining á 3 lóðum samtímis
- Lærir á fiskitegundir með tímanum
- Tegundagreining sýnir mun á sundmagalausum fiski og fiski með sundmaga
- Fiskistærðar graf sýnir stærð og dreifingu fiska
- Tveggja skjáa uppsetning möguleg
- Einföld og þægileg stjórnun með kúlumús

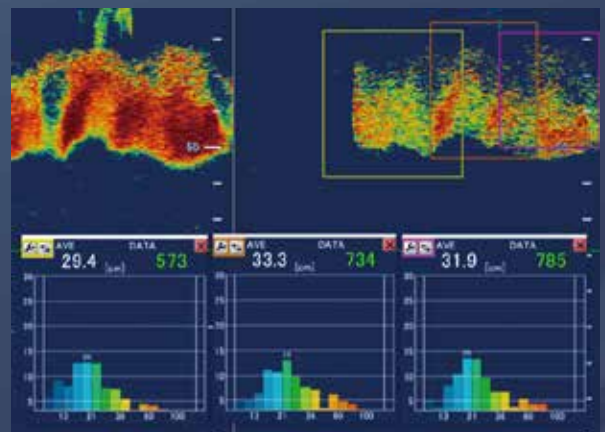
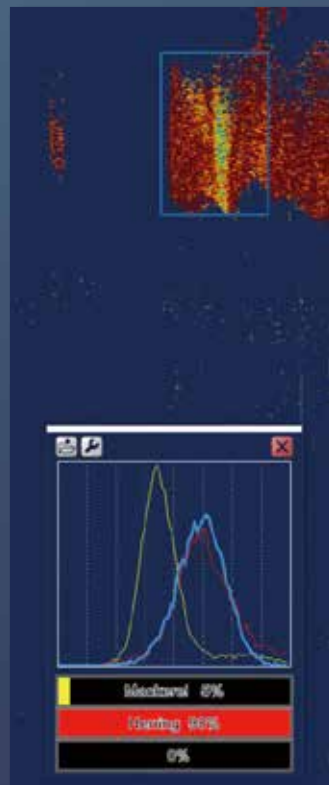
IDENTI-FISH er ný tegundagreiningar tækni sem Furuno hefur þróað, sem greinir fiskitegundir í rauntíma við veiðiskapinn. Þessi tækni gagnast ekki aðeins við að auka framleiðnina við fiskveiðarnar, hún gerir þær sjálfbærari með því að minnka óæskilegan meðafla. Unnið er með tegundagreininguna á sérstakri tegundagreiningar skjámynd og tegundagreiningar grafi/súluriti. Tegundagreiningar skjámyndin er blanda af hátíðni og lágtíðni fiskendurvörpum og tegundagreiningar grafið sýnir hvernig fiskendurvörpin dreifast á afmörkuðu svæði. Þessi tækni gerir kleift að greina sundmagalausar fiskitegundir eins og Atlantshafs makríl, mun betur en áður þekkist. Þetta getur komið sér vel þegar um er að ræða blandaðar torfur af makríl og síld. Með tegundagreiningunni byggja skipstjórnendur einnig upp sín eigin gagnasöfn um ólíkar fiskitegundir.

Stærðargreining

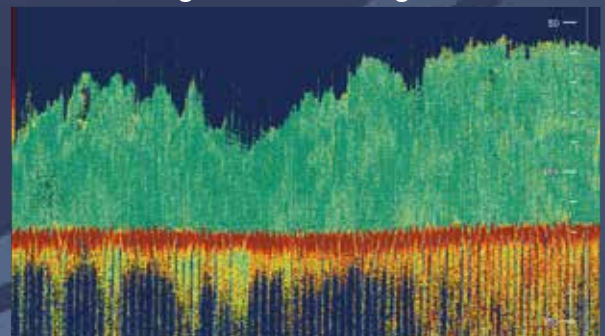
Makríl



Síld



Tegundagreining birtir í þessu dæmi
sundmagalausan fisk í grænum lit



Brimrún

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

MAREIND

Grundarfirði
Sími 438 6611



Strand flutningaskipsins Arktis River við Rifshöfn 1987

Þegar ég var ræstur um kl. 0340 aðfaranótt þriðjudagsins 24. mars 1987 heyrði ég strax þegar ég var almennilega vaknaður að nú var eitthvað í gangi. Óðinn nōtraði og skalf og það leyndi sér ekki að gömlu góðu Burmeister & Wain aðalvélarnar voru keyrðar fulla ferð.

Eftir smá kaffisopa í matsalnum á leið minni upp í brú til að leysa af vakthafandi stýrimann, Eirík heitininn Steingrímsson komst ég fljótt að því hvað var á seyði. Danskt flutningaskip Arktis River frá Kaupmannahöfn var strandað við innsiglinguna að Rifshöfn á Snæfellsnesi. Stjórnstöð Landhelgisgæslunnar hafði samband fyrr um nóttina og óskað var eftir að við höldum strax á staðinn.

Um borð í flutningaskipinu voru alls 10 manns þar af tveir íslenskir hleðslumenn og farmurinn um 600 tonn af saltfiski. Skipið sem var nýlegt um 2000 tonn og hafði verið að lesta saltfisk í ýmsum höfnum landsins sem átti að fara til Portúgals.

Við vorum staddir á varðskipinu Óðni á Faxaflóa, nýfarnir út frá Reykjavík, áhöfnin 20 manns á öllum aldri, sá yngsti messagutti í eldhúsinu alveg að verða 17 ára og sá elsti var skipherrann Kristinn Árnason 54 ára. Kristinn var góður sjómaður, einnig kafari á yngri árum og heyrði ég sagt að hann hefði verið sérlega verklaginn og óserhlífinn við þau störf þegar verið var að skera veiðarfæri úr skrófum fiskiskipa. Kristinn lést strax fyrir aldur fram eða um haustið þetta sama

ár, varð bráðkvaddur um borð í varðskipinu Tý. Einnig voru um borð í Óðni nokkrir nemendur ásamt kennara frá Stýrimannaskólanum í Reykjavík í náms- og æfingaferð sem algengar voru á hverju ári á þessum tíma.

Ég tók við vaktinni af Eiríki 3. stýrimanni kl. 0400 sem hafði verið á vakt frá því kl. 2330. Sjálfur var ég þarna 2. stýrimaður og átti því vaktskyldu í brú næstu fjórar klukkustundir eða til kl. 0800. Við Eiríkur vorum skólafélagar úr Stýrimannaskólanum í Reykjavík. Um klukkan 0630 var skriðið framhjá Malarífsvita og haldið grunnt fyrir Jökul eins og sagt er og lagst við akkeri skammt frá hinu strandaða skipi laust fyrir klukkan átta.

Aðgerðir á strandstað

Fljótlega eftir að lagst var við akkeri var hafist handa við að gera dráttarbúnað varðskipisins klárann. Sjálfur fór ég að beiðni Kristins skipherra að kanna aðstæður við hið strandaða skip á zodiak gúmmibát með 4 félögum mínum. Við vorum 2 í bátnum menntaðir froskkafarar, ég og Benedikt Svavarsson vélstjóri.

Þegar komið var að skipinu var lágsjávað og sást þá að allmikið var af dráttartrossu í skrófu þess en trossan mun hafa farið í skrófuna þegar fiskibátur reyndi að draga skipið af strandstað skömmu eftir strandið um nóttina.

Jón Magnússon, þáverandi lögmaður Landhelgisgæslunnar, bað mig síðar þegar skýrslugerð var í gangi varðandi björgunarlaunakröfu vegna björgunarinnar um beina lýsingu á atburðum þegar við fórum þessa bátsferð. Þetta var svolítið óvenjulegt en Kristinn skipherra hefur eflaust viljað hafa þetta þannig að atvikalýsingin kæmi beint frá okkur bátsverjum.

Svo sagði orðrétt í skeyti Jóns til okkar Óðinsmanna og var beint til mín.

„Ég bið þig senda mér í skeyti stílað á Landhelgisgæsluna góða lýsingu – þó ekki of langa – á aðstæðum þegar þið náðuð tóginu úr skrófu Arktis River. Það sem ég óska sérstaklega að fram komi er greinargóð lýsing á keyrslu gúmmibátsins á meðan aðgerð stóð yfir – sjógangi – hættu ykkar í gúmmibátum – hve margir voru þar – hvernig klæddir og ef til vill fleira. Þetta þarf að berast Landhelgisgæslunni í skeyti. Halldór, þar sem ég veit þig góðan teiknara þá væri fróðlegt að fá frá þér teikningu í næstu inniveru af framangreindri aðgerð ef þú gætir slíkt gert.“

Ég sendi síðan eftirfarandi texta um bátsferðina til Jóns Magnússonar lögmanns LHG:

„Þegar aðstæður voru kannaðar á strandstað Arktis River var það mat okkar kafara



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



varðsksipsins að ekki væri mögulegt að athafna sig í froskbúning við að ná trossunni úr skrófunni vegna mikils sjógangs í skrófugatinu. Þó var talið mögulegt að athafna sig úr gúmbát varðsksipsins þar sem skrófublöðin komu uppúr sjó að hluta milli ólaga. Keyrslu var þannig háttað þ.e. gúmbátsins að er komið var að skipinu var

Hafsteinsson háseti og Hafsteinn Jensson háseti.

Allir bátsverjar voru klæddir flotbjörgunarþúningum. Kveðja Halldór B. Nellett stýrimaður“.

Að þessu loknu var farið á gúmmibátnum inn í Rifshöfn og fulltrúi tryggingafélags

dýpi var undir skrófu skipsins og engar hindranir fyrir aftan skipið. Botn skipsins bakborðsmegin hvarf í þaragróður og stórgrýti um 4 metra fyrir framan brú. Miðskips var hægt að standa á botni, styðja sig við skipið og náði maður þá uppúr. Á móts við framkant framlúgu mátti sjá undir skipið. Undir perustefni var um 4,5 metra dýpi. Á þessu bili sáu dældir á botni skipsins. Meðfram bakborðssíðu sást stórgrýti sem flutt hafði verið þegar vitamastríð var reist á Tösku. Voru þetta steinar með hvössum brúnum. Ómögulegt var að sjá hvar steinar stóðu upp í botninn vegna þaragróðurs sem flaksaðist til. Einnig torveldaði olíubræk útsýni. Ljóst var að göt voru komin á olútanka.

Skoðun stjórnbörðsmegin reyndist ekki möguleg vegna mikils sjógangs en stjórnbörðssíðan snéri upp í vind. Aðeins var mögulegt að kafa beint niður með síðunni og alls ekkert undir botninn vegna hreyfingar skipsins á strandstað. Köfun lauk eftir um það bil eina klukkustund.

Mig rekur ekki minni til þess að sérstakar aðgerðir hafi verið gerðar vegna olíulekans utan þær að skipstjóri var beðinn um að tæma þá tanka sem líklega væru lekir, það er að koma olíu í aðra tanka.

Einnig var dýpi kannað beggja megin og aftan við skipið með lóði og fengnar upplýsingar frá skipverjum Arktis River. Ég úthjó síðar, þegar um borð í Óðinn kom bráðabirgðakort sem ég fullvann síðar með þessum dýpisupplýsingum til þess að betur væri hægt að átta sig á togstefnu Óðins þegar að því kæmi að draga skyldi skipið af strandstað.

Dráttartaug komið um borð, björgun reynd

Skömmu eftir að köfun lauk var akkeri Óðins létt og varðskipið fært nær strandstað og akkeri aftur látið falla um 0,25 sjómílur (um 460 metra) frá skut Arktis River. Uppúr hádegi sama dag var farið á léttbát með tildráttartaug yfir í Arktis River og skömmu fyrir kl. 1300 var dráttartaugin föst á alls fjórum pollum í skut skipsins. Það var gert til að dreifa álaginu þegar reynt yrði að draga skipið á flot en þekkt er að pollar rifni upp úr dekki við slíkar aðgerðir þegar átök eru mikil.

Alls var slakað út 200 föðmum af 5 tommu dráttarvír varðsksipsins. Laust fyrir kl. 1400 var búið að taka af allan slaka af dráttarvirkum og setja fast á dráttarpolla í skut Óðins og byrjað að taka í skipið, fyrst með hægustu ferð og síðan aukið í fulla ferð. Áður er átökin hófust var afturpílfarið rýmt, engum mannskap leyft að vera þar ef vírar slitnuðu.

Fljótlega eftir að farið var að taka í flutningaskipið snerist það á skerinu um



Danska flutningaskipið Arktis River á strandstað við Töskuvita utan við Rifshöfn í gærdag. Morgunblaðið/RAK

Danskt flutningaskip strandaði við Rif í fyrrinótt:

Göt komin á olíu-geyma í gærkvöldi

Óðinn átti að reyna að ná skipinu á flot í nótt

VARÐSKIPID Óðinn gerði í gær krangurslausar tilraunir til að ná danska flutningaskipinu Arktis River af strandstað utan við Rif á Smáfellunum. Í gærkvöldi gerðu varðskipsmenn sér vonir um að ná skipinu á flot á flóðinu í nótt. Skipið strandaði á rifinu við Töskuskar, utan við Rifshöfn, í fyrrinótt, en áhætlin er ekki talin í hættu.

Danska flutningaskipið er í flutningum fyrir Sölusamtök Íslenskra Fiskframléðenda. Undanfarna daga hefur það verið að leita saltfisk á ýmsum höfnum og var á leiðinni til Rifshafnar í fyrrinótt til að taka meiri fisk þegar það strandaði. Skipið fór áfugu megin við vitann á Töskuskeri, sigldi inn til hafnar með ham á bakborði, en átti að hafa hann á stjórnbörð og læti þvi upp á rifinu út af Tösku. Meira en hálft skipið var uppi á rifinu í gær.

Eftir óhappið var björgunarsveitin á Hellasandi kallað út og síðan var vélbáturinn Hamar fenginn til að reyna að toga skipið á flot. Það tókst ekki. Þu mána voru um borð, 8 manna dansk áhöfn og tveir íslenskir bleðlaupmenn. Fimm úr áhöfninni voru fluttir í land eftir strandið í fyrrinótt, en þeir fíru aftur um beði í skipið síðdegis í gær. Varðskipið Óðinn kom á strandstað í þjörnmorgun og klennuðu kafarar frá því aðstandar. Á flóðinu um miðjan dag í gær gerði Óðinn síðan tilraun til að ná danska flutningaskipinu á flot, en tókst ekki. Þó teji varðskipsmenn að þeir hafi náð að draga skipið um 20 metra og gerðu sér vonir um að ná skipinu á flot á flóðinu í nótt. Um 60 sentimetra hvarra flóð var í nótt en í gærdag. Óðinn lá rétt utan við skipið í gær með víra tengda við danska skipið og beði eftir flóðinu.

Arktis River er nýlegt skip, rúmlega 2 þúsund tonn að stærð. Í skipinu eru 570 tonn af saltfiski sem fara á til Portúgala og er verðmæti farinn um 80 milljónir króna. Í gærkvöldi hafði ekki komist vata í lestar skipina eða vélarrúm, en göt voru komin á 2-3 olíugeyma og einhver ölla lak í sjónum.

Morgunblaðið 25. mars 1987.

stefni hans keyrt með fyllsta vélarafl í skrokk skipsins bakborðs megin (hlémeigin) rétt ofan stefnisrörs eins nærri skrófublöðum og hægt var til að til þeirra næðist. Mjög erfitt og áhættusamt var að halda bátnum þarna vegna sjógangs, í fyrsta lagi var hætta á að báturinn rækist í skrófublöðin og rifnaði og í öðru lagi var áhættusamt fyrir þá er í stefni voru, hálfir út úr bátnum og meira og minna á kafi í sjó í mikilli hreyfingu með hnífa í hendi. Trossan var vafin nokkra snúninga um skrófuöxl, stefnistör og skrófublöð og einnig fastklemmd ofan við stýri. Um 10 mín. tók að skera trossuna úr og var þá kominn talsverður sjór í bátinn.

Í bátnum voru auk undirritaðs, Benedikt Svavarsson 2. vélstjóri, Sigurður

skipsins sóttur og fluttur um borð í Óðinn þar sem hann var allan tímann meðan aðgerðir stóðu yfir. Einnig fórum við kafarar skipsins, undirritaður og Benedikt vélstjóri um borð í Óðinn að undirbúa okkur fyrir köfun við skipið.

Köfun við Arktis River

Eins og áður segir vorum við Benedikt vélstjóri kafarar varðsksipsins, köfun hófst kl. 1020 og var tilgangur köfunar að kanna botnlag umhverfis skipið, hvar það sæti fast, dýpi undir skrófu, aftan við skipið en reyna átti að ná skipinu út afturábak.

Eins og segir í skýrslu okkar Benedikts til Kristins skipherra reyndist skoðun mjög torveld vegna mikils þaragróðurs og hversu flatbotna skipið var. Í ljós kom að 10 metra

13° og einnig færðist það afturábak um 20 metra og stöðvaðist þar.

Laust fyrir kl. 16 þótti sýnt að skipið næðist ekki út á því flóði en flóð var um kl. 1438. Einnig þurfti að breyta togstefnunni og því var tilraunum frestað fram að næsta flóði sem var um kl. 0327 næstu nótt.

Kl. 1610 var búið að leggja Óðni aftur og nú fyrir báðum framakkerum þannig að togstefnan væri nær því að vera í langskipsstefnu skipsins.

Skipstjóri Arktis River var spurður um ástandið um borð sem var gott og síðan var hann upplýstur um fyrirhugaðar aðgerðir og hann beðinn um að tæma alla þá sjótanka sem hann gæti fyrir flóðið næstu nótt.

Beðið flóðs, veður fer versnandi, akkerin halda ekki

Vindur, straumur og sjór fór nú að vaxa og aðstæður því versnandi og í ljós kom að Óðinn dró akkerin lítills háttar. Laust fyrir kl. 2000 um kvöldið var bógskrúfan látin vinna til bakborða til að halda skipinu kyrru og keyrð hæg ferð áfram á stjórnbórðsvél. Gallinn við bógskrúfuna sem sett var á Óðinn 1975 var sú að hún var alltof lítil, einungis 150 hestöfl og gerði því lítið sem ekkert gagn þegar vindur blés hressilega.

Þegar þarna var komið sögu var búið að senda alla þá sem ekki voru á vakt í koju til hvíldar þar sem fyrirsjáanlegt var að vinna þyrfti alla næstu nótt. Vindur fór enn vaxandi þegar leið á kvöldið og sjólag

versnaði að sama skapi. Eftir því sem meira féll að barðist skipið meira á skerinu og hætta á eyðileggingu jókst og sjór var farinn að ganga sem næst yfir það allt. Kl. 2315 var vindur orðinn ANA-8, gömlu vindstigin (17-21m/sek) og var ljóst að þessar aðgerðir dugðu ekki til að halda varðskipinu kyrru. Óðinn var farinn að draga bæði akkerin og orðinn nær flatur fyrir vind, barst út á hlið í suðlæga stefnu eða í átt að grynningunum austur af Töskuvita.

Allur tiltækur mannskapur var því ræstur út og menn beðnir að hraða sér til vinnu.

Fyrirmæli að skera dráttarvirkinn í sundur. Akkeriskeðjur flæktar saman

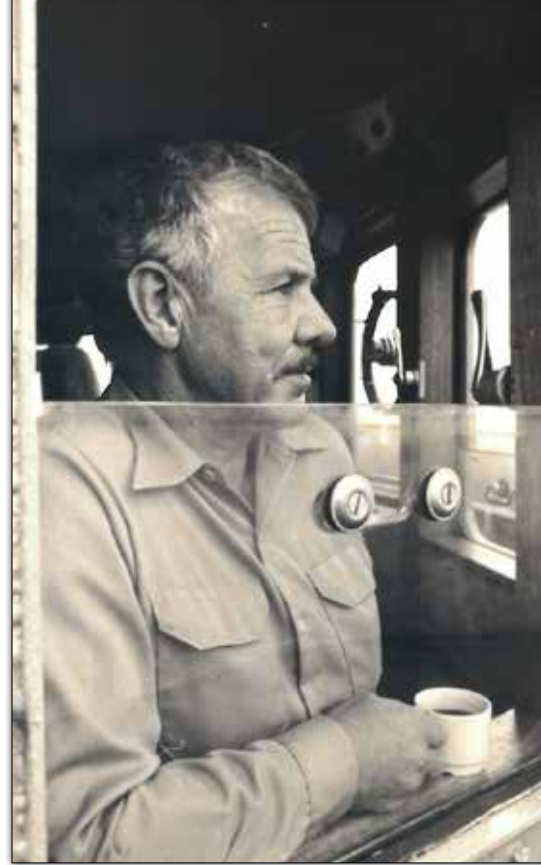
Þegar undirritaður kom á afturþilfar Óðins skömmu síðar voru fyrstu fyrirmælin frá þeim Kristni skipherra og Birgi P. Jónssyni yfirstýrimanni á stjórnpalli að gera allt klárt til að skera dráttarvirkinn í sundur til að forða því að Óðinn færi nær grynningunum. Þangað stefndi Óðinn á þessari stundu og þetta leit hreint ekki vel út. Benedikt vélstjóri var að gera logskurðartækin og brennarann kláran.

Eftir smá bollaleggingar og samræður mínar við stjórnpall Óðins var ákveðið að hætta við að brenna dráttarvirkinn í sundur, taka virkinn af pollanum og slaka út dráttarvirknum. Nægur vir var enn á dráttartromlunni þó 200 fadmar væru úti til þess og freista þessa að ná varðskipinu upp í vind með því.

Sjálfur stjórnaði ég aðgerðum á afturþilfari Óðins með úrvalsmannskap með mér og í góðu sambandi við stjórnpall. Þegar búið var að setja keðjustoppa á dráttarvirkinn og taka hann af dráttarpollanum og taka bremsuna af var stjórnbórðsvél keyrð áfram með auknu álagi, stýrið sett hart í bakborða og bógskrúfan látin vinna fulla ferð í bakborða.

Í dag eru menn blessunarlega lausir við það að setja dráttarvíra fasta á sérstakan polla, dráttarspilin einfaldlega miklu betri í dag, átaksspil þar sem átak sést hverju sinni í tonnum á mælum í brú og með góðan bremsubúnað. Gæta varð þess vandlega að slaka hæfilega mikið af dráttarvirknum út, ekki of lítið þá hefði ekki verið mögulegt að snúa Óðni upp í vindinn og heldur ekki of mikið því þá væri hætta á því að virkinn færi í botn og skemmdist eða jafnvel færi í sundur og það vildum við alls ekki.

Ég kom mér fyrir aftast á skut Óðins, rýndi út í myrkrið og sortann og sagði spilmanninum til með útslokun á dráttarvirknum. Ljóskestur Óðins var beint að flutningaskipinu og svæðinu milli skipanna. Skutur Óðins þurfti að vera laus og án átaka annars tækist



Kristinn Arnason skipherra.

okkur ekki að snúa skipinu upp í vindinn. Við ætluðum okkur að ná skipinu út á flóðinu sem var að bresta á og því var mikilvægt að halda dráttarvirknum. Útilokað yrði að koma dráttarvirk aftur um borð við þær veðuraðstæður sem voru komnar.

Frammá stefni Óðins var Eiríkur 3. stýrimaður við stjórn með góðan mannskap með sér, ekki auðveld vinna, hávaðarok og sjó gaf yfir framskipið, akkeriskeðjurnar flæktar saman en á einhvern hátt tókst Eiríki og hans mönnum með þrautseigju og þolinmæði að greiða úr flækjunni með því að hífa og slaka á víxl.

