

VÍKINGUR

SJÓMANNABLAÐIÐ

3. tbl. 2022 · 84. árgangur · Verð í lausasölu kr. 1.490



Ágúst Óðinn
er Kallinn í brúnni
bls. 4

Þórður Þórsson
brýtur í blað
bls. 10

Steini Villa:
„Þú ferð ekkert suður“
bls. 16

 Skeljungur

Skipaþjónusta Skeljungs

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

Skeljungur hf. | Skútuvogi 1 | 104 Reykjavík | S. 444 3000 | skeljungur@skeljungur.is | skeljungur.is



Hugleiðing að hausti

Þann 27. ágúst sl. birtist áhugavert viðtal við Ólaf Marteinsson, formann Samtaka fyrir-tækja í sjávarútvegi, þar sem hann fer, frá sín-um sjónarhóli, yfir stöðu mála í greininni. Taka má heilshugar undir ýmislegt af því sem Ólaf-ur fjallar um s.s. að efla skuli hafnarsóknir og ekki síður þær vonir hans að hægt verði að lenda kjarasamningum við sjómenn án þess að komi til verkfalla.

Í framhaldi af þessu ræðir hann um neikvæð-ar afleiðingar af erfiðu tíðarfari á loftnuvertið-inni, hörmulegu stríði í Úkraínu, töpuðum úti-standandi viðskiptakröfum, lokuðum mörkuðum, hækkandi olíuverði, rússneska lögsagan í Barentshafi lokuð vegna viðskipta-banns, auk erfiðleika við að afla aðfanga og varahluta. Þrátt fyrir að vera með allar þessar heftandi ytri aðstæður ber hann sig virkilega vel og bætir við: Úr þessu hefur spílast ótrú-lega vel. Hátt verð sjávarafurða hefur að vissu marki vegið á móti erfiðleikum og á tímabili vel umfram það.

Hvað segir þetta okkur?

Í sem stystu máli má segja að aðlögunarhæfni sjávarútvegsins til að bregðast við breyttum aðstæðum hefur eflst með afgerandi hætti sem er að sjálfsgöðu jákvætt. Eftir sem áður er svo sannarlega enn margt sem gagnrýna má og færst hefur til verri vegar síðustu ár. Þar er manni efst í huga sú viðhorfs breyting sem átt hefur sér stað í samskiptum milli SFS og samtaka sjómanna sem segja má að komi fram í viðtalinu við stjórnaformann SFS. Þar má m.a. sjá eftirfarandi: Þó nokkuð er síðan samningar sjómanna urðu lausir! Þó nokkuð þýðir í þessu samhengi að þrjú ár verða liðin þann 1. desember n.k. frá því samningar losnuðu sem er væntanlega ásettannlegt að mati SFS í ljósi þess að þar áður liðu sjö ár án endurnýjunar kjarasam-nings.

Stóra ástæðan að mati SFS

Stóra ástæðan fyrir því að ekki hefur tekist að semja að mati formannsins eru kröfur í kring um auknar lífeyrisgreiðslur. Þar verður að hafa í huga að launakerfi sjómanna er með allt öðrum hætti en allra annara launþega á Ís-landi. Viðbótargreiðslur í lífeyrissjóð þýða það að þá minnkar hlutur útgerðarinnar. Krafan er sem sagt að fá stærri hluta af kökunni án þess að menn geti hagrætt á móti. Þessi eðlismun-ur gerir það að verkum að þetta er mjög snúið að leysa. Svo mörg voru þau orð.

Stöðugt unnið að aukinni hagræðingu í sjávarútveginum

Undanfarin áratug hefur átt sér stað um-fangsmesta hagræðing í sjávarútvegi frá upphafi fiskveiða. Reyndar mis afgerandi milli veiðigreina. Við blasir að gríðarleg endurnýj-un sem átt hefur sér stað í flotanum með miklum fjölda nýrra, stærri og smærri fiskipa.

Í viðtalinu við Ólaf upplýsir hann lesendur um að olíunotkun flotans hafi dregist saman um 128 þúsund tonn frá árinu 1996 til 2020 þ.e.a.s. farið úr 262 þúsund tonnum í 134 þúsund tonn sem erfið er að halda fram að sé ótengd tækniframförum og þar með hag-ræðingu. Benda má á að olíuverð hefur áhrif á skiptakjör til sjómanna. Þrátt fyrir þá hag-ræðingu sem átt hefur sér stað hjá útgerðinni með sparneytnari vélum í fiskiskipum, sem leitt hefur til minni olíunotkunar við að sækja aflann, eru skiptakjörin til sjómanna miðuð við að engin sparnaður hafi orðið hjá út-gerðinni vegna tækniframfara í vélbúnaði skipanna. Vegna þessa hefur útgerðin tekið til sín stærri hluta kökunna á kostnað sjómanna.

Alengt er að eitt nýtt öflugt skip komi í stað tveggja gamalla eða jafnvel talsvert fleiri. Sem dæmi má nefna að ólyginn Vestmanna-eyingur tjáði mér að skuttogarinn Breki VE hafi komið í stað og tekið við hlutverki sjö annara fiskiskipa. Þessi nýju skip með spar-neyttnari vélum og fjölmörgum öðrum tækninýjungum hafa leitt til gríðarlegrar fækkunar í stétt fiskimanna. Á árunum 2008 til 2013 hélst fjöldi sjómanna í kringum 4 þúsund en frá þeim tíma hefur fækkað jafnt og þétt í stéttinni í þeirri umfangsmiklu endurnýjunarhrinu sem enn stendur yfir. Staðan um þessar mundir er sú að fjöldi sjó-manna á fiskiskipum er kominn niður í 2900. Fækkun í áhöfn skipa hefur leitt til þess að hlutfall launakostnaðar af aflaverðmæti hefur lækkað í mörgum veiðigreinum.

M.ö.o. þá hefur hagræðingin verið í gangi sem aldrei fyrr undanfarin ár og hagnaður, fjár-festingar og arðgreiðslur náð nýjum hæðum. Á sama tíma blasir við að mun meira afla-magn og þar af leiðandi stóruaukun verðmæta-sköpun skapast að meðaltali af hverjum og einum þeirra fiskimanna sem eftir eru og í ljósi þess er meginkrafa sjómanna um 3,5% móttframlag útgerðarfirmatækja í lífeyrissjóð þeim til handa án skilyrða bæði réttmæt og sanngjörn. Í komandi kjarasamningum er af hálfu VR krafist 32 klst. vinnuviku. Á sama tíma er vinnuvika sjómanna á bolfskveiðum svo dæmi sé tekið 84-98 klst. og ekkert sem bendir til þess að breyting verði á. Það getur orðið flókið verkefni að yfirfæra vinnutíma-styttinguna hjá þeim sem vinna í landi yfir á launakerfi sjómanna sem er hlutaskiptakerfi. Það er því ekki ósanngjörn krafa að á móti allri þeirri hagræðingu sem orðið hefur í út-gerðinni undanfarin ár og vegna vinnutíma-styttingarinnar í landi að útgerðin greiði án undanbragða 3,5% viðbótarframlag í lífeyris-sjóð vegna þeirra sjómanna sem hjá þeim starfa.

Árni Bjarnason
formaður FS



Sjómenn og aðrir lesendur Víkingis. Sendið okkur línu um efni blaðsins, gagnrýni eða hrós, tillögur um efnis-þætti og hugmyndir um viðtöl. Hjálpið okkur að halda úti þættinum „Raddir af sjónum“. Netíð á jonhjalta@simnet.is Forsíðumynd: Bergþór Gunnlaugsson.

Efnis- yfirlit

- 4 Ágúst Óðinn Ómarsson er kallinn í brúnni.
- 10 Tímamót, Þórður Þórsson skipstjóri kemur til Íslands.
- 16 „Þú ferð ekkert suður“. Jón Hjaltason spjallar við Þorstein Vilhelmsson
- 26 Pernuvíkurbáturinn. Heiðar Kristinsson veltir fyrir sér grimmum örlögum.
- 32 Ljósmyndakeppnin, allt að 15 myndir í seinasta lagi 1. desember.
- 34 Matrið afhent. Jón Kr. Friðgeirsson sigldi með Óðni.
- 35 Krossgátan er á sínum stað.
- 36 Ætluðu jafnvel að sökkva Gylfa BA. Helgi Laxdal lýkur umfjöllun sinni um nýsköpunartogarana og ber saman gamlan tíma og nýjan.
- 44 Lausn krossgátu.
- 45 Þá urðu níu konur ekkjur. Af gömlum blöðum. Umsjón hefur Bernharð Haraldsson.
- 46 Aðeins 2% sjómanna eru konur. Hilmar Snorrason er sem fyrr á fréttavaktinni og færir okkur tíðindi utan úr heimi.

Útgefandi: Völuspá útgáfa,

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

Ritstjóri og ábyrgðarmaður: Jón Hjaltason, sími 862 6515,

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

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

Ritnefnd: Árni Bjarnason, Hilmar Snorrason og Jón Hjaltason

Umbrot: Leturstofan

Prentun: Prentun.is

Aðstandendur Sjómannablaðsins Víkingis:

Félag skipstjórnamanna, Skipstjóra- og stýrimannafélagin Verðandi, og Visir.

Sjómannablaðið Víkingur kemur út fjórum sinnum á ári

og er dreift til allra félagsmanna ofangreindra félaga.

ISSN 1021-7231

Furuno FSV-75 hálfhringsónar

Uppfæranlegur í **3D** - Þrívídd í rauntíma

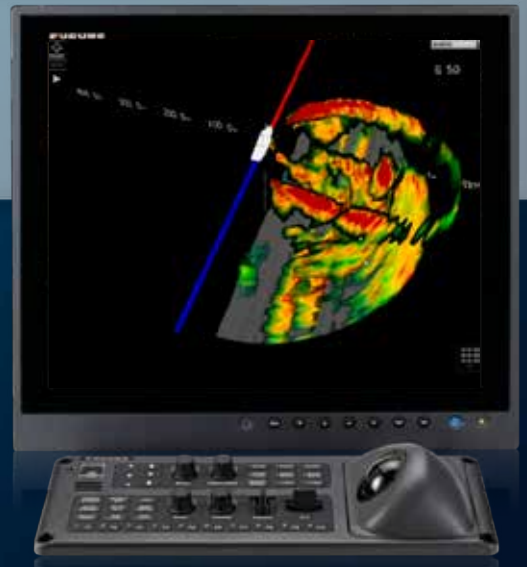
Þessi ný hálfhringsónar (180°), FSV-75, er óviðjafnanlega gott verkfæri til að finna makríl og aðrar sundmagalausar fiskitegundir, litlar fiskitorfur og til að nema svif. Eins er hann að nýtast sérstaklega vel í ýmsum erfiðum aðstæðum eins og miklum straumum, breytilegu hitastigi sjávar (straumskil og hitaskil) og breytilegu seltustigi.

- Senditíðni 180 kHz
- Skalar 50 til 2000 metrar
- Geislabreidd 6°
- Halli Frá 0° til 90° niður
- Púls lengd 0.5 til 40 ms



→ Aðgerðalyklar

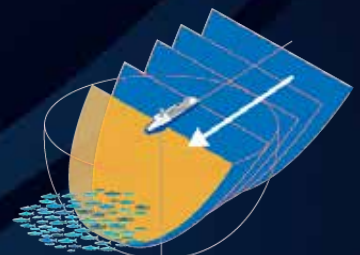
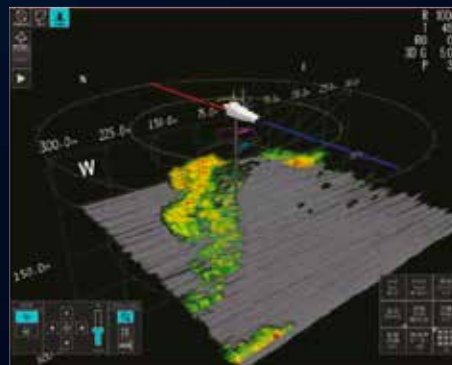
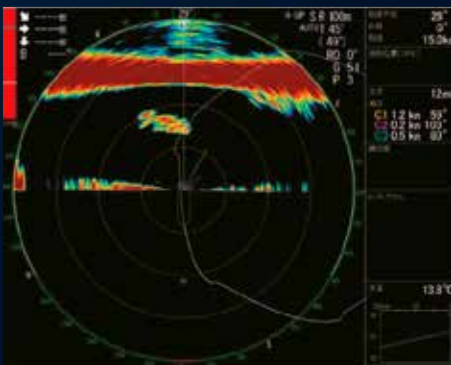
Stjórnborð sem er sérstaklega hannað fyrir hálfhringsónara gerir alla stjórnun og stillingar sónarsins við fiskileit einfalda og örugga. Á stjórnborðinu eru 10 aðgerðalyklar (F-keys) fyrir algengustu aðgerðir. Velja má milli 40 aðgerða sem eru í boði í sönarnum og einfalt er að skipta á milli aðgerða, allt eftir því hvað hentar aðstæðum hverju sinni.



- Mælir fiskmassa í torfum
- Veltuleiðrétting
- Má nota sem dýptarmæli
- Sjálfvirk eftirfylgni á torfum

Í sönarnum er ný vinnslueining (Signal processor) sem ásamt annarri tækni sem Furuno hefur nýlega lokið við að þróa, skilar 25% meira langdrægi en áður þekkist, truflanalausum og afar skörpum lóðningum af fiskitorfum, veiðarfærum og öðru neðansjávar.

Með þrívíddar eiginleikanum er gott að fylgjast með staðsetningu og færslu fiskitorfunar. Sjá má fisktofuna, nótarhringin og botn í sömu myndinni í þrívídd. Tækið getur reiknað út þéttleika torfunar í þrívíddar glugganum.



Sónarinn er einnig notaður sem framvísandi dýptarmælir sem safnar upplýsingum um botn og endurvörp fyrir framan skipið í þrívídd.

Brimrún

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

MAREIND

Grundarfirði
Sími 438 6611

KALLINNN Í BRÚNNI

Ágúst Óðinn Óðinsson

Nafn, hvenær fæddur og hvar?

Ágúst Óðinn Ómarsson, fæddur í Reykjavík árið 1969.

Maki:

Sigríður Ólína Ásgeirsdóttir.

Börn:

Brynja Hödd Ágústsdóttir, fædd 1990, Sæþór Bragi Ágústsson, fæddur 1995, Elvar Geir Ágústsson, fæddur 1997, og Bylgja Hrunn Ágústsdóttir fædd 2004.

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

Ég var 18 ára þegar ég lagði fyrir mig sjómennsku og fór í stýrimannaskólann í Eyjum 1990.

Hvaða ár laukstu skipstjórnarprófi?

1992

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

Byrjaði á Arnarborgu HU 11 á línu og skel. Síðan á Helgu Björg HU 7 Prufaði einnig varðskipið Ægi lærði þar eitt og annað, meðal annars að vaska upp og steikja egg báðum megin.

Síðan komst ég afleysinga túr á Arnar HU 1, japans-ísfiskara. Þá var ævistarfið valið. Ekki fékk maður fast pláss þar því plássíð þótti gott og valinn maður í hverju rúmi. Ég fór afleysinga túra á Harðbak, Hrímbak, Skapta og síðan Sindra VE frá Vestmannaeyjum. Þar fékk ég fastpláss. Þar var ég í um það bil tvö ár og bjó í Eyjum. Fór síðan í stýrimannaskólann þar. Þegar námi lauk var ég heppinn og fékk



Kallinn í brúnni er Ágúst Óðinn Ómarsson. Mynd: Davíð Már Sigurðsson

pláss á Arnari sem 2. stýrimaður. Við fluttum norður á Skagaströnd. En Arnari var lagt haustið 1993. Þá fór ég á Örvar HU 21. Var þar til 1997, fékk þá pláss á frystitogaranum Arnari HU 1. Var þar í tíu ár sem stýrimaður, annar og fyrsti. Þá vantaði skipstjóra á Málmey SK 1 á móti Birni Jónassyni. Ég sótti um og fékk plássíð og var þar í ellefu ár og líkaði vel. Árið 2018 bauðst mér að taka við skipstjórastöðu á Drangey SK 2 og hef ég verið þar síðan.

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

Drangey SK 2 er tyrkneskt smíðaður ferskfisktogari. Við veiðum aðallega fyrir

frystihúsið á Sauðárkróki. Þetta er 62 metra langt skip með framúrstefnulegu stefni sem gerir skipið afburðasjóskip. Vinnu aðstaða áhafnar er algjörlega til fyrirmyndar, sett er í fiskikörin uppi á millidekki og hlaupaköttur (lyftari) raðar þeim í lestina. Ekki þarf að ísa fiskinn heldur er hann kældur í svokölluðum ofurkæli, sem er þækilkældur sjór. Síðan er hann geymdur í 0,6 gr kaldri lestinni.

Eftirminnilegasti skipstjóri sem þú hefur siglt með?

Ég get ekki gert upp á milli Guðjóns Guðjónssonar og Árna Sigurðssonar. Báðir finir kallar og var gott að róa með þeim báðum, þótt ólíkir séu.

N1 fylgir þér á sjó og landi

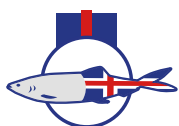
Sýningin Sjávarútvegur 2022 verður haldin
21.–23. september í Laugardalshöll



Við hlökkum til að sjá þig í bás B-23

N1 þjónar íslenskum sjávarútvegi með þéttni afgreiðslustaða um allt land og sér sjávarútvegsfyrirtækjum, stórum sem smáum, fyrir eldsneyti, smurólíum, efnavörum og vinnufatnaði.

Kynntu þér nýjungar í þjónustu N1
á sýningunni Sjávarútvegur 2022.



ICELAND FISHING
EXPO 2022
Sjávarútvegur 2022

440 1000 n1.is



ALLA LEIÐ

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

Guðmundur Ágúst Guðmundsson stýrimaður er afburða skemmtilegur maður.

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

Þeir eru margir góðir, vil ekki gera upp á milli þeirra.

Hver er uppáhalds fiskurinn þinn að;

-a- borða? Þorskur.

-b- veiða? Þorskur.

Hvernig finnst þér best að matreiða fisk?

Steikja í raspi. Velta upp úr egg, krydda vel með season all, velta upp úr raspi, setja í ofnskúffu með bökunarpappír undir, bæta vænni smjörklípu ofan á hvern bita, setja í ofn, hiti og blástur 200 gr ca. 20 mín. Klikkar ekki.

Hver er furðulegasti fiskur sem þú hefur veitt?

Af nytjafiskum þá eru úthafskarfaveiðar mjög einkennilegar. Karfinn alltaf á milli. Allskonar furðufiskar upp úr djúpinu annað slagið, man engin nöfn.

Uppáhalds mið og af hverju?

Halinn er skemmtilegur, miklir kraftar í hitaskilum og straum. Það getur verið mikil veiði þar.

Versta veðrið sem þú hefur lent í á sjó?

Þetta rennur allt saman í eina brælu, man ekki eftir neinu sérstöku veðri.

Þó man ég eftir brotsjó sem við fengum á okkur á Örvari HU 21 á landleið inn Húnaflóa. Það kom aftan á stjórnborðs-skut og hallaði skipið ansi mikið undan högginu. Engin meiðsl urðu á fólki.

Hefurðu upplifað ótvíræða lífshættu á sjó?

Nei, sem betur fyrir ekki.

Eftirminnileg atvik, eitt eða fleiri?

Árið 1994 var ég á Örvari HU 21, þá sem 2. stýrimaður. Við vorum á Torginu við grálúðuveiðar. Þá kemur maður til mín og segir: „Nú er það ljótt, þriggja daga bras fram undan.“

„Hvað meinar þú?“ spyr ég.

„Mig dreymdi ákveðna konu og þegar mig dreymir hana þá er þriggja daga bras.“

Svo er kallað fastur í kallkerfið. Trollið kom í spaði upp, lengjan varð eftir á botninum. Það var kastað aftur hinu trollinu og aftur fast, hlerarnir saman. Svo var slitinn togvír.

Svona gekk þetta í þrjá daga. En maðurinn gaf aldrei upp hvaða kona þetta var.

Hver er mesta breyting siglingatækja sem þú hefur upplifað?

Þegar ég fór fyrst í brú þá var loran, síðan



Drangey SK 2.



Guðmundur Ágúst Guðmundsson 1. stýrimaður.



Andri Már Welding 1. stýrimaður.



Á dekkinu. Frá vinstri: Bjarni Jóhannesson, Ólafur Sveinn Ásgeirsson, Jón Anton Valdimarsson og Óskar Páll Ágústsson.

TRAUST ÞJÓNUSTA

VIÐ ÍSLENSKAN SJÁVARÚTVEG Í ÁRATUGI



UMBÚÐAMIÐLUN

555 6677 | umb.is | Korngörðum 5, Reykjavík

fengum við GPS og macsea tölvu plotter. Það var mikil breyting. Síðan er alltaf eitt-hvað að bætast við; hlerasjár, pokasjár og fleira sem hjálpar okkur að fiska mátulega.

Þín skoðun á kvótakerfinu og hvernig það hefur virkað?

Við höfum svo sem ekki verið ná þeim jafnstöðuafla sem var fyrir tíma kvótakerfisins.

Kvótakerfið hefur þjappað aflaheimildum á færri hendur. En erfitt er að breyta þessu núna. En einhverja stjórnun þarf að hafa á þessu.

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

Það má gagnrýna marga hjá Hafró, til dæmis galin úthlutun á loðnu á síðasta ári.

Að mínu mati þá á að veiða fisk sem fæst en ekki þann sem fæst litið af.

