SJÓMANNABLAÐIÐ

# VÍKINGUR

1. tbl. 2023 · 85. árgangur · Verð í lausasölu kr. 1.490

**Traustur félagi skipaþjónustunnar**

Skeljungur veitir alhliða þjónustu í sjávarútvegi

skeljungur.is | Skútuvogi 1 | Sími 444 3000 | skeljungur@skeljungur.is

Skeljungur

# LEIÐARINN

Eins og lesendur Víkingsins vita ákvað Árni Bjarnason síðastliðið haust að láta af formennsku í félaginu um áramót. Svo háttaði til að enginn stjórnarmaður hafði tök á því að taka við formennskunni og því var ákveðið að efna til kosninga um formann. Einungis ég undirritaður gaf kost á mér til formennsku, þannig að ég var sjálfkjörinn. Ég er þakklátur fyrir það traust sem mér er sýnt og mun leggja mig allan fram um að gera mitt besta og aðeins betur ef það er það sem þarf. Haldinn var aukaaðalfundur þann 30. desember sl. þar sem Árni Bjarnason lét af formennsku og ég undirritaður tók við. Ég mun gegna formennsku fram að næstu stjórnar kosningu sem verður 2024, en þá verður í fyrsta sinn kosið samkvæmt nýju kosningafyrirkomulagi, þar sem allir félagsmenn geta gefið kost á sér til stjórnarsetu og einnig til formanns. Ég hef starfað hjá félaginu síðan í ágúst 2017, tók við sem framkvæmdastjóri 1. janúar 2019 og svo formaður frá 30. desember 2022. Ég hef alltaf haft einlægan áhuga á hagsmunamálum skipstjórnarmanna, ég kem betur inn á það í viðtali á öðrum stað í þessu blaði.

Maður gefur ekki kost á sér í formannsstarf nema maður hafi skoðanir á málum og metnað til þess að koma þeim áfram. Ég hef svo sannarlega áhuga og skoðanir á sjávarútvegi og vonandi mun ég koma einhverjum málum í höfn.

Ég óska okkur til hamingju með nýsamþykktan kjarasamning skipstjórnarmanna á fiskiskipum.

Eins og þið vitið, þá hafa kjarasamningar skipstjórnarmanna verið lausir síðan í desember 2019, og haldnir hafa verið tugir funda, fjölmennir og fámennir. Til upprifjunar vorum við skipstjórnarmenn með lausan kjarasamning frá 2011 til 2016 eða í 5 ár. og svo aftur frá 2019 til 2022 eða í rúm þrjú ár. Við skipstjórnarmenn vorum því með lausan kjarasamning í samtals 8 ár af 11 árum. Að mínu áliti er þetta ólíðandi og hef ég margoft bent á það á samningafundum og víðar. Fulltrúar samninganefnda sjómanna voru því í árslok 2022 komnir á þá skoðun að láta á það reyna hvort SFS ætlaði yfirhöfuð að semja við okkur eða ekki. Niðurstaðan var sá kjarasamningur sem skrifað var undir þann 9. febrúar sl. Samningur sem skipstjórnarmenn einir samþykktu en önnur samtök sjómanna felldu. Það er sama niðurstaða og árið 2016, en þá samþykktu skipstjórnarmenn kjarasamning en aðrir ekki. Hvað nú tekur við skýrist á næstu dögum, við skipstjórnarmenn munum ekki verða látnir gjalda fyrir það að hafa samþykkt kjarasamninginn. Eins og ég fór yfir á kynningarfundum með ykkur, og þið hafið sjálfir kynnt ykkur, þá er í þessum samningi ýmislegt til bóta. Ég var ánægður með 83,05% þátttöku, já sögðu 55,39%, nei sögðu 42,57%, ég hefði viljað sjá meira afgerandi úrslit, en þetta endurspeglar vilja ykkar, svona virkar lýðræðið. Ég skrifaði undir samninginn fyrir hönd samninganefndar okkar vegna þess að lengra varð ekki komist án átaka og mælti með honum.

Við Páll Ægir Pétursson vinnum nú ásamt samninganefndum að endurnýjun og framlengingu kjarasamninga annarra skipstjórnarmanna, á farskipum, í ferðaþjónustu innanlands, á ferjum, hjá Landhelgisgæslu Íslands, hjá Hafrannsóknastofnun, í fiskeldi, á dýpkunarskipum ofl. Svo koma kjarasamningar hafnsögumanna hjá sveitarfélögunum og Faxaflóahöfnum til endurnýjunar í haust.

Ég hef mikinn áhuga á því að efla samskipti við félagsmenn, virkja menn eftir því sem tök eru á og hægt er. Til dæmis varðandi fyrirhuguð verndunarhólf sem stjórnvöld hafa skuldbundið sig til að fjölga og stækka. Varðandi hafrannsóknir þá tel ég mikilvægt að við skipstjórnarmenn komum okkar sjónarmiðum á framfæri til að efla skilning vísindamanna á okkar viðhorfum og til að efla skilning okkar á þeirra sjónarmiðum og ráðgjöf. Varðandi öryggis- og mönnunarmál langar mig til að koma á starfshópi innan félagsins. Fjarfundarbúnaður og bætt nettenging um borð í skipum gerir mörgum sjómönnum mögulegt að sækja fundi.

Við Páll Ægir höfum eins og margir fleiri áhyggjur af Stýrimannaskólanum (Skipstjórnarskólanum), skólanum okkar. Við höfum átt fundi með skólameistara Tækniskólans og skólastjóra skipstjórnar- og vélskólans, við stofnuðum hóp félagsmanna okkur til halds og trausts til að fara ofan í menntunina í fortíð, nútíð og framtíð. Okkur finnst skólinn ekki njóta sannmælis, það er dapurlegt að koma inn í skólahúsið okkar, þar er fátt sem minnir á menntun skipstjórnarmanna og stórmerkilega sögu skólans. Höfum í huga að til skólans var stofnað af brýnni þörf 1891 því þá eins og nú var skortur á menntuðum skipstjórnarmönnum, því megum við aldrei horfa upp á það að skipstjórnarnám verði hornreka eða því sinnt með hangandi hendi. Með þessum orðum mínum er ég ekki að ásaka kennara skólans heldur forgangsröðun innan Tækniskólans. Við höfum mikinn áhuga þá því að hefja námið upp til vegs og virðingar, það viljum við gera í samvinnu við alla hagsmunaaðila, án þess að stíga á tærnar á neinum. Ef til vill voru það mistök á sínum tíma að skipstjórnarmenntun færi undir hatt Tækniskólans, allavega finnst okkur skólinn okkar hafa nánast horfið, aðgerða er þörf.