Með þessum aðgerðum tókst að ná Óðni upp í vindinn og hann hætti að reka nær Töskuskerjum.

Óðni var síðan haldið upp í vind með aðalvélum og bógskrúfu meðan verið var að ná upp báðum framakkerum og tókst það um kl. 0100 eftir miðnætti. Kl. 0110 var bakborðsakkeri aftur látið falla og slakað út alls 5 liðum eða um 150 metrum.

Arktis River dregið á flot

Þegar búið var að koma Óðni fyrir að nýju, dráttarvirkinn settur fastur á dráttarpollann var hann nálægt langskipsstefnu Arktis River og var þá farið að toga í hið strandaða skip með auknu vélarálagi á báðum vélum Óðins.

Eins og áður sagði var flóð áætlað um kl. 0327 en vegna vaxandi vinds og áhlaðanda var ákveðið að toga strax í skipið.

Arktis River var byrjað að hreyfast talsvert þarna og með því að byrja að toga í skipið var komið í veg fyrir að skipið bærist lengra upp á skerið og jafnvel bryti niður vitann á Tösku lið skipið var farið að nálgast hann



Greinarhöfundur undirbýr köfun um borð í Óðni. Hafsteinn Jensson háseti er til aðstoðar. Ljósmynd: Guðmundur St. Valdimarsson

ískyggilega. Kl. 0117 var enn aukið afl við báðar aðalvélar Óðins en þó ekki meir en um 65% af heildarafli.

Þar sem okkur tókst að ná trossunni úr skrúfunni og skipstjóri Arktis River taldi aðalvél skipsins í lagi var hann einnig beðinn um að keyra aðalvél skipsins fulla ferð afturábak til að hjálpa til. Skömmu síðar kallaði skipstjóri Arktis River í okkur og sagði skipið farið að nálgast Töskuvitann enn meir, nú væru einungis 2 metrar frá bakborðsbóg í vitahúsið. Veður fór nú enn versnandi og mikil hreyfing á skipinu vegna sjógangs og vindur farinn að blása í ANA 9 vindstig (20-25m/sek). Sömu ferð var haldið áfram á báðum vélum Óðins.

Arktis River mjakaðist síðan hægt og rólega afturábak af skerinu, meter fyrir meter. Menn voru hafðir frammá til að hífa rólega í akkeriskeðjuna eftir því sem mjakaðist áfram. Talsvert braut áfram á skut þess þegar sjór skall á honum og loks um kl. 0153 rann skipið af skerinu og virtist fljóta.

Strax var slegið af vélum Óðins og skipstjóri

Arktis River beðinn um að stöðva sína aðalvél, keðjustopparanum slegið á dráttarvírinn, hann tekinn af polla og slakinn sem kominn var strax hífður inn og jafnframt var akkerið híf upp eins hratt og mögulegt var. Fullyrða má að þessi sjógangur sem kominn var þarna hjálpaði til við að ná skipinu á flot, skipið flaut upp að aftan þegar stórar fyllur komu undir það.

Einhverjum gæti fundist skipherrann hafa teft djarft við þessar aðstæður en ég á í skjólum mínum samantekt frá Kristni Árnasyni skipherra þegar við unnum saman að skýrslugerð um þessar aðgerðir, meðal annars vegna björgunarlaunakröfu og þar segir svo meðal annars:

„Óðinn var óneitanlega lagður í hættu við björgunina vegna þess að veður fór mjög versnandi er leið á kvöldið 24.3 og var orðið mjög slæmt um kl. 0200 þegar skipið náðist á flot. Vindur stóð á land, varðskipið með fastan vír í strandaða skipinu, mikill straumur þvert á togstefnuna og erfitt að halda skipinu kyrru. Grynningar í næsta nágrenni við skipið og mikilvægt að akkeriskeðjan héldi. Til öryggis var stb.vél og bógskrúfa keyrðar frá því um kl. 2000 þ. 24. mars. Ef til vill gætu einhverjir gagnrýnt skipherra fyrir að taka of mikla áhættu. Því



Skipherrann og greinarhöfundur, Halldór B. Nellett. Hilmar Snorrason tók myndina um borð í Tj.

er til að svara að skipherra taldi sig allan tímann færan um að sjá skipi sínu borgið. Kristinn Árnason skipherra.“

Þarna hefur Kristinn eflaust haft í huga 166. grein Siglingalaganna frá 1985 en þar segir:

„Skylt er sjófarendum að leitast við að bjarga mönnum úr hættu verði það gert án þess að björgunarmönnum eða skipi þeirra sé stefnt í háska“

Þegar búið var að ná inn akkeri Óðins um kl. 0208 var haldið á hægri ferð frá landi og slakað hæfilega út af dráttarvírnum. Skipverjar á Arktis River kváðu aðspurðir allt vera í góðu lagi, engan leka að finna og því var ákveðið að draga skipið í örugga fjarlægð frá landi og sleppa þar dráttarvírnum.

Þegar skipin voru komin um 1,5 sjómílu norður fyrir Rif var ferðin stöðvuð og stytt í dráttartauginni til þess að skipverjar gætu sleppt henni. Illa gekk að sleppa dráttarvírnum um borð í Arktis River, bæði vegna mannfæðar og þess hve veður var vont eða um 8-9 vindstig og mikill sjór. Skipin lágu samsíða og var rek Arktis River mun meira en Óðins, strekktist þá á vírnum öðru hvoru og sjór gekk yfir afturpillar þess og gerði mönnum erfiðara fyrir. Að lokum báðu þeir um leyfi til að

skeru vírinn í sundur og var það leyft og var dráttartaug laus úr skipinu kl. 0327.

Arktis River sigldi síðan í fylgd Óðins vestur fyrir Öndverðarnes í var og síðan fyrir Snæfellsnes og laust fyrir klukkan átta um morguninn kom ósk frá váttryggjendum um að skipið skyldi halda til Reykjavíkur í fylgd Óðins og þangað komu skipin um kl. 1340 sama dag. Arktis River sigldi fyrir eigin vélarafl en gat þó ekki keyrt fulla ferð þar sem vélin hitnaði og var jafnvel talið að undirstöður hennar hefðu skekkst við strandið.

Þegar skipið lagðist að bryggju við Grandagarð í Reykjavíkurhöfn var strax slegið mengunarvarnargirðingu umhverfis skipið. Við sjópróf sem fóru fram við borgardómaembættið í Reykjavík að ósk Landhelgisgæslunnar kom fram að skipstjórinn taldi sig hafa fengið rangar upplýsingar um siglingaleiðina hjá hafnarstjóranum á Rífi þannig, að þegar siglt væri inn í höfnina ætti að hafa Töskuvita á bakborða en ekki stjórnborða og því fór sem fór. Greinilega einhver misskilningur þar á ferð. Einnig

kom í ljós að skipið var ekki með nægjanlega góð sjókort um borð og ekkert hafnarkort af höfninni á Rífi. Skipið fékk síðan fljótlega fararleyfi eftir skoðun og hélt til Portúgals með saltfiskfarminn.

Alls dró varðskipið Óðinn 14 skip úr strandi meðan skipið var í þjónustu Landhelgisgæslunnar frá komu þess til Íslands 1960 til 2006.

Gögn sem m.a. var stuðst við, við ritun þessarar greinar eru eftirfarandi:

¹ Afrit af leiðarbók Óðins í mars 1987 fengin hjá Þjóðskjalasafni Íslands.

² Afrit af minnisbók Óðins fengin hjá Þjóðskjalasafni Íslands.

³ Afrit af skýrslu skipherrans Kristins Árnasonar til forstjóra Landhelgisgæslunnar, fengin hjá Þjóðskjalasafni Íslands.

⁴ Afrit af skýrslu kafara varðsksipsins, undirritaðs og Benedikts Svavarssonar veltjóra til Kristins Árnasona skipherra á Óðni.

⁵ Ýmis minnisblöð í eigu undirritaðs.

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



Hvalaskoðunarmenn á Skjalfandaflóa eru ekki í neinum vafa um að hreftum hefur fjölgað þar um slóðir. Myndin er hins vegar af hvalaskoðun á Eyjafirði.
Ljósmynd: Þorgeir Baldursson.

Nýlegar breytingar á stofnstærðum og útbreiðslu hvala við Ísland á síðustu áratugum

Er áhrifa loftslagsbreytinga þegar farið að gæta?

Hvalir eru óvída í heiminum algengari en á hafsvæðinu við Ísland, en alls hafa sést 23 tegundir hvala (15 tannhvalir og 8 skíðishvalir) við Ísland. Þar af eru 15 tegundir reglulegir íbúar hafsins við Íslands, allt árið eða hluta þess, en sjö teljast til flækinga og ein tegund (sandlægja) er útdauð í Norður Atlantshafi. Hvalir skipa veigamikinn sess í vistkerfi hafsins kringum Ísland með samanlagðan lífmassa um 4 milljónir tonna og árlegt afrán metið 6-9 milljónir tonna.

Í aldanna rás hafa orðið miklar breytingar hvalastofnum við Ísland eins og annars staðar í heiminum. Mikilvægt er að hafa hvalveiðisöguna í huga þegar skoðaðar eru breytingar á útbreiðslu og fjölda hinna stærri hvalategunda, og við mat á stöðu stofnanna í dag.

Hvalir hafa verið nytjaðir af Íslendingum allt frá landnámi með þeirri tækni sem tiltæk var á hverjum tíma, en lengi vel voru þær nytjar takmarkaðar og tilviljanabundnar, t.d. nýting á hvalrekum (náttúrulegum eða með aðstoð handskutla) og rekstur grind-

Tafla 1. Stofnstærðir, lífmassi og breytingar á fjölda og útbreiðslu hvala við Ísland á tímabilinu 1987-2015. Fjöldatölur miðast við nýjasta stofnstærðarmat og stofnsvæðið Mið-Norður-Atlantshaf nema annað sé tekið fram. Fjöldi tákna (+ og x) gefa til kynna umfang breytinga, () táknar veikari (ekki tölfraðilega marktækar) vísbendingar, og 0 að gögn bendi ekki til breytinga (eyður= óþekkt).

	Stofnstærð (fjöldi)		Breytingar á fjölda (trend)				Breytingar á útbreiðslu			
	Fjöldi (cv)	Lífmassi (þús tonna)	NASS	Hvala-skoðun	Meðafli	Annað	NASS	Hvala-skoðun	Meðafli	Annað
Steypireyður	3,000	208	(++)			+	x	xxx		(x)
Langreyður	36,773	1,555	++				xx			(x)
Sandreyður	10,300	205	0							
Hrefna	42,515	223	0				xx	xx		x
Hrefna	13,497	70	---	ⁱ	ⁱⁱ		xx	xx		
Hnúfubakur	9,867	314	++	ⁱⁱⁱ		^{iv}	xx	x		x
Marsvín	344,148	272	0			(+)				
Hnísa	43,179	2	0		+	+	0		xx	
Hnýðingur	159,000	36	++	0			xx	x		
Leiftur	131,022	25	0							
Búrhvalur	23,166	795	0			0				
Andarnefja	19,974	108				^v				
Háhyrningur	14.611	34					x	xx		xx

ⁱ 2001-2015 á landgrunni Íslands

ⁱⁱ Skjalfandaflói og sunnanverður Faxaflói 2007-2013.

ⁱⁱⁱ Skjalfandaflói 2007-2013.

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

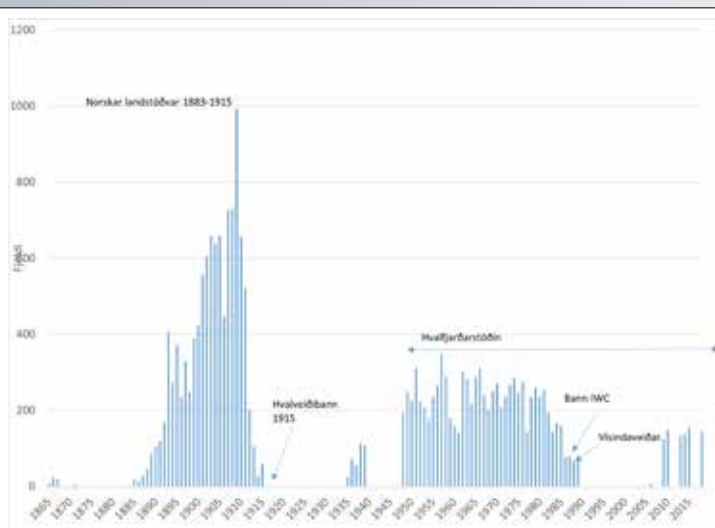
 **Stólpi Gámar**

Óseyrarbraut 12 | 220 Hafnarfirði | Klettagörðum 5 | 104 Reykjavík

hvala og fleiri tegunda á land þegar tækifæri gáfust.

Hinir hraðsýndu reyðarhvalir voru að mestu óaðgengilegir til nýtingar þar til seint á 19. öld, með tilkomu gufuskipa og sprengiskutuls, en þær uppfinningar mörkuðu upphaf nútímahvalveiða. Áður höfðu þó Baskar, Hollendingar og fleiri Evrópuþjóðir stundað umtalsverðar veiðar á hægsyndari tegundum, svo sem sléttbak (Íslandssléttbak) og norðhval (Grænlandssléttbak) hér við land á 17.-19. öld, veiðar sem gengu mjög nærri þessum tegundum í Norður Atlantshafi.

Skipta má sögu nútímahvalveiða sem skipulegs atvinnuvegar á Íslandi gróflega í þrjú tímabil; s.k. aldamótaveiðar frá norskum landstöðvum á Vestfjörðum og Austfjörðum 1883 – 1915, veiðar frá hvalveiðistöð í Tálknafirði 1935-1939 og veiðar frá hvalstöðinni í Hvalfirði, 1948-1989 og aftur frá árinu 2006.



Árlegur fjöldi langreyða sem veiðdar voru frá landstöðvum við Ísland 1864-2018.

Á fyrsta tímabilinu var stunduð gegndarlaus ofveiði á stærstu tegundunum, fyrst steypireyði og langreyði og síðan smærri tegundunum eftir því sem hinum stærri fækkaði. Hvalveiðistöðvarnar voru í upphafi bundnar við Vestfirði, en fluttust til Austfjarða um aldamótin 1900 þegar hvöllum hafði fækkað mikið fyrir vestan. Alþingi samþykkti bann við hvalveiðum sem tók gildi árið 1916, en þá er talið að ástand flestra hvalastofna hafi verið mjög bágborið vegna ofveiða undangenginna þriggja áratuga. Á þessu tímabili (1883-1915) voru veidd um 17 þúsund stórhveli, og voru steypireyðar og langreyðar uppistaða aflans, en einnig veiddist talsvert af hnúfubak, sérstaklega fyrir austan. Þegar veiðar hófust frá Hvalfjarðarstöðinni árið 1948 virðist sem stofn langreyðar hafi rétt verulega úr kútnum en steypireyður og hnúfubakur voru enn mjög sjaldgæfar tegundir eftir ofveiðina um aldamótin. Auk stórhvalaveiða hafa veiðar á hrefnu verið stundaðar víða við Ísland frá árinu 1914, en ekki í þeim mæli að þær hefðu veruleg áhrif á stofnstærð.

Árið 1986 tók gildi tímabundið bann Alþjóðahvalveiðiráðsins við hvalveiðum í atvinnuskyni og stendur það enn. Bannið nær þó ekki til allra hvalveiða og eru þær enn stundaðar af allmörgum þjóðum. Norðmenn og Íslendingar eru ekki bundnir af banninu vegna fyrirvara við ákvörðun Alþjóðahvalveiðiráðsins, Japanir og Kanadamenn hafa sagt sig úr ráðinu og Bandaríkjamenn, Rússar, Grænlandingar og fleiri þjóðir veiða hval undir formerkjum frumbyggjaveiða, sem eru undanþegnar banninu. Auk þess eru allmar gar þjóðir sem veiða smærri tegundir hvala sem ekki falla undir lögsögu Alþjóðahvalveiðiráðsins og má þar nefna grindhvalaveiðar Færeyinga.

Umhverfisbreytingar

Alkunna er að hitastig á jörðinni fer hækkandi vegna athafna

mannsins, og margvíslegar afleiðingar þess á lífríkið eru sifellt að koma betur í ljós. Þótt lengi hafi verið varað við þessari þróun, hefur þjóðum heims gengið illa að sameinast um áhrifaríkar aðgerðir, og ljóst er að hnattræn hlýnun mun halda áfram um skeið jafnvel þótt gripið verði til róttækra aðgerða á næstu áratugum.

Fyrr á þessu ári kom út skýrsla sem unnin var af Hafrannsóknastofnun um stöðu umhverfis og vistkerfa í hafinu við Ísland og horfur næstu áratuga. Meginmarkmið skýrslunnar er að lýsa helstu breytingum á umhverfi og lífríki hafsins við Ísland undanfarin ár, meta orsakasamhengi þeirra og freista þess að spá fyrir um áhrif framtíðarbreytinga á loftslagi. Sögulega hefur ástandið í hafinu kringum Ísland einkenst af miklum sveiflum þar sem skipst hafa á mislöng köld og hlýrri tímabil. Meginástæða þessa mikla breytileika er lega landsins þar sem mætast heitir og kaldir hafstraumar en straumamótin eru breytileg í tíma. Þess vegna getur verið erfitt að greina milli náttúrulegra sveiflna og áhrifa hnattrænnar hlýnunar. Síðasta «kuldaskiðið» var árunum 1965-1995, en eftir það hefur aukið streymi heits og selturíks Atlantssjávar valdið hlýnun á Íslandsmiðum. Núverandi «hlýskeið», sem staðið hefur frá 1995, er þó ekki marktækt frábrugðið því sem áður hefur sést hér við land, a.m.k. enn sem komið er.

Í fyrrnefndri skýrslu eru nefndar þrjár hugsanlegar sviðsmyndir um framtíðarhorfur umhverfisbreytinga á hafsvæðinu kringum Ísland á næstu 1-3 áratugum.

- 1) Áframhaldandi hlýndaskeið við Ísland þar sem varmaflutningur í Norðaustur-Atlantshafi til norðurs er hár líkt og síðustu tvo áratugi.
- 2) Kólnun, einkum norðanlands, vegna mikillar uppsöfnunar ferskvatns í Norður-Íshafinu líkt og gerðist á árunum 1965–1970
- 3) Meðalár með tilliti til hitastigs sjávar líkt og var við landið á árunum 1970–2000.

Á heimsvísu eru nú þegar ýmsar vísbendingar og kenningar um áhrif loftslagsbreytinga á hvali, en sjávarspendýr eru almennt talin vera góðir vísar á breytingar í vistkerfi hafsins. Áhrifin eru líklega mjög mismunandi eftir tegundum, og eru heimskautegundirnar (t.d. norðhvalur, mjaldur og náhvalur) almennt taldar viðkvæmar fyrir hlýnun sjávar m.a. vegna rýrnunar hafiss. Hvalategundir sem eiga búsvæði á tempruðum og kaldtempruðum svæðum (t.d. langreyður, steypireyður, hnúfubakur og hrefna) eru ekki eins viðkvæmar og gætu jafnvel notið góðs af slíkum breytingum, til skamms eða meðallangs tíma litið. Áhrifin eru þó enn mjög óviss, og ráðast væntanlega mikið af áhrifum loftslagsbreytinganna á mikilvægar fæðutegundir hvalanna s.s. rauðátu, ljósátu og ýmsar tegundir uppsjávarfiska.

Hvalatalningar 1987-2015

Til að meta hugsanleg áhrif loftslagsbreytinga á hvalastofna þurfa að liggja fyrir upplýsingar um fjölda og útbreiðslu tegundanna. Mikilvægustu gögn um þessa þætti við Ísland og á nálægum hafsvæðum koma frá skipulegum hvalatalningum (NASS) sem framkvæmdar hafa verið með mislöngu (oftast 6-8 ára) millibili síðan 1987. Í þessum talningum hefur verið beitt stöðluðum aðferðum til að meta þéttleika og stofnstærðir hvala í Norður Atlantshafi. Þær eru framkvæmdar í samvinnu við nágrannaþjóðir með það markmið að telja sem stærst svæði á sama tíma með sambærilegum aðferðum.

Hvalategundirnar við Ísland eru mjög misjafnar að stærð, útbreiðslu og atferli (t.d. köfunarhegðun), og því ekki hægt að hanna talningu sem hentar jafnvel fyrir allar tegundir. Við hönnun talninga þarf þess vegna að skilgreina forgangstegundir

Sérhönnuð sjómannamappa

Atvinnuskírteini og önnur gögn á vísun stað



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!

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

sem mikilvægast er að meta með sem mestri nákvæmni. Þótt allar tegundir sem sjást séu skráðar, eru upplýsingar mjög misgóðar fyrir mismunandi tegundir. Fjöldi aðgreindra stofna hvalategundanna í Norður-Atlantshafi og mörk milli þeirra eru illa þekkt fyrir flestar tegundir. Fyrirliggjandi gögn um reyðarhvali benda þó til aðskilnaðar milli þriggja megin stofnsvæða: Vestur-, Mið- og Austursvæði. Ísland tilheyrir Miðsvæðinu, en vesturmörk þess eru dregin um suðurodda Grænlands og austurmörkin milli Íslands og Noregs, austan við Jan Mayen. Síðasta fjölþjóðlega hvalatalningin við Ísland og á aðliggjandi hafsvæðum fór fram árið 2015.

Auk skipulegra hvalatalninga geta ýmsar aðrar upplýsingar gefið vísendingar um breytingar á útbreiðslu hvala hér við land sem hugsanlega eru af völdum loftslagsbreytinga, t.d. tíðni hvalreka, skráningar í hvalaskoðunarferðum, upplýsingar úr beinum og óbeinum veiðum, og tilfallandi skráningar hvala í öðrum leiðöngrum.

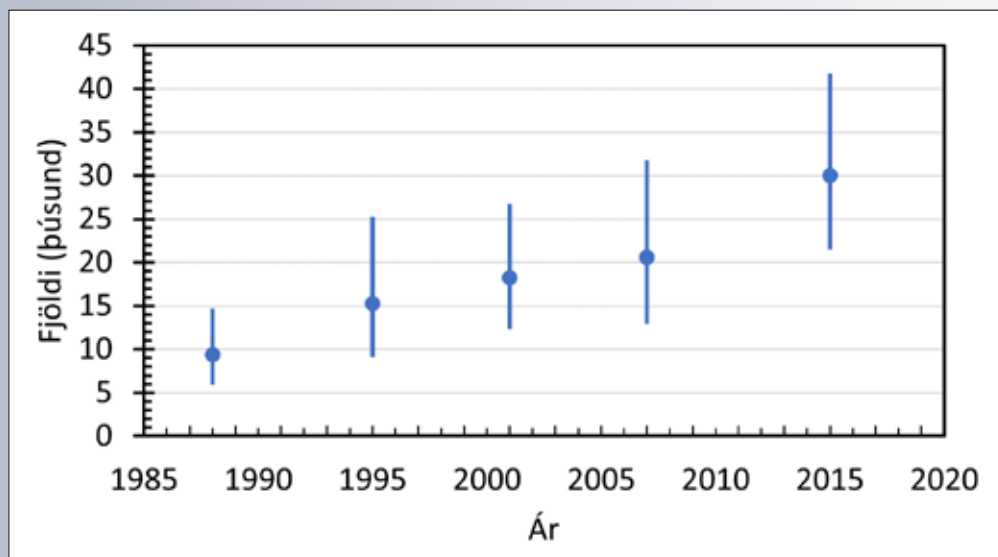
Tafla 1 sýnir stofnstærðir helstu hvalategunda við Ísland samkvæmt NASS talningunum og vísendingar um breytingar á síðustu áratugum. NASS talningaröðin er spannar nú tæplega 30 ár (1987-2015) og hafa þær leitt í ljós talsverðar breytingar í fjölda og útbreiðslu nokkurra tegunda sem lýst verður hér á eftir. Erfiðara er að segja til um þróunina hjá mörgum hinna smærri tegunda, enda var hönnun talninganna ekki miðuð við þær.