Finnst einnig varlega farið í úthlutun á grunnkarfa. Það verður erfitt fyrir skipin að stunda aðrar veiðar vegna þess að þar er svo mikið af karfa á slóðinni. Þá aðal-

lega fyrir vestan og suðvestan landið.

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

Hafisinn hopar og kaldsjávar tegundir leita líklega norðar og vestar.

Vonandi fáum við aðra nytjastofna til okkar.

Hefur þér tekist að vekja áhuga afkomenda á sjómennsku?

Synir mínir eru báðir á sjó, annar þeirra er með mér á Drangey

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

Já, ekki spurning.

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

Er að hlusta á hljóðbók núna: Þriðja miðið eftir Arianna Huffington mjög áhuga-verð bók. Annars er mín uppáhalds bók Ævintýrin heilla eftir Peter Freuchen.



Ómar Bragason yfirvélstjóri.



Óskar Steinsson bátsmaður.



Ingi Björgvin Kristjánsson bátsmaður.



Sæþór Bragi Ágústsson.



Myndasmiðurinn Davíð Már Sigurðsson, hann er kokkur á Drangey og á heiðurinn af öllum myndum sem hér fylgja með greininni.



www.hd.is

Þinn þjónustuaðili í viðhaldi, hvort sem er á landi eða til sjós.

Markmið HD er að veita viðskiptavinum sínum úrvals þjónustu. Viðskiptavinir okkar hafa ólíkar þarfir ásamt því að vera staðsettir um allt land. Til þess að mæta kröfum viðskiptavinna höfum við víðtækt þjónustunet, og er sveigjanleiki eitt af því sem HD setur sem lykilatriði í þjónustu.

HD verður á Iceland Fishing EXPO 2022

A-7 er HD básinn, verið velkomin að líta við.





Tímamót í íslenskri siglingasögu

Jón Hjaltason rabbar við skipstjórann Þórð Þórsson

Pann 8. september síðastliðinn urðu tímamót í siglingasögu Íslendinga þegar skemmtiferðaskipið Voyager of the Seas lagðist við Akureyrarbryggju. Þetta er í fyrsta skiptið í sögunni sem eitt hinna risavöxnu skipa úthafsins kemur hingað til lands og er undir íslenskrri stjórn. Skipstjórinn um borð er Þórður Þórsson, innfæddur Reykvíkingur, alinn upp í Vesturbænum. Og „fararskjótinn“ er ekkert smásmíði, 300 metra langt skip sem hýst getur alla Vestmannaeyinga og gott betur. „Já þegar við erum með fullbókað eru farþegarnir 4000 og við þá tölu bætast 1.200 manns í áhöfn,“ upplýsir Þórður. „Við erum með fjórtán hæðir yfir sjávarmáli og þrjár undir til að rúma allt þetta fólk.“



Tilviljanir réðu ferð

„Nei, ég hafði engin sérstök tengsl við sjóinn,“ segir Þórður. „Þetta snerist um eintómar tilviljanir. Fyrst að ég komst á varðskipið Tý átján ára gamall. Vinur minn einn hafði sótt þar um svo ég gerði það bara líka. Var messi í eina þrjá mánuði hjá Leifi bryta og fægði koparinn í niðurföllunum sem varð að gerast á hverjum morgni.“

Þar með var Þórður kominn á bragðið og eftir ein tvö ár í þjónustu Eimskips sá hann að við svo búið mátti ekki standa. Honum líkaði vel lífið á sjónum.

„Já, ég sá fram á ágætis ævistarf en vildi

Þórður Þórsson upplæddur til kvöldverðar. „Hluti af starfinu er að snæða með farþegum, við bjóðum reglulega til hádegis- og kvöldverðar. Svo eru það fastagestirnir, fólk sem hefur ferðast með okkur ótal sinn- um, við gerum því mjög til góða og erum með sérstakt „loyalty program“ í því skyni.

gjarnan menntast eitthvað, ekki vera háseti alla tíð.“

Þórður vatt því sínu kvæði í kross, fór í Stýrimannaskólann og eftir það varð ekki aftur snúið.

„Ég kláraði skólann '95 og svo ég fari nú fljótt yfir sögu þá sigldi ég næstu árin á gámaskipum hjá Eimskip – leysti líka af eitt sumar hjá Gæslunni – og var á tankskipi sem Nestank Shipping Company, systurfélag Nesskipa, átti. Var reyndar orðinn skipstjóri þar þegar hið óvænta

gerðist aftur. Og enn var það vinur sem lagði brautina. Sá var búinn að fá vinnu hjá Royal Caribbean sem gerir út fjölmörg skemmtiferðaskip. Þetta vakti áhuga minn og ég ákvað að sækja um.“

Og Þórður var ráðinn. Þetta var í mars 2003.

„Eins og blóm í egg“

„Af tankara á risaskip, já eitt stærsta skemmtiferðaskip í heimi, jú vissulega voru það mikil viðbríði. Þarna var ég

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

skyndilega orðinn 2. stýrimaður á Adventure of the Sea. Þetta var ekkert í líkingu við það sem ég hafði gert áður.“ Síðan eru tæp tuttugu ár og Þórður hefur unnið sig upp metorðastigann jafnt og þétt.

„Ég var á ýmsum skipum hjá útgerðinni. En vaninn er sá að við erum þetta þrjú til fimm ár á hverju skipi en færumst þá á milli. Ég var strax 2009 farinn að leysa af sem skipstjóri og fékk síðan fastráðningu sem skipstjóri árið 2017.“

Og hvernig skyldi svo lífið ganga fyrir sig um borð?

„Hér eru þrír 1. stýrimenn og þrír 2. stýrimenn. Þeir standa vaktirnar, átta klukkustundir í senn, tveir og tveir saman. Í vélinni er yfirvélstjóri, hótélstjórinn einbeitt sér að gestunum og staff-kapteinninn sér um dekkið, öryggismál, viðhald, þrif og annað í þeim dúr. Þessir eru nokkurskonar framkvæmdastjórnar um borð. Ekki má gleyma því að staff-kapteinninn kemur í stað skipstjórans ef hann forfallast af einhverjum ástæðum. Svo má ekki gleyma yfirstýrimanni en við þrír, það er skipstjórinn, staff-kapteinninn og yfirstýrimaður göngum ekki vaktir en erum ávallt til taks. Og við þrír erum í brúnni ásamt stýrimönnum þegar lagst er að bryggju, landfestar leystar eða annað sem ekki heyrir til venjulegri siglingu.

Þannig má segja að ég sitji eins og blóm í eggjum og taki við öllu hrósinu yfir því hvað allt gengur vel hjá okkur.“

En umgengst skipstjórinn farþega?

„Já, það er ekki veigaminnsti þátturinn í starfi okkar, að láta gestunum líða sem best. Þeir vilja gjarna taka mann tali og fræðast um skipið, nú ef er einhver veltingur þá að hughreysta fólk og benda því á að þetta sé rétt eins og að fljúga. Það getur verið vindasamt í háloftum og stundum hreyfir sjó og skipið hreyfist þá eitthvað líka á öldunni, þó aldrei eins og smærri skip gera. Við erum með afskaplega öfluga veltingu sem vinna gegn ölduróti. Reyndar höfum við á þessum kovidtímum heldur reynt að draga úr



Voyager of the Seas við kajann í Sídney. Fjær er hið þekktu óperuhús borgarinnar. „Fyrir kovid vorum við mikið við strendur Ástralíu og Asíu.“

samskiptum við farþega. En vonandi stendur það ekki lengi.“

„Eins og að spila tölvuleik“

„Jú, þetta er svona rúttina. Fyrir kovid vorum við mikið við strendur Ástralíu en þegar allt opnaðist aftur var ákveðið að breyta alveg um. Því höfum við í sumar gert út frá Kaupmannahöfn og Stokkholmi og siglt á Finnland, Eistland, Lettland, Pólland, Þýskaland og þar um kring. Núna förum við til Boston og gerum út þaðan í haust, siglum meðal annars til Halifax og víðar þar í kring. Í vetur er það svo Puerto Rico og Karíbahaf.“

Hvar skyldi nú Þórði þykja skemmtilegast að sigla?

„Það var mjög gaman í Austursjó í sumar. Miðjarðarhafið er líka afskaplega skemmtilegt. Þar er líka farið upp að Afríkuströndum, til Egyptalands og Ísrael. Það er minna um að vera í Karíbahafi. Já það er meira interessant að vera í Evrópu, já og Ástralíu og þar um kring.

En skyldi ekki vera erfitt að athafna sig með svona stórt skip?

„Nei ekki vitundarögn. Ég get vandræðalaust snúið skipinu 360 gráður. Við erum með tvær azipods skrúfur og fjórar öflugar bógskrúfur þannig að skipið lætur ótrúlega ljúflega að stjórna. Við getum athafnað okkur í upp undir 40 hnúta



Það var blásið til æfingar á meðan skipið staldraði við á Akureyri og farið yfir öryggismál. Í lokin kom áhöfnin saman á dekkinu.

vindi án aðstoðar frá dráttarbátum. Svo ég minnst nú ekki á stafræn sjókort og alla þá tækni sem komin er í brúna. Að standa hér í brúnni og stjórna er nánast eins og að sitja heima í stofu og spila tölvuleik.

Viða í Evrópu hafa sífellt stærri skip þrýst hafnaryfirvöldum í hafnarbætur. Það getur verið svolítið þröngt í sumum af þessum höfnum og þá er ekki verra að hafa azipods skrúfurnar.“

Tíu vikur á sjó

Í þetta sinnið kom Þórður um borð í Kaupmannahöfn.

„Kerfið hjá okkur er þannig að við erum tíu vikur á sjó og tíu í landi. Ég bý í Höfðaborg í Suður-Afríku. Utgerðin sér um að fljúga mér þaðan og svo aftur þangað þegar mínar tíu vikur eru liðnar. Vilji maður breyta þessu eitthvað, kannski vera heima um jólin, þá er það bara á milli okkar skipstjóranna hvort einhver vilji skipta um plan. Það er því sama hvar skipið er statt hverju sinni, þegar tíu vikurnar eru liðnar eru skipstjóraskipti. Það skiptir því engu máli þótt ég búi í Höfðaborg upp á það að gera.“

En skyldi Þórður hafa hugleitt að flytjast heim?

„Maður myndi kannski íhuga að flytja heim ef maður ynni í lottóinu. Annars er ágætt að búa í Suður-Afríku.“



Myndin er tekin í Suður-Kínahafi. „Parna biðum við í rúmt ár eftir að kovid kláraðist.“

Sérhönnuð sjómannamappa

Atvinnuskírteini og önnur gögn á vísun stað

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



Sjómannamappan fæst einnig
sem taska með rennilás

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



Sjálfsvirðing og sjálfstraust eflist með vinnu við vel metið handverk.

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

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

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

Um borð í Voyager of the Seas



Körfuboltamaður býr sig undir að kasta inn á völinn.



Minigolf og takið eftir klifurvegnum fjær.



Lagt á borð fyrir gestina.



Móðir les fyrir barn. Öryggisleiðbeiningar eru víða.



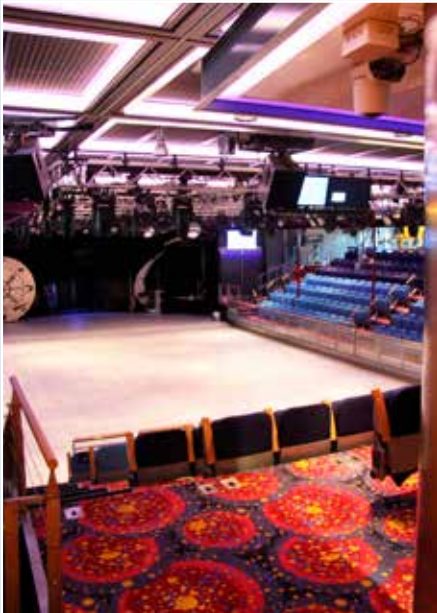
Hvaða sundlaug á Íslandi væri ekki fullsæmd af þessum vatnsrennibrautum?



Kósi myndi einhver segja.



Ekki skemmri útsýnið út Eyjafjörð.



Nei, hættið nú alveg, skautasvell í miðju skipi.



Ávallt er boðið upp á listaverkasýningu sem er um leið sölusýning.



Minnir á erilsama göngu- og verslunargötu í stórborg.



Ög auðvitað ganga lyftur upp og niður allar 14 hæðirnar.



Stærsti salur skipsins tekur 1200 manns í sæti.



Brúin er afar rýmleg.



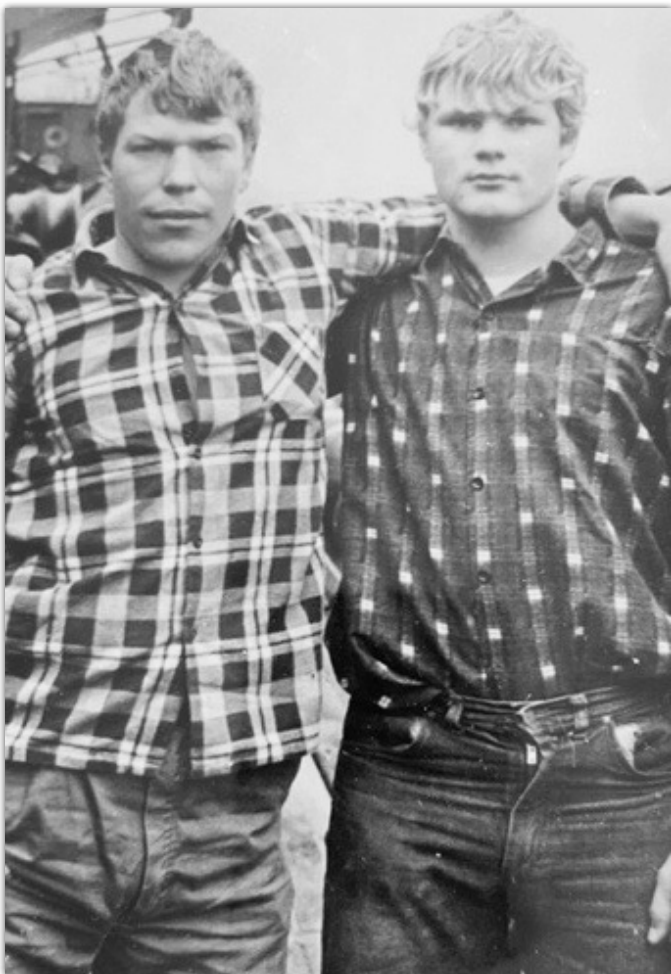
Leiðsögumaður okkar og staff-kapteinninn um borð, Carlos Diaz, við stjórnstækin stjórnborðsmegin. Skipinu má líka stjórna úr miðri brúnni sem er venjan þegar siglt er. Einnig frá bakborða þar sem eru nákvæmlega eins stjórnstæki og Carlos er að sýna okkur. Í brúnni er skylda að bera grímu. Gestum skipsins er hins vegar í sjálfsvald sett hvort þeir brúka slíkt skjól eður ei.

Staðið í netabætningu á dekki. Stýrmir Gunnarsson, 2. stýrimaður, sker úr og Steini Villa bætir. Trygvi Gunnarsson er í nálakörfunni. Ljósmynd: Ásgrímur Ágústsson

Þú ferð ekkert suður

Jón Hjaltason ræðir við Þorstein Vilhelmsson, Steina Villa, um árin hans hjá Útgerðarfélagi Akureyringa

„Ég fæddist inn í ÚA,“ segir viðmælandi okkar, Þorsteinn Vilhelmsson eða Steini Villa. „Ég var ekki nema fimm ára gamall þegar ég byrjaði að fara túra með pabba á gamla Harðbak.“



Vinirnir og skipsfélagarnir, Sveinn Hjálmarsson og Steini Villa.
Ljósmynd: Ásgrímur Ágústsson

Fyrstu launin

„Já þetta var helvíti ungt. Rétt fimm ára. Og kannski hálft sumar-
ið um borð í síðutogara. Svo fékk Kristján bróðir líka að byrja
fimm ára, það varð ekki hjá því komist. Ég hafði brotið ísinn.
Löngu seinna sagðist mamma ekkert skilja í sjálfri sér að hafa
leyft þetta.“

Var þá settur maður til að vakta ykkur bræður?

„Nei, nei. Pabbi setti reglur. Úr brúnni gat hann bara séð fram á
en ekkert aftur á. Við máttum því aldrei fara nema að stóru björg-
unarbátunum á bátadekkinu. Og við hlýddum enda ætluðum við
sko ekki að missa af því að fá að fara aftur. En auðvitað höfðu
karlarnir auga með okkur og þegar staðið var í aðgerð og við að
flækjast frammi á dekki sá pabbi vel til okkar.“

*En hvenær tók alvara lífsins við? Hvenær fékkstu ákveðið starf
um borð?*

„Ætli það hafi ekki verið á níunda eða tíunda ári. Þá byrjaði maður
að fara í nálakörfuna og hjálpa til við að vinda í nálar þegar
trollið kom rífið upp. Annars var þetta mest leikur. Ég gerði mik-
ið af því að ná í lestarborð og búa til úr þeim skip sem ég dró með
síðunni. Á þessum árum var alltaf farið frá gömlu oliubryggjunni
á Oddeyrartanga en þar skammt frá voru stórir svartolíutankar.
En svartolían var svo þykk að það var illmögulegt að dæla henni
norður á Tograbryggjuna hjá ÚA. Það þurfti að hita olíuna til að
koma einhverju flæði á hana. Þess vegna voru togarnir í inni-
legum alltaf færðir suður að oliubryggjunni þar sem svartolíunni
var dælt um borð. Skipstjórinn eða stýrimaðurinn sáu um að færa
skipið og þegar við róltum með pabba á milli var alltaf komið við
í Skipasmiðastöð KEA en karlarnir þar voru okkur afskaplega
góðir og sáu ekki eftir smá smíðafni handa strákunum.
Svo byrjaði maður ungur að gera sigin fisk. Og þegar við vorum
á salti á sumrin var gellað og saltað. Gellurnar geymdi ég svo í
körfum á brúarvængnum en körfurnar voru stundum orðnar æði
margar þegar komið var í land. Þetta var maður svo að gefa kerl-
ingunum í Ránargötu og ég held svei mér að ég hafi sjaldan verið
vinsælli en þegar ég kom færandi hendi með bæði sigin fisk og
gellur.“

En fyrstu launin?

„Þau tímamót urðu 1962. Ég var tíu ára þegar skall á heljarlangt togaraverkfall. Pabbi fór þá út í Hrísey þar sem hann hafði alist upp sem strákur. Var þar á sildarplani. Svo þegar verkfallið leystist loksins í lok sumars dreif hann sig af stað. En fyrsti túrin varð alveg ónýtur. Aðeins 50 tonn. Þá var ákveðið að fara á salt. Og nú skipti heldur betur um. Lentum í rosalegu fiskiríi. Alveg mok. Þá ræsti pabbi mig til að aðstoða kallana. Og þarna var ég að sniglast í pontinu eða að tina upp fisk sem hafði dottið aftur fyrir. Maður gerði allavega nóg til að körlunum þótti ástæða til að greiða mér smálaun sem í mínum augum voru þó ekkert smærði.“

„Það er stímvaktin“

En hvenær höfst hinn eiginlegi sjómannsferill. Hvenær varstu í fyrsta sinn munstraður með formlegum hætti?

„Í maí 1968 varð ég fyrst alvöruháseti. Mikið djöfull hlakkaði ég til að fara á sjóinn. Ég var þá í Gagnfræðaskóla Akureyrar. Seinasta prófinu lauk í hádeginu og við vorum komnir út um kvöldið. Við vorum þrír guttarnir um borð, ég, Árni Bjarnason og Rúnar Jóhannsson. Pabbi Rúnars hafði verið yfirvélstjóri á Harðbak og hann sjálfsagt hugsað eins og ég að við yrðum að komast á Harðbak, annað kæmi ekki til greina.

Á þessum árum voru að verða tímamót í útgerðarsögu landsins. Síldin að hverfa og mannskapurinn að flykkjast aftur yfir á togarana. Og allt voru þetta reyndir netamenn. Þeir voru því margir við bætninguna þegar á þurfti að halda en viðvaningarnir um borð – við þrír – vorum settir í nálakörfuna og þá var eins gott að láta hendur standa fram úr ermum. Það var sko öskrað ef maður hafði ekki undan við að vinda í netanálarnar. Og nálunum iðulega hent í okkur með skipunum um einfalt, tvöfaldan þri eða tvöfaldan fjór allt eftir því hvað bæta átti.“

Þú hefur nú varla verið neinn nýgræðingur, búinn að þvælast um borð með föður þínum síðan þú varst fimm ára.

„Maður vissi jü hvernig allt gekk fyrir sig, ég þekkti skipið, en í raun kunni maður ekki neitt.“

Hvernig var svo „fyrsti“ túrin?

„Afar minnisstæður svo ekki sé meira sagt. Þetta var 22. maí og fjórðurinn kjaftfullur af ís. Við vorum varla farnir frá Togara-bryggjunni þegar við vorum komnir í ís og þetta var barningur



Harðbakur EA 3. Ljósmynd: Ásgrímur Ágústsson

vestur að Horni, allt í gegnum ís. Urðum að fara langt inn á Húnaflóa, milli skerja og lands, til að komast áfram. Siglingin að Horni tók á þriðja sólarhring og þá fyrst komumst við út úr ísnum. Allan þann tíma voru þeir á vaktinni til skiptis, skipstjórinn og stýrimaðurinn, uppi á brúarþaki, við radarmastrið, búnir að setja segl á smárekklverk sem var þar uppi.