Það er af mörgu að taka, ég hef aðeins minnst á brot af því sem ég hef áhuga á að gera. Ég mun berjast fyrir réttindum ykkar og velferð, ekki síst því að eftir starfsævina eigið þið eins og aðrir að geta átt áhyggjulaust ævikvöld.

***Árni Sverrisson***

Sjómenn og aðrir lesendur Víkings. Sendið okkur línu um efni blaðsins, gagnrýni eða hrós, tillögur um efnisþætti og hugmyndir um viðtöl. Hjálpið okkur að halda úti þættinum „Raddir af sjónum".
Netjið á jonhjalta@simnet.is
Forsíðumynd: Vigfús Markússon.

# Efnis yfirlit


**4** Árni Sverrisson er nýkjörinn formaður Félags skipstjórnarmanna. Við tökum hann tali.

**12** Kallinn í brúnni er skipstjórinn Einar Vignir Einarsson.

**16** Síðustu síðutogararnir.
Helgi Laxdal heldur áfram umfjöllun sinni.

**20** Guðmundur Kr. Kristjánsson: Í bráðri lífshætttu.
Nautið ægilega.

**23** Einn komst af. Af gömlum blöðum.
Umsjón hefur Bernharð Haraldsson.

**24** Konráð Gíslason kompásasmiður, hugsjónamaður og frumkvöðull. Sonarsonur Konna kompáss, Svavar Guðmundsson, segir frá afa sínum.

**29** Norðurlandaljósmyndakeppni sjómanna 2023: Hlynur Ágústsson vinnur til verðlauna.

**32** Formannaskipti í Félagi skipstjórnarmanna, Árni Bjarnason kveður, Árni Sverrisson tekur við keflinu. Hilmar Snorrason var á fundinum og festi atburðinn á „filmu".

**34** Við þjóðveginn. Konungsvarðan á Holtavörðuheiði.
Þar kom Kristján 10., konungur Íslands, sumarið 1936.

**36** Tifandi tímasprengja og kokkurinn sem stal togaranum.
Hilmar Snorrason segir okkur fréttir utan úr heimi.

**40** Norður-vestur íshafsleið milli Atlantshafs og Kyrrahafs.
Fyrri hluti greinar Heiðars Kristinssonar.

**45** Frívaktin, nóbelsskáldið, Sókrates og maðurinn sem gat ekki dáið.



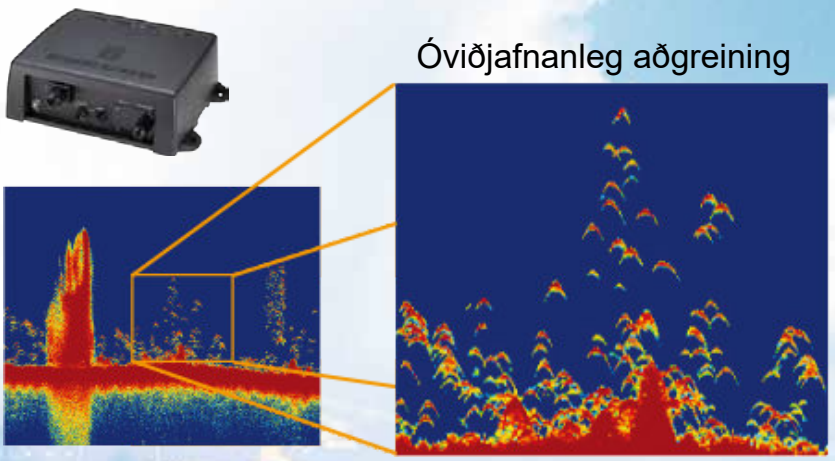
**Útgefandi:** Völuspá útgáfa,
**Afgreiðsla og áskrift:** 862 6515 / netfang: jonhjalta@simnet.is
**Ritstjóri og ábyrgðarmaður:** Jón Hjaltason, sími 862 6515,
netfang: jonhjalta@simnet.is Byggðavegi 101b, 600 Akureyri.
**Auglýsingastjóri:** Katrín Laufey Rúnarsdóttir, sími 856 4250 / sjomannabladid@gmail.com
**Ritnefnd:** Árni Sverrisson, Hilmar Snorrason og Jón Hjaltason.
**Umbort:** Leturstofan / **Prentun:** Prentun.is

**Aðstandendur Sjómannablaðsins Víkings:**
Félag skipstjórnarmanna, Skipstjóra- og stýrimannafélögin Verðandi, og Vísir.
**Sjómannablaðið Víkingur kemur út fjórum sinnum á ári**
og er dreift til allra félagsmanna ofangreindra félaga.
ISSN 1021-7231

# BBDS1, DFF1-UHD & DFF3-UHD dýptarmælar

Mælarnir eru „Black box“ og nettengjast beint inn á MaxSea Time Zero

TimeZero
Designed by MAXSEA




**Furuno Digital Filter FDF** er truflanadeyfir þróaður af Furuno. Hann hefur þann eiginleika að geta eytt burtu truflunum á sama tíma og hann heldur inni lóðningum á stökum fiskum og torfum á skýran og mjög greinilegan hátt, hvort heldur sem unnið er á grunnu eða djúpu vatni. Þessi eiginleiki FDF dýptarmælanna frá Furuno gerir þér kleift að sjá það sem þú hefur alltaf viljað sjá í dýptarmæli betur en áður; fisk, stærð hans og jafnvel fjölda í torfu. Ótrúlegt en satt!