Langreyður (*Balaenoptera physalus*)

Langreyður er næst stærsta dýrategund heims og verður allt að 26m löng og yfir 100 tonn að þyngd, en eins og hjá öðrum reyðarhvölum eru kvendýrin heldur stærri en tarfarnir og stofnar Suðurlhvels 10-20% stærri en á Norðurlhveli. Langreyður er útbreidd um allan heim og eru aðskildar deilitegundir á Norður- og Suðurlhveli jarðar. Langreyður er algengasta tegund stórhvala við Ísland, og á mælikvarða lífmassa (sjá töflu 1) er tegundin meðal mikilvægustu dýrategunda í vistkerfi hafsins við Ísland og á aðlægum hafsvæðum. Langreyður er farhvalur sem dvelur við Ísland að sumarlagi við fæðunám, en heldur suður á bóginn á haustin þar sem æxlun fer fram. Tegundin finnst allt kringum Ísland, en er algengust við og utan við landgrunnsbrúnina vestan Íslands. Kynþroskaaldur er 8-12 ár og langreyðar geta orðið yfir 100 ára gamlar. Langreyður hefur verið ein helsta uppistaðan í hvalveiðum við Ísland allt frá upphafi nútímahvalveiða árið 1883.

Breytingar á útbreiðslu og fjölda

Langreyði hefur fjölgað mikið frá því að skipulegar hvalatalningar hófust.



Breytingar á fjölda langreyða í Mið-Norður-Atlantshafi 1988-2015 samkvæmt NASS talningunum (óleiðrétt gögn).

Á tímabilinu 1987-2007 var árleg fjölgun um 4%, en langstærsti hluti hennar var í Irmingerhafi milli Ísland og Grænlands þar sem fjölgunin nam 10% á ári. Samkvæmt síðustu talningum (2015) voru tæplega 37 þúsund langreyðar á Mið Norður Atlantshafi. Líklega er þessi mikla fjölgun bæði afkastur breytinga á útbreiðslu og líffræðilegs vaxtar í stofninum. Í fyrstu tveim talningunum (1987 og 1989) var þéttleiki langreyða á Grænlandshafi langmestur við landgrunnsbrúnirnar vestur af Íslandi og austur af Grænlandi, en lítið var um langreyðar á djúpinu þarna á milli. Í talningunum 1995 hafði fjölgað á djúpsvæðinu og frá og með árinu 2001 hefur verið mikill þéttleiki á öllu svæðinu milli Íslands og Grænlands. Upplýsingar um umhverfisþætti sem skýrt gætu þessar breytingar eru takmarkaðar, en sýna þó talsverða hlýnun sjávar milli árunna 1994 og 2003 á því svæði sem mest aukning hefur verið í þéttleika langreyða.

Þótt rannsóknir frá öðrum hafsvæðum hafi sýnt að fæða langreyða sé all fjölbreytt, virðist fæðan mjög einsleit á hvalamiðunum vestur af Íslandi, þar sem ljósátan *Meganyctiphanes norvegica* var yfir 95% af fæðunni. Ekki liggja fyrir rannsóknir á því hvort hækkanði hita í Grænlandshafi á þessum tíma hafi fylgt aukinn lífmassi ljósátu eða annarra hugsanlegra fæðutegunda langreyða svo sem kolmunna. Talningar í leiðöngrum Hafrannsóknastofnunar utan sumartíma benda til að viðvera langreyða á Íslandsmiðum hafi aukist frá því fyrir aldamót. Samkvæmt hvalatalningu í loðnuleiðangri haustið 2015 sást mikill fjöldi langreyða á loðnuslóð vestur og norðvestur af Íslandi og við austurströnd Grænlands. Þéttleiki langreyða reyndist þar vera 0.06 hvalir/sjómílu² eða þrisvar sinnum meiri en á sama svæði að sumarlagi.

Líffræði

Vísendingar um ástand hvalastofna má stundum finna með rannsóknum á grunnþáttum í líffræði hvalategunda, s.s. aldri, vexti, kynþroska og frjósemi sem endurspeglar fæðuframboð og/ eða stofnstærð. Slíkar rannsóknir hafa að mestu takmarkast við langreyðar og í minna mæli hrefnu og sandreyði hér við land undanfarna áratugi, enda hafa aðrar tegundir verið lítt aðgengilegar til slíkra rannsókna. Langtímarannsóknir á langreyðum sem landað hefur verið í hvalstöðinni í Hvalfirði hafa sýnt miklar sveiflur í kynþroskaaldri og frjósemi tegundarinnar. Þannig lækkaði kynþroskaaldur úr 11 í 8 ár á tímabilinu 1955-1980 en hækkaði aftur eftir það. Frjósemi (þungunartíðni kynþroska kúa) sveiflaðist milli 55% og 85% á tímabilinu 1976-1988. Þessar sveiflur tengjast orkubúskap sem

einnig hefur sveiflast mikið milli ára og virðist ráðast mest af samspili fæðuframboðs og stofnstærðar. Æxlunarferill langreyða tekur oftast tvö ár og er mjög orkukrefjandi fyrir kýrnar. Talið er að langreyður taki allt að 80% ársneyslu sinnar af fæðu á sumrin, og safna þá miklum orkuforða, til að standa undir meðgöngu og mjaltaskeiði auk eigin viðurværis á veturna. Ljóst er að langreyðar eru viðkvæmar fyrir sveiflum í fæðuframboði, og endurspeglast þær í sveiflum í þungunartíðni frá ári til árs og til lengri tíma í breytingum á kynþroskaaldri (gegnum vaxtarhraða).

Veidar á langreyði lágu niðri á tímabilinu 1990-2006. Frumniðurstöður yfirstandandi rannsókna á langreyðar-afla 2006-2010 benda til að breytingar

hafi orðið á kynþroskaaldri og frjósemi sem túlka mætti sem viðbrögð stofnsins við minnkuðu fæðuframboði og/eða fjölgun langreyða á svæðinu. Frekari rannsóknir standa yfir á þessum nýjustu breytingum.

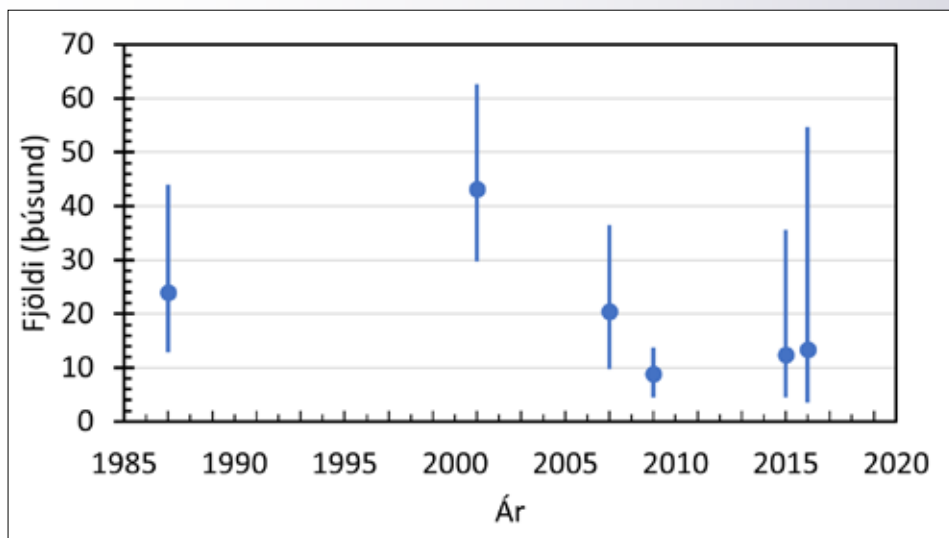
Hrefna (*Balaenoptera acutorostrata*)

Hrefna (hrafneyður) er minnst skiðishvala við Ísland og nær mest um 10m lengd og 8-9 tonna þyngd. Hrefna er útbreidd í öllum heimshöfum, og er greint milli þriggja deilitegunda, með búsvæði í Norður Atlantshafi, Norður Kyrrahafi og á Suðurlandi jarðar. Stofnsvæði hrefnu við Ísland er talið ná frá austurströnd Grænlands um Ísland og norðaustur fyrir Jan Mayen (Mið Norður Atlantshafsstofn).

Hrefnan er farhvalur og heldur sig að mestu á grunnsævi við fæðunám yfir sumarið, en útbreiðslan að vetrarlagi þegar æxlun á sér stað, er illa þekkt. Þó er almennt talið að tegundin haldi sig að mestu í hlýrri sjó að vetrarlagi og benda takmörkuð gögn gervitunglamerkinga til að farleið hrefna frá Íslandi að hausti liggi fjarri ströndum a.m.k. suður að 20°N.

Breytingar á útbreiðslu og fjölda

Hrefnan hefur lengst af verið talin lang algengasti skiðishvalurinn á grunnsævi við Ísland, og fékkst það staðfest í fyrstu skipulegu hvalatalningunum á landgrunninu árin 1986 og 1987. Fjöldinn náði hámarki í talningunum sumarið 2001 þegar hann var metinn 44 þúsund dýr. Í næstu talningum, árið 2007 virtist hafa orðið mikil fækkun á landgrunnssvæðinu og fjöldinn þar metinn innan við helmingur af því sem var sex árum áður.



Mat á fjölda hrefna á íslenska landgrunninu á tímabilinu 1987-2016.

Fækkunin var staðfest árið 2009 þegar einungis um 10 þúsund hrefnur voru metnar vera á landgrunninu. Þótt talningar árin 2015 og 2016 hafi verið ónákvæmar (vegna slæmra veðurskilyrða) benda þær ekki til að nein veruleg fjölgun hafi orðið á síðustu árum. Fækkun hrefnu á landgrunninu var mest á syðri hluta svæðisins en mun minni úti fyrir Norðurlandi, þar sem var reyndar fjölgun á sumum svæðum. Samkvæmt gögnum hvalaskoðunarfyrirtækja var marktæk fjölgun í þéttleika hrefnu á Skjálfaðaflóa á tímabilinu 2009-2013. Það er í samræmi við gögn úr skipulegu hvalatalningunum að útbreiðslutilfærsla hafi orðið til norðurs skömmu eftir aldamót.

Landgrunn Íslands er einungis lítill hluti útbreiðslusvæðis Mið Norður Atlantshafsstofns þótt stór hluti stofnsins hafi haldið sig þar að sumarlagi fram yfir aldamót. Á stofnsvæðinu í heild hafa ekki orðið marktækar breytingar á fjölda hrefna frá því að talningar hófust, en mikill fjöldi hrefna hefur haldið sig í kaldari sjó við Austur Grænland og kringum Jan Mayen í síðustu

talningum. Það virðast því hafa orðið verulegar breytingar á útbreiðslu hrefnu frá aldamótum, tilfærsla frá landgrunni Íslands til norðurs og norðvesturs en einnig norðlæg hliðrun innan íslenska landgrunnins.

Líffræði

Þótt meðgöngutími hrefnu sé svipaður og hinna stærri reyðarhvala (um 10 mánuðir) er æxlunarhringurinn styttri, því hrefnur eiga að jafnaði eitt afkvæmi á ári. Ekki eru fyrirbyggjandi gögn um breytingar í frjósemi hrefnu eftir aðstæðum í sjónum, eins og sýnt hefur verið fram á hjá langreyði. Rannsóknir á orkubúskap benda þó til að hrefnan líkist langreyði að þessu leyti, og geti því verið viðkvæm fyrir sveiflum í fæðuframboði. Samfara fyrrnefndum breytingum á útbreiðslu hrefnu við Ísland, hafa orðið miklar breytingar á fæðusamsetningu tegundarinnar á landgrunni Íslands. Á árunum 1977-1997 var sandsíli helsta fæðutegundin úti fyrir Suðurlandi og Vesturlandi, en loðna og ljósáta yfirgnæfandi hluti fæðunnar norðanlands. Eftir aldamót (2003-2007) hafði hlutfall loðnu og ljósátu í fæðunni minnkað mikið, en vægi þorskfiska (einkum ýsu) og síldar aukist að sama skapi. Í seinni rannsókninni minnkaði hlutfeldi sandsilis í fæðu hrefnu sunnanlands úr 90% árið 2003 í 20% árið 2007. Þessar hröðu breytingar á fæðusamsetningu hrefnu við Ísland eru í samræmi við miklar breytingar sem urðu á stofnum þessara fæðutegunda (sandsíli, loðnu, ýsu og átu) á sama tíma. Hrefna virðist því hafa brugðist við breyttum lífsskilyrðum í hafinu bæði með því að færa sig norðar og með breytti fæðusamsetningu.

Hnúfubakur

(*Megaptera novaeangliae*)

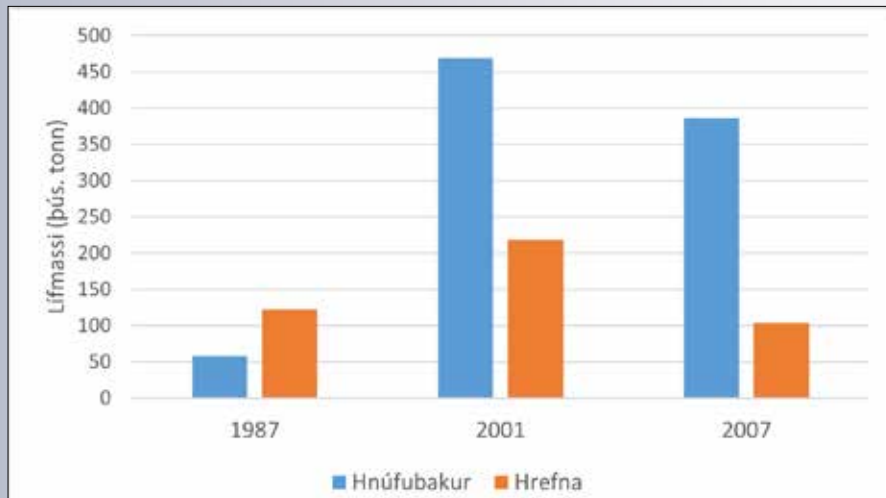
Hnúfubakur sker sig frá reyðarhvolunum í útliti þótt erfðafræðilegur skyldleiki sé mikill. Hann er kubbslegri og hægssyndari en reyðarnar og var því skotmark hvalveiða víða um heim fyrir tíma nútímahvalveiða. Hérlandis eru m.a. heimildir um reglubundnar, en litlar hvalveiðar Arnarfirðinga í hartnær 300 ár á 17.-19. öld. Líklega hefur stór hluti þessara veiða verið hnúfubakskálfar, en einnig eru nefndar fleiri tegundir til sögunnar. Ljóst er að með tilkomu norsku hvalveiðistöðvanna í lok 19. aldar hefur verið gengið mjög nærri nærri stofninum.

Breytingar á útbreiðslu og fjölda

Hnúfubakur var mjög sjaldgæfur langt fram eftir síðustu öld, en tók að fjölga á hafsvæðinu vestan Íslands upp úr 1970. Þrátt fyrir það var fjöldinn á Mið Norður Atlantshafi metinn innan við 2 þúsund dýr árið 1987, þegar skipulegar hvalatalningar hófust. Eftir það fjölgaði hnúfubak mjög hratt og var stofninn metinn um 11 þúsund dýr árið 1995 og um 14 þúsund í talningunum 2001 og 2007. Eftir aldamót (frá og með 2001) hafa ekki orðið marktækar breytingar á stofnstærð og virðist vaxtarskeiði þessu því lokið, og jafnvel vísbendingar um fækkun í síðustu talningu.

Sé landgrunnssvæðið skoðað sérstaklega var árlegur vaxtarhraði þar metinn 12% á tímabilinu 1986-2001. Matið á landgrunninu var umtalsvert lægra árin 2007 og 2009 en hámarksmatið frá 2001. Þessi fækkun var að mestu bundin við talningahólfen vestur og austur af landinu, en fjölgun var hins vegar á sama tíma fyrir norðan. Gögn frá hvalaskoðunarsvæðum í Faxaflóa og Skjálfaðaflóa eru almennt í samræmi við fyrrnefndar breytingar úr skipulegum talningum.

Í heild hefur því orðið mikil fjölgun hnúfubaks á hafsvæðinu við Ísland síðustu áratugi, og jafnframt hliðrun á útbreiðslu til norðurs. Athyglisvert er, að samfara aukningu hnúfubaks á landgrunnssvæðinu var mikil fækkun hrefnu á því svæði, og hefur hnúfubakur því velt hrefnunni úr sessi sem ríkjandi tegund skíðishvala á landrunni Íslands.



Breytingar á lifmassa hrefnu (blátt) og hnúfubaks (appelsínugult) á landrunni Íslands samkvæmt talningum 1987-2007.

Lengi hefur verið þekkt, ekki síst meðal loðnusjómannna, að talsverður fjöldi hnúfubaka heldur til á Íslandsmiðum langt fram eftir vetri og er hugsanlegt að einhver hluti stofnsins hafi hér vetursetu. Hnúfubakur fylgir því ekki dæmigerðu farmynstri annarra skíðishvala með viðveru hér frá vori fram á haust. Í haustmælingaleiðöngnum Hafrannsóknastofnunar á loðnu (sept.-okt.) hefur undanfarin ár sést mikill fjöldi hnúfubaka norðvestur af Íslandi og við austurströnd Grænlands, og virðist útbreiðslan fylgja dreifingu loðnu í stórum dráttum. Þéttleikinn haustið 2015 var heldur meiri en þéttleikinn á sama svæði að sumarlagi. Þótt þessi gögn gefi ekki tilefni til nákvæmra útreikninga á heildarfjölda, er ljóst að nokkur þúsund hnúfubakar og langreyðar halda til á þessu svæði a.m.k. eitthvað fram eftir hausti. Tiltæk gögn gera okkur þó ekki kleift að segja til með vissu hvort fjöldinn að haust og vetrarlagi hafi aukist á þessu svæði á síðustu árum samfara breyttri útbreiðslu loðnu. Hins vegar benda talningar utan sumartíma til að haust- og veturseta hnúfubaka við Ísland hafi almennt aukist á síðustu áratugum

Steypireyður (*Balaenoptera musculus*)

Steypireyður er stærsta dýrategund sem þróast hefur á jörðinni og getur orðið yfir 30m að lengd og 190 tonn að þyngd. Eins og hjá öðrum skíðishvölum verða kvendýrin (kyrnar) um 10% lengri en tarfarnir. Kálfur steypireyðarinnar fæðist 7-8 metra langur og er þá um þrjú tonn að þyngd. Kynþroskaaldur steypireyða er á bilinu 5-10 ár og talið er að þær geti orðið yfir 100 ára gamlar.

Útbreiðslusvæði steypireyðar nær yfir öll heimshöfin, og er tegundina að finna bæði á úthafssvæðum og strandsvæðum þótt hvergi sé hún algeng. Hún er farhvalur, og á sumrin má sjá steypireyðar allt að ísröndinni í norðri og suðri, en útbreiðslan að vetrarlagi, þegar æxlun fer fram, er í hlýrri sjó fjær heimskautionum. Greint er á milli þriggja undirtegunda steypireyðar og er sú íslenska, *Balaenoptera musculus musculus* bundin við norðurhvel jarðar.

Í Norður Atlantshafi liggja norðurmörk útbreiðslu steypireyðar um Davíðssund í vestri og Svalbarða í austri, en suðurmörk útbreiðslunnar og æxlunarsvæði í Norður Atlantshafi eru hins vegar illa þekkt. Steypireyðar hafa þó oft sést að vetrarlagi nálægt

Azoreyjum, Grænhöfðaeypjum, Míritaníu og Senegal, en einnig eru stöku heimildir um steypireyðar undan ströndum Flórída og í Karíbahafi.

Breytingar á útbreiðslu og fjölda

Steypireyðar hafa sést allt í kringum Ísland að sumarlagi en eru sjaldséðar á veturna. Talið er að megingangan komi sunnan úr höfum í maí og haldi aftur suður til æxlunar í september eða október. Á grunnsævi er algengast að sjá steypireyðar hér við land frá miðjum júní til loka júlí. Vestur af Íslandi, þar sem þéttleiki steypireyðar er mestur á sumrin, heldur hún sig mest nálægt landgrunnsbrúninni og innan við hana á 300-1000m dýpi. Útbreiðsla steypireyðar við Ísland skarast talsvert við útbreiðslu hnúfubaks og langreyðar en mun minna við útbreiðslu hrefnu sem heldur sig mest grynna.

Talsverðar breytingar hafa orðið á útbreiðslu steypireyða við Ísland undanfarna áratugi. Þær hafa lengst af verið algengastar sunnan og vestan við landið, á svæðinu frá Vestmannaeyjum til Breiðafjarðar þótt steypireyðar hafi einnig sést reglulega norðaustan við landið, milli Íslands og Jan Mayen. Í Kolluál, vestur og norður af Snæfellsnesi, mátti ganga að steypireyðum vísum yfir hásumarið, og var sérstaklega gert út á tegundina með hvalaskoðun frá Ólafsvík allt fram til aldamóta. Þá fór tegundinni hratt fækkandi í Kolluál, en á sama tíma birtist hún í auknum mæli á Skjálfaflóa.

Rannsóknir á ljósmyndum hafa sýnt að þar var, a.m.k. að hluta til, um að ræða sömu einstaklinga og áður höfðu haldið til í Kolluál. Önnur athyglisverð breyting er að steypireyðarnar koma sífellt fyrr á vorin í Skjálfaflóa. Talningarnar (1986-2015) ásamt skráningum hvalaskoðunarfyriretækja benda því til að hliðrun frá suðvestri til norðausturs hafi orðið á útbreiðslu tegundarinnar á grunnsævi við Ísland og að steypireyðar komi fyrr að ströndum landsins en áður.

Eins og flestum öðrum skíðishvölum fækkaði steypireyðum mjög vegna ofveiði seint á 19. öld og snemma á 20. öld. Þrátt fyrir óverulegar veiðar frá því að hvalafríðun tók gildi við Ísland árið 1915 og aukningu á þéttleika vestan við landið á árunum 1969-1988, er talið að núverandi fjöldi steypireyða við landið sé enn mun minni en var fyrir tíma hvalveiða, ólíkt því sem er hjá



Háhyrningar finnast allt kringum Ísland árið um kring og eru sérstaklega algengir á stildarslóðum. Ljósmynd: Fannar Freyr Bragason.

langreyði, hrefnu og hnúfubak. Hugsanlega tengist það fábreyttu fæðuvali tegundarinnar, en steypireyðar nærast næstum eingöngu á svíflægum krabbadyrum (átu).

Samkvæmt talningum var marktæk aukning á fjölda steypireyða á Mið Norður Atlantshafi á árabílinu 1989-2001 og fjöldinn metinn um 1,000 dýr í lok tímabilsins. Nýjasta matið frá 2015 er það hæsta frá því að talningar hófust (3,000 steypireyðar; 95% öryggismörk 1,377-6,534) og vekur vonir um að stofninn geti verið að rétta úr kútnum þótt enn sé hann langt frá fyrri stærð.