Þótt væri logn allan tímann held ég að þeim hafi orðið helvíti kalt þarna uppi. Það hefur ábyggilega gnaudað um þá.

Mér er minnisstætt að fyrsta morguninn átti ég stímvakt frá hálf tíu til hálf eitt. Þá fyrstu á ævinni. Við vorum þrír í brúnni. Einn stóð við gúmmislöngu sem hafði verið leidd frá radarnum og niður í brú en í hana kölluðu skipstjórinn og stýrimaðurinn skipanir um stefnubreytingar. Ég stóð við stýrið, hafði tekið við því skjalfandi á beinunum, enda kunni ég ekkert að stýra en það er vandasamt að breyta stefnu skips um einhverjar gráður ýmist á stjórn eða bakborða. Og eitthvað hef ég stýrt illa því að stýrimaðurinn kallaði niður: Hver er eiginlega á stýrinu?

Þá svaraði Ólafur Hermannsson með þessari snilldarsetningu: Það er stímvaktin.

Hann var ekkert að segja nafnið og stýrimaðurinn spurði ekki aftur. Óla datt ekki í hug að nota sér að það væri Steini Villa. Og ég varð aldrei fyrir neinu þótt pabbi væri annar tveggja framkvæmdastjóra ÚA eins og ég hafði hálft í hvoru óttast.“

Og hvernig aflaðist?

„Við vorum með þetta sirka 215-220 tonn eftir 10 eða tólf daga. En þegar við ætluðum heim komumst við ekki einu sinni að Horni. Ísinn lokaði öllum leiðum og þetta var í byrjun júní. Þá var gripið til þess að landa á Ísafirði sem okkur strákunum þótti helvíti spennandi en karlarnir voru hundfúlir að komast ekki heim. Höfðu svo oft lent í því um veturinn en þessi ár var óhemju ís við landið. Hann lagðist meira að segja inn á firði fyrir austan land svo að víða varð afar erfitt um alla aðdrætti.

Annar ókostur sem köllunum þótti vera við að landa á Ísafirði – en okkur ekki – var að togarasögu Ísfirðinga var þá lokið. Þeir höfðu átt Ísborgu og Sölborgu en selt bæði, hinu fyrrnefnda var breytt í vöruflutningaskip en þetta sama sumar tók gamli Ægir Sölborgu í slef – og annað skip til – og dró til Englands þangað sem bæði skipin höfðu verið seld til niðurrifs. Og varðskipið raunar líka.

Við urðum því að fara til Reykjavíkur eftir ís og svartolíu. Komum þar að morgni en fórum út að kvöldi. Í millitíðinni náðum við strákarnir að fara á sjávarútvegssýningu, þá fyrstu sem haldin hafði verið hérlandis, og okkur þótti helvíti gaman á sýningunni. Sáum meðal annars uppsett troll.“

Bítlahárið fyrir siglingu

Svo hefur þú orðið að fara í skólann aftur þegar haustaði?

„Já en þegar nálgadist jólnir tók maður að ókyrrast. Það var eftir-sóknarvert að komast í jólatúrinn. Gaf svo góðar tekjur því að þá



„Kristján bróðir fékk líka að fara 5 ára gamall.“ Myndin er að visu tekin alllöngu síðar eða 2. janúar 1971. Félagarnir þrír hafa fengið að sigla með Harðbak. Myndin er tekin í Grimsby. Frá vinstri Þorsteinn Árelíusson, Kristján Vilhelmsson og Guðmundur Pétursson. Þeir tveir síðarnefndu báðir á sautjándra ári og orðnir fullgildir hásetar. Ljósmynd: Ásgrímur Ágústsson

„Villi var sérstakur maður. Ég var mikið með honum á Harðbak sem var mitt lán því að hann fiskaði vel. Villi var praktari og hafði mjög gaman af vatnsslag sem gat byrjað með ýmsu móti. Einhver hellti kannski úr fötu yfir annan og þá var allt komið af stað. Eða Villi lét ganga úr spúlsöngunni yfir mann-skapinn á dekkinu.

Eða einhverjir laumuðust upp á brúna með vantsfötu og dembdú yfir skipstjórann þegar hann stakk hausnum út um brúargluggann.

En þrátt fyrir að Villi tæki þátt í sprellinu með okkur af lífi og sál þá var aldrei neinn vafi á því hver réði um borð. Þegar hann gaf skipun þá hlýddu allir.“

Hans Karl Tómasson um Vilhelm Þorsteinsson skipstjóra og föður viðmælanda okkar.

var yfirleitt siglt á jólum og fiskverð hátt í Bretlandi um jöl og áramót. En það var heldur lágt á mér risið þegar við lögðum í hann 16. desember. Fimmtán stiga frost. Já, bylmingskuldi allan tímann. Þegar komið var vestur á Hala og við ætluðum að kasta fyrsta holinu var allt yfirsað, bæði troll og spil, og það tók okkur margar klukkustundir að þýða ísinn sem við gerðum með heitu vatni. Mikið djöfull var kalt. En mokveiði.

Okkur Árna - já Bjarnasyni núverandi formanni Félags skipstjórnamanna – langaði að sigla. Við vissum að karlarnir sumir voru búnir að biðja um siglingafrí, vildu vera heima um áramótin, en Áki Stefánsson skipstjóri var ekki búinn að gefa svar. Að lokum tókst okkur að safna nægum kjarki til að fara upp í brú og þarna stóðum við skjálfaði fyrir aftan Áka og bárum upp erindið: Mættum við ef til vill fá að sigla?

Áki, sem sneri í okkur baki, sagði ekkert drjúga stund en starði út um brúargluggann. Svo sneri hann sér allt í einu við og sagði: En þið verðið þá að klippa ykkur.

Við þurftum ekki að hugsa okkur tvisvar um. Um leið og lagst var að rukum við beina leið til Hadda rakara og axlarsítt bítlahárið fékk að fjúka og það svo rækilega að við vorum nánast sköllóttir á eftir.

Við létum vita heima að við værum að fara í siglingu. Skipið var gert klárt, hluti af veiðarfærum og því sem fylgdi á dekki sett í land og gengið rosalega vel frá öllu eins og var siður hjá ÚA.

Við höfum kannski stoppað tvo eða þrjá tíma í landi svo voru landfestar leystar og siglt til Bretlands. En minningin um Áka þegar hann svaraði okkur situr afskaplega fast í mér.“

Sér ekkert nema nótaveiðar

Svo fyrstu í Stýrimannaskólann?

„Fyrst varð ég að klára Gaggann sem ég gerði vorið eftir. Fór þá aftur á Harðbak uns ég byrjaði í Stýrimannaskólannum haustið 1970. Árni Bjarna fór þá líka í skólann og næstu þrjú árin sátum við í sama bekk og við sama skólaborð.

Þá var reglan sú að til þess að komast í skólann varð maður að vera búinn með 24 mánuði á sjó en því náðum við ekki. Okkur vantaði upp á eina sex eða átta mánuði. En Jónas heitin Sigurðsson skólastjóri var ekki svínbundinn reglugerðarmaður, fjarri því. Ætlið þið ekki að stunda sjóinn á milli bekkja, spurði hann.

Jú, svöruðum við.

Þá er málið leyst, sagði hann.

Með þessum hætti tók Jónas margan manninn inn í skólann en

ég er viss um að ófáir hefðu gefið skólann upp á bátinn hefðu þeir orðið að biða ár eftir að komast inn. Þótt maður væri drullublankur öll þrjú árin í Stýrimannaskólannum fannst mér þessi tími afskaplega skemmtilegur. Skólinn var frábær.“

Svo hefur þú sótt aftur norður með fiskimannapróf upp á vasann?

„Jú ég fór norður en ekki til ÚA. En fyrst þarf ég að leiðrétta þig. Við Árni tókum aldrei fullgilt fiskimannapróf heldur farmannapróf sem þýddi að við vorum þrjá vetur en ekki tvo í Stýrimannaskólannum. Ástæðan fyrir þessu viðbótarnámsári held ég að hafi verið sú að mig langaði í meiri menntun og leið vel í skólann sem hafði ekki alltaf verið raunin í Gagganum.

En sem sagt, vinur minn, Arngrímur Brynjólfsson, – sem seinna var stýrimaður hjá mér á Akureyrinni og Baldvin en þegar þetta gerist var hann á Lofti Baldvinsyni frá Dalvík – lét mig vita að eftir loðnuvertíðina myndi losna pláss á bátnum. Ég fór niður á bryggju þar sem var verið að losa loðnu úr Lofti, talaði við Gunnar Arason skipstjóra og fékk plássíð. Í framhaldinu fór ég svo á Lofti í Norðursjóinn þar sem við fiskuðum eins og andskotinn. Var alveg frábær tími. Það vildi líka svo skemmtilega til að Þorsteinn Gíslason, kennari minn í Stýrimannaskólannum, var með Loft í afleysingum. En þetta voru frábærir menn, Gunnar og Þorsteinn.

Svo var ég á loðnuvertíð árið eftir og var í þann veginn að fara aftur á Lofti í Norðursjóinn en þá voru skuttogararnir byrjaðir að flæða til landsins. Ég hafði verið á Sólbaki á milli bekkja sumarið 1972 með Áka en Sólbakur var fyrsti skuttogari ÚA, keyptur til félagsins þetta sama ár. Svo var ég þarna eitthvað að tala við föður minn og spyrja hann um Sólbak. Þá höfðu einhverjir verið að fara af Sólbaki yfir á Baldur á Dalvík og ég var eitthvað að grennslast fyrir um það hverjir yrðu stýrimenn. Þá sagði pabbi að Sigurður heitin Jóhannsson hefði verið að spyrja um mig.

Það þýðir ekkert að tala við hann, sagðist pabbi hafa svarað. Hann sér ekkert nema þessar nótaveiðar.

En maður vildi koma sér eitthvað áfram. Á Lofti voru alltaf sömu mennirnir og ég sá ekki fram á að þar myndi losna stýrimannsstaða neitt í náinni framtíð.

Á ég ekki bara að fara og tala við Sigga, segi ég við pabba.

Jú endilega, svarar hann.

Og það varð úr að Siggi réði mig þarna í apríl 1974 sem 1. stýrimann en hann var þá tekinn við Sólbaki. Árið eftir tók Sigurður við nýjum Harðbaki, smíðuðum á Spáni og ég fór með honum yfir. Til gamans má geta þess að þetta sumar '74 var Máí frændi 2. stýrimaður á Sólbaki.

Gamli tíminn kveður

„Þarna lauk ákveðnu skeiði í mínu lífi. Síðutogararnir voru að syngja sitt síðasta en síðutogaramennskan var afar lærdómsrík. Aðstaðan þá þætti vissulega ekki boðleg í dag, það veit ég, fimm og sex karlar saman í klefa og ein sturta og eitt klósett fyrir jafnvel 18 karla. En þarna var fullt af snillingum sem kenndu manni svo margt. Þeir voru engum líkir, Áki Stefánsson skipstjóri, Jón Pétursson fyrsti stýrimaður og Styrmir Gunnarsson 2. stýrimaður og svona get ég haldið áfram að telja daginn á enda. En það get ég sagt þér að á gamla Harðbak lærði ég undirstöðu sjómennskunnar, ég hefði hreinlega ekki getað byrjað minn sjómannsferil betur en á þessum gamla síðutogara.“

Og hvernig var svo byrjunin á nýjum Harðbak?

„EKKI GÓÐ. Í fyrsta túrnum skall á togaraverkfall sem stóð fram



16 ára háseti á Harðbak.

Við verðum á staðnum!

Skipaþjónusta Skeljungs verður á stórsýningunni Sjávarútvegur 2022. Skeljungur hefur í áraraðir verið traustur félagi þeirra sem starfa í sjávarútvegi - jafnt útgerð sem vinnslu.

Skeljungur veitir fyrirtækjum í sjávarútvegi ráðgjöf um notkun smurefna og eldsneytis, smurkortagerð fyrir skip, báta og fiskvinnslu. Þá bjóðum við upp á olíurannsóknir þar sem fylgst er með smurolíunni og um leið ástandi vélarinnar. Einnig er hægt er að fá eldsneyti afgreitt til skipa frá lögn eða með bíl sem og smurolíuafgreiðslu. Við getum einnig að jafnaði útvegað smurolíur og eldsneyti í erlendum höfnum til viðskiptavina okkar.



Í vefverslun Skeljungs er hægt að panta og fá sendar vörur fyrir skip, vélar og tengdan iðnað.

Skeljungur, traustur félagi



Skeljungur

undir júnilok. Skipið lá bundið við bryggju í tvo og hálfan mánuð. Þetta var andskoti erfiður tími, já alveg ferlegur. Til að bæta gráu ofan á svart komu svo skattarnir, greiddir eftir á en á Lofti hafði ég rifandi tekjur en lagði auðvitað ekki krónu til hliðar. Gat það svo sem heldur ekki. Var að kaupa raðhúsaíbúð og við á nippinu með að missa hana, já þetta var ekki léttur tími fjárhagslega.“

Hvaða græjur höfðu þið í brúnni að styðjast við?

„Þegar ég byrjaði á Sólbaki vorum við aðeins með tvo radara og einn A-lóran sem virkaði ekki alstaðar í kringum landið og alls ekki á nóttunni. Ekki einu sinni norður á Hala. Svo kom C-lóraninn. Dóri á Svalbak - Halldór Hallgrímsson – fékk fyrstur okkar slíkt tæki. En með C-lóraninum gat maður staðsett sig miklu betur á kortinu og þurfti ekki lengur að nota ratsjana en til að hún nýttist til staðsetningar urðu að vera góð skilyrði. Og stundum sá maður andskotans ekki neitt út úr augum í hrið og vetrarveðri. Svo kom plotterinn. C-lóraninn gaf þér upp staðsetningartölur sem þú barst saman við kortaborðið en þegar plotterinn kom fór maður að búa til sín eigin kort. Plotterinn gaf þér upp siglingaleiðina sem þú síðan færðir inn á þín eigin kort þegar þú varst orðinn sáttur við slóðina. Þessi tæki voru alger bylting.“

Þá fékk maður sting í hjartað



Margur pilturinn hóf sjómennskuferil sinn hjá ÚA. Hafði tók suma. Brynjar Ananiasson – sem myndin er af, tekin 1971 – var á Harðbak með Steina Villa en fór seinna yfir á Kaldbak. Og þar gerðist það í apríl 1972 að Brynjar féll fyrir borð, aðeins 19 ára gamall. Leit bar engan árangur en Brynjar var að koma af stýrisvakt. Áfallið var gríðarlegt fyrir áhöfnina. Ljósmynd: Asgrímur Ágústsson

Annars átti móðuramma mín seinasta orðið eftir þennan ömurlegur túr þegar hún sagði: Þetta var góður túr.

Þá fékk maður sting í hjartað. Henni fannst þetta eitthvert merki um að svona myndi aldrei aftur ganga hjá mér. Hefur líklega hugsað fall er fararheill og ég sem var helst á því að skipstjóraferillinn yrði ekkert lengri.“

Svo verður þú fastráðinn skipstjóri?

Ég var á Harðbak með Sigurði frá því í febrúar 1975 þar til í október 1977. Og auðvitað leyst hann margoft af. Svo var ég þarna um haustið boðaður upp á skrifstofu til Gísla og pabba. Þeir voru þá að bjóða mér að taka við Kaldbak. Auðvitað var þetta draumurinn. Ég ætlaði alltaf að verða skipstjóri eins og pabbi. En ég var hikandi. Sumum fannst að aldursröð ætti að ráða um slíkar stöðuveitingar. Ég var ekki sammála því en hafði samt



Arni Bjarnason er nær. Fjær er Guðmundur Njálsson.
Ljósmynd: Asgrímur Ágústsson

áhyggjur af umtalinu vegna pabba, að ég nyti hans. Ég heyrði líka út undan mér ýmsar dylgjur.

Ég sagði ekki strax já. Vildi fá að hugsa málið. Þeir hjá Ísbirninum höfðu hring í mig um sumarið og boðið mér pláss á nýjum togara sem þá var í smíðum í Noregi. Ég gaf þeim ekkert ákveðið svar sem betur fer. Því var ekkert afráðið þegar ég var boðaður á morgunfundinn hjá pabba og Gísla.

Auðvitað langaði mig að halda áfram hjá ÚA en hitt var spennandi líka.

Ég var þá svo heppinn að Áki, minn mentor, var í landi. Við spjölluðum saman. Ég sagði honum af áhyggjum mínum vegna pabba, þetta yrði kannski svolítið erfið. Hann sem framkvæmdastjóri ÚA að bjóða syni sínum skipstjórastól.

Áki, sem var aldrei margmáll, horfði fast á mig og sagði svo: Þú ferð ekkert suður.

Hann var ekkert að hafa það flókið. Teningunum var kastað.



Harðbakur var árið 1950 keyptur nýr frá Aberdeen og settur í hendurnar á hinum kunna aflaskipstjóra Sæmundi Audumssyni. Sex árum síðar, eða 1956, tók Vilhelm Þorsteinsson við skipstjórn á Harðbak. Ljósmynd: Asgrímur Ágústsson

GLORIA®

Pantroll

HELIX™

Pantæknin

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

Þankraftur

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

HELIX

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

Helix pantæknin er einkaleyfisvarin

HAMPIÐJAN
hampidjan.is

Ég fór upp á skrifstofu, þakkaði boðið og sagðist þiggja starfið. Þó ekki skilmálalaust. Ef ekkert gengi hjá mér fengi ég engu að síður að klára árið. Ég yrði ekki rekinn. Þetta var munnlegt okkar á milli og var svo aldrei rætt neitt meira.

Þeir spurðu mig líka, pabbi og Gísli, hvort ég vildi að áhöfninni yrði sagt upp. Ég hélt nú ekki. Ætlaði ekki að láta segja upp fyrir mig enda þekkti ég vel til mannskapsins og vissi að hverju ég gekk. Þarna voru úrvalsmenn, til dæmis Sveinn vinur minn Hjálmarsson 1. stýrimaður. Við höfðum verið saman á gamla Harðbak og hann tók seinna við Kaldbak þegar ég hætti.

Féþúfa Hampiðjunnar

Var þér mikið stýrt úr landi?

Nei, aldrei. Þeir höfðu báðir þann eiginleika, pabbi og Gísli, að vera ekkert að stýra skipstjórunum. Eina var að vinnslunnar vegna urðum við að landa á ákveðnum tímum. Að öðru leyti engin stýring. Þetta var fyrir kvótakerfið. Málið var að koma sér út og afla eins og maður mögulega gat. Og þegar gekk illa fengum við klapp á bakið. Þetta kemur bara næst, sögðu þeir. Þannig fengum við fullan stuðning framkvæmdastjóranna, alltaf.

Okkur var heldur ekki stýrt í ákveðna tegund. Auðvitað vildu menn helst þorsk, gaf mesta verðmætið. En ekki alltaf tiltækur og þá var það karfi og ufsi og seinna grálúða sem varð okkur mjög mikilvæg.



„Sumarið áður en við fórum í Stýrimannaskólann gerðist Árni „liðhlaupi“ og fór í Norðursjóinn á Sulunni en þar var líka Bjarni bróðir hans. Þegar Árni kom heim um haustið, orðinn moldríkur, sagði ég honum hvað til stæði, að ég ætlaði í Stýrimannaskólann. Daginn eftir hringdi Árni í skólann og fékk inni.“ Súlan kemur að landi á Akureyri. Útgerðarmaðurinn Sverrir Leósson tekur á móti sínum mönnum.

Ljósmynd: Asgrímur Agústsson

Auðvitað var maður stressaður, meira fyrst en þetta vandist en þó aldrei þannig að ég væri ekki smástressaður. Það þýddi ekkert annað en að vera vakandi yfir þessu hverja mínútu.

Svona gerir enginn að gamni sínu

Minnisstæðir túrar?

Ætli það séu ekki góðu túrarnir. Til dæmis jólatúrin ’76. Þá leysti ég af sem skipstjóri á Harðbak. Allt á kafi í ís allan tímann og ekki mikið sofið enda við ungir og þurftum ekki mikið á svefni að halda. Þarna stóðum við kappklæddir í brúnni, ég og



Sólbakur EA 5 kemur að bryggju á Akureyri 8. febrúar 1972, þá stærsti skut-togari íslenska flotans, 54 metra langur. Fjölmenni tók á móti skipinu sem ÚA hafði keypt af frönsku útgerðarfélagi. Áka var falin skipstjörn.

Ljósmynd: Asgrímur Agústsson

Með tilkomu skuttogarana var farið að veiða djúpt vestur af Látrabjargi þar sem var kallað Torg hins himneska friðar sem voru sannkölluð öfugmæli því að þar var alltaf fast og rífið. Nú eða Hampiðjutorgið því að veiðarfæratjónið var sannkölluð fé-þúfa fyrir Hampiðjuna. Og þar kom grálúðan til sögunnar, svona fyrir alvöru.

Og mikið ógurlega var gaman að veiða þarna þegar maður hafði loksins náð tökum á því en það var erfitt fyrst, já djöfull erfitt. Stundum rífið í hverju einasta holi og undirbyrðið úr. Þá klóraði maður sér í hausnum.

En hvar vildir þú helst veiða?

Ég vildi helst ekki fara mikið suður fyrir land. Langt stím. Það kom þó fyrir að við fórum alla leið suður á Eldeyjarbanka og Selvogsbanka. Uppáhaldssvæðið voru Vestfjarðamið, frá Víkurál austur á Strandagrunn. Einnig norðaustur- og austfjarðamið. Þetta fór svolítið eftir árstíðum auðvitað.