**TrueEcho CHIRP** er ný tækni sem er hönnuð til að vinna á ákveðnu tíðnisviði í stað eins geisla og notar til þess breiðbands botnstykki. DFF1-UHD dýptarmælirinn frá Furuno er mögnuð nýjung á þessu sviði sem skilar endurvörpunum kristaltærum og skýrum. Þetta gerir alla aðgreiningu á fiski greinilegri, jafnvel þó hann sé að hluta til í torfu eins og sést á myndinni hér að neðan.

**ACCU-FISH** er tækni til stærðargreiningar sem Furuno hefur hlotið alþjóðlegar viðurkenningar fyrir. Þessi tækni er reiknilíkan sem reiknar út stærð endurvarpsins og birtir það á skjánum. ACCU-FISH getur stærðargreint fisk á dýpi, frá 2 m til 100 m og stærðir fisks frá 10 cm til 180 cm.

**BDS** er botngreining sem greinir botninn í fjórar mismunandi gerðir; grjót, möl, sand og leir. Þessar upplýsingar gefa mælarnir BBDS1 og DFF1-UHD út. Hægt er að fá botngreiningu eftir litum eða sem grafíska mynd. Í MaxSea Time Zero er einnig hægt að fá þetta sett fram sem súlurit.

Brimrún
Fiskislóð 37B – 101 Reykjavík – Sími 5 250 250 – brimrun.is

MAREIND
Grundarfirði
Sími 438 6611

*Jón Hjaltason*

# Siglfirðingur í húð og hár

## Árni Sverrisson er nýkjörinn formaður Félags skipstjórnarmanna

Við erum sestir niður með Árna Sverrissyni og byrjum vitaskuld á því að óska honum til hamingju með nýtt embætti. En Árni hefur nú leyst nafna sinn, Árna Bjarnason, af hólmi sem formaður Félags skipstjórnarmanna. En hver er Árni Sverrisson? Við ætlum að kynnast honum ögn betur en byrjum á því að forvitnast um aðdraganda þess að hann tók að sér formennskuna í Félagi skipstjórnarmanna.

*Árni formaður hefur orðið.*

**VAR EINN Í KJÖRI**

„Þetta æxlaðist þannig að nafni minn ákvað á síðasta ári að láta af störfum og setjast í helgan stein. Þetta var á miðju kjörtímabili og því eðlilegast að varaformaður, tæki við, nú eða einhver annar úr stjórn félagsins. En þegar eftir því var leitað reyndist harðsótt að finna eftirmann Árna, þetta eru jú starfandi skipstjórnarmenn og eiga óhægt um vik að taka að sér umsvifamikið embætti í landi.

Þá var orðað við mig hvort ég gæti hugsað mér að axla starfið en ég er ekki í stjórninni svo þetta var kannski ekki alveg borðleggjandi. Stjórnin fól mér að kanna lagalegu hliðina, hvort heimilt væri að boða til kosningar um formann, þótt kosningar til stjórnar samkvæmt lögum félagsins séu ekki fyrr en 2024. Niðurstaða þeirrar skoðunar var að boðað var til formanns kosninga og óskað eftir framboðum með tilskyldum fresti. Ég gaf kost á mér, ekkert mótframboð barst þannig að ég var sjálfkjörinn formaður. Tilkynnt var um niðurstöðuna á auka aðalfundi þann 30. desember sl. Ég tók svo við formennskunni þann 1. janúar síðastliðinn. Við höfum verið fjögur á skrifstofu félagsins, erum nú þrjú, og ég er að skoða hvernig haga skuli starfsmannamálum hér á skrifstofunni fram að aðalfundinum 2024. Hvort ég verð í senn framkvæmdastjóri og formaður þangað til við ráðum inn fjórða hjólið með okkur.“

*– Þú ert búinn að vera framkvæmdastjóri félagsins í einhver ár svo þú hefur þekkt vel til hér innan dyra?*

„Já, ég byrjaði hér á skrifstofunni í ágúst 2017 eftir að Ægir Steinn Sveinþórsson lést, blessuð sé minning hans. Síðan tók ég við í janúar 2019 af Guðjóni Ármanni sem framkvæmdastjóri. Ég er því búinn að starfa með Árna nafna mínum og stjórninni í ein sex ár.

Þar á undan var ég búinn að vera lengi í félagsmálum sjómanna. Áhugi minn á félagsmálum vaknaði þegar ég skrifaði ritgerð í Stýrimannaskólanum um afa konu minnar, Kristinn Magnússon skútuskipstjóra, sem var einn af fyrstu skipstjórunum sem útskrifuðust frá Stýrimannaskólanum og einn af fyrstu félagsmönnum í Skipstjóra- og stýrimannafélaginu Öldunni.

Sjálfur lauk ég fiskimannaprófi frá Stýrimannaskólanum 1989 og bauð mig fram til stjórnar í Öldunni og var þar gjaldkeri þar til Félag skipstjórnarmanna var stofnað í janúar 2004, en ég tók þátt í stofnun þess ásamt mörgum góðum mönnum og átti sæti í fyrstu stjórn félagsins.

**ÁTTUM TRILLU**

*– En hvaðan kemur hinn nýi formaður Félags skipstjórnarmanna?*

„Ég er Siglfirðingur í húð og hár. Fæddur þar og uppalinn, þar sem lífið snerist um sjósókn og fiskvinnslu. Ég fór hefð

Wynn skipaþurrkur

Rómuð gæði

Wynn
STRAIGHT LINE

Fást hjá Rubix.

RUBIX

rubix.is / Dalvegur 32a / Kópavogi / s: 522 6262

bundna leið í skóla, lauk grunnskólaprófi á Siglufirði, stúdentsprófi á Sauðárkróki. Þaðan var haldið til Reykjavíkur í útgerðartækni í Tækniskólanum. Svo í viðskiptafræði í Háskóla Íslands. Ég var á þriðja ári í viðskiptafræði þegar ég freistaði þess að taka Stýrimannaskólann með fram háskólanum, en það æxlaðist þannig að ég hætti í háskólanum og klaraði Stýrimannaskólann. Sjómennskan togaði í mig, ég var öll námsárin á sjó þegar færi gafst.