Liffræði

Ekki liggja fyrir nein gögn um liffræðilega þætti (s.s. kynþroskaaldur og frjósemi) hjá steypireyðarstofninum við Ísland og því óvíst hvort breytingar hafi orðið á síðustu árum sem skýrt gætu fjölgun tegundarinnar við landið. Þekkt eru sjö dæmi frá Íslandsmiðum, um kynblöndun steypireyðar við langreyði, hið fyrsta frá 1983. Í öllum tilfellum nema einu var um að ræða blöndun steypireyðarkýr við langreyðartarf, en auk þess eitt dæmi um 2. kynslóðar blöndun, þ.e. kynblendings við langreyði. Langreyðarstofninn er meira en tífalt stærri en steypireyðarstofninn, þannig að hugsanleg neikvæð áhrif kynblöndunar myndu vega mun þyngra hjá steypireyðinni.

Háhyrningur (*Orcinus orca*)

Háhyrningur er stærsta tegund höfrungaættarinnar og er útbreidd um allan heim frá hitabeltissvæðum til heimskautasvæða. Háhyrningar hafa mjög fjölbreytt fæðuval og éta allt frá smávöxnum uppsjávarfiskum til stærstu dýrategundar heims, steypireyðar. Þeir eru stundum kallaðir úlfar hafsins sökum líkinga við veiðiaðferðir úlfa á sér mun stærri bráð. Háhyrningar finnast allt kringum Ísland árið um kring og eru sérstaklega algengir á sildarslóðum, þótt fæðan sé einnig fjölbreytt hér við land. Stofnar háhyrninga eru almennt mun minni en annarra höfrungategunda sem eru neðar í fæðuvefnum og veldur það, ásamt hnappdreifri útbreiðslu erfiðleikum við að meta stofnstærðir út frá hefðbundnum hvalatalningum. Samkvæmt nýjustu talningum (2015) er fjöldi háhyrninga á Mið Norður Atlantshafssvæðinu (Ísland og Færeyjar) metinn 30,540 dýr en mikil óvissa er í því mati (95% vikmörk 8,316-112,120). Líklega er ekki um einn einsleitann stofn að ræða á þessu stóra svæði, heldur samsafn margra hjarða (fjölskyldna) með mismunandi sérhæfingu í fæðuvistfræði. Langtímarannsóknir á sildarmiðum hafa sýnt fram á að a.m.k. nokkur hundruð einstaklingar fylgja sildargöngum að meira eða minna leyti en einnig hefur nýlega verið sýnt fram á lengra far hjá hluta stofnsins.

Breytingar á útbreiðslu og fjölda

Sökum ónákvæmni í stofnstærðarmælingum háhyrninga er ekki unnt að meta hvort breytingar á heildarfjölda háhyrninga hafi orðið á talningatímabilinu 1986-2015.

Á síðustu áratugum hafa hins vegar orðið umtalsverðar breytingar á haust- og vetrar útbreiðslu háhyrninga á grunnsævi við Ísland samfara breytingum á útbreiðslumynstri íslensku sumargots-sildarinnar. Þannig hefur megin útbreiðslukjarni háhyrninga sem sérhæfa sig í sildaráti færst frá Austfjörðum til Vesturlands (Breiðafjarðar) kringum síðustu aldamót. Ekki er ljóst hvort, og þá hvernig þessar breytingar tengjast umhverfisbreytingum í hafinu. Hluti þessara háhyrninga heldur til við Vestmannaeyjar að sumarlagi, en aðrar hjarðir halda til við Skotland að sumarlagi, og nærast þar m.a. á sjávarspendýrum. Ekki er ljóst hvenær þessi reglubundnu ferðalög milli Íslands og Bretlands hófust, en leiddar hafa verið líkur að því að um sé að ræða nýlega breytingu sem gæti tengst breytingum í fæðuframboði.

Það virðist því vera talsverður breytileiki meðal háhyrninga varðandi sérhæfingu í fæðunámi. Sumar hjarðir virðast nærast svo til eingöngu á sild, meðan aðrar eru sveigjanlegri í fæðuvali

og ferðast langar leiðir. Leiða má líkum að því að fyrrnefndu hjarðirnar séu viðkvæmari fyrir umhverfisbreytingum sem hefðu áhrif á framboð sildar sem fæðu.

Hnýðingur (*Lagenorhynchus albirostris*)

Hnýðingur er algengasta höfrungategundin við Ísland. Tegundin er í mestum þéttleika á landgrunnssvæðum, en finnst einnig í talsverðu magni í úthafinu, þar sem hin náskylda tegund leiftur (*L. acutus*) er algengari, einkum sunnan Íslands. Fjöldi hnýðinga á Mið Norður Atlantshafi var metinn 159,000 í síðustu talningu (2015).

Breytingar á útbreiðslu og fjölda

Samkvæmt talningum á landgrunni Íslands hefur fjöldi hnýðinga aukist á tímabilinu 1986-2016. Mestur hluti þessarar aukningar er vegna mikillar fjölgunar norðan Íslands, og er hugsanlegt að heildarfjölgunin sé að stórum hluta vegna hliðrunar á útbreiðslu til norðurs. Það væri í samræmi við fæðu hnýðings hér við land, sem samanstendur að miklu leyti af þorskfiskum og er ýsa algengasta fæðutegundin samkvæmt takmörkuðum fyrirbyggjandi gögnum.

Hnísa (*Phocoena phocoena*)

Hnísa er langminnsta hvalategundin við landið, og mælist því verr í hvalatalningum sem hannaðar eru með tilliti til mun stærri hvalategunda. Árið 2007 voru gerðar smávægilegar breytingar á flugtalningu á landgrunninu til að freista þess að fá mat á fjölda hnísu á svæðinu, og var hann þá metinn 43,179 hnísar en nákvæmni talninganna var lítil (95% öryggismörk 31,755-161,899). Talningaröðin gefur þó vísbendingar um hlutfallslegar breytingar á þéttleika tegundarinnar. Á tímabilinu 1986-2001 virðist sem fækkun hafi verið á þéttleika hnísu, en talningar eftir 2001 hafa sýnt aukningu þannig að ekki er um marktækar breytingar að ræða fyrir tímabilið í heild (1986-2016). Skráning meðafla í netaralli Hafrannsóknastofnunar bendir til að hliðrun í útbreiðslu hnísu hafi átt sér stað frá síðustu aldamótum, þar sem aukning hefur verið á meðafla hnísu í kalda sjónum fyrir norðaustan land.

Rakahöfrungur (*Stenella coeruleoalba*)

Rakahöfrungur telst til flækinga hér við land, en er algengur í hitabeltinu og á heittempruðum svæðum. Tegundarinnar er ekki getið í eldri heimildum um hvali við Ísland og er fyrsta staðfesta tilfellið frá árinu 1984, er rákahöfrungur rak á strendur Örfasveitar. Síðan hefur tegundina rekið víða á strendur Íslands a.m.k. 14 sinnum á tímabilinu 1998-2020. Ekki er ólíklegt, að aukin tíðni hvalreka þessa suðræna höfrungs tengist auknum sjávarhita, þótt gögnin séu ónóg til að fullyrða um slíkt.

Samantekt

Frá því að reglulegar hvalatalningar hófust árið 1987, hafa umtalsverðar breytingar átt sér stað í fjölda og útbreiðslu hvala við Ísland. Breytingar þessar virðast í mörgum tilfellum tengjast breytingum í vistkerfinu sem rekja má til hlýnnar sjávar. Upplýsingar eru mjög takmarkaðar um flestar þeirra 23ja tegunda hvala sem sést hafa við Ísland, en helstu breytingar sem merkja má af fyrirbyggjandi gögnum eru eftirfarandi.

Mikil aukning hefur orðið í fjölda hnúfubaks og langreyðar og einnig virðist hnýðingi hafa fjölgað nokkuð. Hrefnu hefur hins vegar fækkað mikið á landgrunnssvæði Íslands, þótt ekki hafi orðið marktæk breyting innan stofnsvæðis hrefnu sem heildar (Mið-Norður-Atlantshaf).

Fækkunin á landgrunninu virðist tengjast óhagstæðum breytingum á framboði mikilvægra fæðutegunda hrefnu á landgrunninu s.s. sandsíli og loðnu. Hrefnu hefur hins vegar fjölgað norðan við landið (m.a. við Jan Mayen) og virðist því hafa orðið hliðrun



Háhyrningar finnast allt kringum Ísland árið um kring og eru sérstaklega algengir á síldarslóðum. Ljósmynd: Fannar Freyr Bragason.

á útbreiðslu hrefnu til norðurs innan stofnsvæðisins. Fjölgun hnúfubaks og fækkun hrefnu hefur leitt til þess að hnúfubakur er nú ríkjandi tegund skíðishvala á landgrunni Íslands. Fjölgun langreyðar virðist að hluta til mega skýra með stækkun á útbreiðsluvæði milli Íslands og Grænlands, samfara hlýnun sjávar í Irmingerhafi. Einnig vekur athygli mikil fjöldi langreyða og hnúfubaka að haustlagi við strendur Austur Grænlands samkvæmt talningum í loðnuleiðangri 2015, og er viðverutími

þessara tegunda á norðlægum slóðum hugsanlega lengri en almenn hefur verið talið.

Fyrirliggjandi gögn benda einnig til hliðrunar útbreiðslu til norðurs hjá steypireyði, hnýðingi, hnísu og hugsanlega einnig marsvíni (grindhval). Tíðni hvalreka á Íslandsstrendur bendir auk þess til aukningar í komum suðrænna flækinga til landsins s.s. rákahöfrungs (*Stenella coeruleoalba*) og nokkurra tegunda svínhvala undanfarin 30 ár.

Helstu heimildir:

- ¹ Droplaug Ólafsdóttir og Gísli A. Víkingsson, 2004. Marsvín Í Íslensk Spendýr (ritstj. Páll Hersteinsson) bls. 172-175 (Vaka-Helgafell, 344 bls.).
- ² Gísli A. Víkingsson, 2004. Steypireyður. Í Íslensk Spendýr (ritstj. Páll Hersteinsson) bls. 200–203 (Vaka-Helgafell, 344 bls.).
- ³ Gísli A. Víkingsson, 2004. Langreyður. Í Íslensk Spendýr (ritstj. Páll Hersteinsson) bls. 204–211 (Vaka-Helgafell, 344 bls.).
- ⁴ Gísli A. Víkingsson, 2004. Hnúfubakur. Í Íslensk Spendýr (ritstj. Páll Hersteinsson) bls. 224–229 (Vaka-Helgafell, 344 bls.).
- ⁵ Gísli A. Víkingsson, 2004. Hrefna. Í Íslensk Spendýr (ritstj. Páll Hersteinsson) bls. 218-223 (Vaka-Helgafell, 344 bls.).
- ⁶ Gísli Víkingsson, Pike D, Schleimer A, Héðinn Valdimarsson, Þorvaldur Gunnlaugsson, Silva T, Bjarki Elvarsson, Mikkelsen B, Öien N, Desportes G, Valur Bogason og Hammond PS (2015) Distribution, abundance and feeding ecology of baleen whales in Icelandic waters: have recent environmental changes had an effect? *Frontiers in Ecology and Evolution* 3:1–18.
- ⁷ Gísli A. Víkingsson, Bjarki Þór Elvarsson, Droplaug Ólafsdóttir, Jóhann Sigurjónsson, Chosson V, Galan A 2014. Recent changes in the diet composition of common minke whales (*Balaenoptera acutorostrata*) in Icelandic waters. A consequence of climate change? *Marine Biology Research* 10:138–152.
- ⁸ Gísli Víkingsson og Sandra Granquist, 2021. Sjávarspendýr. Í Guðmundur J. Óskarsson (ritstj.), Staða umhverfis og vistkerfa í hafinu við Ísland og horfur næstu áratuga. Haf- og vatnarannsóknir, HV 2021-14.
- ⁹ Jóhann Sigurjónsson, Lyrholm, T., Leatherwood, Erlendur Jónsson og Gísli Víkingsson 1988. Photoidentification of killer whales, *Orcinus orca*, off Iceland, 1981 through 1986. *Rit Fiskid.* 11, 99–114.
- ¹⁰ Jóhann Sigurjónsson, 1995. On the life history and autecology of North Atlantic rorquals. Í: Whales, seals, fish and man. Blix AS, Walløe L, Ulltang Ø (eds) Elsevier Science B.V.
- ¹¹ Pike, D., Þorvaldur Gunnlaugsson, Mikkelsen, B., Sverrir D. Halldórsson, og Gísli A. Víkingsson. 2019. Estimates of the abundance of cetaceans in the central North Atlantic based on the NASS Icelandic and Faroese shipboard surveys conducted in 2015. *NAMMCO Sci. Publ.* 11, (2019)
- ¹² Pike D, Þorvaldur Gunnlaugsson, Jóhann Sigurjónsson, Gísli Víkingsson 2020. Distribution and abundance of cetaceans in Icelandic waters over 30 years of aerial surveys. *NAMMCO Scientific Publications* 11.
- ¹³ Samarra FIP, Tavares SB, Béseau J, Deecke VB, Fennell A, Miller PJO, Pétursson H, Sigurjónsson J, Víkingsson GA (2017) Movements and site fidelity of killer whales (*Orcinus orca*) relative to seasonal and long-term shifts in herring (*Clupea harengus*) distribution. *Marine Biology* 164:159.
- ¹⁴ Smári Geirsson 2015. Stórhvalveiðar við Ísland til 1915. Útgefandi Sögufélag, 586 bls.
- ¹⁵ Sverrir Daniel Halldórsson, Gísli A. Víkingsson og Droplaug Ólafsdóttir 2009. Hvalrekar við Ísland 1981-2008. Hafráðstefna – Ocean and Marine Biota Reykjavík. Veggspjald.

Alhliða þjónusta í sjávarútvegi

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

Skeljungur — fyrir þá sem ferðast og framkvæma



Skeljungur



Síðbúin afsökunarbeiðni

Það eru nú bráðum fjörutíu ár síðan Víkingur gekk á fund Kristins Daníels Haflíðasonar sem þá var 1. vélstjóri á togaranum Bjarna Benediktssyni RE 210.

„Það vildi bara svo slysalega til að blaðamaðurinn fór rangt með nafn pabba,“ segja systkinin Halldóra Kristín og Haflíði B. Kristinsbörn í samtali við Sjómannablaðið Víking. „Pabbi vildi aldrei gera neitt í málinu svo þetta stendur enn óhaggað í blaðinu.“

Við spjöllum áfram. Systkinin vilja ekki áfella neinn fyrir mistökin. Eru líka hikandi við að biðja um leiðréttingu þegar svona langt er um liðið. „Svona kemur fyrir, öllum verður á og ekkert við því að gera, er bara mannlegt,“ segja þau og bera blak af blaðamanni Víkings. „En nú verður pabbi hundrað ára 4. maí næstkomandi svo þú myndir kannski huga að þessu?“

Viðtalið sem Halldóra Kristín og Haflíði vísa til er að finna í 1. til 2. tölublaði Víkings árið 1984 og ber yfirheitið, „Á sjó í 38 ár“. Tilefnið var 75 ára afmæli Vélstjórafélags Íslands.

Vildi staðgreiðslu skatta

Það er óneitanlega fróðlegt að renna yfir það sem Kristinn – eða Ninni eins og hann er kallaður – hafði að segja fyrir tæplega fjórum áratugum. Aðspurður hvort hann fylgist vel með því sem er á döfinni hjá Vélstjórafélaginu svarar Kristinn að það gangi svona upp og ofan. Fréttabréfið sé gott en verr gangi að sækja fundi þar sem hann stoppi oftast ekki nema einn sólarhring í landi. Vélstjórnarnir séu fjórir um borð og standi tveir og tveir saman sex tíma vaktir. Nýlega sé byrjað að nota svartolíu sem þýði meira viðhald – „eins og er fiskum við rétt fyrir oliunni“ – og vélsíminn sé horfinn úr vélarúminu.

„Það er mikil breyting,“ segir Kristinn. Þegar vélsíminn var og hét stjórnuðu vélstjórnarnir keyrslu skipsins þó ekki án fyrirsmæla. „En í dag er þessu öllu stjórnað úr brúnni,“ sagði Kristinn árið 1984.

En var ekki orðið tímabært að fara í land eftir 38 ár á sjónum? Það er ansi snúið fyrir mann „á mínum aldri“, svaraði Kristinn. Skattarnir væru greiddir eftir á sem gerði honum erfitt um vik – augljóst er að Kristinn vildi staðgreiða skatta sína – lífeyririnn væri ekki hár og atvinnuleysi í landi.

Og hvað sagði svo Kristinn um horfur á nýbyrjuðu ári? „Mér list ekkert á þetta ár, það sést enginn þorskur.“

Með þessum orðum lauk viðtali Víkings snemma árs 1984 við Kristinn Daníel Haflíðason.

Missti föður og bróður með Goðafossi 1944

Í viðtalinu minnst Kristinn á Goðafoss en þar var hann fyrsti kyndari hjá föður sínum, Haflíða Jónssyni frá Skógum í Þorskafirði. Hann er fáorður um harmleikinn sem varð snemma í nóvember 1944 þegar þýskur kaþbátur grandaði Goðafossi með þeim afleiðingum að samtals tuttugu og fjórir farþegar og skipverjar fórust.



Kristinn Daníel Haflíðason og eiginkona hans, Þórdís Lárusdóttir, í brúðkaupsferð sinni um borð í Brúarfossi.

„Það var aldrei talað um þennan atburð, amma bannaði það,“ rifja systkinin upp. „Pabbi fór í land þennan túr. Ætlaði að klára Vélaskólann. Pétur Már, bróðir hans, hljóp í skarðið en Pétur var staðráðinn í að verða landkrabbi, lögmaður eða eitthvað svoleiðis. Hafliði afi varð sextugur í tórnum og pabbi og Gísli, bróðir hans, voru komnir niður á bryggju að taka á móti föður sínum og bróður. Búið var að skreyta heima og bjóða til afmælisveislu.“ Áfallið varð sannarlega stórt. Hafliði hafði ákveðið að fara ekki aftur á sjóinn og Pétur var að hefja lífsgöngu sína, rétt orðinn 17 ára. Báðir feðgarnir fórust með Goðafossi þennan örlagaríka dag á Faxaflóa, 10. nóvember 1944.

„Bræðurnir létu þetta þó ekki fæla sig frá sjónum,“ segja Halldóra og Hafliði. „Þeir byrjuðu báðir sem kolamokarar, eða kyndarar, og urðu seinna vélstjórar. Gísli var lengi yfirvélstjóri hjá Eimskip og við höfum ekki tölu á öllum þeim skipum sem pabbi hefur verið á. Hann var til dæmis ein 17 ár á Hallveigu Fróðadóttur, 13 ár á Bjarna Benediktssyni og 7 ár á Tröllafossi. Hann var á fleiri fossum, Lagarfossi, Selfossi, Reykjafossi, Brúarfossi og svo auðvitað Goðafossi. Svona gætum við raunar haldið lengi áfram að telja,“ segja systkinin. „En við skulum ekki þreyta lesendur Víkings á slíkri langloku,“ segja þau og slá botn í spjallið.

Sjómannablaðið Víkingur óskar Kristni Daniel Hafliðasyni hjartanlega til hamingju með afmælið stóra sem framundan er. Jafnframt biður ritstjóri Víkings hann að afsaka nafnabrenglið forðum.

Megi dagurinn 4. maí verða þér og þínum gleðiríkur, Kristinn Daniel.



Kristinn Daniel í vélarúmi Bjarna Benediktssonar.



www.hd.is

Sameinaðir kraftar undir nýju merki

Hamar, Deilir, NDT og Vélar hafa nú sameinast og fá nýtt nafn: HD

Nýja vörumerkið sameinar hugvit, hátækni og verkþekkingu félaganna fjögurra. Sameiningin gerir okkur kleift að veita viðskiptavinum okkar í ólíkum atvinnugreinum enn betri þjónustu en áður.

- > Stóriðja
- > Virkjanir
- > Sjávarútvegur
- > Veitur
- > Fiskeldi
- > Matvælaíðnaður



Listamaðurinn Susan Cole dró upp þessa mynd af síðustu augnablikum Varusar í þessu lífi.



Barbarians

Fínt hámhorf

Á Netflix fann ég þýska þáttaröð, Barbarians, sem vakti athygli mína. Þetta eru ekki nema sex þættir, hver um 50 mínútur. Skemmst er frá því að segja að ég límdist við skjáinn og þegar þrír þættir voru að baki – og klukkan að nálgast tvö eftir miðnætti – varð að taka mig sannkölluðu hreðjatakni til að slíta mig í burtu. Sem sagt, ég tók þessa sex þætti í tveimur lotum og blés á misjafna dóma sem sérían hefur fengið.

Sögusviðið

Barbarinn segir okkur söguna um orrustuna í Tevtóborgarskógi árið 9 eftir Krist þar sem Rómverjar mættu germönskum ættbálkum í blóðugum átökum. Fyrir Rómverjum fór Publius Quinctilius Varus sem áður hafði verið landstjóri í Sýrlandi þar sem hann gerði meira af því að lyfta vínbikurum en að sveifla sverði. Varus var skyldur Ágústusi keisara og naut góðs af frændseminni í efnislegum gæðum en sálin beið þess ekki bætur; vaxandi hroki og sjálfumgleði varð þess valdandi að hann gerði þá reginskyssu að koma fram við Germani eins og þeir væru þrælur Rómar.

Gildran

Í september árið 9 var kyrrðin rofin af fregnum um smávægileg uppþot meðal germönsku ættbálkanna. Á leið sinni í vetrarbuðir ákvað Varus að fara um óróasvæðið – milli fljótanna Emr og Weser í norðvestur hluta Þýskalands. Nú skyldi komið á reglu og uppivöðsluseggjum

refsað. Því fór fjarri að Varus tæki ástandið alvarlega. Hann bar hreint engan ugg í brjósti, þetta voru ekki annað en villmenn sem gætu aldrei staðið rómverskum hermönnum snúning.

Í rauninni var Varus að ganga í gildru sem höfðingi Kerúska, Arminius að nafni, var búinn að egna. Hann hafði hleypt svolitilli uppreisn af stað í þeirri von að tæla Varus inn í fenjaskóg þar sem Rómverjar ættu erfitt um vik með að beita hernaðartækni sinni.

Í þóttu sínum lét Varus varnaðarorð sem vind um eyru þjóta. Jafnvel þegar föðurbróðir Arminiusar sagði honum hvað til stæði,

að ætlunin væri að ráðast á rómversku fylkinguna þegar hún væri komin djúpt inn í myrkan skóginn, lét Varus sér fátt um finnast.

Þarna væri einn frændinn að grafa undan öðrum til þess eins að upphefja sig í augum Rómverja, ályktaði Varus í þóttu sínum. Og jafnvel þótt eitthvað væri hæft í þessari þvælu væri útilokað að „barbarar“ gætu nokkru sinni staðist þjálfuðum hermönnum Rómar snúning.