Á vorin vorum við í grálúðunni út af Víkurál, svona frá lokum apríl og fram í júní. En auðvitað vildi maður helst fiska þorsk þó aflinn yrði eitthvað minni í tonnum talið. Þá var hangið á Halan-um sem var stundum erfitt á haustin. Reytingur dag eftir dag sem tók á taugarnar. En þá þurfti ekki nema kannski tvo ágæta daga til að redda túrnum, kannski 20-30 tonn í flottrollið hvorn dag og þá var þetta komið. Það var alltaf þessi spurning ef fiskiríði brást, að fara eða hanga kyrr aðeins lengur? Og hvert átti þá að fara? Alls ekki gott að fara úr engu í ekkert. Og langt stím tók á.



Áki Stefánsson skipstjóri skimar yfir miðin. Ljósmynd: Asgrímur Agústsson



Skipstjórinn í brúnni á Kaldbak árið 1979: „Stjáni bróðir fór með mér marga túra sem vélstjóri á Kaldbak,“ rifjar Steini Villa upp.
Ljósmynd: Hörður Geirsson

Birgir Sigurjónsson, stýrimaður úr Hrísey, í úlpu og bússum, en báðar brúarhurðirnar stóðu opnar upp á gátt og við sífellt að hlaupa út á brúarvænginn til að passa að togvírinn færi ekki upp á jaka. Samt lentum við í því nokkrum sinnum að fá hlerana og jafnvel trollið líka upp á ísinn. En við vorum með fullfermi eftir níu daga og það var ekki leiðinlegt að koma að á nýársdagsmorgni með smekkfyllt skipið.

Og mikið rosalega var oft gaman á Kaldbak þegar maður var búinn að ná árangri í grálúðunni fyrir vestan. Mokveiði og frábærir túrar. Mér er mjög minnisstætt þegar úrvalsmaðurinn Kristinn Pálsson kom eitt sinn upp í brú og tilkynnti mér: Það eru farnir niður 1600 kassar á sólarhringnum.

Þetta voru tæp 100 tonn.

Ég held að það hafi verið '81 frekar en '82 að við vorum fyrir vestan og allt gekk upp hjá okkur. Sem var ekki alltaf tilfellið, stundum var allt í klessu. En í þetta skiptið gekk bókstaflega allt upp. Við rifum ekki neitt og mokaflí og við búnir að kjaftfylla eftir aðeins sex daga.

Við erum þarna að klára túrinn. Eitt hol enn. Um kvöldmatarleytið hleyp ég niður að borða. Ég gleypi í mig matinn og svo upp aftur. Þá var kominn bræluskítur og allir búnir að gefast upp nema við. Biggi patró bátsmaður, sem hafði leyst mig af, er áhyggjufullur og segir: Ég held við séum hálffastir.

Ég lít á loggið og sé að það er komið niður í tvær milur. Andskotinn, hugsa ég, er ég nú búinn að fylla af grjóti. Ætla þetta að enda þannig að ég slíti frá mér pokann?

Ég hífi en þegar við byrjum að hífa í grandarana verður allt mjög þungt fyrir en skyndilega léttr á. Trollið kemur upp og ég sé að það stendur grálúða í hverjum einasta möskva fram allt troll en skverinn er sprunginn. Þar kom skýringin á þyngslunum við að hífa í grandarana en pokinn var stútfullur og mikið í belgnum. Þegar við svo hífum inn springur ann-

ar pokinn en við náðum samt 25 tonnum úr holinu. Og að landi komum við með 375 tonn, allar lestar troðnar og körin líka.

Eitt sinn vorum við fyrir austan. Þetta var '81. Það var rosalegt fiskirí en fiskurinn smár og mikið af lokunum og því erfitt að eiga við þetta. Þarna voru aðallega Austfirðingar en flotinn annars að mestu fyrir vestan. Svo voru sífellt að koma tilkynningar um lokanir hér og lokanir þar. Hundleiðinlegt sem sagt.

Ætli sé þá ekki best að fara vestur líka, hugsa ég með mér. En þegar við vorum komnir suður í Seyðisfjarðardýpi leist mér ekkert á að halda áfram, sný við og ákveð síðan að fleygja mér í smástund. Og þarna lá ég, klóraði mér í hausnum og gat ekki sofnað. Sagði svo við sjálfan mig: Nei, þú ferð ekkert að keyra í sólarhring vestur. Þú lætur slag standa hérna.

Ég fer upp með það sama og held áfram suður eftir. Það stefndi fljótlega í finan túr en ekkert meira. Við áttum í bólvuðu brasi með annað botntrollið sem safnaði í sig grjóti og við gátum ekki fundið neitt út úr því.

Pennan morgun höfðum við séð svolítið af löðningum uppi í sjó sem við höldum að hlyti að vera löðna. Svo þegar við erum í þessu brasi með trollið segi ég við Svein stýrimann: Eigum við ekki bara að kasta flottrollinu og sjá hvað skeður. Strákarnir fá þá tíma til að vinna í botntrollinu á meðan.

Við köstum svo flottrollinu. Þetta var um hádegisbil. Strákarnir eru að vinna á dekkinu og ég sé að það er stöðugt eitthvað að koma í trollið. Ég sá þó illa innkomuna því að höfuðlínustykkið var eitthvað skakkt. En eitthvað var að reyast inn. Svo ég asnast til að snúa við og enn aftur. Svo er farið

að kalda og stytast í myrkur. Þegar loks var hift sá ég hvaða djöfuls dellu ég hafði gert. Trollið var gjörsamlega kjaftfyllt af þorski. Þar sem við erum að brasa við að slá á belginn alltof framarlega



Þorsteinn og Sigurður Kristjánsson um borð í Baldvini NC.
Myndin er tekin 4. ágúst og Baldvin að koma úr Barentshafi.



Skipstjórinn bregður á leik í Bremerhaven árið 1980 en þangað var siglt í sölu- og slippferð.

kemur Svenni askvaðandi og segir: Skerum á, skerum á, minnkum þetta.

Nei, ég tími því ekki, svara ég.

Jú, við verðum að minnka þetta.

Í staðinn fyrir að hlusta á Svenna og skera á belginn og hleypa út, reyndi ég að taka allt holið inn. Það bætti ekki úr skák að það var kominn svolítill kaldi sem gerði okkur erfitt um vik. Til að gera langa sögu stutta þá misstum við allt í sjóinn. Þetta var rosalegt hol, það stærsta sem ég hef séð. Já, ég var ekki stoltur af sjálfum mér, svo ég segi það alveg eins og er. En svona gerir enginn að gamni sínu og þetta hefði aldrei komið fyrir ef við hefðum haft græjurnar sem eru í dag.

Ég var alveg miður mín um kvöldið, já leið helvíti illa. Um tíuleytið fór ég niður að sofa en sagði við Svenna: Við köstum ekkert botntrollinu í nótt. Tökum sjensinn og bíðum til morguns. Þú kastar bara í fyrramálið. Strákarnir geta þá unnið í flottrollinu og gert það klárt og farið í botntrollið.

Pegar ég kem upp um morguninn var Svenni búinn að kasta. Pennan dag vorum við að veiðum í tíu klukkustundir en sex daginn eftir og aflinn 150 tonn á ekki lengri tíma. En alls komum við með 360 tonn að landi og skipstjórinn þá orðinn heldur upplitsdjarfari.

Sáttur við ferilinn

Hvernig myndir þú lýsa þér sem skipstjóra?

Til þess eru nú aðrir hæfari en ég. Örugglega hefur ekki öllum líkað við mig, maður gat svo sem látið í sér heyra. En ég var heppinn með áhöfn. Margir karlanna fylgdu mér af Kaldbak yfir á Akureyrina og þaðan yfir á Baldvin Þorsteinsson.

Mikilvægast finnst mér þó eftir svona starf að hafa aldrei misst mann í sjóinn. Einu sinni munaði þó litlu. Ég var að leysa af á Harðbak, þetta hefur sennilega verið í september '76. Við höfðum

verið á flottrolli og vorum að skipta yfir á botntroll. Þá dettur botntrollhlerinn skyndilega niður en þar hjá stóðu tveir strákar. Og þarna horfði ég á eftir öðrum þeirra hverfa í stórum boga út fyrir borðstokkinn og við á tólf sjómílna hraða. Ég óskra niður í borðsal og strákarnir á dekkinu hlaupa til. Ég næ að snúa skipinu á punktinum og við sáum hann strax í ljóskastaranum. Ég man að ég hugsaði með mér, ef við náum honum ekki fer ég aldrei aftur á sjó. Það fór þó ekki svo illa en ekki leist mér á annan fótinn á honum, það get ég sagt þér. Ég kallaði því eftir þyrllu en fékk neitun úr landi. Þá var keyrt í botni inn á Ísafjörð, um annað var ekki að ræða en því miður missti hann fótinn um hnéd. Já, nú eru sannarlega breyttir tímar, sem betur fer. Þyrllan kemur við fyrsta kall í flest öllum tilfellum

Það varð ekki til að lina sálarangist mína að Villi sonur minn var með, þá fimm ára og varð vitni að þessu. En það vita allir sem reynt hafa að það reynir rosalega á alla áhöfnina að missa mann fyrir borð. Ég er afar þakklátur fyrir að hafa aldrei þurft að upplifa slíka raun og er afskaplega sáttur við ferilinn.“



Þorsteinn Vilhelmsson og eiginkona hans, Þóra Hildur Jónsdóttir, með vinahjónum sínum, Helgu og Hans Crueger. Þegar Samherji keypti helmingshlut í Deutsche Fischfang Union (DFFU) haustið 1995 tókst góður vinskapur með Þorsteini og Crueger sem þá var skipstjóri hjá DFFU. „Sú vinátta hefur haldist allar gótur síðan þrátt fyrir allnokkurn aldursmun,“ segir Steini Villa. Í miðju samtali okkar hringir Crueger en þeir vinirnir spjalla oft saman. Myndin er tekin 3. maí síðastliðinn á heimili Cruegerhjóna í Bremerhaven, daginn sem Steini Villa varð sjötugur.

Eigum við að ræða eitthvað um Samherja?

„Er þetta ekki að verða gott hjá okkur. Ég hætti á Kaldbak um miðjan júlí '83 og kvaddi ÚA. En það var allt í góðu. Pabbi og Gísli sögðust að vísu ekki vilja missa mig. En við því var ekkert að gera og ég hélt áfram að fara niður á skrifstofu að heimsækja þá. Þar var ég alltaf velkominn og ég er þeim báðum ævarandi þakklátur fyrir að bera það traust til mín að bjóða mér skipstjórn á Kaldbak EA-1.

Ryðfrír stálbarkar

fyrir

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



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

Vinur við sjávarútveginn

Frá árinu 1927 hefur saga Olís verið samofin íslenskum sjávarútvegi og þjónustu við skip og útgerðir. Við ætlum að halda þeirri siglingu áfram.



olís

Þ E R N U V Í K U R B Á T U R I N N

I

„Árið 1881 var tvíbýli í Þernuvík í Ögurhreppi. Bjuggu í neðri bænum Jón Jóhannsson og kona hans, Guðrún Sturludóttir, en í hærri bænum Halldór Guðmundsson og kona hans, Ingunn Jónsdóttir. Komu þau lítið við þessa sögu, en því meir húsmennskuhjón á öðru þessu býli, eða réttara sagt kofakytru niðri á Búðanesinu, Þorsteinn Þorláksson og Sigríður Þorsteinsdóttir. Þorsteinn og Sigríður munu, þegar þessi saga gerðist, hafa verið á miðjum aldri eða tæplega það. Börn átta þau þrjú: Elísabetu, Þorleif og Þorlák. Var Elísabet elst, 6 – 8 ára gömul, Þorleifur fjögurra ára en Þorlákur tveggja. Var Sigríður vanfær og komin langt á leið.

Vorið 1881 var Jón á Galtarhrygg til sjóróðra í Þernuvík. Reru þeir tveir á bát, hann og Þorsteinn Þorláksson, og var Jón formaðurinn. Stóð vertíðin til sláttar, og var hún nú á enda. Áður en Jón færi heim, brugðu þeir Þorsteinn sér í kaupstaðarferð til Ísafjarðar. Fór Sigríður kona Þorsteins með þeim. Lögðu þau af stað snemma morguns og hugðust koma aftur að kvöldi. Talinn er fimm tíma róður í logni milli Þernuvíkur og Ísafjarðar. En oftast má koma seglum við, aðra hvora leiðina að minnsta kosti, og sækist þá ferðin greiðar. Ekki voru þau fleiri á bátunum en þau þrjú.

Pennan dag var sólskin og blíðviðri. Logn að kalla fyrri hluta dagsins, en hægur vindur af hafi síðari hlutann og um kvöldið. Segir ekki af ferðum þeirra fyrir en síðari hluta dagsins, að þau eru komin á heimleið og lenda í Arnardal, sem er um hálfrar stundar ferð út frá Ísafirði. Var erindið að fá vatn á kút. Voru þá karlmennirnir talsvert drukknir, einkum Þorsteinn, sem hafði fengið tvö krampaköst á leiðinni úteftir.

Átti hann vanda til þess, er hann var við öl, en báðir voru þeir drykkfellir nokkuð. Löttu Arnðælingar þá að halda áfram ferðinni svona á sig komna. En því sinntu þeir ekki, og var þó Sigríður ófús á að halda áfram.



Seint um kvöldið, rétt áður en fólkið í Þernuvík gekk til hvíldar, sá það til báts úti á Djúpinu. Hafði hann segl uppi, en hagaði sér undarlega, slagaði til og frá, líkt og hann væri á reki. Var þessu þó ekki gefinn nákvæmur gaumur – og raunar ekki ihugað verulega fyrir en eftir – enda erfitt að átta sig á því, svo langt var báturinn undan.

Leið svo nóttin, að ekki kom kaupstaðarfólkið. Og er það fréttist daginn eftir frá Ísafirði, að það hefði lagt af stað heimleiðis í tæka tíð til að ná heim að kvöldi, þótti heimkoman dragast með ólíkindum. Var þá sent af stað og spurst fyrir um Djúpið. Kunni enginn neitt um bátinn að segja nema Arnðælingar. Þótti þá sýnt, að honum hefði hlekkst á, og var nú hafin leit með fjörum. Í Digranesi, rétt innan við Þernuvík, fundust reknir tveir drengjahattar, að því er virtist nýteknir úr kaupstað. Hugðu menn að Sigríður hefði haft þá meðferðis handa drengjum sínum.

Sprit eða ár, sem menn ætluðu að væri úr bátunum, fannst rekin í Vatnsfjarðarnesi og norður á Snæfjallaströnd rak mjölpoka og tvö koffort með kaupstaðar-varningi. Af bátunum sjálfum fannst hinsvegar ekkert, og þótti það í meira lagi furðulegt.

Leið nú tinasláttur og fram á engjaslátt, og urðu menn einskis vísari. Þá var það einn dag, þrem vikum eftir bátshvarfið, að húsmaður einn á Hamri á Laugardalsströnd, Gísli að nafni Konráðsson, kenndur við iðn, sem hann hafði lært, og kallaður grafari, var úti á bát sínum. Sumir segja, að hann væri á leið til Vatnsfjarðar, aðrir, að hann færi með byssu og vildi svipast um í Borgarey eftir tófu, sem talið var, að hefði orðið þar eftir um vorið. En Borgarey er framundan Vatnsfirði, óbyggð, innar í Djúpinu en Þernuvík og meira en klukkustundar róður í milli. Þegar Gísli nálgast eyna, varð honum starsýnt á, að bátur stóð þar uppi í fjörinni. Skildi hann ekki, hvað fólkið gat

verið að gera í eynni, því að hann átti ekki von á, að sláttur væri byrjaður þar.

Reri hann upp í eyna, þar sem báturinn stóð, til að hnýsast um þetta. Var hér kominn báturinn úr Þernuvík. Hann stóð á réttum kili, skorðaður á milli tveggja klappa eða steina. Var engu líkara en að hann hefði verið dreginn undan sjó, en að öðrum kosti verið



ER
HVER NÁLEGUR AÐ
HUSTA A ÞIG?

Rás 16 er neyðarrás sjófarenda og alltaf opin.
Það að þú hlustir á hana getur skilið á milli lífs og dauða.



SAMGÖNGU- OG
SVEITARSTJÓRNARRÁÐUNEYTIÐ
Siglingaráð

Samgöngustofa

lent þar um stórstraumsflæði. Jón og Þorsteinn lágu dauðir sinn hvorum megin bátsins, Jón stjörnbörðsmegin, en Þorsteinn bakborðsmegin, konan var uppi í bátnum örend.

Sumir segja, að hún hafi legið á grúfu yfir miðskipsþóftuna, eins og hún hefði setið á hálsþóftunni og dottið fram yfir sig er báturinn tók niðri. Aðrir segja, að hún hafi setið á einni þóttunni og legið fram á hendur sínar á annarri. Hún var sokkalaus á öðrum fæti. Jón

og Þorsteinn voru í öllum fötum. Jón var húfulaus, en húfan lá þar skammt frá honum. Skinnbrók Þorsteins var dottin niður um hann. Jón hafði ár undir hendinni, og var hlummurinn fastur undir hálsklút hans.

Báturinn var lítið sem ekkert skaddaður. Ekkert lauslegt var í honum annað en konan. Mastrið lá undir honum bakborðsmegin, virtist seglið hafa verið fellt, en var þó fast á klónni. Þetta slys vakti mikla athygli á sínum tíma og var leitt ýmsum getum að því, hvernig það muni hafa borið að höndum en þetta er og verður sjálfsagt óráðin gáta um okomin ár.“

II

Nú liða 116 ár fram til 1997 og fennir yfir sporinn á skemmri tíma en þeim árafjölda, en þá gerist nokkuð frásagnarvert sem ætla má að tengist þessum atburði. Í janúar 1997 hóf ég störf sem umdæmisstjóri á Vestfjörðum hjá Siglingastofnun Íslands.

Seinni hluta júní mánaðar það ár fór ég norður á Drangsnæs og í Árneshrepp að skoða báta. Ég lauk erindum mínum á föstudagskvöldi. Konan mín Rakel Rut Ingvadóttir var nýlega farin í tveggja vikna ferð til Svíþjóðar með Rakel Ástrós dóttur okkar og Daniel son sinn og fósturson minn. Ég var því einn heima og ákvað nú í stað þess að drífa mig heim um kvöldið að gista á Laugarhóli í Bjarnarfirði og keyra svo í róleigheitum heim á laugardeginum og skoða mig um við og í Djúpinu.

Á Laugarhóli eftir góðan morgunverð hélt ég með nesti og kaffi á brúsa yfir Steingrímsfjarðarheiðina út Langadalströnd

og í Kaldalón þar sem ég eyddi drjúgum hluta úr deginum. Veður var eins og það getur verið fegurst, sól og hiti og náttúru-
fegurðin ólýsanleg. Ég lagði svo af stað



heimleiðis síðdegis.

Á heimleiðinni og komið fram á kvöld ákvað ég í stað þess að fara yfir Eyrarfjall og Hestakleif að fara út að Reykjanesi. Ég stoppaði aðeins í Vatnsfirði og hélt svo í Mjóafjörð. Þegar ég var skammt kominn inn fjörðinn að austanverðu sé ég útundan mér skammt frá sjónum gamlan geymsluskúr og bátsflak sem stendur þar við. Ég hugsaði ekkert um þetta en hélt áfram inn með firðinum, þá allt í einu flýgur í gegnum hugann: Heiðar, þú ættir að líta á bátinn.

Ég skeytti þessu þó engu en skömmu seinna finnst mér eins og sagt við mig: Heiðar þú verður að líta á þetta. Það skipti engum togum, ég sný við og fer til baka að eyðibýlinu Keldu þar sem skúrinn og báturinn stóðu, legg bílnum í vegkantinn og geng spölinn í fjöruna. Það var komið kvöld og sem fyrr segir, veðrið



afar fallett og slík kyrrð og friður yfir öllu að erfitt er að lýsa því, engin umferð um veginn (flestir fara skemmstu leið yfir fjallið), aðeins fuglakvak og heyrðist jarm í einstaka kind og lambi.

Ég geng fyrst að bátanausti sem er skamman spöl frá bátunum, þar er gamalt gangspil og á steinsyllu hefur verið lagður klyfberi fyrir svo margt löngu að hann er

við það að detta í sundur úr fúa og ryði. Ég dvaldi þarna nokkra stund, gekk síðan að bátnum og sá að þetta var fjöggra manna far, svo gamall, fúinn og brotinn að ég hugsaði með mér að þetta ætti ekkert eftir nema að detta í sundur og grotna niður í moldina. Undarleg dulúð lá í loftinu og ég dirfðist ekki að snerta þarna nokkurn

hlut en hugurinn eins og fylltist lotningu fyrir gengnum kynslóðum.

Ég veit ekki hvað ég stoppaði þarna lengi en þessi staður og það sem hann hafði að geyma kom upp í hugann í langan tíma á eftir án þess að ég gerði mér grein fyrir því hvort eitthvað væri hægt að gera til varðveislu þeirra. Nú liða enn okkur ár og tíminn heldur áfram starfi sínu við eyðingu bátsins gamla á Keldu.

III

Við fluttumst til Vestfjarða árið 1996, bjuggum í Bolungavík til ársins 2000 og síðar á Ísafirði. Strax á fyrsta ári mínu hér vestra kynntist ég náttúrubarninu og hagleiksmanninum Ragnari Jakobssyni frá Reykjafirði á ströndum og varð okkur

gott til vina. Ragnar ásamt konu sinni rekur ferðaþjónustu í Reykjafirði á sumrin en á vetrum starfar hann í skemmu sinni í Bolungarvík við viðgerðir og endursmiðar á gömlum bátum. Meðal

annars hefur hann gert upp báta fyrir Þjóðminjasafnið.