Ég byrjaði til sjós á Sigluvík frá Siglufirði, var einnig á Siglfirðingi og fleiri skipum heima, síðan eftir að ég fór suður var ég meðal annars á Ými HF og á Viðey RE. Næstu tvo áratugina var ég á sjónum á alls konar skipum, svo maður er búinn að prófa ýmislegt í gegnum tíðina. Ég tók líka þátt í strandveiðum með pabba en við áttum trillu saman og þegar ég átti frí skaust ég norður á skak með honum. Það þótti mér virkilega skemmtilegt."

*Árni er áhugasamur um veiði. Hann gengur til rjúpna og rennir fyrir lax.*

**SKIPIÐ FJÁRSVELTI HAFRÓ**

„Svo réðist ég til Hafró 1989, var stýrimaður og síðar eitthvað í afleysingum sem skipstjóri eins og gengur, fyrstu árin á Dröfn RE og síðar á Bjarna Sæmundssyni og á gamla Árna Friðrikssyni. Árið 1998 var ákveðið að smíða nýtt rannsóknarskip, nýjan Árna Friðriksson, sem miklar vonir voru bundnar við. Samið var við skipasmíðastöðina Asmar Shipyard í Síle. Ég var ráðinn yfirstýrimaður á skipið og var um tíma ytra að líta eftir smíðinni. Það var svo á afmælisdaginn minn 18. maí árið 2000 sem nýr Árni Friðriksson RE 200 kom til Reykjavíkur.

Það voru miklar vonir bundnar við þetta nýja fullkomna hafrannsóknaskip. Það átti að efla hafrannsóknir, það átti að fara í veiðarfæratilraunir, það átti að skoða möguleika á veiðum á fiskistofnum sem ekki eru nýttir í dag. Það átti með öðrum orðum að bæta verulega í hafrannsóknir með þessu nýja öfluga skipi. En skipið reyndist eðlilega dýrara í rekstri en gamli Árni Friðriksson, enda mun stærra og öflugra. Það fylgdi ekki fjármagn til rekstrar á þessu nýja skipi þannig að Hafrannsóknastofnun átti enga möguleika aðra en að draga úr úthaldi skipsins og annarra skipa. Þetta olli mér og fleirum vonbrigðum, ég ákvað að hætta þegar úthaldsdagar skipsins voru komnir niður fyrir 150 á ári."

*– En er ekki svolítið sérstakt að vera skipstjóri á rannsóknaskipi? Að minnsta kosti töluvert frábrugðið því að standa í brúnni á fiskiskipi?*

„Jú, sannarlega. Það er um margt sérstakt. Maður kynnist mörgu góðu fólki, með okkur sigldu vísindamenn af margvíslegum þjóðernum sem var afskaplega gaman að kynnast. Maður lærði mikið af þeim um lífríkið í hafinu, um sjávarbotninn, um fiskigöngur og fleira. Þetta voru oft langir túrar og upp í 30 manns um borð, verkefnin margvísleg og áhugaverð. Þetta voru góð ár, en mér fannst alltaf skorta skilning stjórnvalda á mikilvægi hafrannsókna, það fór mikil orka stjórnenda að berjast fyrir auknu fé til rannsókna.

Hafrannsóknastofnun hefur átt í vök að verjast og henni hefur verið gert erfitt um vik að rækja hlutverk sitt. Margir leiðangrar sem við fórum áður fyrr hafa verið felldir af niður. Ég nefni til dæmis seiðaleiðangrana sem við fórum í á haustin til að kanna útbreiðslu fiskseiða í kringum landið. Að fylgjast með og vakta fiskistofnana, mæla hitastig, seltu, strauma og efnasamsetningu sjávar leggur okkur til mikilvæga gagnagrunna sem gera okkur kleift að skilja náttúruna. Starfsemi Hafrannsóknastofnunar er fjárfrek, það er dýrt að halda úti sérhæfðum rannsóknaskipum.

*– Sátu sjómenn aldrei um ykkur þegar þið komuð í land?*

„Jú, jú, þeir áttu það sannarlega til að

*Árni er borinn og barnfæddur Siglfirðingur. Iðulega þegar færi gafst skaust hann norður á skakveiðar með föður sínum en saman áttu þeir trillu.*

# UMBÚÐIR & PÖKKUN ER OKKAR FAG

## Áprentaðir kassar og öskjur

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

coolseal
SEAFOOD PACKAGING SYSTEM

Gámakassi vélreistur með styrkingu í hornum, skýr og góð prentun

Flugkassi, tvöföld langhlið sem tryggir meiri styrk og betri einangrun

BRC CERTIFICATION BODY

## Ferskfiskkassar
## 100% endurvinnanlegir

100% RECYCLABLE · 100% RECYCLABLE · 5 PP

**Samhentir** | **Vörumerking**

hnýta í okkur og láta okkur heyra það. Sjómenn eru ekki skoðanalausir og þeir sögðust stundum vita betur en vísindamennirnir. Mér finnst þetta þó hafa lagast mikið og að sjómenn beri meiri virðingu fyrir vísindunum en áður. Vissulega eru skiptar skoðanir um stærð og samsetningu fiskstofna. Ég hef talað fyrir því að efla samvinnu vísindamanna og skipstjórnarmanna, hjá báðum liggur mikil þekking. Vísindamenn fá upplýsingar úr gögnum sem aflað er úr rannsóknarleiðöngrum, frá fiskiskipum og úr fiskvinnslufyrirtækjunum. Taka þyrfti meira tillit til skoðana skipstjórnarmanna og sjómanna varðandi lífríkið, fiskistofna og stærð þeirra. Það vantar upp á samtalið en ég finn að það er ríkur vilji til að breyta þessu þannig að vísindamenn og skipstjórnarmenn deili saman visku sinni og þekkingu. Samtalið skiptir svo miklu máli.“