Gildran lokast

Snemma hausts lagði Varus af stað með þrjár legiónir, konur og börn hermanna og ótal farangursvagna. Með í för var Arminius og sveit Kerúska sem átti að kveða niður allar efasemdir sem Rómverjar kynnu að hafa um hollustu þeirra. Í miðjum Tevtóborgarskógi létu Arminius og menn hans sig hverfa og skömmu síðar hófust árásir á hina löngu fylkingu Rómverja. Innan um mýrafen og villustiga skógarins stóð Varus nú frammi fyrir ærnum vanda.



Rómverski hershöfðinginn Germanicus fann hinar hroðalegu leifar förnanna. Styttu hans er að finna á Carlsberg safninu í Kaupmannahöfn og ber hún vitni hinni undarlegu nef-söfnunar-áráttu sem eitt sinn greip um sig meðal safnara. Ljósmynd: Jón Hjaltason

Það jók á hörmungar hans að skyndilegt hvassviðri breytti öllum stígum í kviksyndi og stormurinn braut trjágreinar sem lömdu hermennina.

Allt í einu gerðu Kerúskar og bandamenn þeirra árás á endilanga fylkingu Rómverja. Spjótum rigndi og allt fór í eina ringulreið þar sem maður tókst á við mann í návígi. Prengslin á skógarstígnum hindruðu Rómverja í að beita yfirburðarhernaðartækni sinni. Engu að síður tókst þeim að halda velli um sinn og germönsku stríðsmennirnir létu sig hverfa inn í skóginn.

Ósigur

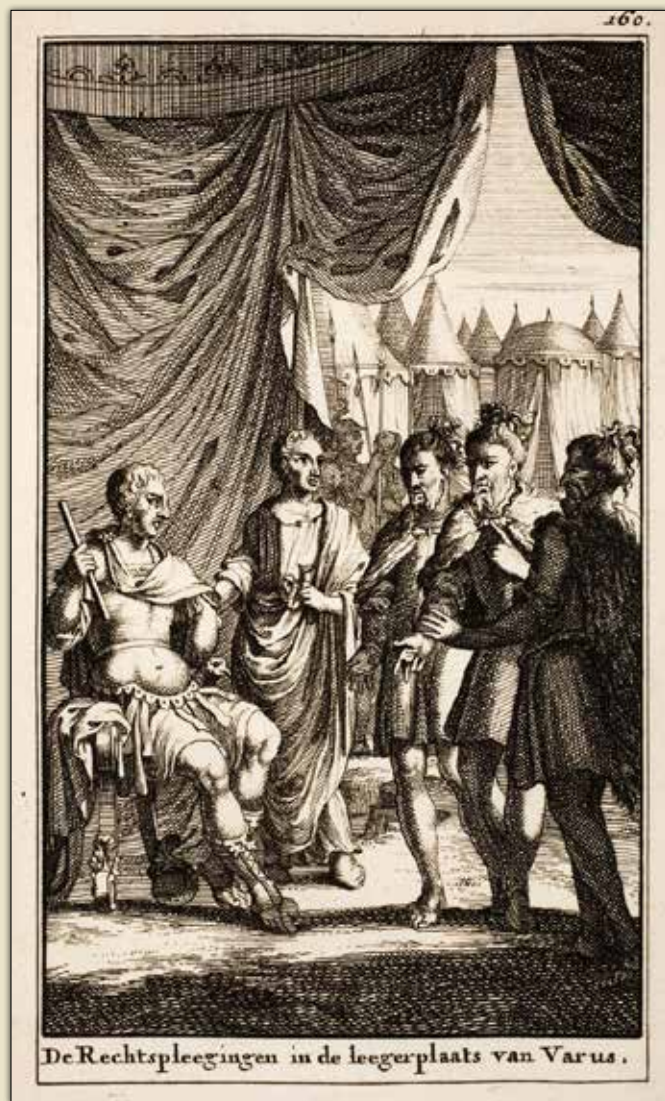
Þegar Varus hafði þannig hrundið fyrstu árásum barbaranna lét hann reisa í skyndingu víggirtar búðir og brenna vagnana sem voru ónothæfir í bleytunni.

Daginn eftir vörðust Rómverjar stöðugum árásum en í hellirigningunni urðu vopn bogliða nánast ónothæf og skildir gegndrepa og of þungir til að bera.

Á þriðja degi orrustunnar fann Arminius á sér að sigur var í vændum og undirbjó lokaárás. Að sama skapi sá Varus fram á ósigur og frekar en að falla lifandi í hendur barbörum kaus hann – og æðstu foringjar hans – að svipta sig lífi. Fyrirmæli voru um að brenna lík hans sem ekki tókst og má ímynda sér fögnuð Arminiusar þegar hann hjó höfuðið af líki Varusar og sendi fjarstöddum, germönskum höfðingja, ef til vill í þeirri von að sá legðist á árar með Germönum í Tevtóborgarskógi um að hrekja Rómverja á braut í eitt skipti fyrir öll. Af því varð þó ekki en höfuð Varusar rataði um síðir til Rómar.

Langtum flestir í rómversku fylkingunni – um 20.000 hermenn, konur og börn – voru annað hvort drepnir í skóginum eða leiddir burt og þeim fórnað germönskum guðum. Hroðalegar leifar þessara fórna – sem hershöfðinginn Germanicus fann síðar – vöktu hrylling hjá jafnvel hinum kaldlyndustu hermönnum í liði Germicusar.

Ósigurinn var reiðarslag fyrir Róm og vafasamt að Ágústus keisari, sem þá var orðinn 72 ára, hafi nokkru sinni komist yfir áfallið að missa þrjú stórfylki á einu bretti. Að sögn ævisöguritarans Suetonius reif keisarinn klæði sín, þegar hann frétti örlög Varusar og í marga mánuði á eftir neitaði hann að láta skera hár sitt og iðulega heyrðu menn hann tuldra fyrir munni sér: „Quinctilius Varus, færðu mér stórfylkin mín aftur.“



Varus tekur á móti höfðingjum Germana.

Ryðfrír stálbarkar

Barkasuða Guðmundar ehf.

fyrir

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

Barkasuða Guðmundar ehf stálbarkasmíði / Hvaleyrarbraut 27 / 220 Hafnarfjörður / 564-3338 / 554-1661



HVASSAFELL

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

Fjórði og seinasti hluti

Strax og veðrið gekk niður kom Lifeline til baka og gekk greiðlega að leggja honum í fyrri stöðu. Það styttist í næsta stórstraum sem var með hæstu sjávarstöðu 13. – 15. maí og stefnt var að því að gera tilraun til að snúa Hvassafelli í stefnu út af vikinni á fyrra flóði 13. maí og í framhaldinu draga það út á kvöldflóðinu. Við höfðum af því áhyggjur að ef Lifeline tækist ekki að ná skipinu út á þeim straum hvaða möguleikar væru í stöðunni, næsti stórstraumur með viðlíka sjávarhæð yrði eftir um hálfan mánuð eða 28. maí. Nú var hinsvegar komin á samningur við Landhelgisgæsluna um aðkomu varðskipisins Ægis að verkinu og á þriðjudag 13. maí 1975 fyrir hádegis kom Ægir sem verið hafði í eftirliti á Skjálfandaflóa og lagðist við akkeri skammt utan við strandstaðinn. Strax og Ægir var lagstur var hafist handa við að koma dráttartaug á milli Ægis og Hvassafells. Við höfðum áður tekið dráttarvír Hvassafells upp úr bakkanum þar sem hann var geymdur og útbúið úr honum svonefndan hanafót fram úr stefninu ef til þess kæmi að Ægir eða annað skip kæmi til aðstoðar Lifeline. Þessi búnaður átti líka að koma að gagni við að draga skipið til Akureyrar næðist það á flot. Það gekk greiðlega með

akkerisspílinu að draga taugina frá Ægi 300 faðma 10 tommu nylontrossu yfir í Hvassafell og lása henni í hanafótinn. Þessu var lokið seinnpart dagsins. Nú var bara að biðja flóðsins sem var uppúr miðnætti kl. 00:42 þann 14. maí samkvæmt flóðtöflunni en byrjað yrði að toga um tveimur tímum fyrr og reynt að snúa Hvassafelli á stefnuna sem auðveldast væri að draga það í sem var um 90° frá legu þess á strandstaðnum.

Hvassafell næst á flot

Eftir kvöldmatinn fórum við félagarnir á Hvassafelli yfir allan búnað hjá okkur, þéttingu vélarúmsins eina ferðina enn og virtist okkur allt vera í lagi. Það var svo uppúr kl. 21:00 (þann 13. maí)

að Lifeline fór að stekkja á vírunum hjá sér og Ægir sömuleiðis að toga í dráttartaugina. Þeir tóku rólega í fyrst í stað og smá bættu við átakið. Það var svo rétt um miðnætti sem Hvassafell fór að snúast og á næstu þrem korterum tókst að snúa því um einar 70°. Jafnframt

þokaðist skipið lítillega fram með miklum skruðningum þegar það dróst eftir grýttum botninum. Síðan stóð allt fast um stund en nokkru síðar snerist skipið um einar 10° til viðbótar og þokaðist aðeins fram þó lítið væri. Hreyfðist svo ekki meira þó bæði dráttarskipin tækju á af öllu afli. Þegar hér var komið flaut



Lifeline dregur Hvassafell.

skipið að framan, dýpið þar var um 3,4 m, um miðjuskipsins var dýpið 3,30 m og við skut 1,8 m.

Miðvikudagur 14. maí 1975. Um tvöleytið eftir miðnætti var farið að falla töluvert út og var ákveðið að hætta aðgerðum og biðja næsta flóðs sem var samkvæmt

flóðtöflunni um kl 13:00. Um kl. 11:30 byrja Lifeline og Ægir að taka í á ný og um tólfleitið þókast skipið fram um nokkra metra og það þókast nokkuð fram næsta klukkutímann og er komið eina 25 - 30 metra út frá því sem verið hafði þegar hætt var um nóttina. Þá sé ég að trossan frá Ægi er að gefa sig um miðjuna á splæsi, sýndist mér. Ég hef strax samband við Ægi og læt vita en það skiptir engum togum að trossan fer í sundur. Það flaug um hugann að þar með væri þessi tilraun úti, allavega yrði að hnýta saman trossuna og biða svo fram að flóðinu eftir miðnætti. Lifeline hélt áfram að toga í sína víra og Hvassafell smá þokaðist fram með ískri og skruðningum svo sat allt fast þess á milli en rétt um kl. 14:00 rann skipið nokkuð viðstöðulaust fram og flaut og Lifeline dró það til sín. Við vorum uppi í brú Óttar Karlsson, Jón Örn og ég. Þegar við fundum að skipið flaut tókum við saman höndum og hoppuðum upp eins smástrákar og hrópuðum í fögnuði: „Það tókst, það tókst“. Ekki var þó tími til að fagna mikið að sinni, nú þurfti að yfirfara hvort læki inn í lestar eða vélarúm. Svo reyndist ekki vera og þá var að gera klárt fyrir slefið til Akureyrar.

Áður en dráttartaug var sett frá Ægi kom Þróstur skipherra sjálfur um borð til okkar og skoðaði aðstæður og hvort allt væri þétt eins og hægt væri. Eftir að

Þróstur hafði fullvissað sig um að aðstæður væru ásættanlegar miðað við aðstæður fór hann aftur um borð í Ægi og við tókum dráttartaug frá honum, settum hana fasta og slepptum vírunum í Lifeline.

Hvassafell var nýjasta skip Skipadeildarinnar þegar það strandaði í Flatey 7. mars árið 1975. Skipið var smíðað í Büsumer Werft GmbH í Büsum í Þýskalandi 1971 og kom fyrst til Íslands í desember það ár. Um 80 m langt og burðargeta 2613 tn, aðalvél Deutz 2201 hö, ganghraði um 14 sjómílar.

Hvassafell var hannað og smíðað fyrir Samband íslenskra Samvinnufélaga, ætlað til almennra vöruflutninga til og frá Íslandi. Það sigldi til flestra hafna og hafnleysa á landinu. Skipið var í alskonar tilfallandi flutningum, meðal annars í reglubundnum siglingum með gáma milli Íslands og Evrópu.

Hvassafell er líklega eitt fyrsta íslenska skipið, eftir að gámaflutningar til Íslands hófust að marki, útbúið með sérstökum gámafestingum á lestarlúgum. Hvassafell var selt erlendum aðila árið 1987 og bar eftir það nöfnin Rainbow Omega (87), TMP Libra (95), Sara (96), Congratulation (99), Mirage S (01), Joyce (03), Ocean (03). Ekki vitað hvar skipið er niðurkomið eftir 6. september 2011, en síðast var vitað um skipið í norður Kóreu.

Það mun hafa verið um kl.17:30 sem lagt var af stað til Akureyrar. Farið var með hægri ferð og komið til Akureyrar og búið að binda þar við bryggju um kl.02:00 eftir miðnætti. Þá var kominn fimmtudagur 15. maí. Það var margt manna á bryggjunni þegar við komum og gott að finna hlýtt viðmót margra sem ég þekkti eða kannaðist við og líka fólks sem ég fylgjast með. Með morgunfluginu frá Reykjavík kom Hjörtur Hjartar, framkvæmdastjóri Skipadeildarinnar, og það var óvenju þétt handtakið þegar

hann heilsaði mér og eflaust hefur það verið eins við aðra. Hjörtur var með okkur um daginn og fór suður með kvöldfluginu. Það var í nógu að snúast þó skipið væri komið að bryggju við ýmiskonar frágang og svo að undirbúa slippstökuna sem fyrirhuguð var næsta dag sem gekk eftir.

Ævintýrleg flugferð

Nú var komin laugardagur 17. maí og hvítasunnuhelgin framundan. Ákveðið var að við fengjum frí yfir hvítasunnuhelgina og fram eftir vikunni. Ekki væsti um skipið í slippnum þar sem Niels Halldórsson (Nelli vaktmaður) leit eftir því. Frið okkar kom nokkuð óvænt og var ákveðið með skömmum fyrirvara. Þá kom babb í bátinn ekkert laust pláss var í flugi frá Akureyri til Reykjavíkur en nú kom Hjörtur Hjartar til skjalanna og hafði hann samband við forstjóra FÍ en gott var á milli hans og Arnar Johnsen forstjóra Flugfélags Íslands. Það komu boð til okkar um að mæta á

flugvöllinn á Akureyri á ákveðnum tíma síðdegis Þá kæmi flugvél og tæki okkur með. Flugvélin ætti ekki annað erindi en að kippa okkur upp svo að við yrðum að vera snöggir og aðeins hafa handfarangur meðferðis. Það stóð á endum að þegar við komum í flugstöðina renndi fokker í hlaðið og mig minnir að ekki væri einu sinni drepíð á hreyflum. Engar tafir, engir farseðlar né bókunar kort, einn starfsmaður flugafgreiðsunnar sá um að koma okkur í fokkerinn, við skutluðumst um borð og vélin í loftið með það sama.

Ástæða þessarar óvæntu uppakomu var sú að vélin hafði verið send með þýskan hóp í útsýnisflug (man ekki hvort um var að ræða gesti FÍ). Örn Johnsen gekk í að hafa samband við flugstjóra vélarinnar sem var Ingimar Sveinbjörnsson og hann beðinn um að kippa þessum labbakútum með sem var auðsött mál enda Ingimar allra manna liprastur sem vildi hvers manns vanda leysa. Nú tók við skrítn flugferð. Eins og fyrr segir var vélin í útsýnisflugi og nú var flogið rétt yfir fjöllin, einhverjir krókar teknir og þegar kom í Skagafjörðinn, Holtavörðuheidið og í Borgarfjörðinn var flogið rétt yfir síma og rafmagnsstaurum að mér fannst. Út Borgarfjörðin var farið í lágflugi nokkurnvegin skipaleið til Reykjavíkur. Maður sat stífur í sæti sínu en skemmtilegt var þetta ferðalag. Mig minnir að við höfum verið um tvo tíma á leiðinni.



Ægir leggur af stað til Akureyrar með Hvassafell í drætti.

Gert við í Þýskalandi

Eftir nokkra daga frí tók alvaran við á ný. Öll bönd skipsins voru merkt upp með kritt til að auðvelda staðsetningu skemmda. Skemmst er frá að segja að ef frá er talin örlítill plata við perustefnið, líklega um 50*50 cm, var botn skipsins allur meira og minna dældaður og rifinn. Sama var að segja um bönd upp í tankana og tankdekkið (tvöfalda botninn).

Hvassafell var í slippnum á Akureyri líklega í eina 10 daga þar sem fór fram þétting á botni þess þannig að óhætt væri að draga það til viðgerðar erlendis. Það komu aðilar frá einum fjórum skipasmíðastöðvum til að skoða skemmdirnar og bjóða í viðgerðir. Lægsta tilboð var frá breskri stöð í Newcastle en tíminn sem viðgerðin átti að taka var mjög langur eða fimm mánuðir að mig minnir.

Það varð svo samkomulag milli tryggingafélaganna og Skipadeildarinnar að tekið var tilboði frá skipasmíðastöðinni Howaldtswerke – Deutsche Werft í Kiel sem var mun herra í krónum talið en viðgerðartíminn mikið styttri eða tæpir tveir mánuðir. Skipadeildin mun hafa greitt mismuninn á tilboðunum og hagnaður hennar var að fá skipið mun fyrr í rekstur. Breskur dráttarbátur, Seaman, dró Hvassafell út og var komið til Kiel að mig minnir 16. júní 1975 og skipið tekið beint í þurrkvi og vinna við viðgerðir hafin strax. Viðgerð á Hvassafelli lauk í lok júlí 1975 og það fór í fyrstu ferð sína eftir viðgerð frá Kiel 1. ágúst 1975 til Arkangelsk þar sem lestað var timbur til Íslands.

Hvassafell var váttryggt fyrir 450 miljónir og í blaðaviðtali sagði Hjörtur Hjartar að viðgerð skipsins hafi kostaði vel á annað hundrað miljónir en allt tjón vegna

strandsins skipti hundruðum miljóna.

Eins komið hefur fram í þessum skrifum komu margir aðilar að björgun Hvassafells og vinna við björgunina mikil og oft erfið. Ef nefna á einn aðila sem mest hvíldi á og í raun ákvað að í björgunina skyldi ráðist er þar um að ræða Óttar Karlsson skipaverkfræðing. Eftir að hann tók það í sig að björgun skipsins væri möguleg var hann óþreytandi við að koma verkinu í framkvæmd. Óttar átti hugmyndina að því að loka vélarúmið af og dæla þar niður lofti sem var forsenda þess að skipið heldist á floti næðist það út.

Björgun Hvassafells verður að mínu mati að teljast samvinnuverkefni breska björgunarskipisins Lifeline og Ægis. Hvorugt skipið hefði náð Hvassafelli á flot eitt og sér þó auðvitað sé ekki hægt að fullyrða neitt um það. Svo voru allir þeir sem að þessu komu á einn eða annan hátt og unnu ómetanleg verk sem eiga miklar þakkir skilið. Án þeirra hefði þetta ekki tekist.

Spaug sami spörfuglinn

Árið 1987 skrifaði Sigurdór Sigurdórsson bókina Spaug sami spörfuglinn saga Prastar Sigtryggssonar þar sem Þröstur Sigtryggsson skipherra fer yfir lífshlaup sitt í léttum dúr eins og segir á bókarkápu. Í bókinni er að finna á bls. 125–126 frásögn Prastar Sigtryggssonar af björgun Hvassafells og fer hún hér á eftir.

„Svo gerðist það 10. maí að við vorum beðnir að fara á strandstað Hvassafells á Flatey á Skjálfaða. Langt var síðan skipið strandaði og breskur björgunarprammi, sem hét Life Line, hafði um tíma verið að reyna að ná skipinu á flot en árangurslaust. Eigendur prammans höfðu boðið í það verk að ná Hvassafellinu á flot. Pramminn



Þröstur Sigtryggsson skipherra í stjórnstöð Landhelgisgæslunnar. Ljósmynd: Landhelgisgæsla Íslands.

hafði lítið vélarafli, en kraftur hans fólst í því að liggja fyrir akkeri og hífa svo í dráttartaugar á margskornum blökkum sem margfölduðu upp kraft spilsins. Það sem gerðist hjá prammanum var að í hvert sinn sem fullum togkrafti var náð byrjaði hann að draga akkerið.

Pegar við komum á strandstað voru enn vomur á Sambandsmönnum um hvort þeir ættu að biðja um aðstoð við að ná skipinu út. Við biðum því heilan dag án þess að staðfest beiðni kæmi frá Sambandinu um að við ættum að veita aðstoð. Úthaldstími okkar á Ægi var liðinn, vorum búnir að vera úti í 18 daga og áttum því frí framundan. Ég fékk samþykki Péturs Sigurðssonar fyrir því að ef ekki kæmi staðfest beiðni um aðstoð, mætti ég halda heim á leið. Um kvöldið tilkynnti ég Sambandsmönnum á strandstað að við værum farnir. Síðan lögðum við af stað en vorum ekki komnir nema vestur undir Eyjafjarðarmynni, þegar formleg beiðni barst og við snerum við. Aftur var haldið á strandstað. Þann tíma sem pramminn hafði reynt að toga í Hvassafellið hafði það ekkert mjakast.

Við lögðumst við akkeri við hliðina á Life Line og byrjuðum undirbúning þess að koma 300 faðma, 10 tommu nylontrossu yfir í Hvassafellið og lásuðum hana í svera hanafætur sem þegar voru fyrir úti af stefninu. Hvassafellið sneri hliðinni að fjöruborðinu flatt fyrir sjó. Ég fór í land og ræddi við skipstjóra og aðra Sambandsmenn. Mér leist ekkert of vel á þetta og átti satt að segja ekki von á því að okkur myndi takast að draga skipið á flot. Þarna var lítill munur á flóði og fjöru eða innan við einn metra. Skipið stóð svo hátt að á fjöru var hægt að ganga þurrum fótum undir stefnið og það rétt vatnaði uppá skrúfublaðið. Samt var ákveðið að reyna, trossan fest í stefni skipsins og Ægir og Life Line byrjuðu að toga í saman. Þegar vélar Ægis voru komnar á



Komið að bryggju á Akureyri Lifeline liggur utan á Hvassafelli. Myndin er fengin hjá Þorgrími Aðalgeirssyni.

fulla ferð, hélt akkerið hjá prammanum og Hvassafellið snérist um einar 20 til 30 gráður. Í næstu tilraun náðum við að snúa því í rétta átt og stefni þess var við það að fljóta. Þá settum við á fulla ferð og það strekkti á hjá Life Line og Hvassafellið rann af stað. Sennilega hef ég verið orðin of hjartsýnn, því þegar skipið fór af stað slaknaði á vírnum hjá Life Line en við höldum áfram að draga. Ég hafði aðeins dregið úr krafti vélanna til að minnka hættuna á að trossan slitnaði ef Hvassafellið steytti á skeri. Samt var ferðin á okkur mikil og trossan pinnstíf á milli skipanna. Ég var orðin vongóður að ná skipinu út í þessari atrennu og dró ekki af. Allt í einu stoppaði Hvassafellið á einhverri fyrirstöðu og dráttartaugin slitnaði á splæsi á miðri trossu. Við byrjuðum strax að hifa inn og splæstum auga á 150 faðmana sem voru okkar megin og ætluðum að festa taugina aftur í skipið þegar það rann á flot eftir að Life Line hafði tekið í það. Við tókum Hvassafellið í tog og fórum með það til Akureyrar, þar sem það fór í slipp. Þegar þangað kom hægðum við ferðina fyrir utan Slippstöðina og létum



Slipptaka í Slippstöðinni á Akureyri.
Ljósmynd: Heiðar Kristinsson

falla þegar ferðin var farin af skipunum. Hvassafellið seig aðeins áfram og dráttartaugin rann aftur með. Þeir áttu í vandræðum með að ná hanafótunum úr stefninu og lása trossunni úr. Lóðsbáturinn var þarna á ferð og allt í einu fór hann á milli skipanna, trossan varð fyrir honum og þeim lá þessi ósköp á að þeir tóku trossuna til sín og skáru hana í sundur. Ég varð svo undrandi við að sjá þessar aðfarir þeirra í skininu frá ljóskösturunum að ég kom ekki upp orði. Skipstjórinn á Hvassafellinu fór í

talstöðina og jós sér yfir þá, enda var hér um dýra og mikla trossu að ræða. Ég vissi aldrei hversvegna í ósköpunum þeir gerðu þetta, enda gátu þeir farið öðru hvoru megin við skipin í stað þess að fara á milli þeirra.“

Efnislega er þetta rétt hjá Presti en aðkoman var ekki alveg svona því að Ægir kom fyrst til okkar og við ræddum saman um stöðuna. Síðan fór hann í burtu og einhverjir dagar liðu þar til hann kom aftur og þá var búið að semja um

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.

aðstoðina. Það var samið við breska tryggingafélagið og við Sambandsmenn höfðum ekkert um það að segja nema reyna að leggja því lið að fá Ægi til verksins. Þá er það misminni hjá Presti að hann hafi séð í ljóskastara þegar trossan var skorin. Þarna var kominn 15. júní,



Viðgerð lokið í Kiel í endaðan júlí 1975.

nóttin björt og engra ljóskastara þörf. Ég man nú ekki eftir að hafa ausið mér yfir þá á hafnarbátnum þegar þeir skáru á trossuna. Þarna voru miklir heiðursmenn á ferð sem ég þekkti vel af góðu einu. Þó getur verið að einhver orð hafi fallið. Samið var um aðkomu Ægis að verkinu og þekki ég ekki um greiðslu fyrir það verk en Þróstur sagði mér seinna á sinn gamansama hátt að hann hafi fengið sem svaraði verði á einni frystikistu í björgunarlaun.