Þó svo að almennt heyri bátar þeir sem Ragnar er að gera við ekki undir regluverk þá kom ég oft í skemmuna hjá Ragnari og fyndist honum óþarflega langt líða á milli heimsóknna hringdi hann í mig og spurði hvort að ég ætlaði ekki að fara að koma og líta á það sem búið væri að gera. Nú eða vera viðstaddur einhvern áfanga sem nálgast. Þetta viðmót Ragnars hefur orðið til þess að mér finnst ég a.m.k. ekki óvelkominn og kem því þarna oftar en brún ástæða gefur tilefni til og alltaf fór ég fróðari eftir komuna um margskonar þætti um lífið og tilveruna.

Veturna 1998 – 2000 vann Ragnar að endursmiði á vestfirski sex-æringnum ÖGRA sem var smíðaður um 1890 af Kristjáni Kristjánssyni, bónda og skipasmið í Þúfum í Reykjafjarðarhreppi, fyrir bóndann í Ögri við Ísafjardardjúp. Bátinum þeim var róið til fiskjar til ársins 1924, ýmist úr heimavör eða frá Bolungarvík, en eftir það var hann notaður sem uppskipunarbátur og til fjár- og heyflutninga. ÖGRI var seinast sjósettur sumarið 1952. Hann er eini vestfirski sexæringurinn sem varðveist hefur óbreyttur og að öllu leyti upp-

runalegur með lagi sem algengt var við Ísafjardardjúp, stefni hringmynduð og báturinn lotumikill einkum þó að framman, smíðaður að mestu úr furu nema kjölurinn, sem er úr eik, súðbyrtur, einmastra, með fjórum þóftum, bugspjóti og stýri.

Árið 1998 eignaðist Sjóminjasafn Íslands bátinn og var hann tekinn til gagngerðrar



viðgerðar. Ögri var þá töluvert illa farinn eftir um hálfra aldar útivist án aðhlynn-ingar. Viðgerðina sem lauk vorið 2000 annaðist Ragnar eins og áður er getið og ber hún ljósan vott um einstaka vandvirkni hans.

Á einhverjum tíma seinni veturinn (2000) sem ÖGRI var í endursmiðinni færði ég í

tal við Ragnar bátinn sem ég hafði komið að í fjörunni að Keldu í Mjóafirði fyrir nokkrum árum og hvaða áhrif sá fundur hefði haft á mig. Ragnar sem er hafsjór af fróðleik hafði ekki haft neinar spurnir af þessum bát eða heyrð neitt um bát á þessum slóðum, en forvitni Ragnars var vakinn og um sumarið næsta kvaðst hann ætla að líta þarna við og skoða bátinn.

Sem vænta mátti lét Ragnar ekki sitja við orðin tóm og um haustið eftir sumardvöl þeirra hjóna í Reykjafirði leit hann við á skrifstofunni hjá mér og hafði nokkrar fréttir að færa. Bátinn hafði hann skoðað og leyst þannig á hann að hann væri naumast flutnings fær svo illa væri hann farinn svo ekki var nú útlitið bjart með bátinn.

Ragnar hafði gert meira en skoða bátinn því að hann hafði spurð fyrir um hann og loks tekist að afla upplýsinga frá gömlum manni úr Mjóafirði sem sagði að báturinn hefði komið að Keldu keyptur eða fenginn úr Þernuvík en mundi ekki hvenær þetta hefði verið.

Þetta skyldi þó aldrei vera báturinn sem slysið varð á og fannst í Borgarey sagði Ragnar hugsu og svo vildi til að ég var nýlega búinn að lesa frásögn af því undarlega slysi. Ég held að báturinn þoli ekki flutning en með þessa sögu verðum við að sjá hvað við getum gert bætti hann við.

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.



Á myndunum sem ég tók og eru hér að framan sést báturinn, naustið og gangspilið eins og þetta leit út á Keldu þegar ég kom að þar sumarið 1997. Myndir við komuna til Bolungarvíkur fékk ég hjá Ragnari.

Það var auðsótt mál við eigendur jarðarinnar á Keldu að fá bátinn og um veturinn fór Ragnar á fund Þjóðminjavarðar og náði því fram að safnið tæki að minnsta kosti þátt í því að reyna að ná bátinum í hús og gera við hann. Seinni hluta sumarsins 2003 er svo loks gerður gangskör að því að reyna að ná bátinum og nú hafði komið í ljós að nafn bátsins var ÞÓR. Ragnar fór á staðinn og smíðaði inn í hann styrkingar og gerði hann ferðafæran eins og kostur var og er ekki að orðlengja það að Pétur í Ófeigsfirði, góðkunningi Ragnars, kom á truck sínum og náði bátinum á pall og flutti til Bolungarvíkur án þess að báturinn yrði fyrir frekara hnjaski eða skemmdum meiri en þegar voru orðnar. Við komuna til Bolungarvíkur var báturinn drifinn inn í skemmu og síðan hófust ráðagerðir um endurbygginguna. Óþarft er að taka fram að ég lét ekki langan tíma líða áður en ég kom í skemmuna og kom þar oft meðan á endursmíðinni stóð. Viðgerðin tók tvo vetur og vildi Ragnar meina að fylgst væri með sér við smíðarnar og væru þeir sem fylgdust með ánægð-



Hér er ÞÓR í skemmuni hjá Ragnari og endursmíðinni að verða lokið.

ir með framkvæmdina, legðu jafnvel lið við einstaka þætti. Báturinn var endurbyggður nánast frá grunni. Það er allt nýtt nema tvær spýtur sem voru látnar halda sér til að halda sálinni eins og Ragnar orðaði það. Við endurbyggingu á þessum bát og öðrum sem Ragnar hefur tekið að sér er það framkvæmt þannig að það band eða borð sem og aðrir hlutir sem endurnýja á eru ekki teknir úr bátinum fyrr en búið er að gera nýja hlutinn eins og sá gamli var. Þetta verklag tryggir það að endurbyggingin verður eins nálgætt frumsmíðinni og kostur er.

Upprunalega voru notaðir trénaglar að hluta til við smíði bátsins sem flestir voru farnir þegar hér var komið og kjölurinn mjög illa á sig kominn og var að sjálf-sögðu endurnýjaður úr rekavið. En geta má þess að nánast allt efni sem Ragnar notar í endurbyggingu gamalla báta er rekaviður af Ströndum.

ÞÓR er nú í eigu Þjóðminjasafns Íslands en ætlunin er að Bygðasafn Vestfjarða fái hann til varðveislu. Þá eru uppi hugmyndir um að hann verði til sýnis í vörinni við Litlabæ í Skötufirði þegar lokið verður endurbótum á bænum.

Ekki er vitað um uppruna bátsins en við Ragnar erum nærri vissir um að ÞÓR er báturinn sem fannst í Borgarey eftir þetta undarlega slys sem hér í upphafi er greint frá. Sú tilgáta okkar er allavega ekki vitlausari en hver önnur fyrst engin núlifandi maður veit upprunann

Þetta rifjar upp mannleg örlög, sem legið hafa gleymd og grafin í árána rás og úr djúpi tímans stíga persónur sem háðu lífsbaráttu sína í gleði og sorg, við misjafnt gengi því misjöfn er mannsævin eins og þar stendur. Stundum verða atburðir með þeim hætti að erfitt eða ómögulegt er að henda reiður á hvað það var sem raunverulega gerðist. Frásagnir af slíkum atburðum verða mönnum gjarnan hugstæðar.

Fróðlegt væri að kanna fleira tengt þessu máli, hvað skyldi t.d. hafa orðið um börnin þeirra Þorsteins og Sigríðar eftir fráfall þeirra? En eins og greint er í upphafi áttu þau þrjú börn, Elísabet sem var elst, 6-8 ára, Þorleif 4ra ára og Þorlák 2ja ára. Einni ráðgátu til viðbótar varðandi Þernuvíkurbát-

inn er svo ennþá ósvarað. Hver ákvað í júnímánuði árið 1997 að nú væri mál að huga að þessum báti og það skyldi Heiðar Kristinsson gera og koma málinu áleiðis til þeirra sem gátu framkvæmt það sem að framan er ritað? En ég er sannfærður um að þetta ferðalag mitt í naustið á Keldu sumarið 1997 var eitthvað meira en bara hugdetta mín.

Á bygðasafninu í Neðstakaupstað á Ísafirði er ÞÓR nú varðveittur og þar geta þeir sem áhuga hafa skoðað þetta glæsilega handverk sem Ragnar vann við endurbyggingu þessa báts og látið hugann reika til þessara löngu liðnu atburða.



„Verkið lofar meistarann.“ Hér er því lokið og Ragnar stendur ánægður við stjórnborðs bóginn á Þór.

Eftirmáli

Eftir að viðgerð á bátinum lauk birtist í gagnasafninu Sarpi skýrsla um uppruna bátsins og er talið þar að hann hafi komið að Keldu upp úr 1940 og hafi aðallega verið notaður til ferða í djúpbátinn en aldrei til fiskveiða. Þór var síðast notaður til ferða í djúpbátinn 1964 og báturinn staðið síðan fyrir ofan lendinguna við Keldu. Þá hefur því verið fleygt að hugsanlega hafi Þór komið við sögu við mannskaða í Borgarey árið 1881. Ekki þótti ástæða til að geta þess í skýrslu safnsins að líklega hefði ekkert orðið af endurbyggingu bátsins ef ekki hefði verið fyrir afskipti greinarhöfundar. Sjá nánari upplýsingar þjóðminjasafnsins á <https://sarpur.is/Adfang.aspx?AdfangID=351247>

¹ Fyrsti hluti að mestu endurskrifaður úr bókinni Gráskinna í samantekt Sigurðar Nordal og Þorbergs Þórðarsonar og Vestfirskum slysadögum fyrra bindi, samantekt Eyjólfur Jónsson. Sagan byggir að miklu leyti á frásögn Valgerðar Jónsdóttur húsfreyju í Múla í Ísafirði og virðist frásögn hennar traust.



SIMRAD
By KONGSBERG

75
YEARS



KONGSBERG

NORTHROP GRUMMAN

Sperry Marine

JOTRON



Stillanlegur Skjáveggur

ICELAND FISHING
EXPO 2022
Séðarúbergi 2022

Askalind 2
201 Kópavogur

Simberg
Sími: 414-4414

www.simberg.is
simberg@simberg.is

JÓN BERGSSON

**ÞÆGINLEG &
ÖRUGG Á SJÓ
VIÐ ERFIÐUSTU
AÐSTÆÐUR**



BEKINA
BOOTS

Built to last



Enginn málmur

100%
vatnsheld

Lípur efni,
auðvelt að þrifa

Við til þæginda
við daglega
notkun

Sóli lokaður svo net
geta ekki gripið í stígvélina

#JONBERGSSON

f /JONBERGSSON

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

JÓN BERGSSON

Ljósmyndakeppni sjómanna 2022



Ljósmyndakeppni Sjómannablaðsins Víkings er nú á næsta leyti. Við vonum að sjómenn hafi verið duglegir við myndatökur nú þegar atvinnulífið er komið á fulla ferð eftir erfið sóttvarnaár. Þessi keppni er undanfari að Norðurlandljósmyndakeppni sjómanna en 15 bestu myndirnar halda áfram í þá keppni. Skil fyrir íslensku keppnina er 1. desember næstkomandi og má hver þátttakandi senda inn 15 myndir. Úrslit keppninnar verða birt í næsta tölublaði Víkingsins en þær myndir sem halda áfram taka þátt í Norðurlandakeppninni í febrúar á næsta ári. Á þeim vettvangi hafa íslenskir sjómenn staðið vel uppi í hárinu á sjómönnum hinna Norðurlandanna hvað varðar góðar myndatökur.

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

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

- Hver þátttakandi má senda inn að hámarki 15 myndir.
- Myndir eiga að vera í hæstu mögulegri upplausn.
- Myndefnið á að tengjast umhverfi sjómannsins hvort heldur er um borð í skipum, frá landi hvort heldur er í vinnu eða frítíma.
- Með hverri mynd á að fylgja heiti, hvar myndin var tekin auk upplýsinga um á hvaða skipi viðkomandi starfar.
- Myndir eiga helst ekki vera eldri en tveggja ára.
- Myndir með vatnsmerkjum, tímastimpli eða nafni á myndinni eru ekki gjaldgengar.
- Myndir sem sendar eru inn verða að vera í eigu þess sem tók myndina með því að ýta á afsmellarann og á höfundarrétt hennar.
- Ljósmyndarinn tekur ábyrgð á að ef einstaklingar séu á myndinni að heimild sé fyrir að birta hana.
- Með þátttöku samþykkir ljósmyndarinn að umsjónarmaður keppninnar fari með þínar upplýsingar í samræmi við upplýsingalögin í þeim eina tilgangi að upplýsa um þig í tengslum við íslensku- og Norðurlandakeppnina.
- Áskilinn er réttur til að birta myndirnar í blöðum þeirra aðila, sem að keppninni standa sem og þeirra er gefa verðlaun í Norðurlandakeppninni, án greiðslu.
- Skilafrestur er til 1. desember nk.

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

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



Ljósmynd: Anna Kristjánsdóttir



Ljósmynd: Ragnar Pálsson



LOFT & RAFTÆKI

Loft og raftæki - Hjallabrekku 1 Dalbrekkumegin 200 Kópavogi - S: 5643000 - www.loft.is

AVS



SPJALDLOKAR
Mörgum gerðum og stærðum

MAIRIS



LOKAR
Ryðfrír
LOKAR MEÐ SUÐUENDA
Ryðfrír

FIP



PVC LOKAR

valpes



RAFRÓTORAR
Möguleiki með Bluetooth
230V, 24V, 0-10V og 4-20 mA

Prisma



LOFTRÓTORAR
Ryðfrír eða Polymer plasti

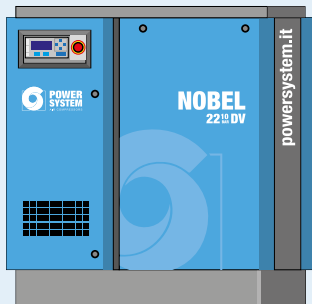
DELABIE



HNESTÝRING EÐA FÓTSTÝRING
Vatnsslokar

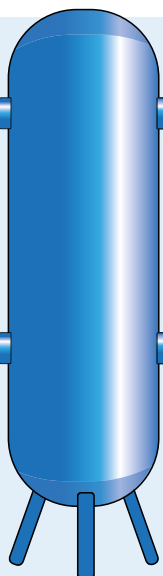
Uppsetning fyrir þrýstiloftskerfi

**POWER
SYSTEM**
AIR COMPRESSORS



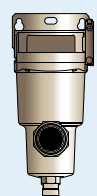
SKRÚFUPRESSA

LOFT



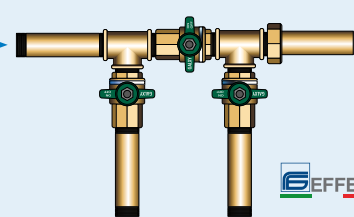
LOFTKÚTUR

VATNSKILJA



SMC

LOKAR - FRAMHJÁHLAUP



EFFEBI

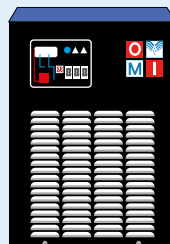
FÍNSÍUR FYRIR LOFTKERFI



1 micron
AF - Q
0,01 micron
AF - H

ÚT

SICCtech



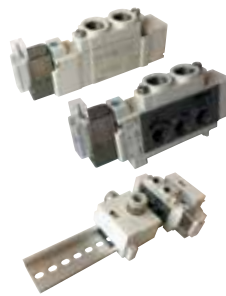
KÆLIPURRKARI

MI

CAMOZZI



TJAKKAR - LOFTLOKAR - FITTINGS
í mörgum stærðum og gerðum



SMC

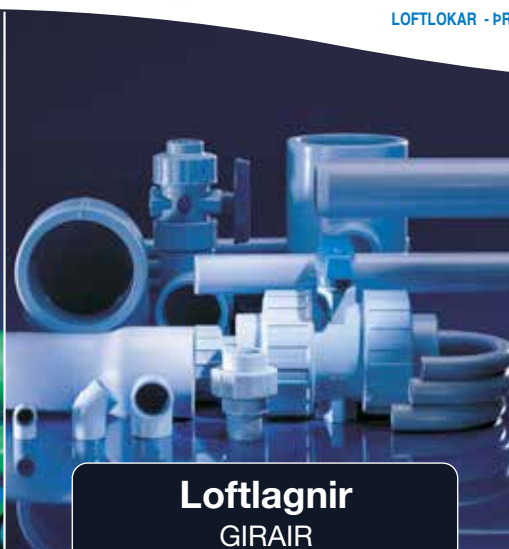


LOFTLOKAR - PRÝSTJAFNARAR - SÍUR - OLÍUGLÖS - MJÚKSTARTLOKAR
Súelement - Súhús

GIRPI



Sjó- og krapalagnir
KRYOCLIM



Loftlagnir
GIRAIR



Neysluvatnslagnir
SYSTEM'O - HTA

Skoðaðu
betur á
loft.is

Mastrið afhent

Það fór eins og við sögðum frá í seinasta blaði að Óðinn lét úr höfn og hélt til Grindavíkur þar sem forstjóri Mirai skipasmíðastöðvarinnar í Japan, herra Takeyoshi Kidoura, afhenti siglingaljósamastrið við hátíðlega athöfn. Ljósmyndari vor, Jón Kr. Friðgeirsson, var með í för og tók þessar myndir



Látið var úr Reykjavíkurhöfn að morgni dags.



Forseti Íslands, herra Guðni Th. Jóhannesson, tekur til máls.



Meðal gesta voru, talið frá vinstri; Sigrún Ólafsdóttir, Sigrún Magnúsdóttir og Halldóra Ragnarsdóttir.



Herra Takeyoshi Kidoura heldur ræðu á dekki Óðins. Nær honum eru Rafn Sigurðsson og Hilmar Guðmundsson.



Fáni forseta Íslands var dreginn upp eins og jafnan er gert þegar forsetinn siglir með varðskipi.



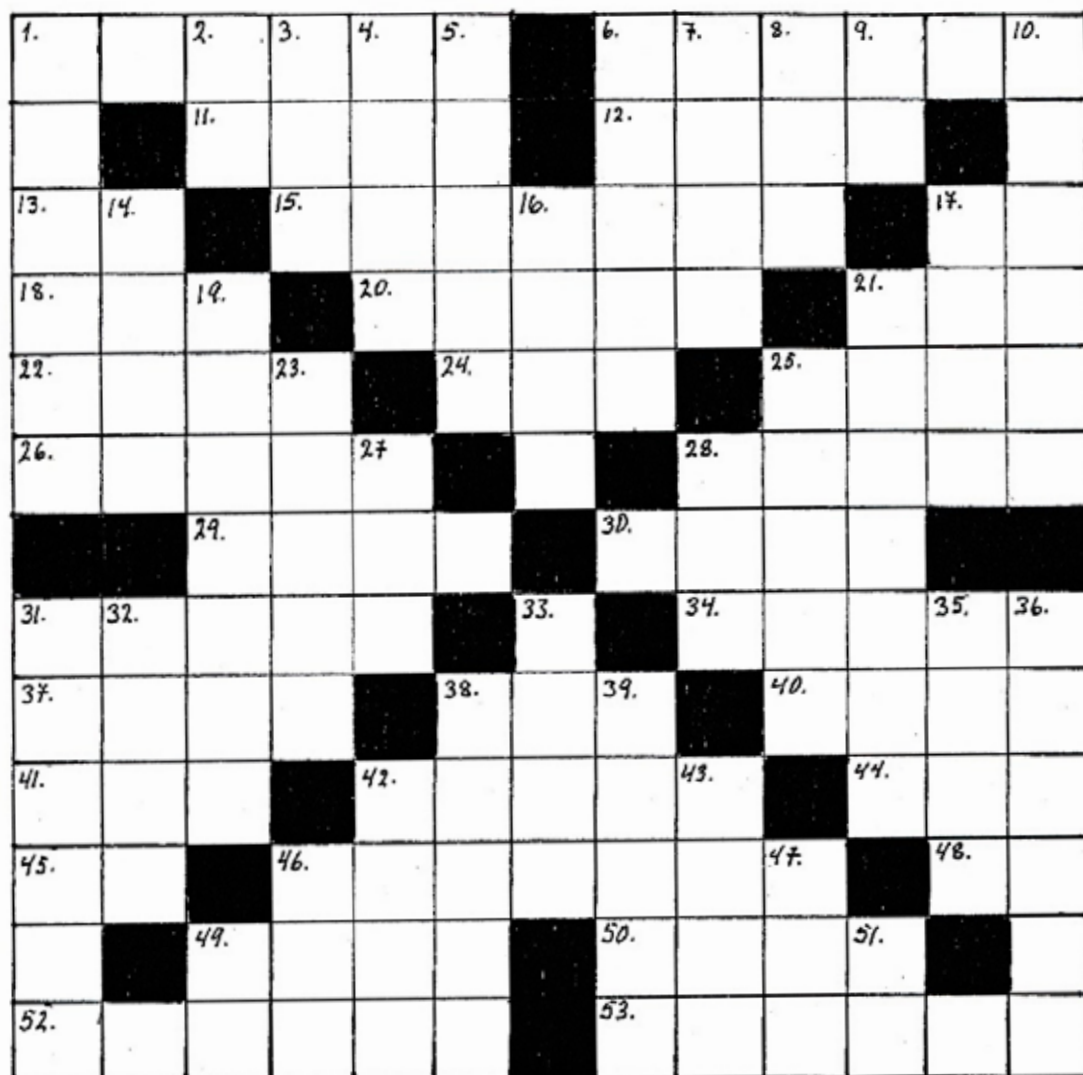
Svo sveimaði þyrlla Gæslunnar yfir forseta vorum.