*Árni, þá yfirstýrimaður, kom heim með nýjan Árna Friðriksson á afmælisdaginn sinn, 18. maí árið 2000.*

**SJÁVARÚTVEGURINN, MÍNAR ÆR OG KÝR**

*– Og svo fórstu í land?*

„Eins og ég sagði, þegar úthaldið náði ekki lengur 150 dögum á ári þá var mér nóg boðið. Mig hafði reyndar alltaf hungrað í einhverja tilbreytingu, læra meira. Það vildi til að ég var í Hampiðjuferð í veiðarfæratanknum í Hirtshals á Norður-Jótlandi og hitti þar eiganda Scanmar, Norðmanninn Henning Skjöld Larsen. Við spjölluðum saman og úr varð að hann réði mig sem framkvæmdastjóra hjá Scanmar á Íslandi. Ég var hjá Scanmar í tæp fimm ár, það var góður skóli, ég kynntist mörgum skipstjórum og útgerðarstjórum, en ég var í senn sölumaður og ráðgjafi, við vorum bara tveir starfsmenn ég og Ragnar Grétarsson sem sá um tæknilegu hliðina ásamt viðgerðum og sölu. Við leigðum úti á Granda hjá Sínus tvíburunum, Guðmundi og Guðna.

Ég hef alltaf haft metnað til að gera betur, ég var ekki ánægður með stefnu Scanmar svo ég ákvað að hætta og ætlaði í MBA nám, en örlögin gripu inn í, ég réði mig sem sérfræðing í sjótryggingum til VÍS á því herrans ári 2008, sjálfu hrunárinu. Hjá VÍS sá ég um tryggingar á bátum og skipum, auk þess var ég viðskiptastjóri fyrir nokkrar stórar útgerðir. Hjá VÍS starfaði ég í níu ár, þetta var mjög lærdómsríkur og skemmtilegur tími. Það hljómar ekki beint spennandi að vinna við tryggingar en ótrúlegt en satt, þá er þetta góð blanda af mannlegum samskiptum ásamt allskonar útreikningum og pælingum sem mér fundust mjög áhugaverðar. Ég ákvað að hætta hjá VÍS um sumarið 2017, mér bauðst þá starf hjá Félagi skipstjórnarmanna og ákvað að taka því.

Það má segja að ég hafi allt mitt líf unnið í sjávarútvegi eða í tengslum við sjávarútveg, ég þekki persónulega mjög marga í þeim bransa og líkar afskaplega vel við þetta fólk. Það má segja að sjávarútvegurinn hafi verið mínar ær og kýr svo við leitum líkinga í landbúnaðinn.“

*Í níu ár starfaði Árni hjá VÍS og snerist þar í mörgu en öllu tengdu sjávarútvegi á einn eða annan hátt.*

**SAMNINGUR TIL TÍU ÁRA**

*– Nú hafið þið átt í miklu samtali undanfarið.*

„Jú, það er rétt. Heldur betur. Sjómenn á fiskiskipum eru búnir að vera samningslausir síðan í desember 2019. Það var svo núna fyrir áramótin að við ákváðum að láta reyna á hvort við værum yfir höfuð að fara að gera kjarasamning eða ekki. Andrúmsloftið við samningaborðið eftir þriggja ára samræður var orðið þannig að það var kominn tími til að taka ákvörðun. Í janúar mánuði var því fundað stíft og markvisst, niðurstaðan var samningur stéttarfélaga sjómanna og útgerða sem við undirrituðum 9. febrúar síðastliðinn og gildir næstu tíu árin ef samningurinn verður samþykktur. Í samningnum er ýmislegt til bóta. Aðalkrafa sjómanna náðist í gegn, hún er að útgerðin greiði 11,5% í lífeyrissjóð en ekki 8% eins og verið hefur. Þannig munu sjómenn fá 3,5% meira í lífeyrissjóð frá vinnuveitanda eins og aðrir landsmenn verði samningurinn samþykktur. Á móti kemur að skiptaprósentan lækkar örlítið en sjómenn munu hafa val um það hvort þeir vilja fá 3,5% aukningu í lífeyrissjóð eða ekki. Þeir geta haldið áfram í gamla kerfinu, það er að fá 8% í lífeyrissjóð og þá ögn hærri skiptaprósentu.

Samið var um aukinn slysa- og veikindarétt, hann lengist í fjóra mánuði og sett verður á laggirnar svokölluð öryggisnefnd sem lætur sig varða allt er lýtur að öryggismálum sjómanna um borð. Auk þess hækkar kauptrygging og aðrir kaupliðir til samræmis við hækkanir á almennum markaði allan samningstímann.

Það sem mér sýnist sjómenn einna helst gjalda varhug við er ákvæði um heimild til að sækja um breytingu á skiptaprósentu ef til kemur ný veiði eða verkunaraðferð. Þessi grein er í gamla samningnum en er nú breytt á þann veg að ef ekki næst samkomulag á milli aðila á þremur mánuðum þá skipa aðilar sameiginlega

# Traustur félagi skipaþjónustunnar

**Skipaþjónusta Skeljungs veitir alhliða þjónustu í sjávarútvegi.**

Markmið Skeljungs hefur frá upphafi verið að sinna orkuþörf fyrirtækja og einstaklinga hratt og örugglega. Skipaþjónustan sinnir ráðgjöf, olíurannsóknum, gerð smurkorta og afgreiðslu eldsneytis í innlendum og erlendum höfnum. **Veldu traustan félaga í sjávarútvegi.**

**verslun.skeljungur.is**
**Í vefverslun er hægt að panta og fá vörur sendar fyrir skip, vélar og annan iðnað.**

Skeljungur

gerðardóm til að ná niðurstöðu. Ef ekki næst saman um skipan gerðardómsins skal Héraðsdómur Reykjavíkur skipa gerðardóminn.
Þess misskilnings hefur gætt að þetta ákvæði heimili breytingu skiptaprósentu á grundvelli endurbóta eða viðhalds skips, en svo er ekki, ákvæðið hefur verið í kjarasamningnum í bráðum tvo áratugi og einungis einu sinni reynt á það. Það var á Sólbergi frá Siglufirði að samið var um breytta skiptaprósentu. Ákvæðið gildir um skip, veiði, eða verkunaraðferðir sem ekki eru til í kjarasamningnum. Forsenda þess er að nýrri grein eða verkunaraðferð fylgi verðmæta-aukning sem þá skiptist á milli útgerðar og áhafnar. Nýsmíðaákvæðið sem nú er í gildi fellur niður árið 2031.“
Þess má geta að atkvæðagreiðslu um samninginn lýkur 10. mars en þá verður Víkingurinn væntanlega farinn í prentun.