Heimildir og skýringar

Við samantekt á þessu efni hef ég haft samband og rætt við allmarga aðila sem að þessu komu.

Ásmund Helgason sem er ásamt mér hinn eini eftirlifandi af þeim sem voru um borð allan tíman meðan á björguninni stóð.

Garðar Guðmundsson bátsmann og Tómas Knútsson háseta á Hvassafelli.

Ingvar Hólmgeirsson skipstjóra á Svan ÞH.

Jóhannes Sigurjónsson ritstjóra á Húsavík.

Björn Sigurðsson sem var í björgunar-sveitinni og í Lionsklúbbum á Húsavík.

Árna Björn Árnason fyrrverandi yfir-verkstjóra í Slippstöðinni á Akureyri sem m.a. hjálpaði mér við að hafa uppá þeim sem komu að frá Slippstöðinni en fyrir þeim var Gunnar Malmqvist.

Gunnar Malmqvist sem var fyrir flokki suðumanna frá Slippstöðinni.

Gunnari er sérstaklega minnisstætt hvað allur aðbúnaður um borð hafi verið góður. Menn gist í góðum og vistlegum herbergjum og svo hafi verið eldaður dýrindis matur alla daga. Hann telur það

með ólíkindum að skipið skyldi nást út og takast að koma því út fyrir allar grynningar sem þarna voru og hann sá vel þegar mikið brim gerði meðan þeir voru um borð.

Gísli Auðunsson, fyrrverandi yfirlækni á Húsavík, nú 85 ára. Talaði í síma við Gísli Auðunsson lækni og bar undir hann hvort rétt sé með farið hjá mér um viðbrögð hans „Það fauk greinilega í ungan lækni Gísli Auðunsson sem sagði með þunga: Héðan verður engin maður fluttur nema í sjúkrahús og beint á spítala.“ Hann man ekki lengur nákvæmlega hvað hann sagði en þetta hafi örugglega verið meiningin. Gísli man vel eftir þessu og sagði aðkomuna hafa verið hrikalega. Þetta hafi verið í fyrsta skipti sem hann áttaði sig á því að við svona mikið slasaða menn þyrfti á hvern slasaðan mann lækni og hjúkrunarfræðing til að halda þeim stöðlum eins og hann orðaði það. Það hafi bjargað að með



Óttar Karlsson skipaverkfræðingur.

honum í för var annar læknir og svo var hjúkrunarfræðingur. Gísli var mest allan sinn starfsaldur á Húsavík og býr þar enn. Hann var við lækningar framundir áttætt og á jörð í Aðaldal þar sem hann stundaði trjárækt en er nú að mestu hættur því og hefur afhent börnum sínum jörðina.

Gauta Arnþórsson, fyrrverandi yfirlækni á Akureyri, nú 88 ára. Aðspurður hvort



Hvassafell komið í rekstur á ný. Skipstjórinn (greinarhöfundur) í brúardyrum. Guðmundur Jónsson (Gvendur á Hvitárakka) við stýrið.

að hann myndi eftir þessu slysi svaraði Gauti að hann væri nú orðinn nokkuð gamall og þá gleymdist margt en þessu slysi gleymdi hann aldrei, svo illa hefðu mennirnir verið slasaðir og mikið verk að koma þeim til bata. Að sögn Gauta var handlæknisdeild Sjúkrahússins á Akureyri á þessum tíma á margan hátt betur búin en samsvarandi deildir í Reykjavík. Því hafi aðgerðin með Guðs hjálp og bati mannanna tekist svona vel. Gauti og samstarfsfólk hans fengu eftir heimkomu mannanna innilegt þakkarbréf ásamt gjöf sem þakklætisvott fyrir frábær störf. Bæði Gísli og Gauta fannst það ekki undarlegt að slysið hefði setið í mér og orðið hugstætt í langan tíma. Fyrstu viðbrögð á vettvangi og við flutning mannanna til Akureyrar hefðu örugglega skipt sköpun um hversu vel tókst til.

Heimildir:

¹ Minnisbók úr Ægi.

² Spaugsami spörfuglinn, saga Prastar Sigtryggssonar skipherra á Ægi, bls 125-126

³ Fréttir í blöðum þessa tíma.

⁴ Skúli G. Hjaltason háseti á Ægir.

⁵ Kristján Ólafsson skipaefirlitsmaður

⁶ Ýmis gögn úr fótum mínum...



Hér er komið nafnið T.M.P. LIBRA.



Síðast er vitað um Hvassafell í Norður-Kóreu.

Hilmar Snorrason skipstjóri

NORÐURLANDA ljósmyndakeppni Sjómannanna 2022



Nú eru tveir áratugir síðan Sjómannablaðið Víkingur hóf þátttöku í Norðurlandaljósmyndakeppni sjómannanna. Íslenskir sjómenn hafa verið sigursælir í keppninni fram til þessa. Að visu urðu okkar sjómenn ekki sigursælir að þessu sinni en Víkingurinn vonar engu að síðar að það verði sterk hvatning til okkar manna að sækja sterkir fram í næstu keppni.

Að þessu sinni fór keppnin fram í Finnlandi og er þetta í annað sinn sem hún fer fram með fjarfundarbúnaði sökum heimsfaraldursins. Miklar væntingar voru fyrir fram til þess að keppnin gæti farið fram í raunheimum en þremur vikum fyrir keppnisdaginn, 4. febrúar, kom mikill skriður á smit í keppnislandinu og því ákveðið að tryggja öryggi allra aðila keppinnar með fjarfundarbúnaði.

Dómarar að þessu sinni voru þær Hanna Weselius, atvinnuljósmyndari og rithöfundur, og Tiina Mertanen, forstjóri Safnaþjónustu Þjóðminjasafns Finnlands. Hanna er ljósmyndakeppninni ekki ókunn því hún var dómari í finnsku keppninni árið 2017. Svíar unnu stórsigur að þessu sinni en hvorki íslensku né dönsku keppendurnir komust á blað í þetta sinn.

Niðurstaða dómara var eftirfarandi:

1. sæti

Í fyrsta sæti varð mynd Svíans Richard Jensen sem er yfirmaður öryggismála um borð í farþegaskipinu National Geographic Explorer. Myndin sem hann kallar, „Fiskimenn að koma til heimahafnar“, þótti dómurum vera friðsæl og falleg þar sem tignarlegar vindmyllur setja mannlega viðleitni á mælikvarða. Á myndinni sjáum við hefðbundinn fiskibát í nýju iðnaðarlandslagi. Í verðlaun fær Richard €670 frá Ulykkesforsikringsforbundet for Dansk Søfart (The Danish Shipowners' Accident Insurance Association) UFDS.

2. sæti

Í öðru sæti varð mynd Svíans Jörgen Språng, sem er matsveinn á tankskipinu Bit Okland, en hann hefur í gegnum árin gjarnan

vermt vinningsæti keppinnar. Mynd hans, „Í armslengd“, þótti dómurum vera klassísk svarthvít samsetning starfs til sjós. Maður finnur auðveldlega lyktina af mótrolífu og svita og heyrir bölv og ragn. Jörgen fær €500 í verðlaun frá Sjöfartsdirektoratet í Noregi.

3. sæti

Í þriðja sæti varð mynd Svíans Johan Nilheimer, skipstjóra á Roslagen, Fullt högg. Mat dómara var að hann hefði fangað afgerandi fallegt augnablik. Klassískt eyjaklasaskip sýnir lifandi arfleifð siglinga. Johan fær €480 í verðlaun frá Sjöfartstidningen í Svíþjóð.

4. sæti

Í fjórða sæti varð mynd Svíans Luka Jonasson háseta á Norseia Fighter sem hann kallar, „Ísinn brotinn“. Mat dómara var að hér væri heillandi útsýni af bakkanum sem sýnir dýpt himinsins og yfirborð frosins sjávar. Luka fær €450 í verðlaun frá Loðnuvinnslunni á Fáskrúðsfirði. Sjómannablaðið Víkingur þakkar kærlega fyrir þennan mikilvæga styrk sem er mikill hvati fyrir sjómenn að huga að tómstundum meðan þeir eru um borð í skipum sínum.

5. sæti

Í fimmta sæti varð mynd Norðmannsins Denny Fløgstad, bátsmanns á Njord Viking, sem hann kallaði, „Hásetinn versus borpallurinn“. Dómararnir sögðu um myndina að hér væri á ferðinni „samræmd sýn á hvíldarstund þar sem andstæða mannsins og tækninnar er sýnd á yfirvegaðan hátt. Spyrja má hvort hann sé að vafra á netinu eða skrifa ljóð“. Denny fær €300 í verðlaun frá finnsku útgerðinni Finnlines.

Sex myndir hrepptu heiðurssæti. Þær birtum við í næsta blaði með umsögnum dómara. *Loks skal minnt á að Norðurlandaljósmyndakeppni sjómannanna fer fram að ári í Noregi. Er nú um að gera fyrir íslenska sjómenn að reka af sér slyðruorðið, munda myndavélina og sækja fram til sigurs.*

1



Í fyrsta sæti varð mynd Svians Richard Jensen.

2



Í öðru sæti varð mynd Svians Jörgen Språng.

3



Í þriðja sæti varð mynd Svians Johan Nilheimer.

4



Í fjórða sæti varð mynd Svians Luka Jonasson.

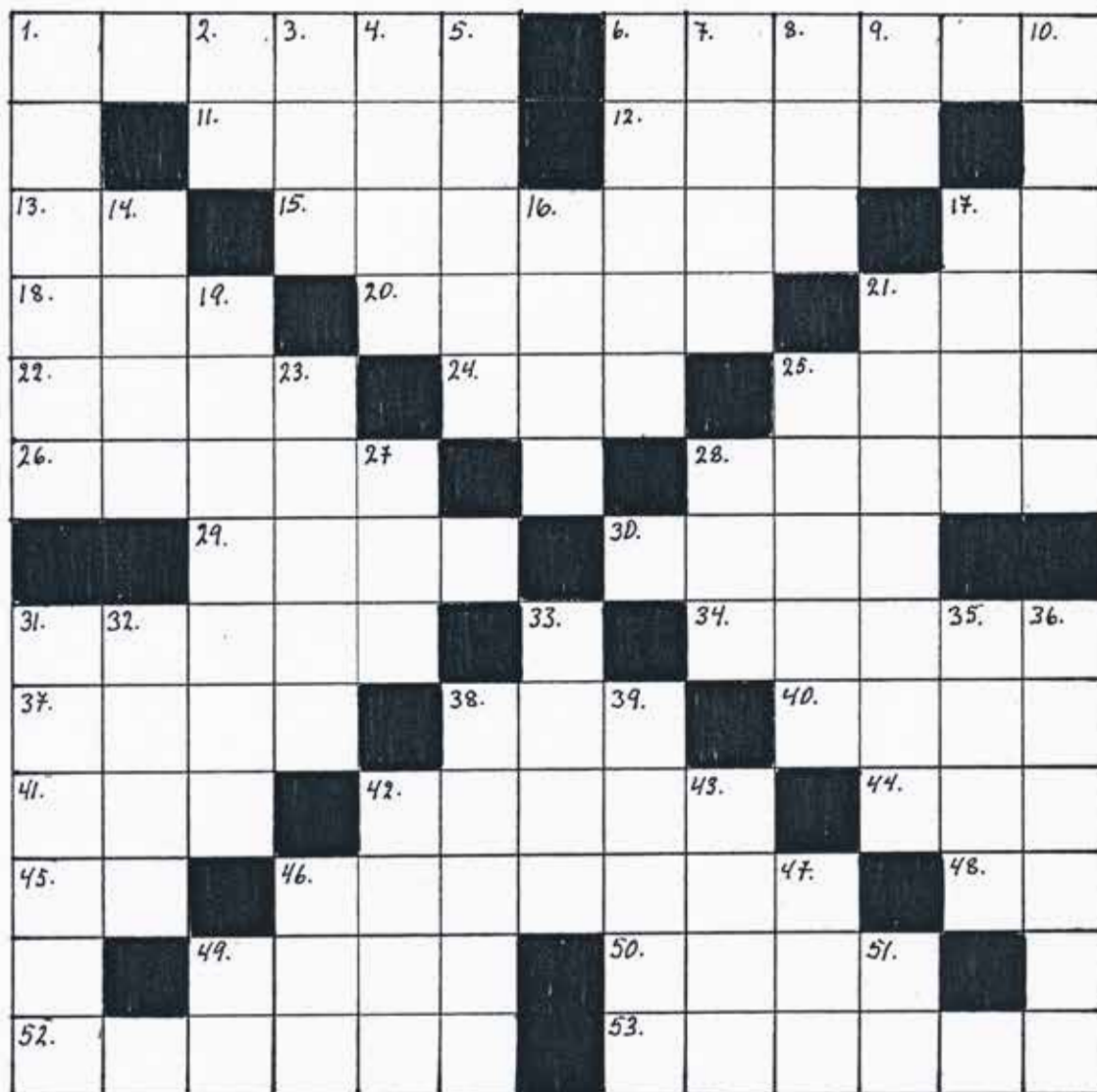
5



Í fimmta sæti varð mynd Norðmannsins Denny Flögstad

Krossgátan

Finnið samheiti orðanna í skýringum, lárétt og lóðrétt



Lárétt skýring:

1. Ögra
6. Fuglana
11. Börk
12. Hreyfst
13. Komast
15. Hálfvitar
17. Vigtaði
18. Togaði
20. Hugsandi vera
21. Skip
22. Limur
24. Úrkaot
25. Aga
26. Öfuga
28. Lofttegundin
29. Hina
30. Spunatöki
31. Laugað
34. Handfang
37. Reimin
38. Mynnis

40. Æðir
41. Veggur úr steini
42. Erill
44. Mann
45. Ending
46. Svík
48. Tvíhljóði
49. Hægfara
50. Mjög
52. Afraksturs
53. Deyja

10. Ónáðað
14. Mann
16. Fyrir skömmu
17. Ógnaði
19. Hóttaði
21. Sjávardýrin
23. Spörfuglinn
25. Blýlöd
27. Hagnað
28. Drykkur
31. Hyftitakið
32. Blíða

Lóðrétt skýring:

1. Gróðurlaus svæði
2. Byrði
3. Slit
4. Ólstofum
5. Ræktarlönd
6. Fim
7. Ölmar
8. Meðli
9. Til

33. Fryst
35. Leggja af stað
36. Sterk
38. Beltið
39. Hjal
42. Ró
43. Smáhýsi
46. Hyftiduft
47. Spor
49. Einkennisstafir
51. Guð



Riddarinn var frá Trongisvági á Suðurey.
Ljósmynd: Mynd: Frederick W.W. Howell/Cornell University Library.

Undraverð björgun

Í bókinni „Hafið tók teir. Saga um teir, sum ekki bóru boð í bý“ eftir Færeyinginn Óla Jacobssen eru nákvæmar frásagnir af hörmulegum sjóslysum og hrakningum. Öldum saman hefur sjórinn verið sú matarkista sem strandbúar hafa sótt í en það hefur kostað miklar mannfórnir. Sótt var á litlum og lélegum bátum sem héldu til hafs en komu ekki aftur.

Neituðu að fara

Árið 1927 var Riddarinn frá Trongisvági á Suðurey í Færeyjum staddur sunnan Langaness og tilbúinn til heimsiglingar

eftir góðan túr. Skipstjóri á Riddaranum var Mortan Nielssen úr Sumba í Færeyjum.

Bændur á Langanesi þekktu Mortan skipstjóra vel eftir 20 ára hnökralaus vöruviðskipti við hann ár hvert. Fyrir kindakjötið var galdið með kolum, salti eða annarri vöru en aldrei með víni eða peningum.

Er komið var fram á haustið 1927 var Riddarinn í sinni þriðju veiðiferð við Ísland þetta árið. Nokkuð margir nýliðar voru um borð þar sem sumir þeirra sem fóru fyrstu tvo veiðitúrana þurftu að

sinna haustverkum heima í Færeyjum.

Meðal þessara nýliða var sonur skipstjórans sem fór þennan túr að áeggjan föður síns þó að stefna hans hafi verið sjómannaskóli í Kaupmannahöfn.

Um sumarið þegar Riddarinn kom til landsins var slegið upp smá veislu á bóndabýlinu Fagranesi sunnan á innanverðu Langanesi en þar bjó á þessum tíma Jón Jónasson (1878 – 1968).

Fjórar ferðir voru skipverjar búnir að fara í land um sumarið til að versla kindakjöt og sú síðasta var farin sunnudaginn 25. september. Skipstjórinn var á frivakt þá förin var áætluð og skipaði hann stýrimanni sínum að fara þessa ferð.

Þegar skipstjórinn kom á sína vakt sá hann enga hreyfingu til fararinnar og spurði stýrimann hverju sætti. Kom þá í ljós að hásetarnir höfðu einfaldlega neitað að fara.

Hékk í þóftunni

Skipstjórinn var ekki á því að láta fyrirhugaða ferð falla niður og fór því með sína vakt um borð í stóra skipsbátinn og lagði frá skipinu klukkan 7,30 að morgni. Röðurinn til lands tók hálfan annan tíma þar sem skútan var látin reka nokkuð langt frá landi með segl niðri en vél í gangi en vélin sú orkaði ekki öllu meira en að koma skútunni á hreyfingu í logni

Veðri var þannig hátt að vindur var um fimm vindstig af landnorðri. Súgur var í



Lík Færeyinganna voru flutt til Seyðisfjarðar.
Ljósmynd: Frederick W.W. Howell/Cornell University Library

stórgrýttir fjörunni og athugaði skipstjórinn gaumgæfilega hvernig landtöku skyldi háttað.

Mjög nærri lendingarstaðnum var boði sem nú lá niðri þar sem háflóð mátti heita.

Skipstjóranum datt ekki í hug að nokkur hætta gæti stafað af boðanum en þegar skipsbáturinn var kominn innanvert við hann reisti hann sig skyndilega, brotið reið yfir bátinn og hvolfdi honum.

Allir mennirnir hentu sér fyrir borð því að syndir voru þeir og stutt til lands. Einn treysti sér ekki úr bátnum þar sem hann var ósyndur. Hét sá Pétur Nielsen. Pétur lenti því undir bátnum en greip um þóftu og hét sér þar föstum.

Allir sem hlupu fyrir borð er sjórinn skall á þeim komust á kjöl en það reyndist skammgóður vermir þar sem annað brot reið yfir og skolaði öllum af kili og braut bátinn í tvennt.

Meira loft kom undir bátinn þegar hann hrökk í tvennt sem gaf Pétri meira loftrými upp við kjölinn. Bátsflakið barðist þarna fram og aftur með fjörunni og vissi Pétur ekkert hvað tímanum leið enda hálfmeðvitundarlaus þar sem hann hélt dauðahaldi um þóftuna. Seint og um síðar fundu fætur hans botn og reyndi hann þá að klöngrast upp stórgrýtta og hála fjöruna. Loks náði hann upp á þurrt og hneig þar niður.

Fimm lík rak á land

Klukkan eitt um daginn var Jón bóndi á Fagranesi að huga að kindum í hliðinni fyrir ofan bæinn er hann sá flakið af stórbát skútunnar. Reið hann ásamt fylgisveini á harða stökki til sjávar og fann Pétur þar illa haldinn liggjandi í fjörunni. Dreif hann manninn upp á hest sinn og tvímenntu þeir til bæjar. Þar var Pétur færður í þurr fót, gefin mjólk og koníaki. Síðan var hann drifinn undir sæng og fylgdi Jón bóndi með til að koma hita í manninn.

Þar sem Pétur komst í fjöru um eitt leytið má ljóst vera að undir bátnum var hann búinn að velkjast í fjórar klukkustundir. Að hann skyldi komast lifandi frá þessari þrekaun getur tæpast flokkast undir annað en kraftaverk.

Læknir var sóttur til að líta á Pétur og áleit hann að hjartað hefði bedið skaða vegna súrefnisskorts og svo mikið er víst að á sjóinn fór Pétur ekki aftur en vann í fleiri ár í hvalveiðistöðinni í Lopra í Færeyjum. Pétur dó 77 ára gamall árið 1965.

Að kvöldi slysdagsins voru fjögur lík rekin á fjöru og undraðist Pétur að tveir mannanna skyldu ekki ná að synda í land þar sem þeir voru flugsyndir.

Jón bóndi sagði honum þá að hinir tveir hefðu haldið slíkum heljargreipum utan



Frá þessu litla þorpi, Sumba á syðsta odda Færeyja, komu flestir sjómennirnir á Riddaranum. Upprunalegt nafn þorpsins er Sunnbour sem þýðir einfaldlega syðsta þorpið en á tímans rás tókst Dönnum að bjaga svo færeyiskuna að úr varð þorpsheitið Sumba.

um fótleggi þeirra sem flugsyndir voru að aflraun hafi verið að rétta úr fingrum þeirra.

Seinna rak lík fimmta mannsins en tvö fundust aldrei og var annað þeirra skipstjórinn en hægri hönd hans fannst þó hálfum öðrum mánuði seinna.

Líkin voru flutt á Riddaranum til Seyðisfjarðar og greftruð þar 6. október. Slysíð var reiðarslag og mikil blóðtaka fyrir byggðina í Sumba á Suðurey en allir voru mennirnir sem fórust þaðan utan einn.