Skip fánum prýdd í Grindavíkurhöfn enda dagurinn helgaður sjómönnum.

Krossgátan

Finnið samheiti orðanna í skýringum, lárétt og lóðrétt



Lárétt skýring:

1. Seyðast
6. Vaxinn gróðri
11. Konu
12. 'Orar
13. Jökull
15. Rannsókuðu
17. Hynni
18. Verkur
20. Rekna
21. Stefna
22. Niska
24. Eira
25. Espuðu
26. Leikur skógardýra!
28. Þrýstum á
29. Tíðu
30. Aleggi
31. Maður
34. Opin
37. Rísti
38. Hruða

40. Hjálparögn
41. Söngfélag
42. Naumast
44. Grip
45. Eins
46. Dekkið
48. Önefndur
49. Forfeðurni
50. Hávaði
52. Duglegar
53. Grasið

10. Ekki alveg
14. Laun
16. Á stundinni
17. Eykt
19. Rissar
21. Pedölum
23. Tregur (til vinnu)
25. Kynstofnum
27. Ferð
28. Fiskur
31. Æpir
32. Fótabúnaður
33. Vaktmann
35. Söla
36. Systirin
38. Hreinsar
39. Högg
42. Gelda
43. Elskar
46. Hryggur
47. Ferður
49. Hæð
51. Sla

Lóðrétt skýring:

1. Vökna
2. Hræra í heyi
3. Tré
4. Ein
5. Ámu
6. 'Dra fyrir
7. Úrgangur
8. Vigtuðu
9. Gangflötur

10. Ekki alveg
14. Laun
16. Á stundinni
17. Eykt
19. Rissar
21. Pedölum
23. Tregur (til vinnu)
25. Kynstofnum
27. Ferð
28. Fiskur
31. Æpir
32. Fótabúnaður
33. Vaktmann
35. Söla
36. Systirin
38. Hreinsar
39. Högg
42. Gelda
43. Elskar
46. Hryggur
47. Ferður
49. Hæð
51. Sla

Nýsköpunartogararnir

Sjötti og síðasti þáttur

– 41 –



Pétur Halldórsson RE-207.

Fertugasti- og fyrsti nýsköpunartogarinn, Pétur Halldórsson RE-207, skráður hér á landi 4. desember 1951, smíðaður hjá John Lewis & Sons Ltd., Aberdeen, Skotlandi fyrir Bæjarútgerð Reykjavíkur. Lengd 57,64 m., breidd 9,21 m., dýpt 4,12 m., brl., 707, knúinn 1000 hö gufuvél. Skipstjóri Einar Thoroddsen og yfirvélstjóri Júlíus Halldórsson.

Á smíðatíma var skipið nefnt Máni RE-207. Seldur til Tromsø í Noregi 1966 og þá tekinn af skrá. Gerður út frá Tromsø til 1977 en fór þá í brotajárn.

Togarinn Fylkir, sem fór Patreksfjarðartogaranum Gylfa til hjálpar í fyrrakvöld, er eldur kom upp í honum, kom hingað á ytri höfnina í Reykjavík laust eftir hádegi í gær. Þá logaði enn í Gylfa og nokkuð rauk úr honum. Við minni Kollafjarðar kom dráttarbatúrin Magni til móts við skipin, og voru io brunaverðir um borð í honum með nauðsynlegan slökkviútbúnað. Slökkvistarfið gekk greiðlega, og kl. 6 í gærkvöldi var Gylfa lagt að hlið síldarbræðsluskipsins Hærings. Var björgun togarans þar með að fullu lokið, en hann hefur orðið fyrir gifurlegum skemmdum, sem kosta mun milljónir króna að bæta. Yfirbygging skipsins er því nær öll ónýt, og í vélarrúmi hafa orðið miklar skemmdir, og víðar. Skrokkur skipsins hefur þó ekki orðið fyrir neinum sjáanlegum skemmdum af völdum eldsins. Við lauslega athugun má ætla það 6 mánaða verk að bæta tjónið. Eldsupptök munu hafa orðið út frá röri, sem einhverra orsaka vegna ofhitnaði og kveikti í netageymslunni, en hún var öll tjörguð að innan.

Það er ömurleg sjón að sjá hvernig þetta glæsilega skip hefur farið í brunanum. Það er talið mikið lán, að skipið skyldi ekki springa í loft upp, eða koma að því leki við að plötur myndu beyglast vegna hins ofsalega hita frá bálinu. Og þegar þess er gætt, að nokkrar sprengingar urðu í olíugeymi í gærmorgun. Þá sást, frá Fylki hvar reykþólstrar þeyttust hátt í loft upp, og eldsúlur jafnháar siglutrjámum stóðu upp úr

brúnni. Þá töldu þeir á Fylki litlar vonir á því, að takast myndi að bjarga skipinu til hafnar. Í kjölfar sprenginganna jókst eldurinn mjög í brúnni og yfirbyggingunni miðsks.

Brúin, sem er úr aluminium hefur molnað niður við hitann eða hann brætt hana líkt og smjör á heitri pönnu. Þegar björgunarskipið Sæbjörg kom á vettvang til að vera til taks, ef á þyrfti að halda, stóð brúin í björtu báli. Þegar komið var fram að hádegi fór eldurinn minnkandi, enda mun þá allt tréverk hafa verið brunnið.

Þegar Magni lagðist upp að hlið Gylfa og brunaverðirnir fóru með slöngur yfir í skipið, rauk allmikið úr því miðsks og eldur logaði á þilfarinu meðfram yfirbyggingunni. Á þilfari var fiskur í stíum, og þangað hafði eldurinn ekki náð er slökkvistarfið hófst.

Það hafði verið ákveðið að ef mikill eldur væri í skipinu, ætti að draga það inn á Eiðisvík og renna því þar upp í sandinn til að auðvelda slökkvistarfið. Eins var um það rætt að sökkva Gylfa þar á vikinni, ef með þyrfti. En slökkviliðsmennirnir höfðu ekki verið lengi að verki með hinn ágæta útbúnað sinn, er sýnt var að ekki myndi þurfa að grípa til slíkra ráðstafana.

Gekk þeim svo greiðlega, að eftir 3 klst. taldi Jón Sigurðsson, slökkviliðsstjóri, að óhætt væri að draga togarann inn á höfn. Það, sem einkum er áberandi þegar skemmdirnar á Gylfa eru skoðaðar, er brúin. Hún er að mestu brunnin og svo það,

hve yfirbyggingin öll er dæluð vegna hins ofsalega hita. Allt aftur í matsal er eyðilagt í yfirbyggingu. En eldurinn hefur ekki komið í kætuna. Svo virðist sem eldur hafi leikið um allt vélarrúmið og eyðilagt þar raflagnir og fjölmargar hjálparvélar, og mun einnig hafa valdið skemmdum á aðalvél, þó er ekki vitað hve alvarlegar þær eru. Sprunga er og í „keisnum“. Aftan til stjórnborðsmegin hafa orðið skemmdir á þilfarinu. Hætt er við, að einhverjar fleiri skemmdir hafi orðið, sem ekki verða séðar nú. En byrjað verður strax í dag að hreinsa skipið.

Er tíðindamaður Mbl. ræddi við skipsmenn á Gylfa um borð í Fylki í gær, kom í ljós, að í frásögn blaðsins í gær var í öllum aðalatriðum rétt skýrt frá því, sem gerðist í Gylfa er eldurinn kom upp. En þar eð í nokkrum hluta upplags blaðsins var ekki skýrt frá brunanum, þykir rétt að rekja atburðarásina að nokkru upp aftur, með þeim viðbótarupplýsingum, sem fengust með því að ræða við skipsmennina. Einn skipverjanna brenndist lítilsháttar, Hjörtur Kristjánsson yfirvélstjóri. Hann meiddist á gagnauga og eyra.

Maðurinn, sem varð eldsins var er Haraldur Aðalsteinsson, sem stjórnar fiskimjölsvinnslunni í togaranum. Var klukkan þá 4,30-5 síðdegis og logaði þá í neta-geymslunni, en þaðan kom svo mikill reykur niður í vélarrúmið að ólíft var þar, og urðu vélamennirnir að flýja upp. Nokkru eftir að Fylkir kom Gylfa til aðstoðar fóru



Gylfi BA-16.

– 42 –

Fertugasti- og annar nýsköpunartogarinn, Gylfi BA-16, skráður hér á landi 7. apríl 1952 smíðaður hjá Goole Ship-building & Repairing Co Ltd., Goole Englandi fyrir Gylfa h/f Vatneyri Patreksfirði. Lengd 56,97 m., breidd 9,21 m., dýpt 4,54 m., brl., 696, knúinn 1332 hö. Ruston dieselvei. Skipstjóri Ingvar Guðmundsson og yfirvélstjóri Hjörtur Guðmundsson.

Í fyrstu eða annari veiðiferð skipsins,

kom upp mikill eldur í skipinu og var það hætt komið. Togarinn Fylkir RE-161 tók Gylfa í tog, fyrst inn á Dritvík á Snæfellsnesi og síðan til Reykjavíkur. Til stóð að sökkva togaranum á Eiðsvikinni svo slökkva mætti eldinn, en til þess kom þó ekki.

Í apríl 1969 var Ríkisábyrgðasjóður eigandi skipsins, hét þá Haukanes GK 3. Selt 22. apríl 1969, Haraldi Jónssyni og Jóni Hafdal í Hafnarfirði. Togarinn var seldur í brotajárn til Danmerkur 23. ágúst árið 1973.

20 menn af Gylfa í björgunarbát yfir í Fylki, en þaðan var svo farið með dráttarvör á bátnum yfir í Gylfa, og klukkan 7 var lagt af stað áleiðis inn á Dritvík.

Eftir því sem lengra leið á kvöldið voru horfur á, að eldurinn í netageymslunni yrði kæfður, og nokkru fyrir miðnætti hafði vélarmönnum tekist að komast niður í vélarrúmið og koma dælu af stað, sem dælt var úr inn í netageysluna. Hinsvegar var sú hætta yfirvofandi, að stjórnborðs oliugeymir myndi springa, sem og kom á daginn. Um klukkan eitt í fyrri nótt varð þess vart, að olía var farin að renna úr geyminum inn í eldhafið. Þá ákvað skipstjórinn að skipið skyldi yfirgefið, því ella myndi mannslífum verða teft í beinan voða. Þá voru auk hans 11 menn um borð í Gylfa, og fóru þeir á fleka yfir í Fylki.

Skipverjar á Gylfa, 40 að tölu, rómuðu mjög vinsamlegar móttökur Fylkismanna. Um nónbil í gær fóru þeir af skipinu yfir í sitt eigið skip. Var sú endurkoma sorgleg. Fylkir hélt til Hafnarfjarðar, þar sem hann landaði aflanum.

Gylfi, ásamt veiðarfærum og eigum skipverja, er váttryggður fyrir alls 11 milljónir króna. Óráðið var í gærkveldi hvort gert verði hér við skipið. Sjóréttur mun taka málið fyrir seinnihluta dags í dag eða á morgun. Skipstjóri á Gylfa var Ingvar Guðmundsson en á Fylki var Auðunn Auðunsson skipstjóri.

Morgunblaðið. 8 maí 1952

Sagan í tölum og skýringarmyndum

Þá er megin umfjölluninni lokið um nýsköpunartogarana sem samið var um í tvennu lagi, í upphafi áttu þeir að vera 30 en síðan var tveimur bætt við fyrri samninginn sem endaði í 32 skipum, sem komu til landsins á um 28 mánaða tímabili, eða með um 26 daga millibili. Sá fyrsti Ingólfur Arnarson RE-201 í mars 1947 og sá síðasti í Svalbakur EA-2 í júlí 1949.

Seinni skipin 10 komu til landsins á um 13 mánaða tímabili, eða með tæplega 40 daga millibili. Það fyrsta, Harðbakur EA-3, í mars 1951 og það síðasta, Gylfi BA-16, í apríl 1952.

Númerin á skipunum segja til um í hvað röð þau voru fyrst skráð hér á landi.

Í töflunum hér á eftir kemur fram í hvaða landi skipin voru smíðuð/byggð og nafnið á smíðastöðinni.

Skip smíðuð í Englandi

Coots Welton & Gemmel Ltd., Bewerley.

Nafn:	Nr.
Akurey RE-95	6
Hvalfell RE-282	9
Geir RE-241	13
Goðanes NK-105	17
Fylkir RE-161	19
Röðull GK-518	21
Ísborg ÍS-250	25
Garðar Þorsteinsson GK-3	27
Skúli Magnússon RE-202	28
Jón Forseti RE-108	29

Alls 10

Cochrane & Sons, Ltd., Selby.

Nafn:	Nr.
Ingólfur Arnarson RE-201	1
Helgafell RE-280	2
Kaldbakur EA-1	4
Egill Skallagrímsson RE-165	5
Bjarni riddari GK-1	8
Ellíði SI-1	11
Júlí GK-21	15
Ísólfur NS-14	16

Alls 8

Goole Ship & Rep Co Ltd., Goole.

Nafn:	Nr.
Hallveig Fróðadóttir RE-203	30
Jón Þorláksson RE-204	31
Þorkell Máni RE-205	38
Gylfi BA-16	42

Alls 4

Skip smíðuð í Skotlandi

Alexander Hall & Co Ltd, Aberdeen.

Nafn:	Nr.
Egill rauði NK-104	3
Ellíðaey VE-10	7
Askur RE-33	14
Karlsefni RE-24	18
Úranus RE-343	20
Keflvíkingur GK-197	22
Svalbakur EA-2	32
Harðbakur EA-3	33
Júni GK-345	34
Sólborg ÍS-260	39

Alls 10

Cochrane & Sons, Ltd., Selby.

Nafn:	Nr.
Bjarni Ólafsson AK-67	10
Surprise GK-4	12
Bjarnarey VE-11	23
Marz RE-261	24
Neptúnus GK 361	26
Austfirðingur SU-3	40
Pétur Halldórsson RE-207	41

Alls 7

Hall Russel & Co Ltd., Aberdeen.

Nafn:	Nr.
Ólafur Jóhannesson BA-77	
Þorsteinn Ingólfsson RE-206	
Jón Baldvinsson RE-208	

Alls 3

England	22	Skotland	20
Alls	42		



Á þessari mynd sem er af Humbersvæðinu, kemur fram hvar skipasmiðastöðvarnar 3 sem smíðuðu/byggðu hluta af Nýsköpunartogurinum fyrir Íslendinga stóðu. Skipunum sem voru smíðuð/byggð þar var fleytt til sjávar. Frá Selby og Goole eftir ánni Ause og frá Beverley eftir ánni Hull. Þarna voru smíðaðir/bygðir 22 af 42 Nýsköpunartogurinum sem Íslendingar eignuðust á þessum árum. Í Goole voru allir dieseltogararnir 4 smíðaðir/bygðir.



Á þessari mynd, af hafnarsvæði skosku borgarinnar Aberdeen, kemur fram hvar skipasmiðastöðvarnar 3 sem smíðuðu/byggðu hluta af Nýsköpunartogurinum stóðu. Ófugt við stöðvarnar á Humbersvæðinu, standa þær allar við sjó og því var hægt að sjósetja skipin beint án þess að fyrst þyrfti að fleyta þeim um langan veg líkt og á Humbersvæðinu. Í þessum stöðvum voru samtals smíðaðir 20 togarar af þeim 42 sem voru smíðaðir/bygðir fyrir Íslendinga á nefndum árum.

Hér kemur fram hvert skipin fóru þegar þau komu til landsins.

Akranes	Nr.
Bjarni Ólafsson AK-67	10
Alls 1 skip, 2,4%	
Akureyri	Nr.
Kaldbakur EA-1	4
Svalbakur EA-2	32
Harðbakur EA 3.	33
Alls 3 skip, 7,1%	
Eskifjörður	Nr.
Austfirðingur SU-3	40
Alls 1 skip, 2,4%	

Hafnarfjörður	Nr.
Bjarni riddari GK-1	8
Surprise GK-4	12
Júlí GK-2	15
Röðull GK-518	21
Garðar Þorsteinsson GK-3	27
Júní GK-345	34
Alls 6 skip, 14,3%	
Ísafjörður	Nr.
Ísborg ÍS-250	25
Sólborg ÍS-260	39
Alls 2 skip, 4,8%	

Hér koma fram staðirnir sem skipin fóru á. Eins og fram kemur fór tæplega helmingur togaranna til Reykjavíkur og ef við tökum saman Reykjavík og Hafnarfjörð þá fara á þessa tvo staði um 62% af skipunum. Ef við bætum svo við Keflavík og Akranesi nálgast hlutfallið 70%. Stundum er talað um að allt sæki á suðvesturhorn landsins en það er greinilegt að sú þróun á sér langa sögu.

Staður	Fj	%
Reykjavík	20	47,6%
Hafnarfjörður	6	14,3%
Akureyri	3	7,1%
Patreksfjörður	2	4,8%
Ísafjörður	2	4,8%
Neskaupstaður	2	4,8%
Vestmannaeyjar	2	4,8%
Keflavík	1	2,4%
Akranes	1	2,4%
Siglufjörður	1	2,4%
Seyðisfjörður	1	2,4%
Eskifjörður	1	2,4%
Samtals	42	100,0%

Dieseltogararnir, helstu stærðir

Í töflunni hér að neðan koma fram helstu upplýsingar um dieseltogarana þ.e. togarana sem knúinir voru með dieselvélum. Þeir voru 4 talsins og allir smíðaðir í sömu stöðinni, Goole Ship & Rep Co Ltd., Goole. Tveir þeirra Hallveig og Jón Þorláksson tilheyrðu fyrri hópnum en Þorkell Máni og Gylfi BA tilheyrðu þeim síðari sem sést glögt á fastanúmeri skipanna.

Það er fyrst og fremst tvennt varðandi dieseltogarana sem vekur athygli mína a.m.k. Í fyrsta lagi, af hverju voru þeir bara 4 þar sem það lá fyrir þegar samið var um skipin að dieselvélin nýtir um 40% af orkuinnihaldi olíunnar á meðan gufuvélin ásamt katlinum, eða samstæð-

Nr.	Nafn og einkennisstafir	Kom	Lengd	Breidd	Dýpt	Brl.	Hö
30	Hallveig Fróðadóttir RE-203	26.03.49	51,81	9,35	4,54	696	1200
31	Jón Þorláksson RE-204	19.04.49	51,81	8,98	4,33	609	1200
38	Þorkell máni RE-205	30.07.51	56,97	9,35	4,54	722	1332
42	Gylfi BA-16	07.04.52	56,97	9,35	4,54	696	1332
			54,39	9,26	4,49	681	1266

Keflavík	Nr.
Keflvíkingur GK-197	22
Alls 1 skip, 2,4%	
Neskaupstaður	Nr.
Egill rauði NK-104	3
Goðanes NK-105	17
Alls 2 skip, 4,8%	
Patreksfjörður	Nr.
Ólafur Jóhannesson BA-77	35
Gylfi BA-16	42
Alls 2 skip, 4,8%	
Reykjavík.	Nr.
Ingólfur Arnarson RE-201	1
Helgafell RE-280	2
Egill Skallagrímsson RE-165	5
Akurey RE-95	6
Hvalfell RE-282	9
Geir RE-241	13
Askur RE-33	14
Karlsefni RE-24	18
Fylkir RE-161	19
Úranus RE-343	20
Marz RE-261	24
Neptúnus GK-361	26
Skúli Magnússon RE-202	28
Jón Forseti RE-108	29
Hallveig Fróðadóttir RE-203	30
Jón Þorláksson RE-204	31
Þorsteinn Ingólfsson RE-206	36
Jón Baldvinsson RE-208	37
Þorkell máni RE-205	38
Pétur Halldórsson RE-207	41
Alls 20 skip, 47,6%	
Seyðisfjörður	Nr.
Ísólfur NS-14	16
Alls 1 skip, 2,4%	
Siglufjörður	Nr.
Ellidh SI-1	11
Alls 1 skip, 2,4%	
Vestmannaeyjar	Nr.
Ellidæy VE-10	7
Þjarnarey VE-11	23
Alls 2 skip, 4,8%	

an, nýtir einungis um 20% af orkuinnihaldinu þ.e. til þess að gufuvélin skili sömu orku og dieselvélina er eldsneytisþörfin um tvöfalt meiri.

Sömuleiðis finnst mér nokkuð skondið að 3 þessara skipa eru í eigu Bæjarútgerðar Reykjavíkur en ekki í eigu einstaklinga sem hafa nú yfirleitt meira frumkvæði en opinber rekstur sem bæjarútgerðirnar voru í raun.

Jörundur EA-335, sem kom til landsins í júlí 1949 var knúinn 950 hö. dieselvél. Í máli Guðmundar Jörundssonar, eiganda skipsins, við komu þess til Akureyrar kom m.a. fram að með því að knýja skipið með dieselvél í stað gufuvélar mundi eyðslan minnka um 33%.

Eignarhald og afdrif

Í töflunni sem hér fylgir og ber yfirskriftina, Eignarhald og afdrif, er skipunum skipt í 3 flokka eftir eignarhaldi þ.e. aðrar útgerðir, sem við nefnum A, bæjarútgerðir, sem við nefnum

B, og útgerðar-félög, sem við nefnum Ú.