**FISKARAR!**

*– En hvernig blasir framtíðin við nýjum formanni?*

„Að gera gott félag enn betra. Ég hef áhuga á að koma upp mælaborði hjá félaginu eða í samvinnu við önnur félög sjómanna og Verðlagsstofu skiptaverðs sem sýnir fiskverð sem hlutfall af afurðaverði (vísitölu). Ég vil vinna að því að allar upplýsingar um fiskverð, afurðaverð og aðrar lykilupplýsingar verði aðgengilegar fyrir sjómenn og aðra, þannig að við séum að bera saman epli og epli. Ég hef líka áhuga á því að birta þessar sömu upplýsingar um fiskverð og afurðaverð í nágrannalöndunum til samanburðar, þessar upplýsingar eiga að mínum dómi að vera gagnsæjar og uppi á borðum. Við erum að selja afurðir á sömu markaði og nágrannalöndin og eigum að fá jafnhá eða hærri verð og þar af leiðandi ættu verð til sjómanna að vera á pari á Íslandi.
Þó að skipstjórnarmenn á fiskiskipum séu langstærsti hópurinn innan vébanda félagsins þá er þar að finna fjölbreytta flóru sjómanna. Í félaginu eru skipstjórnarmenn á flutningaskipum, hjá Landhelgisgæslunni, Hafrannsóknastofnun, í ferðaþjónustu, á dýpkunarskipum, í fiskeldinu, á ferjum og hafnsögumenn. Við erum um þessar mundir að vinna að endurnýjun kjarasamninga þessara stétta, einni af annarri, einnig vonumst við til að ljúka fljótlega kjarasamningi fyrir skipstjórnarmenn sem starfa í fiskeldi en slíkur samningur er ekki til. Við viljum ná utan um alla þessa skipstjórnarmenn og gæta hagsmuna þeirra hvort sem þeir eru á fiskiskipum eða öðrum tegundum skipa.“

*– Eru þínir félagsmenn þá að stórum hluta til orðnir fiskarar?*

„Ég hét mér því að ég myndi aldrei taka mér þetta orð í munn. Ég hef mælt gegn

*Árni er giftur Guðrúnu Björgu Magnúsdóttur. Hér eru þau saman á Tenerife.*

því við Samgöngustofu, lögmann ráðuneytisins og ráðherra og óskað eftir því að notkun þess verði hætt. Í mínum huga er þetta einfalt, orðið verður að hverfa úr lögum og reglugerðum. Mér sýnist að flestir séu sammála um að leggja það af.“

**HVAÐ STENDUR UPP ÚR Á SJÓMANNSFERLINUM?**

*– Eftir rúm tuttugu ár á sjónum, hvað skyldi þá standa upp úr?*

„Allt það góða og eftirminnilega fólk sem ég hef verið með á sjónum. Um borð í skipi hnýtast oft sterk vináttubönd. Menn verða að treysta hver öðrum, samskiptin eru náin – já það sem situr sterkast í minningunni er allur sá fjöldi góðra manna sem ég hef kynnst á sjónum.
Ég ber mikla virðingu fyrir sjómönnum, ekki síst skipstjórnarmönnunum. Í skipstjórastarfinu felst mikil ábyrgð, skipstjórinn stendur og fellur með sínum ákvörðunum. Það verða ekki allir skipstjórar, til þess þarf fjölbreytta hæfileika. Til dæmis að geta óhikað tekið fjölda ákvarðana. Menn læra af mistökunum, menn læra að vinna saman, læra hver af öðrum. Já, ég vinn fyrir mikla hæfileikamenn sem gera kröfur til sjálfra sín og líka á mig. Ég er ánægður með þegar þeir láta mig heyra það og ég svara fyrir mig.
Þú spyrð hvort ég hafi lent í háska?
Ég hef verið heppinn á mínum sjómannsferli. Í þrígang skall þó hurð nærri hælum. Ég var á Keflvíkingi á loðnunót, við vorum tveir að gera við pokann og nýbúnir að draga. Það voru nöguð göt eftir fiskidæluna, haugasjór og skipið tók djúpar veltur. Ein stjórnborðsveltan var það djúp að nótin fór út og við tveir sem vorum ofan á nótinni fórum af stað með henni en við náðum báðir upp á transarann – sem er bóma með blökk á endanum – við náðum að klöngrast upp eftir honum upp á brú, annars hefðum við farið út með nótinni. Það var ekkert hægt að gera annað en að taka hringinn og kasta nótinni.
Í annað skipti var ég á Elliða frá Sandgerði á nót. Það var verið að dæla og ég var að huga að einhverju óklárelsi, beygði mig undir snurpuvírinn en í sama vettvangi slakaði stýrimaðurinn – ég hafði ekki látið hann vita af mér – í snurpivírinn sem fór í hausinn á mér. Vírinn skall ofan á höfuðið og ég fór lóðrétt ofan á lunninguna og braut í mér framtennur. Vírinn kom fram af skíðahjálmi sem ég var með á hausnum en hefði hann komið aðeins aftar og neðar á hausinn væri ég líklega höfðinu styttri.
Þriðja dæmið um heppni mína, þá var ég á Árna Friðrikssyni. Við vorum að ljúka björgunaræfingu og höfðum sjósett stóran björgunarbát sem átti nú að hífa í sæti sitt með þar til gerðu spili. Báturinn var nánast kominn á sinn stað þegar vírinn slitnaði, báturinn hrundi niður og ég fann vírinn nánast strjúkast við andlitið á mér og detta í sjóinn. Þeim sem á horfðu brá meira en mér, það var nú þannig.
Já, það er ekki alltaf ýkja langt bilið á milli lífs og dauða en sem betur fer hef ég aldrei orðið vitni að banaslysi á sjónum, fyrir það er ég afar þakklátur.“
Með þessum orðum kveðjum við Árna Sverrisson, þökkum honum stundina sem hann hefur gefið okkur og óskum honum velfarnaðar í nýju starfi.