Þegar 76 ár voru liðin frá slysinu héldu ættmenn minningarathöfn á Seyðisfirði og þaðan var haldið að Fagranesi þar sem blómum var fleytt við ströndina. Ættmönnum innanhandar við skipulagningu þessarar athafnar var sonardóttir Jóns bónda í Fagranesi, Júlía Imsland, og maður hennar, Ragnar Imsland, á Höfn í Hornafirði.



Sumba er syðst á Suðurey, rauð-merkt á kortinu.

Nýsköpunartogararnir

– 25 –

Tuttugasti og fimmti nýsköpunartogarinn, Ísborg ÍS-250, skráður hér á landi 18. maí 1948, smíðaður hjá Cooks Welton & Gemmell Ltd. Beverley Englandi, fyrir Útgerðarfélagið Ísfirðing h/f Ísafirði. Lengd 54,00 m., breidd 9,20 m., dýpt 4,55 m., brl. 655, knúinn 1000 hð. gufuvél. Skipstjóri, Ragnar Jóhannsson og yfirvélstjóri Hallgrímur Pétursson.

Fyrri hluta árs 1962 keyptu þeir Guðfinnur Þorbjörnsson vélstjóri, Guðmundur Kristinsson skipamiðlari og Bjarni Pálsson vélstjóri skipið af Stofnlánadeild sjávarútvegsins sem hafði eignast það þegar Togarafélag Ísfirðinga fór í þrot líkt og fleiri útgerðarfyrirtæki um þær mundir. Nýir eigendur breyttu skipinu í flutningaskip, sem hélt nafninu, skráð sem slíkt 16. september 1963. Af fjölmörgum breytingum sem of langt mál er að nefna hér en rétt að geta þess að í stað gufuvélarinnar var sett skipið 750 hð. dielsvel. Tekinn af skrá 17. desember 1973.

– 26 –

Tuttugasti og sjötti nýsköpunartogarinn, Neptúnus GK 361, skráður hér á landi 10. júní 1948, smíðaður hjá John Lewis & Sons Ltd. Aberdeen, Skotlandi, fyrir h/f Júpiter Hafnarfirði. Lengd 55,89 m., breidd 9,17 m., dýpt 4,55 m., brl. 684, knúinn 1000 hð. gufuvél. Skipstjóri Bjarni Ingimarsson og yfirvélstjóri Guðmann Hróbjartsson. Síðar á því ári flutti Tryggvi



Ísborg ÍS-250.

Ófeigsson útgerð sína til Reykjavíkur, þá fær skipið skráninguna RE 361. Seldur til Spánar í brotajárn, tekinn af skrá 2. nóvember 1976.

Í Morgunblaðinu 7. október 1976, kom. m.a eftirfarandi fram um skipið og útgerð þess: „Neptúnusi gekk afburða vel strax. Setti heimsmet í sölu í



Flutningaskipið Ísborg.

Grimsby þann 7. maí 1948, landaði 5.709 kits, sem jafngildir 363 tonnum. Sala í sterlingspundum var 19.069. Neptúnus átti heimsmetið í alls þrettán ár, lengst allra togara fyrr og síðar. Á karfaárunum eftir 1950 kom Neptúnus til Reykjavíkur með einn mesta karfaafli, sem nokkur togari hefur fengið.

Neptúnus var systurskip Marz, en þau voru smíðuð samtímis. Tryggvi Ófeigsson sá um smíði beggja togaranna, kom með þeim heim og tók við þeim báðum. Marz kom til Reykjavíkur á sumarmálum 1948. Skipstjóri á honum var Þorsteinn Eyjólfsson.

Meðan á smíði skipanna stóð dvaldist Tryggvi Ófeigsson að mestu í Aberdeen og fékk eftirfarandi breytingum framengt á smíðasamningi nýsköpunarstjórnarinnar: 1) Skipin voru lengd um 8,5 fet. 2) Skjólborð hækkað, sem var talin hin ágætasta breyting, þegar skipverjar unnu á



Neptúnus GK-361.

framdekki. 3) Lestarhlerar gerðir úr stáli, svo aldrei þurfti eftirlits á dekki í ofviðrum. 4) „Mónó“-lifrardælur settar í bæði skipin, þannig að lifraburður var úr sögunni, sem var afleit vinna og hættuleg í vondum veðrum. Neptúnus og Marz voru fyrstu skipin með þessum breytingum.

Stækkun skipanna jók burðarþol mjög og skipin urðu gangmeiri, svo um munaði í mótvindi. Margar fleiri breytingar voru gerðar, þótt ekki séu þær taldar hér. Miklir aflamenn voru skipstjórar á Neptúnusi. Lengst var Bjarni Ingimarsson, alls þrettán ár, og Jóhann Sveinsson, sem var í átta ár. Neptúnus hefur borið að landi geysilegan afla fyrir íslenzku þjóðina, verið mikið happaskip og greitt alla tíð hæstu opinber gjöld allra íslenzkra togara.

Neptúnus kveður Ísland skuldlaus.“

– 27 –

Tuttugasti og sjöundi nýsköpunartogarinn, Garðar Þorsteinsson GK-3, skráður hér á landi 10. júlí 1948, smíðaður hjá Cook Welton & Gemmell Ltd. Beverley, Englandi fyrir Útgerðarfélagið Hrímfaxa og Sviða h/f í Hafnarfirði. Lengd 55,58 m., breidd 9,20 m., dýpt 4,55 m., brl. 677. Knúinn 1000 gufuvél, skipstjóri Guðmundur Þorleifsson og yfirvélstjóri Jón Björnsson.

Ríkissjóður skráður eigandi skipsins 15. mars 1951, sem selur Bæjarsjóði Siglufjarðar skipið 24. júlí 1951, nefndur Hafliði SI-2. Útgerðarfélag Siglufjarðar kaupir skipið 2. maí 1969, sama nafn og númer. Selt til Englands 7. júní 1973 og tekið af skrá.

Í umfjöllun Hafliðafélagsins um skipið kemur fram að það sé nefnt eftir Garðari Þorsteinssyni, alþingismanni, sem var alþingismaður Eyfirðinga um þetta leyti. Garðar var fæddur á Viðivöllum í Fnjóskárdal 29. október 1898, lést 29. maí 1947 í flugslysi við Héðinsfjörð sem bók Einars Kárasonar, Þung ský, fjallar um og kom út fyrir júlín 2021.

– 28 –

Tuttugasti og áttundi nýsköpunartogarinn, Skúli Magnússon skráður hér á landi 15. júní 1948 smíðaður hjá Cook Welton & Gemmell Ltd. Beverley, Englandi fyrir Bæjarútgerð Reykjavíkur. Lengd 55,58 m., breidd 9,20 dýpt 4,55 m., brl. 677, knúinn 1000 h. gufuvél. Skipstjóri Halldór Guðmundsson og yfirvélstjóri Loftur Ólafsson. Fór til Belgu í brotajárn í ágúst 1967 og tekinn af skrá.

Skipið er nefnt eftir Skúla Magnússyni landfógeta sem oft er nefndur faðir



Garðar Þorsteinsson GK-3.

Reykjavíkur. Hann var fæddur 1711 að Keldunesi í Norður-Þingeyjarsýslu. Þórunn Jarla Valdímarsdóttir skrifaði bók um Skúla sem út kom fyrir Jólín 2018.

Á baksíðu bókarinnar má m.a. lesa eftirfarandi: „Skúli Magnússon, faðir Reykjavíkur, varð fyrstur Íslendinga fógeti landsmanna. Með það afl í farteskinu tókst honum að flytja vísi iðnbyltingarinnar til Íslands með stofnun Innréttinganna, þar sem hann var helsti drifkrafturinn.

En Skúli átti sér margar hliðar: hann var búðarstrákur, lífsglaður Hafnarstúdent, kornungur framagjarn embættismaður,

stofnun Innréttinganna. Hvaða fyrirbæri var það. Því er þannig lýst á vísindavefnum: „Starfsemin varð fjölþætt, tók til jarðræktartilrauna, brennisteinsvinnslu, ullarvefsmiðja, litunar, kaðla-gerðar, skinnaverkunar, skipasmíða og útgerðar svo það helsta sé nefnt. Starfsemin fór fram víða um land, en miðstöð framkvæmdanna var í Reykjavík og nágrenni.“

– 29 –

Tuttugasti og níundi nýsköpunartogarinn, Jón forseti RE-108, skráður hér á landi 16. ágúst 1948, smíðaður hjá Cook Welton & Gemmell Ltd. Beverley Englandi fyrir fiskveiðihlutafélagið Aliance Reykjavíkur. Lengd 55,58 breidd 9,21 m., dýpt 4,11 m., brl. 681, knúinn 1000 h. gufuvél.

Í fyrstu var skipstjóri Guðmundur Markússon en fljótlega tók sonur hans, Markús Guðmundsson, við skipstjórninni og var með skipið til ársins 1954. Yfirvélstjóri Baldur Snæland. Seldur til Englands 11. maí 1966 og tekinn af skrá. Kaupandi Henriksen & Co Ltd í Hull sem nefndi skipið Larissa sem fékk einkennisstafina H 266. Fór í brotajárn í mars 1968 hjá Thos W. Ward Ltd.

Í einni bóka Steinars J Lúðvíkssonar, Prautgóðir á raunastund, kemur eftirfarandi fram: „Jón forseti lenti í árekstri 30. janúar 1951 á Humber-fljóti, togarinn var þá á heimleið frá Hull og var á siglingu í svarta þöku, er skip sigldi á bakborðshlið hans aftanverða. Slys urðu ekki á mönnum við áreksturinn, en nokkrar skemmdir urðu á togaranum, m.a. brotnaði björgunarbátur hans. Jón forseti fór inn til Grimsby, þar sem gert var við skemmdirnar og nýjan björgunarbát fékk togarinn í Aberdeen.“



Skúli Magnússon RE-202.

kvennagull og svallari, sýslumaður Skagfirðinga og baráttumaður gegn valdi einokunarkaupmanna, áhrifamestur Íslendinga um hálfra aldar skeið og í nánú vinfengi við valdamenn í Kaupmannahöfn – og lífsþreitt gamalmenni sem galt áður en lauk landskuldina af Viðey til fulls og endaði ævina þar í skjóli andstæðinga sinna.“ Allar þessar hliðar Skúla sýnir Þórunn Jarla Valdímarsdóttir á sinn einstaka hátt og lýsir um leið samferðafólki hans og samtíð af innlifun.

Skúli er talinn helsti hvatamaður að



Jón forseti RE-108.

– 30 –

Þrítugasti nýsköpunartogarinn, Hallveig Fróðadóttir RE-203, skráður hér á landi 26. mars 1949 smíðaður hjá Goole Shipbuilding & Repairing Co Ltd., Goole Englandi, fyrir Bæjarútgerð Reykjavíkur. Lengd 52,81 m., breidd 9,35 m., dýpt 4,54 m., brl., 696, knúinn 1200 hö diesilvél. Skipstjóri Sigurður Guðjónsson og yfirvélstjóri Óskar Valdimarsson. Rifinn á Spáni í febrúar 1974. Tekinn af skrá 23. febrúar 1974.

Skipið var fyrsti togarinn sem smíðaður var fyrir Íslendinga með diesilvél. Fyrsti togarinn með diesilvél var Íslendingur RE-75 sem var sett í skipið sem var smíðað 1908 þegar það var endurbyggt 1942. Um þetta má lesa í Vöðvum 2. tbl. 2018. Við komu skipsins til Reykjavíkur var flutt mikið af ræðum, meira en við komur fyrri togara ef Ingólfur Arnarson er frátalinn.

Í Morgunblaðinu 1. mars 1949 kemur m.a. eftirfarandi fram:

„Einkum sýndu konur þessum nýja „landnáms-togara“, er heitir eftir fyrstu húsfreyju Reykjavíkur, mikinn og margvíslegan sóma. Gunnar Thoroddsen borgarstjóri bauð skip og skipshöfn velkomna með ræðu og árnaði þeim allra heilla. Þá talaði Arnheiður Jónsdóttir, varaformaður fjárfundar Hallveigarstaða. Næstur talaði Gísli Jónsson, alþingismaður, en hann hefur, ásamt Erlingi Þorsteinssyni vélfræðingi, haft umsjón með smíði skipsins. Lýsti hann ýtarlega gerð skipsins og kostum þess. Frú Guðrún Jónasson færði skipinu að gjöf silfurskjöld með

álettruðum heillaóskum frá Kvennadeild Slysavarnafélagsins og árnaði því heilla og blessunar. Jón Axel Pétursson, framkvæmdastjóri, talaði næstur og þá frú Steinunn Bjarnason, formaður framkvæmdanefndar Hallveigarstaða. Vitnaði hún í orð Þorkels mána og fól

Sex fórust, átta í sjúkrahúsi Talið að sprenging hafi orðið við vistarverur frammi í Hallveigu Fróðadóttur

„Við trúum þessu ekki ennþá,“ var það eina, sem Guðbjörn Jensson, skipstjóri, gat sagt við fréttamann Morgunblaðsins, þegar Hallveig Fróðadóttir lagðist að í Keflavík í gær með lík sex skipverja um borð. Skipverjarnir sex köfnuðu, þegar eldur og reykur komust í vistarverur þeirra frammi í skipinu um fjögurleytið í fyrriðnótt en þá var togarinn staddur 9-10 sjómílur SV af Malarriði á siglingu til veiða.

Þeir, sem fórust, voru hásetarnir:

Pétur Jónsson, Njálsgötu 20, 41 árs, sem lætur eftir sig konu og 7 börn á aldrinum 12-19 ára. Eggert Kristjánsson, Höfðaborg 3, 38 ára, sem lætur eftir sig unnustu og föður. Dórland Jóseppson, Flókagötu 64, 32 ára Vestur-Íslendingur, sem lætur eftir sig föður búsettan í Winnipeg. Kjartan Sölvi Ágústsson, Ljósheimum 10, fertugur að aldri og einhleypur. Sigurður Ingimundarson, Nönnustíg 10, Hafnarfirði, 38 ára og lætur eftir sig móður. Óskar Sigurbjarni Ketilsson, Gesthúsum Álfanesi, 48 ára, einhleypur en lætur eftir sig móður.

Morgunblaðið 7. mars 1969



Jón Þorláksson RE-204.

skipið þeim er sólina hefur skapað. Að lokum talaði skipstjórinn, Sigurður Guðjónsson, og þakkaði f. h. skipverja árnaðaróskir.

Hvað varðar tækninýjungar í skipinu kom m.a. eftirfarandi fram:

„Í skipinu eru tveir dýptarmælir og ratsjártæki, rafmagnshraðamælir og önnur siglingartæki af nýjustu gerð. Togvinnan er þannig gerð, að verði þunginn of mikill, vegna festu, eða af öðrum ástæðum, stöðvast hún sjálfkrafa og veitir það aukið öryggi og ætti að koma í veg fyrir að veiðarfæri rifni.“

Í dag þykja þessi tæki nú ekki mjög merkileg en voru það á sínum tíma. Ótrúlegar breytingar á skömmum tíma.

– 31 –

Þrítugasti og fyrsti nýsköpunartogarinn, Jón Þorláksson skráður hér á landi 19. apríl 1949, smíðaður hjá Goole Shipbuilding & Repairing Co Ltd., Goole Englandi, fyrir Bæjarútgerð Reykjavíkur. Lengd 51,81 breidd 8,98 m., dýpt 4,33 m., brl. 609, knúinn 1200 hö ruston diesilvél. Skipstjóri Einar Thoroddsen og yfirvélstjóri Sigurjón Þórðarson. Talið er að Jón Þorláksson hafi fundið hin þekktu karfamið við Austur Grænland sem ganga undir nafninu Jónsmið undir skipsstjórn Ólafs Kristjánssonar. Sjótak h/f kaupir skipið 10. janúar 1974 og nefnir Bylgju RE-146, sökk með loðnufarm 14. febrúar 1974. Tekið af skrá 21. febrúar 1974.

– 32 –

Þrítugasti og annar nýsköpunartogarinn, Svalbakur EA-2, skráður hér á landi 11. júlí 1949 smíðaður hjá Alexander Hall & Co Ltd., Aberdeen, Skotlandi fyrir Útgerðarfélag Akureyringa h/f Akureyri. Lengd 54,10 m., breidd 9,20 m., dýpt 4,55 m., brl. 656, knúinn 1000 hö. gufuvél. Skipstjóri, Þorsteinn Auðunsson og yfirvélstjóri Bergur P Sveinsson.

Fór til Spánar í brotajárn, tekinn af skrá
31. janúar 1975.



Hallveig Fróðadóttir RE-203.

Svalbakur dregur báta til hafnar

Vélbáturinn Gyllir frá Súgandafirði var í gærdag á leið til Súgandafjarðar frá Ísafirði er vél hans bilaði. Þrír togarar voru nærstaddir, Svalbakur, Geir og Ingólfur Arnarson. Vonzkuveður var norðaustan 8-10 vindstig, snjócoma og sjór. Eftir margítrekaðar tilraunir tókst skipverjum á Svalbaki að skjóta línu yfir í Gylli og var dráttarvír síðan komið á milli. Skömmu eftir að Svalbakur var lagður af stað með bátinn í eftirdragi, slitnaði „festingarpollinn“ í Gylli, en skipverjum tókst, þrátt fyrir slæmt sjólag og erfiðar aðstæður að koma nýrri dráttartaug á milli skipanna og var síðan haldið til Flateyrar. Kom Svalbakur með bátinn þangað í morgun.“

Morgunblaðið 23. janúar 1957



Svalbakur EA-2.

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

Módelismiðurinn



Verslunarmiðstöðin Glerártorg á Akureyri um síðastliðin jól. Mannþröng, gleði og óvænt litbrigði í tilveruna. Skipslíkön af öllu tagi. Þarna er Akureyrin EA 10, Hákon EA 148, Sigurbjörg Óf 1 – svo ótrúlega vel gerð að maður trúir vart sínum eigin augum.

Hver er svona dverghagur?

Jú, hann heitir Elvar Þór Antonsson.

Stelpurnar voru líka áhugasamar

Sýningin á Glerártorgi er að vísu löngu afstaðin þegar ég hef samband við Elvar og skipslíkönin komin til síns heima.

„Jú, ég hafði mjög gaman af sýningunni um jólin,“ segir Elvar. „Ekki síst vegna þess hversu margir sýndu skipunum áhuga, ekki aðeins karlar komnir á seinni helming ævinnar heldur fólk á öllum aldri. Það sem kom mér þó þægilegast á óvart var að stelpurnar sýndu sýningunni engu minni áhuga en strákarirnir.“

Mig langar til að fræðast meira um þennan laghenta skipasmið.

„Ég er fæddur og uppalinn á Dalvík. Pabbi átti fimm tonna trillu og ég byrjaði strákurinn að fara með honum á grásleppu á vorin. Sextán ára fór ég á Björgúlf og var á honum samfleytt í tólf ár. Seinna vistaðist ég aftur á Björgúlfi í ein þrjú ár. Samherji var þá orðinn eigandi skipsins.“

„Og þú ef til vill byrjað módelismiðina um borð í Björgúlfi?“

„Já, reyndar. Þó ekki skipasmiði, ég var í flugvélamódelum. Ég setti líka í þær

mótora og flaug þegar ég var í landi. Það var gaman. Þetta voru allt aðrir tímar þá. Veiddum norður í Smugunni og svo var siglt með þorsk og karfa á England og Þýskaland. Þetta voru langar siglingar og þá gafst tími til að sinna áhugamálinu.“

„En hvað varð svo til að leiða áhuga þinn að skipasmiðinni?“

„Ætli þetta hafi ekki alltaf blundað með mér. Ég var vanur sjónum frá blautu barnsbeini. Sjórinn átti vel við mig. En samt. Þar kom að mig langaði að breyta til. Ég fór þá að vinna hjá Fiskeldi Eyjafjarðar, Ólafi Halldórssyni og hans góða fólki, og flugvél-arnar breyttust í skip. Ég fór að fönndra við Björgúlf EA 312, útvegaði mér teikningar, og svo hafði ég sjálfur verið háseti á skipinu. Ég setti meira að segja vél í skipið og sigldi því hér á Dalvíkurhöfn. Nei, ég hef ekki sett mótór í fleiri skip, lét Björgúlf duga á því sviði.“

Vildi Mánaberg

Þetta var árið 1998 og til að gera langa sögu stutta þagnaði varla síminn hjá Elvari eftir að blaðamaðurinn, Óskar Þór Halldórsson, skrifaði um smíði Björgúlfs

og birti með mynd af smíðisgripnum.

„Já, ég varð hissa,“ viðurkennir Elvar. „Allt í einu var ég kominn á bólakaf í að afgreiða pantanir.“

Á árunum sem fóru í hönd smíðaði Elvar tólf skipslíkön, að meðtöldum Björgúlfi EA. Allt í aukavinnu þar sem vinnan við lúðueldið gaf fyrir salti í grautinn.

„Já, þetta er ansi tímafrek vinna og lýjandi



„Litlu hlutirnir ofan dekks, spil, rekkverk og annað, taka mestan tímann,“ segir Elvar, „og eru sannarlega mikið þolinmæðisverk.“

með annarri. Ég sit við í svona 300 til 500 vinnustundir við hvert módel. Þetta er mikið fönndur en mér finnst skipta máli að ná öllu rétt, allt frá hinu stærsta til hins minnsta smáatriðis um borð.“

Þegar Fiskeldi Eyjafjarðar, eða Fiskey eins og fyrirtækið hét þá, fór í þrot 2011 var Elvar líka tekinn að lýjast og ákvað að taka sér fri frá módelismiðinni.

„Svo gerðist það að í mig hringdi maður og vildi fá Mánaberg frá Ólafsfirði en ég hafði áður smíðað Sólbergið fyrir hann. Ég hafði þá setið auðum módel-höndum í fimm ár og sló til. Svo æxlaðist þetta einhvernvegin þannig að ég bað um frí hjá Sæplasti en ég hafði verið þar á verkstæðinu. Jú, sjálfsagt mál, sögðu karlarnir, þú kemur bara aftur þegar um hægist hjá þér.“

Frosti frá Grenivík, úr sömu hundrað ára eikinni

„Síðustu fjóra vetur hef ég sinnt módelsmíðinni einni. Hún hefur verið lifibrauðið mitt. Og akkúrat núna er ég með einn bát á lokastigi, Frosta frá Grenivík,“ segir Elvar. „Afskaplega fallegur og vandaður bátur eins og þeir voru allir sem komu frá Bátasmiðjunni Vör á Akureyri. Ég held svei mér að bátarnir úr Vör séu nánast allir á floti enn. Ætli þeir séu ekki flestir komnir í hvalaskoðun eða eitthvað í þeim dúr. Ég varð auðvitað að afla mér teikninga af bátnum og hafði samband við Hallgrím Skaptason sem veitti Vör forstöðu. Hallgrímur átti teikningarnar og ekki nóg með það. Hann átti líka planku úr búntinu sem þeir höfðu smíðað Frosta úr forðum og raunar fleiri báta. Eitt hundrað ára eik, eða eldri, keypta frá Póllandi. Hallgrímur gaf mér tréð sem ég bandristi og sagaði niður,“ segir Elvar, „og smíðaði úr nýjan Frosta.“

Ljósmyndir: Haukur Valdimarsson



Módelsmiðurinn á Glerártorgi.