Í flokki A eru skip sem ekki eru í sameiginlegri eigu þ.e.

að hverju skipi er aðeins skráður einn eigandi. Skipin sem tilheyra bæjarútgerðunum eru eins og nafnið bendir til í eigu viðkomandi bæjarfélags, samanber Bæjarútgerð Hafnarfjarðar o.s.frv. Skipin

sem tilheyra flokknum útgerðarfélög eru í eigu skráðra félaga sem eru með rekstur af þessu tagi á sinni stefnuskrá.

Eins og í töflunni kemur fram þá tilheyra flest skipin öðrum útgerðum eða 17 skip, eða um 40% þeirra.

virðast skipin sem til heyra Ú flokknum koma best út þar sem um 90% þeirra eru í rekstri, til úreldingar, á móti aðeins 18% þeirra sem tilheyra A flokknum og 47% þeirra sem tilheyra B flokknum.

Sömuleiðis farast flest skipanna sem eru í

Form útgerðar	Fjöldi	%	Seld	%	Farast	%	Í rekstri	%
Aðrar útgerðir	17	40%	9	53	5	29	3	18%
Bæjarútgerðir	15	36%	4	27	4	27	7	47%
Útgerðarfélög	10	24%	1	10	0	0	9	90%
	42	100%	14		9		19	
			33,3%		21,4%		45,3%	

A flokknum eða 29% þeirra, á móti engu í Ú flokknum og 27% þeirra sem tilheyra B

Næst flest í flokknum bæjarútgerðir, eða 15 skip, eða um 36% þeirra og fæst í flokknum útgerðarfélög eða 10 skip, 24% þeirra.

Ef við skoðun nánar afdrif skipanna þá

flokknum. Nú, ekki ætla ég að halda því fram að hér sé á ferðinni einhver stórisannleikur um rekstrarform skipa, þess í stað eingöngu mínar vangaveltur varðandi örlög þeirra.

Skipt um eigendur og/eða nöfn

Nr.	Nafn og nr.	Skr. Dags.	Sala	Nýtt nafn	Af.skr.d
1	Ingólfur Arnarson RE-201	04.03.47		Hjörleifur RE-211	12/1974
2	Helgafell RE-280	14.04.47	08/1952	Sléttbakur EA-4	04/1974
5	Egill Skallagrimsson RE-165	05.08.47	10/1971	Hamranes GK-21	06/1972
6	Akurey RE-95	16.09.47	07/1952	Akurey AK-77	07/1968
7	Ellidæy VE-10	16.9.1947	07./52	Ágúst GK-2	10/1952
9	Hvalfell RE-282	09.10.47	02/61	Hvalfell RE-282	07/1969
10	Bjarni Ólafsson AK-67	15.10.47	06/1961	Bjarni Ólafsson RE-401	12/1966
13	Geir RE-241	14.11.47	02/1961	Geir RE-241	07/1969
14	Askur RE-33	17.11.47	02/1961	Askur RE-33	07/1969
16	Ísólfrur NS-14	19.12.47	03/1957	Ísólfrur NS-14	06/1968
22	Keflvíkingur GK-197	16.04.48	04/1956	Apríl GK-122	07/1965
23	Bjarnarey VE-11	23.04.48	03/1955	Norðlendingur ÓF-4	02/1970
	Vilborg Herjólfssdóttir VE-11			Hrímbakur EA-5	
25	Ísborg Ís -250		09/1963	Ísborg	12/1973
27	Garðar Þorsteinsson GK-3	10.07.48	03/1951	Haflíði SI-2	06/1973
31	Jón Þorláksson RE-204	19.04.49	01/1974	Bylgja GK-146	02/1974
40	Austfirðingur SU-3	01.12.51	06/1967	Haukur RE-27	12/1967
42	Gylfi BA-16	07.04.52	04/1973	Haukanes GK-3	08/1973

Í þessari töflu koma fram upplýsingar um skipin sem skiptu um nöfn m.a. vegna nýrra eigenda. Í lið 1 kemur fasta nr. skipsins fram og í þeim næsta nafn og skr. nr. Í þeim þriðja skráningar-

dagur hér á landi . Þeim næsta, sölumánuður, síðan nýja nafnið og síðast hvenær skipið var tekið af skrá.

Skip sem fórust; sukku eða strönduðu

Nr.	Nafn og nr.	Skráð.	Af skr.	Afdrif.	Áh. Fj.	Fust	Ald/ár.
3	Egill rauði NK-104	17.07.47	26.01.'55	Strand	34	5	8
5	Egill Skallagrimsson RE-165	05.08.47	20.06.'72	Sökk	24		25
11	Ellíði SI-1	29.10.47	10.02.'62	Fórst	28	2	14
12	Surprise GK-4	07.11.47	05.09.'68	Strand	29		21
15	Júlí GK-21	21.11.47	08.02.'59	Fórst	30	30	11
17	Goðanes NK-105	22.01.48	02.01.'57	Strand	24	1	9
19	Fylkir RE-161	10.03.48	14.11.'56	Fórst	32		9
31	Jón Þorláksson RE-204	19.04.49	14.02.'74	Sökk	12	1	25
37	Jón Baldvinsson RE-208	28.06.'51	31.03.'55	Strand	42		4
					255	39/15,3%	14

Eins og í töflunni kemur fram hurfu 9 skip úr flotanum af ófyriréðum ástæðum. Í áhöfnum þessara skipa voru 255 manns, þar af fórust 39 eða rúm 15%. Hér munar mest um alla áhöfn togarans Júlí frá Hafnarfirði, 30 manns, sem fórst með togaranum í aftakaveðri á Nýfundnlands-miðum í febrúar 1959 en 17. febrúar var því lýst yfir opinberlega að öll áhöfnin hefði farist með skipinu, 30 manns, á aldr-

inum 16-48 ára.

Í sama veðri var Hallveig Fróðadóttir hætt komin. Í bókinni Stormfuglar, eftir Einar Kárasón, kemur fram að einhverju leyti atburðarásin þar um borð í óveðrinu. Reikna má með að ekkert þeirra dauðsfalla sem hér er greint frá mundi eiga sér stað í dag miðað við nýju skipin okkar og tæknina til bjargar mannslífum.

Í síðasta dálkinum kemur fram aldur skip-

anna þegar óhöppin áttu sér stað en meðal aldur þeirra var um 14 ár en meðal aldur Nýsköpunartogaranna á íslenskri skipa-skrá var um 20 ár. Yngsta skipið var Jón Baldvinsson, sem strandaði við Reykjanes 31. mars 1955. Mannbjörg varð en skipið eyðilagðist. Þar um borð var meðal annarra Guðmundur Guðmundsson faðir hins títt-nefnda Guðmundar Jaka.



Harðbakur EA-3.



Jón Baldvinsson RE-208.

Harðbakur var sá Nýsköpunartogaranna sem var lengst á íslenskrí skipaskrá eða í 29 ár. Hann var fyrst skráður 12. mars 1951 og tekinn af skrá 18. september 1979. Þar með lauk 32 ára sögu Nýsköpunartogaranna hér á landi.

Harðbakur var fyrsta skipið af stærstu gerð nýsköpunartogarann um 2,8 m. lengri en þeir fyrstu og 732 brl, en Ingólfur sá fyrsti var 654 brl, eða 80 brl. minni. Sömluðis var hér um að ræða fyrsta togarann af tíu sem ríkisstjórn Stefáns Jóhanns Stefánssonar samdi um, en Stefán Jóhann Stefánsson var fæddur á Dagverðareyri við Eyjafjörð 20. júlí 1894. Því fór vel á því að fyrsta Stefanían færi til Akureyrar.

Jón Baldvinsson var sá Nýsköpunartogaranna sem var skemmst á íslenskrí skipaskrá eða í um 4 ár. Hann var fyrst skráður 28. júní 1951.

Togarinn strandaði við Reykjanes 31. mars 1955. Allri áhöfninni, 42 mönnum, var bjargað í land af björgunarsveitinni Þorbirni í Grindavík. Í framhaldinu var skipið tekið af íslenskrí skipaskrá.

Afdrif nýsköpunartogaranna

Eins og í töflunni hér að neðan kemur fram fóru tæp 50% skipanna í brotajárn. Rúm 30% vor seld úr landi til áframhaldandi notkunnar og rúm 20% eyðilögðust hér við land, strönduðu eða sukku.

Seld úr landi.

6	Akurey RE-95	Noregur	15.15.'66
7	Ellidæy VE-10	Grikkland	01.11.'64
8	Bjarni riddari GK-1	Grikkland	28.05.'64
10	Bjarni Ólafsson AK-67	Noregur	10.12.'66
16	Ísólfr NS-14	England	15.06.'68
22	Keflvíkingur GK-197	Grikkland	15.07.'65
25	Ísborg		13.12.'73
29	Jón forseti RE-108	England	11.05.'66
34	Júni GK-345	Grikkland	27.06.'64
35	Ólafur Jóhannesson BA-77	Noregur	07.03.'64
36	Þorsteinn Ingólfsson RE-206	Grikkland	15.07.'65
40	Austfirðingur	Noregur	05.12.'67
41	Pétur Halldórsson RE-207	Noregur	15.07.'66

Strönduðu eða sukku.

3	Egill rauði NK-104	Strand	26.01.'55
5	Egill Skallagrímsson RE-165	Sökk	20.06.'72
11	Ellidæi SI-1	Först	10.02.'62
12	Surprise GK-4	Strand	05.09.'68
15	Júlí GK-21	Först	08.02.'59
17	Goðanes NK-105	Strand	02.01.'57
19	Fylkir RE-161	Först	14.11.'56
31	Jón Þorláksson RE-204	Sökk	14.02.'74
37	Jón Baldvinsson RE-208	Strand	31.03.'55

Seld úr landi í brotajárn

1	Ingólfur Arnarson RE-201	Spánn	17.02.'74
2	Helgafell RE-280	Spánn	18.04.'74
4	Kaldbakur EA-1	Spánn	18.04.'75
9	Hvalfell RE-282	Belgia	02.07.'69
13	Geir RE-241	Belgia	02.07.'70
14	Askur RE-33	Belgia	02.07.'71
18	Karlsefni RE-24	England	29.08.'72
20	Úranus RE-343	Spánn	20.05.'74
21	Röðull -518	England	06.02.'74
23	Bjarnarey VE-11	Skotland	12.12.'70
24	Marz -261	Spánn	20.05.'74
26	Neptúnus RE-361	Spánn	02.11.'76
27	Garðar Þorsteinsson GK-3	England	07.06.'73
28	Skúli Magnússon RE-202	Belgia	15.08.'67
30	Hallveig Fróðadóttir RE-203	Spánn	23.02.'74
32	Svalbakur EA-2	Spánn	31.01.'75
33	Harðbakur EA-3	Skotland	18.10.'79
38	Porkell máni RE-205	Skotland	10.10.'73
39	Sólborg ÍS-260	England	15.06.'68
42	Gylfi BA-16	Danmörk	23.08.'73
Seld í brotajárn		20	48%
Seld úr landi		13	31%
Strönduðu-sukku		9	21%
		42	100%



ALLT TIL ÚTGERÐAR OG VINNSLU

A L L T Á E I N U M S T A Ð

w w w . v o o t . i s

Skarfagörðum 4
104 Reykjavík
s. 581-2222

Ólafsbraut 19
355 Ólafsvík
s. 841-1205

Norðurtangi 1
600 Akureyri
s. 841-1322

Kaldbakarnir þrír - Samanburður fortíðar og nútíðar



Mál	K1 1947	K2 1974	K3 2015	K1-K2 27	%	K1-K3 68	%
Lengd, m.	54,00	64,06	58,50	10,06	119%	4,5	108%
Breidd, m	9,20	11,60	13,56	2,4	126%	4,36	147%
Dýpt, m.	4,58	6,80	8,20	2,22	148%	3,62	179%
SkrúfaØm	3,35	3,60	4,20	0,25	107%	0,85	125%
Bryggjuspýrna t*	14	28	41	14	200%	27	293%
Bryggjuspýrna t**	19	40	41	21	211%	22	216%
Spyrna. t/kW	0,019	0,013	0,025	-0,006	70%	0,006	133%
Skrúfunýtni %***	32,5	22,9	29,5	-9,6	70%	-3	91%
Av.kW	736	2090	1620	1354	284%	884	220%
Bt	570	1330	2081	760	233%	1511	365%

*Útreiknuð bryggjuspýrna, 0 hraði (Bollard pull) sú sama og K1 og K2 höfðu þegar þeim var hleypt af stokkunum þ.e .án skráfuhings. K3 var með skráfuhring frá upphafi.

**Útreiknuð bryggjuspýrna, 0 hraði (Bollard pull) m.v. að öll skipin séu búin skráfuhring.

***Skrúfunýtni er reiknuð m.v. skipin á togi, 3,5 sjómílna ferð, öll með skráfuhring.

Í töflunni koma fram grunnupplýsingar um Kaldbakana þrjá, auðkenndir miðað við aldursröð, K1, K2 og K3, allir í eigu Útgerðarfélags Akureyringa, sem að vísu er í eigu Samherja í dag. Á milli komu þess fyrsta og þess síðasta eru tæp 70 ár. Upplýsingar um spyrnu og skráfunýtni eru útreiknaðar tölur af Verkfræðistofnunni Skipasýn, einkenndar í töflunni með *, **, og ***.

Athygli vekur að K1 er með bestu skráfunýtnina(***) en K2 með þá lökustu sem segir okkur hvað lítið var hugsað um olúkostnað við hönnun skipa á þeim árum, enda olían ódýr þá m.v. daginn í dag. Ef við skoðum aftur á móti bryggjuspýrnuna (**), öll skipin með skráfuhring, þá kemur K3 best út. Spyrnutölurnar gefa glögga mynd af afkastaaukningunni sem orðið hefur frá því að Nýsköpunartogararnir komu til landsins sem hefur tvöfaldast frá K1 til K2 og allt að því þrefaldað frá K1 til K3 og ef við bara skoðum spýrnuna hjá 29 metra togbátum dagsins í dag þá er hún allt að 25t eða tæpum 80% meiri en Nýsköpunartogaranna sem þóttu nú engin smá skip á sínum tíma og voru það.

Rétt er einnig að taka fram að í % dalkunum er 100% er jafnt viðmiðuninni, sem er K1 færri % eru þá sem því nemur minni stærð en K1 og fleiri en 100% stærri en viðmiðunin.

Það vekur athygli mína hve þessi skip, sem öll eru ætluð til togveiða, er ólík

Botnvarpan, hvað hefur breysts?

- Mat Hampiðjunnar

- Afli á togtíma hefur aukist um ca 60%
- Veidarfæranotkun hefur minnkað um ca 80%
- Ástæður.
- Ný staðsetningartækni. ásamt fjölda tækja sem
- fylgjast með virkni botnvörpunnar.

bæði hvað búnað og útlit snertir þrátt fyrir að veiðarfærið sem þau veiddu með hafi sáraltíð breyst, þar hefur fyrst og fremst allur vöktunarbúnaðurinn breyst úr engu í hið alsjáandi auga sem fylgist með öllu sem þar fer fram.

Miklir aflamenn hafa stýrt þessum skipum sem ég ætla ekki að geta hér, utan eins þeirra Þorsteins Vilhelmssonar sem tók við K2 í október 1977, þá aðeins 25 ára og stýrði því skipi þar til hann varð skipstjóri á Guðsteini GK-140 sem síðar varð Akureyrin EA-10, fyrsta skip Samherja.

Steini Villa eins og hann er kallaður af flestum var skipstjóri K2 öll viðmiðunarárin en kvóti hvers skips byggði á aflareynslu þess yfir tímabilið, frá 1. nóvember 1980 til og með 31. október 1983.

Eins og oft hefur komið fram lá Guðsteinn GK bundinn við bryggju í Hafnarfirði stóran hluta þess tímabils sem olli því að kvótinn sem honum hefði verið úthlutað hefði verið frekar rýr en leiða má að því nokkuð gild rök að hinn svokallaði skipstjórakvóti hafi í fyrstu orðið til vegna Samherja þar sem erfitt hefði verið að reka skipið á þeim kvóta sem því bar á grundvelli aflareynslu.

Rökin voru þessi. Þegar Samherji festi kaup á skipinu var kvótakerfið ekki komið til sögunnar kaupendurnir reiknuðu því réttilega með því að reka skipið á grundvelli þágildandi fiskveiðistjórnunar eða með nokkuð frjálsri sókn. Ef Samherji hefði aftur á móti þurft að búa við reynslukvóta skipsins hefði rekstur þess orðið allur annar og mun þýngri.

Í ljósi þessa var hinn svokallaði skipstjórakvóti ákveðinn sem grundvallaðist á eftirfarandi reglu sem kemur fram í 3ju mgr. 3. gr. reglugerðar nr. 44 frá 1984. Þar segir orðrét:

„Hafi skipstjóraskipti á árinu 1983 orðið með þeim hætti, að skipstjóri, sem fram að skiptum hafði stýrt sama skipi samfelld á viðmiðunartímabilinu sbr. 6. gr., tekur við öðru sambærilegu skipi í 3. stærðarflokki eða stærra sbr. 9. gr., og meirihluti áhafnar flyzt með honum, skal heimilt, auk vals sbr. 1. mgr., að gefa kost á því að aflamark á skipinu, sem skipstjóri tekur við, miðist við aflareynslu áhafnarinnar á fyrra skipinu.“

Eftirtalin sex skip fengu nefndan skipstjórakvóta: Smáey fékk reynslukvóta Stokkseyjar, Akureyrin kvóta Kaldbaks, Friðrik Sigurðsson kvóta eldra skips með sama nafni, Ófeigur fékk kvóta Ófeigs III, Viðey kvóta Snorra Sturlusonar og Jóhannes Gunnar kvóta Drifu. Nefnd skip fengu jafn mikinn kvóta og viðmiðunarskipið en ekki kvóta þess, þ.e. 2 skip með jafnan kvóta.

Takið eftir; í daglegu tali er alltaf talað um skipstjórakvóta en það nægði ekki að bara skipstjórinn skipti um skip heldur varð meirihluti þeirrar áhafnar sem hafði verið með honum yfir viðmiðunartímabilið að fylgja með honum.

UMBÚÐIR & PÖKKUN ER OKKAR FAG



Áprentaðir kassar og öskjur

Suðurhraun 4a - 210 Garðabæ - 5758000 - sala@samhentir.is - www.samhentir.is

 tri-pack

Gámakassi vélreistur með styrkingu
í hornum, skýr og góð prentun



Flugkassi, tvöföld langhlið
sem tryggir meiri styrk og
betri einangrun



Ferskfiskkassar
100% endurvinnanlegir



Samhentir



Vörumerking

Fyrsta lögskráning	jan.49	jan.75	júl.17		
Skip	K1	K2	K3	K1-K2	K1-K3
Staða					
Skipstjóri	1	1	1	0	0
Loftsk.m.	1	1		0	1
Matsv.	1	1	1	0	0
Aðst.mats.	1	1		0	1
Yfirvélstj.	1	1	1	0	0
1. vélstj.	1	1	1	0	0
2. vélstj.	1	1		0	1
3. vélstj.		1		-1	0
Kyndarar	2			2	2
Dagmaður		1		-1	0
Yfirstýrim.	1	1	1	0	0
2. stýrim.	1	1	1	0	0
Bátsmaður.	1	1	1	0	0
Netamenn.	4	2	2	2	2
Hásetar	18	13	4	5	14
	34	27	13	7	21

Vélarúmið

Staða	K1	K2	K3	K1-K2	K1-K3
Yfirvélstj.	1	1	1	0	0
1. vélstj.	1	1	1	0	0
2. vélstj.	1	1		0	1
3. vélstj.		1		-1	0
Kyndarar	2	0		2	2
Dagmaður		1		-1	0
Alls	5	5	2	0	3

Í töflunni hér á undan er borin saman mönnun í vélarúmi og á þilfari á K1 annars vegar og K2 og K3 hins vegar. Í ljós kemur að vélaliðið á bæði K1 og K2 fer úr 5 í 2 á K3, fækkun um 60%. Samkvæmt mínum heimildum fór dagmaðurinn á K2 mjög fljótlega í land eftir komu skipsins til Akureyrar og samkvæmt lögum nr. 113 frá 1984 var vélstjórnum fækkað úr 4 í 3. Þannig að í

Í töflunni hér til vinstri koma fram upplýsingar um mönnun þessara þriggja skipa eins og hún var þegar fyrst var lögskráð á þau til veiða hér við land. Í samanburðinum á milli skipa í töflunni er alls staðar verið að skoða frávikið á milli K1 og annað hvort K2 eða K3, ef fleiri gegna viðkomandi stöðu um borð í K2 eða K3 er um -tölu að ræða.

Mest er frávikið á milli K1 og K3 en þar fer fjöldinn úr 34 mönnum í 13 manns eða það eru 162% fleiri í áhöfn K1 en K3.