# Stólpi Gámar
## fyrir atvinnulífið

**Stólpi Gámar bjóða gámalausnir fyrir atvinnulífið – til leigu eða sölu**

- þurrgáma
- hitastýrða gáma
- geymslugáma
- einangraða gáma
- fleti og tankgáma
- 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**.

Hafðu samband
**568 0100**

**Stólpi Gámar**

**www.stolpigamar.is**

Óseyrarbraut 12 | 220 Hafnarfirði | Klettagörðum 5 | 104 Reykjavík

# KALLINN Í BRÚNNI

**Einar Vignir Einarsson**

*Einar Vignir Einarsson, borinn og barnfæddur Skagamaður.*

**Nafn og hvenær fæddur og hvar?**
Einar Vignir Einarsson.
Fæddur 13. desember 1958 á Akranesi.

**Maki:** Sigríður Ólafsdóttir.

**Börn:** Margrét, fædd 24. ágúst 1979. Börn hennar eru Magnús Máni, Kamilla Stjarna, Vignir Sigur og Þorsteinn Jörri. Svo eigum við Írisi Dögg, fædd 5. janúar 1984. Börn hennar eru Salka, Stormur og Sóley.

**Hversu gamall varstu þegar þú byrjaðir á sjó og hve gamall varstu þegar þú fórst í Stýrimannaskólann?**
Ég byrjaði á sjó þegar ég var 12 ára gamall, en hef verið á lögskráður frá því ég mátti lögskrá mig eða 16 ára. Ég fór í Stýrimannaskólann 1977.

**Hvaða ár laukstu skipstjórnarprófi?**
Árið 1981 frá Stýrimannaskólanum í Reykjavík, þá útskrifaðist ég með 3. stig.

**Á hvaða skipum hefur þú verið og hvert þeirra er eftirminnilegast?**
Ég byrjaði á fiskiskipum. Var á Haraldi AK, Skírni Ak, Rauðsey AK, Höfrungi AK, Víkingi AK, Snarfara HF og Vin IS. Síðan var ég stuttan tíma á trillum frá Akranesi og Grímsey. Þá fór ég í farmennskuna og byrjaði á Akraborg og Skeiðfaxa, og fór síðan á Bravo, Erni og Jaxlinn.
Árið 2006 var ég beðinn að taka við skipi í Noregi sem hét Silver River sem var að hluta til í eigu Samskipa. Ég var þar í þrjú mjög skemmtileg ár. Síðan var ég beðinn um að taka tankskipa réttindin sem ég gerði í Póllandi og byrjaði á einu sögufrægu skipi sem var í eigu Íslendinga í nokkur ár og hét Freyja. Ég var þar í tvö ár eða þar til að ég fór yfir á Key West sem ég var á til ársins 2016 eða þar til að ég kom hingað heim og tók við Helgafelli sem er í eigu Samskipa.

*Strandflutningaskipið Jaxlinn var á vegum Sæskipa ehf.*

**Hvernig myndir þú lýsa skipinu sem þú ert á núna og hvað heitir það?**
Helgafell er Citasskip og er mjög skemmtilegt skip að mörgu leyti sterkt og mjög gott sjóskip. Þetta er gámaskip sem var nýtt fyrir mér þegar ég byrjaði þar en búið að vera bæði krefjandi og skemmtilegur tími.

**Eftirminnilegasti skipstjóri sem þú hefur siglt með?**
Þeir eru nokkrir. Á fiskiskipunum eru Marteinn Einarsson og Guðjón Bergþórsson mér efstir í huga ásamt nokkrum öðrum. Á kaupskipum eru Þorvaldur Guðmundsson og Kristján Kristjánsson mér eftirminnilegustu skipstjórar sem ég hef verið með.

**Hver er skemmtilegasti maður sem þú hefur verið með á sjó?**
Það eru nokkrir sem koma upp í hugann en ég held ég nefni Símon Grétarsson sem var hjá mér á Bravo. Ákaflega skemmtilegur maður, duglegur og góðhjartaður, sannur vinur, sem fór allt of snemma.
Einnig verð ég að nefna Þorberg Egilsson vélstjóra sem var með mér á Sandrina og síðar á Jaxlinum.

**Hver er besti sjómaður sem þú hefur haft í þinni áhöfn?**
Þessi er erfið, Hér heima myndi ég segja Georg Þorvaldsson og síðan Unnar Sæmundsson og Skúli Kristinsson. Allt eru þetta fyrrverandi og núverandi bátsmenn. Síðan eru margir aðrir sem ég ætti að nefna svo sem Harald Jónsson, Sigmund Lýðsson og fleiri og fleiri.