„Hlutföll verða að vera rétt,“ segir Elvar. „Þess vegna legg ég áherslu á að fá teikningar af skipunum sem ég smíða. Það er svo kaupenda að ákveða hversu stórt líkanið á að verða.“



Frosti ÞH 230, smíðaður úr sömu eikinni og hinn 29 rúmlesta eikarfiskibátur, Frosti ÞH, sem Vör afhenti eiganda sínum, Frosti h.f. Grenivík, árið 1974. Skipstjóri var Jakob Þorsteinsson en Hörður Þorsteinsson stjórnaði í landi.



Frá siglingu Mikage, kastlínan kemur í land með aðstoð dróna.

Utan úr heimi

Sjómenn frá Rússlandi og Úkraínu

Útgerðarsamtökin International Chamber of Shipping (ICS), samtök 80% kaupskipaútgerða heimsins, hafa varað við truflunum í birgðakeðjunni ef höft yrðu sett á frjálsa för úkraínska og rússneskra sjómanna. Í skýrslu BIMCO og ICS (Seafarers Workforce Report), sem kom út á síðasta ári, var greint frá því að 1,89 milljónir sjómanna sigla kaupskipum um heimshöfin á 74.000 skipum. Af þessum fjölda eru 198.123 rússneskir sjómenn þar af 71.652 yfirmenn og 126.471 undirmaður. Telja þeir um 10,5% allra sjómanna. Úkraínskir sjómenn telja 4% eða samtals 76.442 þar af 47.058 yfirmenn og 29.383 undirmenn. Samanlagt eru þessar tvær þjóðir með 14,5% af vinnuafli kaupskipaflotans.

Nærri 90% af öllum flutningum heimsins fara með skipum og hafa kaupskipasjómenn því verið í fararbroddi í viðbrögðum við heimsfaraldrinum og tryggt að nauðsynlegar birgðir af matvælum, eldsneyti og lyfjum hafa komist á áfangastaði. Til að viðhalda þessum viðskiptum óheftum verða sjómenn að geta ferðast til og frá skipum sínum í áhafnaskiptum hvar sem er í heiminum. Þegar flug hættir til ákveðinna svæða eða landa mun það sannarlega hafa

áhrif þar sem sífellt verður erfiðara að koma á áhafnaskiptum.

Með þvingunaraðgerðum heimsins við innrás Rússa inn í Úkraínu mun einnig verða erfitt eða nánast ómögulegt að greiða þeim laun í gegnum alþjóðleg bankakerfi. ICS hefur áður varað við skorti á kaupskipasjómönnum og verði ekki gripið til aðgerða mun það hafa alvarlegar afleiðingar fyrir alþjóðasiglingar. Vandinn var reyndar mikill í heimsfaraldrinum en þá var talið að um 100.000 sjómenn hafi þurft að dvelja lengur um borð í skipum sínum en samningar þeirra kváðu á um. Í skýrslunni kom fram að það gátu verið allt að þrjátíu mismunandi þjóðerni um borð í kaupskipum en meðaltalið voru þrjú þjóðerni og töluð þrjú tungumál um borð. Formaður ICS, Guy Platten, sagði: „Öryggi sjómanna er algjört forgangsverkefni okkar. Við skorum á alla aðila að tryggja að sjómenn verði ekki fyrir tjóni í neinum þeim aðgerðum sem stjórnvöld eða aðrir kunni að grípa til. Sjómenn hafa verið í fararbroddi við að halda viðskiptum gangandi þrátt fyrir heimsfaraldurinn og það er von okkar að allir aðilar haldi áfram að auðvelda vöruflutninga og þá lykilstarfsmenn sem þar eru.“

Margt getur tafið

Covid hefur haft margvísleg áhrif á að seinka mörgum verkum en þegar unnið var að niðurrifi á olíubirgðaskipinu (FPSO) King Kong 1 á Alang strönd var það ekki heimsfaraldurinn sem olli töfum heldur hlébarði sem geri sig heimakominn í skipinu. Það var vaktmaður sem varð var við hlébarðann aðfaranótt 25. apríl 2020 en þá var skrokkur King Kong 1 hálfskorinn í sundur. Upphaflega var King Kong 1 norska olíuskipið Kollbjörg en þessu 325 metra olíuskipi var breytt í olíubirgðaskip árið 2008 og þá nefnt Conkouati. Hið sérkennilega nafn King Kong 1 var síðan jarðarfararnafn þess en það er það nafn sem notað er á skip á þeirra síðustu siglingu til brotajárnskaupmanna.

En aftur að hlébarðanum sem kom sér vel fyrir í skipskrokknum. Komið var fyrir búi með agni í skrokknum en hlébarðinn hafði engan áhuga á þeim mat sem þar var. Staðurinn þar sem hann hafði komið sér fyrir var á mjög dimmur og því var ekki á það hættandi að setja menn í lífshættu við að freista þess að ná til dýrsins. Loks viku eftir að hlébarðans varð fyrst vart tókst að skjóta svefnlyfi í dýrið og ná því frá borði. Við nánari skoðun kom í ljós að fjöldi hundshræja fundust í skipinu sem



UMBÚÐIR & PÖKKUN ERU OKKAR FAG



FERSKFISKKASSAR SEM ERU 100% ENDURVINNANLEGIR

CoolSeal kassinn er umhverfisvænn og því
góður valkostur í stað frauðplastkassa



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

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





Stýrimaðurinn féll 15 metra og lést fyrir augunum á skipsfélögum sínum sem var meinað að koma honum til aðstoðar. Ljósmynd: Jens Bold

hlébarðinn hafði veitt sér til matar á nóttinni. Hafði hann farið um 15 km svæði og veitt sér hunda til matar. Kom hann með þá um borð og hafði því verið í vellystingum um borð og því haft engan áhuga á þeirri beitu sem sett var í búrið til að fanga hann.

Reknir

Skipafélagið Mærsk vék nýlega fimm sjómönnum úr starfi vegna hugsanlegrar nauðgunar sem varð um borð í einu skipa útgerðarinnar. Atvikið á að hafa átt sér stað í október 2019 þar sem 19 ára bandarískri konu var nauðgað um borð í skipinu sem var í leiðakerfið útgerðarinnar í Norður-Ameríku. Konan var yfirmaður um borð en upplýsingar um atburðinn bárust í nafnlausri blogg færslu um nauðgunina. Eftir að atvikið kom fram í dagsljósið voru fimm skipverjar skipsins settir í land meðan rannsókn fór fram. Niðurstaða rannsókna útgerðarinnar var að ekki tókst að finna sönnunargögn sem studdu ásökunina um nauðgun. Hinsvegar var skipstjóra, yfirvélstjóra og 2. vélstjóra var sagt upp störfum þar sem þeir brutu reglur útgerðarinnar um áfengisnotkun um borð. Þá var tveimur öðrum einnig sagt upp þar sem þeir sýndu engan samstarfsvilja við að

reyna að upplýsa hvort nauðgun hefði átt sér stað um borð. Þar sem skipið sigldi undir bandarískum fána afhenti útgerðin skýrsluna til þarlandra yfirvalda. Utgerðin lagði ríka áherslu á að hjá útgerðinni liðist hvorki kynjamismunur né kynferðisleg áreitni.

Alvarleikinn í Covid

Sjómenn heimsins fengu sannarlega að kynnast erfiðum tímum eftir að heimsfaraldurinn brast á. Ekki var hægt að hafa áhafnaskipti þar sem mörg ríki bönnuðu ferðalög í gegnum lönd sín en einnig var sjómönnum meinuð landgang víðast hvar. Þegar stórflutningaskipið Mathilde Oldendorff kom til hafnar í Tianjin í Kína í lok janúar í ár var skipverjum bannað að fara upp á bryggju vegna svokallaðra 0 Covid stefnu stjórnvalda. Lestun stórflutningaskipa byggir á aflestri djúpristu þeirra og var yfirstýrimanni skipsins neitað að fara upp á bryggju til að aflestrar. Var þá ákveðið að setja út lóðsleiðara svo stýrimaðurinn gæti ná aflestri. Þegar hann var kominn í stigann missti hann takið með þeim afleiðingum að hann féll 15 metra niður á bryggjuna. Skipsfélögum hans var meinað að fara upp á bryggju til að sinna hinum slasaða

skipsfélaga sínum en þegar sjúkraflutningamenn komu á staðinn var hann látinn. Á fundi alþjóðasiglingamálast ofnunarinnar IMO sem haldin var í byrjun febrúar var stýrimannsins minnst og þeim miklu hörmungum sem sjómenn höfðu orðið fyrir á tímum heimsfaraldursins.

IMO hugrekkið viðurkenningin

Árlega veitir alþjóðasiglingastofnunin IMO viðurkenningu fyrir einstakt hugrekki á sjó (Exceptional Bravery at Sea). Á síðasta ári kom viðurkenningin til björgunarmanns í Víetnam sem hætti lífi sínu við að bjarga tólf öðrum í þriggja daga björgunaraðgerð. Björgunarmaðurinn, Tran Van Khoi, var tilnefndur af siglingastofnun Víetnam en daganna 8. til 10. október 2020 fór hann fjölda ferða til að bjarga tólf skipverjum sem voru fastir um borð í sokknu skipi sínu Vietship 01. Skipið hafði losnað frá bryggju í Cua Viet Port þegar mikið flóð kom í kjölfar fellibylsins Linfa og var vindhraðinn 74 km/klst. Khoi synti margar ferðir í ölduróti út í hið sokkna skip til að bjarga skipverjunum en einnig voru nokkrir fiskimenn fastir á flakinu.

Fyrsta mannlausa skipið siglir

Japanska skipafélagið Mitsui O.S.K. Lines

(MOL) segjast hafa framkvæmt heimsins fyrstu siglingu með ómannað gámaskip. Prófunin fór fram daganna 24. og 25. janúar á þessu ári og var gámaskipið Mikage, sem smíðað var árið 2015, notað í þessa prófanir. Var skipið látið sigla frá höfninni í Tsuruga og til Sakai sem er nokkur hundruð sjómílna leið. Skipið hafði verið útbúið með sérstökum stjórnbúnaði sem sérstaklega hafði verið hannaður í þessum tilgangi þar sem meðal annars var tekið mið af mörgum breytum eins og veðri, straumum, sjávarföllum, staðsetningu skipsins og stjórnun þess í samhengi við siglingareglur.

Furuno búnaður sá um upplýsingaöflun eins og hraða, staðsetningu og hraða nærstaddra skipa, staðsetningu siglingahætta eins og rekhalds með ratsjá, AIS að ógleymdum myndavélum þar sem hægt var að fylgjast með úr landi. Þá var skipið tekið frá og að bryggju með nýjum búnaði frá Furuno þar sem skynjurum var komið fyrir á skipinu til að meta fjarlægðir, hraða, horn á bryggjur ásamt áttavítum og myndavélum. Þá voru drónar notaðir til að koma kastlínunum í land til að hægt væri að taka á móti landfestum. Í síðasta mánuði voru svo gerðar tilraunir með mannlausa bílaferju en þessar prófanir eru hluti að verkefninu MEGURI2040 sem svokallaður Nippon sjóður stendur fyrir.

Brátt í brók

Það var sannarlega skítastaða sem áhöfnin á hollenska flutningaskipinu Beaumaiden vaknaði upp við þegar skipið strandaði á grunninn vestur af Bornhólm að morgni 18. októbers sl. Sérstaklega var það skipstjórinn, sem vaknaði upp með timburmenn við strandið, sem var í skítamálum. Ástæða þess að skipið strandaði mátti nefnilega rekja til þess að skipstjóranum varð brátt í brók og ákvað að fara á sitt eigið klósett í stað þess að fara á það sem var í brúnni. Eftir að hafa gengið örna sinni sá hann kojuna sína útbreidda fyrir framan sig en í stað þess að fara aftur upp í brú ákvað hann að skriða aðeins undir sængina sína enda búinn að staupa sig aðeins. Hann varð mun lengur í kojunni en hann ætlaði því hann féll í djúpan svefn en fjórum tímum síðar kom skellurinn þegar skipið sigldi á grunnið. Skipstjórinn hafði reyndar verið mjög sparsamur því hann hafði slökkt á öllum viðvörunarbúnaði í brúnni en engir hásetar voru á vakt í brú þrátt fyrir að um borð væru átta skipverjar. Skipstjórinn mældist með 0,8 prómill af áfengi í blóðinu og var hann handtekinn af dönsku lögreglunni. Reyndar voru einnig hinir sjö skipverjarnir handteknir en þeim var sleppt síðar sama dag. Skipið fékk síðan að halda áfram ferð þremur dögum síðar og þá beint í slipp í Eistlandi.

Ekkert gengur að losa

Í ársbyrjun voru meira en 70 gámaskip föst undan ströndum Suður-Kaliforníu í kjölfar erfiðleika í flutningakeðjunni. Skipin voru fulllestuð gámum sem biðu þess að verða losaðir. Ef gámarnir hefðu verið settir í eina röð hefði hún verið rúmlega 3.000 km löng samkvæmt greiningu Bloomberg. En hvernig stendur á þessum tögum á losun skipanna? Hana má rekja til skorts á hafnarverkamönnum og vörubílstjórum auk þess sem gámahafnirnar eru fullar af gámum sem ekki hefur tekist að koma á

verklagsreglum þar sem sagði að þegar skipstjóraskipti færu fram ættu þeir að vera saman í sólarhring við yfirtökuna. Áður en skipstjórinn hélt frá Ístanbúl var honum sagt að skiptin ættu að fara fram eins fljótt og mögulegt væri þar sem skipstjórinn sem hann var að taka við af vildi fara strax frá borði en hann hafði lent í deilum við eftirlitsmann útgerðarinnar. Skipstjórinn sem var að fara hafði planað hvar hann ætlaði að leggja skipinu til akkeris en þreytti skipstjórinn ákvað að velja stað sem ekki var eins langt undan höfninni þar sem



Skipstjóri Atina var útkeyrður þegar hann sigldi á borpall. Ljósmynd: Evgeny

leiðarenda. Áður en heimsfaraldurinn brast á var metið í fjölda skipa við akkeri biðandi eftir bryggjuhlássi 17 skip. Hvíta húsið fyrirskipaði að hafnirnar í Los Angeles og Long Beach myndu koma á vaktakerfi þannig að unnið yrði allan sólarhringinn meðan verið væri að leysa úr þessum vanda.

Fékk ekki hvíld

Tyrkneska olíuflutningaskipið Atina sigldi á olíuborpall undan ströndum Louisiana að næturlagi vegna þess að tyrknesk útgerð skipsins gaf skipstjóra skipsins ekki tíma til að jafna sig eftir langa og svefnlausa ferð til skips. Skipstjórinn hafði ferðast frá Ístanbúl og ekki sofið í meira en 50 klukkustundir þegar hann kom um borð og lét úr höfn. Það var rétt fyrir fimm að morgni sem þetta 274 metra langa skip sigldi á borpallinn og olli skemmdum upp á 72,9 milljónir dollara. Enginn slasaðist við áreksturinn né varð mengun í kjölfarið en skipið var að leggjast til akkeris eftir að hafa losað farm sinn.

Útgerð skipsins hafði ekki farið að eigin

hann var úrvinda af þreytu en einnig þekkti hann ekki til skipsins sem hann var að taka við.

Áhrif heimsfaraldursins 2020

Í skýrslu Evrópsku siglingamála-stofnunarinnar EMSA um siglingar árið 2020 kom fram að fimmta hvert kaupskip sem sigla um heimshöfin eru skráð á fánum ríkja Evrópusambandsins. Í henni kemur fram að þá hefði innflutningur til EU landa dregist saman um 12,2% en siglingar drógust saman um 10,2% vegna heimsfaraldursins. Mestu áhrif faraldursins voru á skemmtiferðaskipin þar sem 86% samdráttur varð á milli árána 2019 og 2020 meðan að samdrátturinn hjá stórflutningaskipum, gámaskipum, efnaflutningaskipum og olíuskipum var aðeins um 5%. Sjóflutningar í Evrópu drógust saman um 9,3% meðan heimsmeðaltalið var 3,6% en þetta var ígildi 226 milljón tonna samdráttar um hafnir Evrópuríkja. Hinsvegar varð aukning á sjóflutningum á heimsvísu um 3% og því hafði heimsfaraldurinn mun meiri áhrif á flutninga með flugi, lestum og um þjóðvegi.

Umsjónarmaður:
Bernharð Haraldsson



AF GÖMLUM BLÖÐUM

„6. apríl [1876] varð skipskaði undir Jökli. Druknuðu þar 5 menn úr Vestmannaeyjum, allir ungir og efnilegir, en formanninum, Snæbirni Kristjánssyni frá Hergilsey, var bjargað af formanni frá Hrappsey, með því að duflir frá lóð var kastað til hans. Horfði múgur manns á, er skipi þessu hvolfdi fáa faðma frá malarkambinum og gat enga björg veitt. Veltist skipið í brimrótinu fulla tvo tíma áður en því kastaði upp að kambinum með formanninum á kili. Meðal þeirra sem fórust voru Pétur Pétursson frá Skáleyjum og Andrés Magnússon frá Flatey. [Sonarsonur Snæbjörns Kristjánssonar var Snæbjörn Jónasson, sem lengi var vegamálastjóri.]

10. s. m. lá þilskipið Olga, um 20 tonn að stærð, eign 6 hinna efnuðustu bænda í Vestmannaeyjum, við hákarl fyrir akkeri nálægt 2 vikur sjávar í suðvestur af Ingólfshöfða, og hafði aflað um 30 tonn lifrar. Veður var heiðskírt og tunglskin, svo að sjá mátti víðsvegar. Stinningsvindur var norðaustan og sjór nokkuð úfinn. Undir miðnætti sáu þeir, er vörð héldu, skip koma siglandi af hafi. Hafði það vind á hlið, og er það nálgadist, stefndi það beint á Olgu. Reyndu þá skipverjar á Olgu að kalla til aðkomuskipsins, en það bar eigi árangur og sigldi skipið á Olgu flata með fullri ferð. Öllum skipverjum á Olgu 7 að tölu, tókst að komast upp á aðkomuskipið um leið og áreksturinn varð. Höfðu sumir hlaupið upp úr rúmum sínum og voru á nærklæðum einum. Skip þetta var franskt fiskiskip, Virgin að nafni, frá Dunkirque. Hvorki franska skipið né Olga höfðu ljós í reiða. Þótti þess eigi þörf, því að sjá mátti skip í hálfra mílu fjarlægð. Daginn eftir sigldi franska skipið, sem engan bát hafði, fast að Olgu, svo að skipverjar gátu stökkið yfir í skip sitt. Var þá kominn í það mikill sjór, stórt gat á því og reiðinn bilaður. Dvöldu þeir í skipinu aðeins fjórðung stundar og óx sjórinn í því 4-6 þumlunga á þeim tíma. Skipverjar sáu, að eigi var um annað að gera en yfirgefa skipið. Björgðuð þeir sér allslausir á litlum og lekum skipsbát yfir í franska skipið. Þar dvöldu þeir til 17. s. m., en þá var bátur þeirra settur út um 1½ mílu austur af Vestmannaeyjum, í úfnum sjó og mótvindi, og þeim skipað að fara í hann. Skipstjórinn á Olgu bað franska skipstjórnann að sigla

nær landi, en hann þverneitaði. Urðu þeir þá að fara í bátinn og náðu landi með miklum lifsháská. Höfðu þeir orðið að standa í austri alla leið, því að báturinn var lekur og ofhlaðinn í úfnum sjó. Tvisvar hafði franski skipstjórinn viljað losna við skipbrotsmennina, á föstudaginn langa í austanstormi, dimmviðri og veltibrimi, fyrst hjá Hjörleifshöfða og síðan hjá Dyrhólaey. Hvarf hann þó frá því fyrir mótmæli Olgumanna og fortölur eins hinna frönsku sjómanna, með því að það var nálega hið sama og að fleygja þeim í sjóinn.



Olgu-menn létu illa fyrir vistinni hjá Frökkum og sögðu, að aðeins einn eða tveir af skipverjum hefðu verið þeim góðir. Höfðu þeir illan aðbúnað, verra en ekkert legurúm og viðurværi miklu verra en Frakkar. Urðu þeir þó að vera á verði og undir færi til jafns við Frakka. Einungis skipstjórinn af Olgu átti þar allgóða æfi. Til merkis um siðgæði skipshafnarinnar var þess getið, að þeir hefðu sleppt ýmsum fiskum lifandi, svo sem skötu, háfi og flestum lúðum, en alla þessa fiska höfðu þeir sært áður, blindað suma eða skorið í tálkníð, höggvið halann af skötunum o. s. frv. Virtust þeir hafa hið mesta yndi af þessum þorparaskap.“

Heimildir:

¹ Síra Pjetur Guðmundsson frá Grimsey: Annáll nítjándu aldar, Akureyri, 1943-54, IV. b., bls. 251-253

Frívaktin

Að þessu sinni er frívaktin helguð skáldinu og rithöfundinum, Friðgeiri H. Berg. Friðgeir fæddist árið 1883 að Granastöðum í Kaldakinn í Suður-Píngeyjarsýslu. Sautján ára fluttist hann vestur um haf en kom heim aftur, þá liðlega þrítugur, settist að í Eyjafirði þar sem hann lést í febrúar 1956. Friðgeir samdi eftirfarandi ljóð og kallaði, Bundnu skipin.

Kvöldið var hrollkalt og hljóðlaust,
höfnin með dauðasvip.
Í röðum við bakkana biðu,
bundin og mannlaus skip.

Þið hafið ef til vill heyrt það,
að hlutirnir eigi mál?
Og einstöku skip – segja ýmsir –
að eigi líka sál.

Eitt þeirra tók til orða,
en önnur hlýddu til:
„Nú kemur hann á norðan
með nístandi vetrarbyl.

Ég finn það á mér hann fýkur,
ég finn það, þótt gamalt ég sé.
Mig tekur í rá og reiða;
þau riða, mín siglutré.

Við munum vorn fífil fegri,
við fögnum ei þessari hvíld.
Við hugsum um horfna daga
og hleðslu af blikandi síld.

Glatt var á Grímseyjarsundi.
Glitrandi torfan óð!
Um lágnættið kjölfarið lýsti
af logandi maurildaglóð.

Svo héldum við kát til hafnar
af hafinu – sneisafull.
Við sigldum inn fjörðinn fagra
með farminn vorn – hreistrað gull.“

Mér heyrðist hin skipin stynja.
Var það hugarburður minn?
Var það undiröldusogið
eða austanvindurinn?

Lausn krossgátu

S	T	O	R	K	A		L	O	M	A	N	A		
A		K	O	R	K		I	Ð	A	Ð		N		
N	A		F	A	R	'	A	Ð	A	R		O	G	
Ð	R	'	O		M	A	Ð	U	R		F	A	R	
A	N	G	I		R	A	G		S	I	Ð	A		
R	A	N	G	A		N		G	A	S	I	Ð		
		A	Ð	R	A		R	O	K	K				
B	A	Ð	A	Ð		'		S	K	A	F	T		
'	O	L	I	N		'	O	S	S		A	N	A	R
M	U	R		F	L	A	K	K		A	R	A		
U	Ð		G	R	I	Ð	R	O	F		A	U		
N		S	E	I	N		A	F	A	R		S		
A	F	U	R	Ð	A		F	A	R	A	S	T		



FULLTINGI

slysa- og skaðabótamál

Simberg

www.simberg.is

NAUTIC



LETURSTOFAN



Skeljungur

VÍKINGUR

SJÓMANNABLAÐIÐ



Skipaþjónusta Skeljungur

Alhliða þjónusta við sjávarútveg, útgerð og vinnslu
Þjónustusími 444 3000