Athygli vekur að um borð í K1 voru 4 netamenn en aðeins

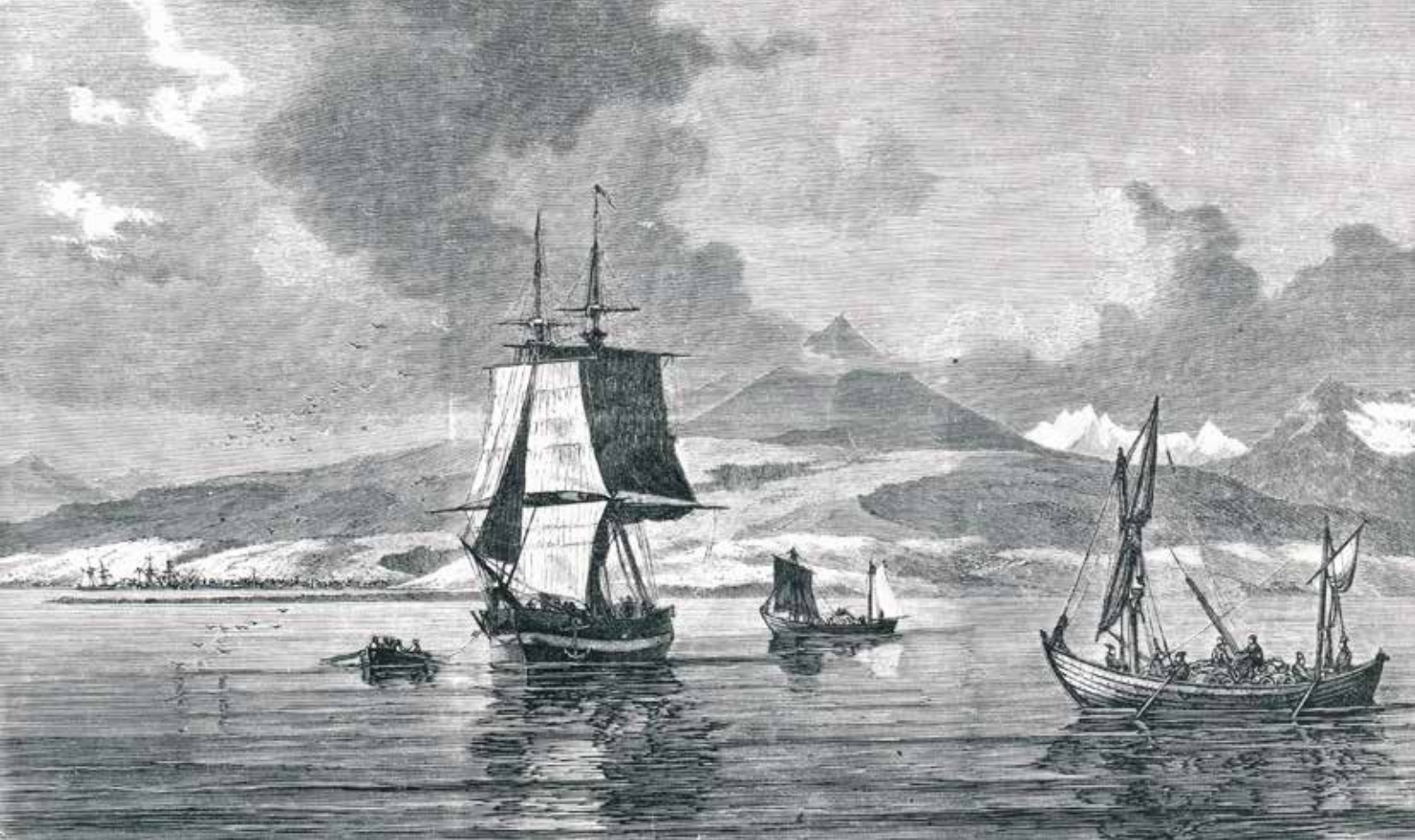
tveir um borð í hinum tveimur. Ástæðan mun vera sú að þegar K1 hóf veiðar þá komu veiðarfærin ekki tilbúin um borð þess vegna þurftu netamennirnir að vera fleiri þar um borð til þess að gera veiðarfærið þ.e. trollið tilbúið til notkunar. Síðar kom trollið alveg tilbúið um borð, eftir það fólst vinna netamanna fyrst og fremst í viðgerðum og viðhaldi á trollinu.

Þilfarið

Staða	K1	K2	K3	K1-K2	K1-K3
Yfirstýrim.	1	1	1	0	0
2. stýrim.	1	1	1	0	0
Bátsmaður.	1	1	1	0	0
Netamenn.	4	2	2	2	2
Hásetar	18	13	4	5	14
Alls	25	18	9	7	16

upphafi árs 1985 hafa trúlega verið 3 í vél á K2, eða fækkað um 40% frá því að skipið kom til landsins. Þilfarið fer úr 25 manns á K1 og 18 manns á K2 í 9 manns á K3, fækkun um 64%. Mest er fækkunin á hásetunum sem fækkar úr 18 á K1 og 13 á K2 í 4 á K3 eða um tæp 80%.





Grimseyingar á leið í kaupstað um miðja 19. öld. Kaupskipinu er róið út svo það fái vind í segl. Innar í firðinum húkir litla þorpið Akureyri undir brattri brekku. Mynd: Carl Baagøe

Umsjónarmaður: Bernharð Haraldsson

Af gömlum blöðum

Sjóslys á Grímseyjarsundi 1803

„Jón hét maður Bjarnarson, hann bjó að Krossanesi, var formaður góður og hafði oft farið til Grímseyjar, bjóst hann snemma á einmánuði að fara þangað skreiðarferð á burðarskipi miklu er Rauður hjet, og Möðruvallaklaustur átti Réðust menn til farar með honum úr Hlíðinni: 1. Sigurður Gunnarsson frá Miðsam-túni, faðir Sigríðar fyrri konu Þorsteins Gíslasonar á Stokkahlöðum, Björn Björnsson frá Efriá, 3. Jón Jónsson frá Mýrarlóni, 4. Árni Benediktsson frá Kollugerði, 5. Jón Jónsson frá sama bæ, bróðir Kolbeins Ívarssonar, föður Guðmundar á Marbæli í Óslandshlíð, Jóns Kolbeinssonar, er víða var og seinast vestan lands, og Stóru Helgu, er var á vist með Lárusi sýslumanni í Enni á Höfðaströnd, 6. Hallgrímur Hallgrímsson. Fleiri hef ég eigi heyrt nafngreinda, en níu eða tíu munu hafa á skipinu verið.

Þeim gaf vel til eyjarinnar. Bóas prestur hafði fengið af Jóni Þorvarðssyni að senda suður umsókn sína um Auðkúlu, vildi hann því fara í land með Jóni að vitja máls þessa, en var þó fyrst á báðum áttum. Lágu þeir allengi í eyinni, því ógættir lögðust á, biðu þeir líka eftir presti tvo eða þrjá daga.

Það var nær sumarmálum að þeir fermdu skip sitt, var veður þar lygnt, en útlit ískyggilegt og lögðu þeir frá eyinni milli dagmála og hádegis. En laust eftir miðjan dag rak á dimmviðris hríðarbyl af norðri með ofsaveðri svo hús hristust við.

Þorsteinn Gunnarsson á Eyðum, er þá var hreppstjóri í eyinni, kom heim að Miðgördum það um kirkjulykilinn, gekk í kirkju og hringdi, ef skipsmenn kynnu að heyra og rata á klukknahtjóðið, ef þess væri nokkur kostur. Kölluðu eyjaskeggjar það síðan líkhringingu Bóasar prests, því skip það er hann var á fyrst með allri áhöfn og spurðist eigi til hvort þeir fórust við land eða á rúmsjó, en fyrir satt höfðu menn, að eigi allskömmu síðar hafi lítinn fleka af skipinu Rauð rekið milli Ketuvíkur og Þangskála á Skaga og þar fundist skinnknýti lítt bundið við rangarbrot og innan í blá peysa silfurhneppt og í annarri erminni blað með vísum eftir Bóas prest. Sagt er að við skipskaða þennan hafi 9 konur orðið ekkjur.“

Heimild: Sjéra Pjetur Guðmundsson: Annáll nítjándu aldar, I. b, bls. 55-56.



Felicity Ace brennur, Ljósmynd: Public News.

Utan úr heimi

Ýmis fróðleikur

Stærsta tankskip sem nokkru sinni hefur verið smíðað gat flutt 4,1 milljón tunna af hráolíu. Það er um 650 milljón lítrar af gasi - Um 50.000 skip sigla daglega um heimshöfin - Talið er að á bilinu 2.000 til 10.000 gámar falli í sjó árlega - Um 1.000 kaupskip enda líftíma sinn árlega - Stærsta gámaskip heims getur flutt 24.000 gáma - Tæplega 700 skip eru seld árlega til niðurrífsstöðva um allan heim - Aðeins 2% sjómanna eru konur.

Ábyrgur fyrir sprengingu

Dómstólar í Dubai hafa fundið skipstjóra flutningaskipsins Ocean Trader, auk fjögurra annarra, sekan um að hafa valdið eldsvoða og gríðarlegri sprengingu um borð í skipinu í höfninni í Jebel Ali. Atvikið átti sér stað 7. júlí 2021 en Ocean Trader var að lesta gáma í höfninni þar á meðal þrjá gáma sem innihéldu hættulegan farm af lífrænum peroxíð. Eldur kom upp í einum þessa gáma sem varð til þess að mikil sprenging varð sem fannst í margra mílna fjarlægð. Enginn lést í þessari sprengingu en fimm einstaklingar urðu fyrir minni háttar meiðslum. Við rannsókn málsins kom í ljós að gámarnir hefðu komið til hafnarinnar 12 dögum fyrir lestun og voru þeir óvarðir fyrir sólarljósi og hita. Við þær aðstæður varð niðurbrot í efninu sem rekja mátti til vanrækslu flutningafyrirtækisins. Það sem gerðist var að gas fór að myndast í gámunum sem síðan kviknaði í og olli sprengingu meðan á lestun stóð. Ákæruvaldið byggði mál sitt á því að skipstjórinn hafi verið ábyrgur fyrir lestunarplaninu og að gámarnir hafi verið lestaðir nálægt hverjum öðrum.

Skipstjórinn neitaði ávallt að hafa gert eitthvað rangt auk þess sem hann hafði enga vitneskju um hvernig gámunum var komið fyrir um borð en án árangurs. Skipstjórinn benti dómnum á að hann hafði tekið eftir að reykur hafi komið frá einum þessa gáma sem hann þegar lét landverkstjóra vita af og síðan skipaði hann áhöfninni að yfirgefa skipið. Sú aðgerð er talin hafa bjargað mörgum mannlífum.

Það tók 44 mínútur að ráða niðurlögum eldsins. Dómsniðurstaðan var sú að skipstjórinn, ásamt hinum fjórum, voru dæmdir í skilorðsbundið fangelsi í einn mánuð ásamt 10.000 dollara sekt. Að auki voru einnig fimm fyrirtæki sektuð. Það tók 44 mínútur að ráða niðurlögum eldsins. Dómsniðurstaðan var sú að skipstjórinn, ásamt hinum fjórum, voru dæmdir í skilorðsbundið fangelsi í einn mánuð ásamt 10.000 dollara sekt. Að auki voru einnig fimm fyrirtæki sektuð.

Hætta útgáfu

Íslenskir skipstjórarmenn, sérstaklega farmmenn, þekkja vel til Admiralty sjókortanna sem gefin voru út af Bresku Sjósmælingastofnuninni (UK Hydrographic Office). Á undanförunum árum hafa raf-ræn sjókort tekið yfir gömlu pappírs-kortin og af þeirri ástæðu mun útgáfu Admiralty pappírskortanna verða hætt árið 2026 og þá mun stofnunin efla útgáfu raf-rænna lausna og þjónustu. Hefur stofnunin meðal annars vakið athygli á því að hvort heldur sé í atvinnusjómennsku eða skemmtisiglingum séu allir farnir að nota stafrænar lausnir.

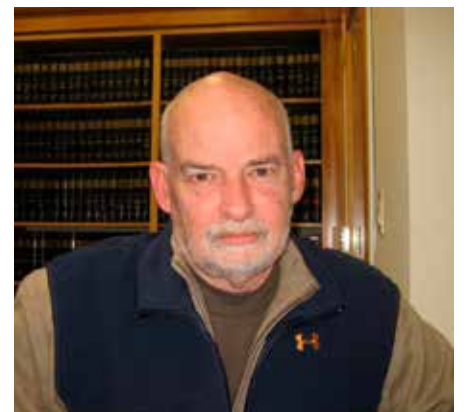
Forstjóri stofnunarinnar, Peter Sparkes, benti á að eftir að gerðar voru breytingar á SOLAS samþykktinni um öryggi mannlífa á sjó þar sem settar voru reglur um

raf-ræn sjókort og upplýsingakerfi (ECDIS) hafi eftirspurn eftir pappírskortum dregist gífurlega saman.

Andlát

Þann 24. mars 1989 öðlaðist skipstjórinn Joseph Jeffrey Hazelwood vafasama heimsfrægð þegar skip hans, Exxon Valdez, strandaði á Bligh rífi í Prince William flóa í Alaska og 50 milljón lítrar af olíu fóru í sjóinn. Nú hefur Joseph losnað frá kvölum heimsins en hann lést í síðasta mánuði 75 ára að aldri.

Strand Exxon Valdes er eitt stærsta mengunarslys allra tíma í bandarískri sögu en Joseph var reyndar sýknaður af ákæru um glæpi í tengslum við slysið, þar á meðal að stjórna skipi olvaður. Hann var hinsvegar fundinn sekur um að hafa losað olíu af gáleysi og dæmdur í 50.000 dollara sekt og 1.000 klukkustunda samfélagsþjónustu. Hann var sviptur atvinnuréttindum tímabundið en hann hinsvegar sigldi aldrei eftir þetta.



Joseph "Joe" Hazelwood skipstjóri Exxon Valdes.

Útgerð skipsins, Exxon Shipping Company, var einnig dæmd til ábyrgðar fyrir að hafa ekki tryggt að skipinu væri stjórnað af skipstjóra og áhöfn sem var vel hvíld og hæf til starfa. Útgerðin fékk 150 milljón dollara sekt sem er hæsta sekt sem nokkru sinni hefur verið greidd í kjölfar mengunarslyss.

Joseph útskrifaðist úr sjómannaskólanum SUNY árið 1968 en hann var fæddur í september 1946. Eftir strandið var hann settur í gæsluvarðhald í þrjár vikur meðan yfirvöld voru að reyna að finna höfuð og hala á þeim sem væru ábyrgir fyrir slysinu. Þegar hann var látinn laus kom her fréttamanna til að ná viðtali við hann og vildu vita hvort það hefði ekki verið erfitt að sitja í fangelsi og umgangast aðra fanga. Hann svaraði því neitandi enda hefði hann haft frið fyrir blaðamönnum og spurningum þeirra. Einnig að hann hefði siglt með mörgum sem væru miklu verri en þeir sem hann hefði hitt í fangelsinu.

Ákærður

Danska lögreglan hefur ákært breskan stýrimann af flutningaskipinu Scot Carrier fyrir manndráp af gáleysi eftir árekstur við pramma í desember á síðasta ári. Scot Carrier er flutningaskip sem lenti í árekstri við 55 metra langan pramma, Karin Hoj, undan Bornhólm að morgni 13. desember 2021 með þeim afleiðingum að tveir skipverjar prammans fórust. Þoka var á svæðinu þegar áreksturinn varð.

Hinn þrítugi Breti var einn tveggja skipverja sem voru settir í varðhald af sænsku lögreglunni í kjölfar slyssins grunaðir um að hafa verið undir áhrifum. Kaupmannahafnardómstóll úrskurðaði hann í gæsluvarðhald, að honum fjarverandi, nokkrum dögum síðar. Hann var síðan afhentur dönskum yfirvöldum 6. febrúar á þessu ári og hefur hann verið í haldi síðan. Var hann ákærður fyrir manndráp af gáleysi með því að hafa siglt skipi undir áhrifum afengis.

Samkvæmt upplýsingum frá sænskum yfirvöldum fór neyðarsendir prammans í gang þegar pramminn sökk og var því haft sambandi við Scot Carrier til að fá frekari upplýsingar. Ekki var gerð stefnubreyting á siglingu skipsins í 25 mínútur eftir áreksturinn við pramman. Að sögn útgerðar var annar stýrimaður á vakt og að hann hefði vakið skipstjórnann þegar sænska strandgæslan hafi haft samband við skipið. Það hafi farið tími í að kalla saman skipverjana til að gera manntal en síðan var skipinu snúið við og tók það meðal annars þátt í leit að þeim tveimur sem fórust með prammanum.

Útgerðin hefur upplýst að það séu mjög

strangar stefnur um fíkniefni og afengisnotkun á skipum útgerðarinnar og að ekkert umburðarlyndi sé í þeim efnum. Stýrimaðurinn lýsti yfir sekt sinni í öllum ákæruatriðum þegar hann mætti fyrir dómara í Kaupmannahöfn í byrjun ágúst síðastliðinn. Hann hafði mælst með 1,15 prómill af afengi í blóði.



Fækka varð farþegum um borð í Pride of America vegna skorts á skipverjum. Ljósmynd.: Michael Brown.

Breytingar á MARPOL

Stöðugt er verið að auka reglur til að koma í veg fyrir mengun heimshafanna. MEPC undirnefnd Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar, sem fjallar um umhverfisvernd, hefur samþykkt drög að breytingum á fimmta viðauka MARPOL samþykktarinnar. Marpol samþykktin fjallar um varnir gegn mengun heimshafanna. Sú breyting sem var samþykkt fjallar um að nú þurfi skip sem eru 100 BT og stærri en minni en 400 BT að halda úti sorpdagbók. Til þessa hefur sú krafa einungis náð til skipa yfir 400 BT. Það verða því margir skipstjórnarmenn sem nú þurfa að halda bókhald utan um alla sorplosun skipa sinna

Plast skal fara á land

MEPC undirnefndin hefur hafið vinnu við að gera drög að nýrri breytingu á MARPOL samþykktinni sem mun gera þá kröfu til fiskiskipa að veiðarfæri þeirra verði auðkennd skipinu. Tilgangurinn með slíkri breytingu er að draga úr plastmengun heimshafanna. Árið 2021 samþykkti MEPC 77 áætlunina um að takast á við plastmengun frá skipum, sem miðar að eftirfarandi niðurstöðum sem lykilmarkmiðum: að draga úr plastmengun sem verður til eða kemur upp í veiðarfærum fiskiskipa, draga úr plastmengun í siglingum og að bæta skilvirkni á mótöku og aðstöðu í höfnum. Á þessu verkefni að ljúka fyrir árið 2025 og ná til allra skipa, líka fiskiskipa.

Rafbílaáhyggjur

Þann 19. febrúar sl. kom upp eldur í bílaflutningaskipinu Felicity Ace þar sem skipið var stadd undan Asoreyjum. Skipið var lestað 3.965 nýjum Volkswagen, Porsche, Audi og Lamborghini en stór hluti þeirra voru rafbílur sem reyndist

mjög erfitt að slökkva í. Þrátt fyrir öflug slökkviskip tók á aðra viku að slökkva eldinn en þegar verið var að draga skipið til hafnar sökk það. Tuttugu og tveggja manna áhöfn skipsins var bjargað með þryllum portúgalska sjóhersins. Í kjölfarið hefur flokkunarfélag skipsins, American Bureau of Shipping, sett nýjar reglur um flutning á bílum um borð í ekju- og bíla-skipum með sérstakri áherslu á rafmagns- og hibríðbíla. Búið er við að önnur flokkunarfélög muni fylgja í kjölfar ABS.

Skortur á skipverjum

Það hefur ekki farið fram hjá okkur Íslendingum að skemmtiferðaskipin hafa streymt hingað til lands og má segja að vöxturinn sé ævintýrlegur á heimsvísu í kjölfar heimsfaraldursins. Þótt farþegarnir séu mættir aftur þá er ekki því sama fyrir að fara þegar kemur að skipverjum. Þar hefur orðið mun hægari endurkoma sem hefur haft áhrif á margar útgerðir.

Í fyrstu viku af ágúst í ár varð Princess Cruises að fella niður 11 ferðir skemmtiferðaskipsins Diamond Princess þar sem útgerðin gat ekki boðið farþegum upp á það þjónustustig sem farþegar þeirra vænta sökum manneklu. Norwegian Cruise Line tilkynnti hluthöfum að nauðsynlegt hefði verið að draga úr fjölda farþega um borð í skipi þeirra Pride of America en skipið er gert úr frá Havaii til siglinga um eyjarnar en í áhöfn skipsins verða að vera bandarískir ríkisborgarar eingöngu en ekki hefur tekist að fá fólk.

Hjá P&O Cruises, sem er hluti af Carnival Cruise Line, þurfti að fella niður sjö ferðir fyrr í sumar af þessum sökum en einnig hefur orðið að fresta sérstökum uppákomum eins og parti fyrir vildarviðskiptavinum. Í þess stað hafa þeir fengið sérstakar inneignir eða miða til að leysa út kokteila á börum skipanna. Þá hafa þeir ekki opnað á ný pítsastaði sem opnir voru allan sólarhringinn og munu þeir einungis vera opnir meðan megin þorri farþega er vakandi. Þá er búið að minnka fríar afmælistertur sem og sum hlaðborðanna sem þeir segja að sé bæði vegna starfsmannaskorts og óska viðskiptavina þeirra.

Þrátt fyrir að útgerðir hafa gert ýmislegt til að uppfylla væntingar farþega sinna þá eru ekki allir sáttir. Farþeginn Linda Warhaftig er ein þeirra. Hún er 59 ára og hefur farið í 65 ferðir með Carnival. Hún sagðist aldrei áður hafa séð rusl á þilförum skipanna Carnival Horizon og Carnival Conquest sem hún sigldi með í júní á þessu ári. Sagði hún að slíkt hefði aldrei sést fyrir heimsfaraldurinn og hefur hún hætt við allar ferðir sínar út þetta ár með skipum útgerðarinnar.



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