# LOFT&RAFTÆKI

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

AVS

**SPJALDLOKAR**
Mörgum gerðum og stærðum

MARS

**LOKAR MEÐ SUÐUENDA**
Ryðfríir

FIP

**PVC LOKAR**

valpes

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

Prisma

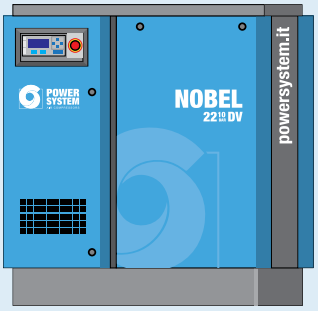
**LOFTRÓTORAR**
Ryðfríir eða Polymer plasti

DELABIE

**HNÉSTÝRING EÐA FÓTSTÝRING**
Vatnsslokar

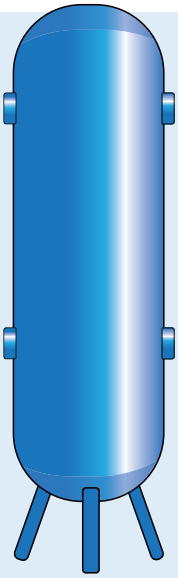
## Uppsetning fyrir þrýstiloftskerfi

POWER SYSTEM
AIR COMPRESSORS



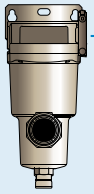

SKRÚFUPRESSA

LOFT →



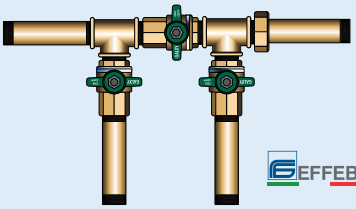
LOFTKÚTUR

VATNSKILJA



SMC

LOKAR - FRAMHJÁHLAUP



EFFEBI

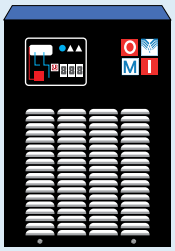
FÍNSÍUR FYRIR LOFTKERFI

1 micron
AF - Q

0,01 micron
AF - H

→ ÚT

SICCTECH



KÆLIÞURRKARI

OMI

CAMOZZI

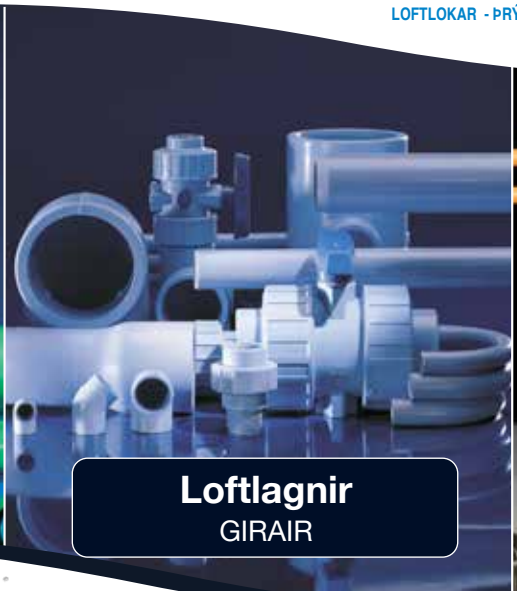
**TJAKKAR - LOFTLOKAR - FITTINGS**
í mörgum stærðum og gerðum

SMC

**LOFTLOKAR - ÞRÝSTIJAFNARAR - SÍUR - OLÍUGLÖS - MJÚKSTARTLOKAR**
Síuelement - Síuhús

GIRPI

**Sjó- og krapalagnir**
KRYOCLIM



**Loftlagnir**
GIRAIR

**Neysluvatnslagnir**
SYSTEM'O - HTA

Skoðaðu betur á loft.is

Mynd: Einar Vignir Einarsson

Slökkviæfing um borð í Helgafelli.
Mynd: Einar Vignir Einarsson

**Hver er uppáhalds fiskurinn þinn að borða?** Ýsa.

**Hvernig finnst þér best að matreiða fisk?** Fisk í orly (Fish &chips).

**Hver er skemmtilegasta höfnin sem þú hefur siglt til?**
Mér fannst ótrúlega gaman að koma til Camerun Duala, einnig St. Petersburg, einnig margar skemmtilegar hafnir í Noregi.

**Hvaða siglingar hafa þér þótt bestar?**
Tíminn minn á Jaxlinum á strandsiglingum hér heim var ógleymanlegur og einnig á Silver River sem var skemmtilegur og rosalegur lærdómur, þar sem allt var nýtt hjá mér og mjög framandi. Þar var minn mesti skóli í farmennskunni.

**Versta veðrið sem þú hefur lent í á sjó?**
Við vorum eitt sinn að koma frá Íslandi á Bravo, og vorum að skríða upp kantinn við Skotland í algjöru fárviðri. Þá hafði ég á tilfinningunni að eitthvað stórt slys yrði, en það var ótrúlegt hversu skipið varði sig og sannaðist þar hversu góð skip þetta voru.

**Hefurðu upplifað ótvíræða lífshættu á sjó?**
Það var þegar ég lenti í sjóræningjum fyrir utan Fílabeinsströndina á leið okkar til Camerun. Ég var í um átta tíma að snúa þá af mér.

**Eftirminnileg atvik, eitt eða fleiri?**
Það eru tvö atvik sem eru mér minnisstæðust. Það var þegar ég missti mann fyrir borð á Bjargey EA. Við fórum í góðu veðri og spáin var mjög góð, en þegar við vorum að klára að draga netin gerði skyndilega kolvitlaust veður. Ég þorði ekki að ferðast með trossuna og lagði hana en maðurinn sem var með mér flæktist í endafærinu og fer út fyrir og drekinn var við skrúfuna og ég gat ekkert gert með vélina. Ég fékk eitt tækifæri að henda til hans björgunarhring, og það rétt tókst og síðan að koma honum um borð sem var rosalega erfitt þar sem hann var sjóblautur og mikið klæddur og stór maður og ég bara einn. En einhvern veginn öðlaðist mér kraftur og það tókst á endanum.

Einar Vignir hætti með Key West árið 2016. Þá var þessi mynd tekin af honum með áhöfninni.

Sextantinn dreginn fram.

Einnig þegar við lentum í sjórænningjunum á leið okkar til Camerun, það var rosaleg lífsreynsla sem ég gleymi seint.

**Hver er mesta breyting siglingatækja sem þú hefur upplifað?**
GPS, ekki spurning.

**Hvaða breytingar hafa helstar orðið á flutningum síðan þú hófst farmennsku?**
Það er hraðinn á öllu og gámavæðingin.

**Hver er mesta byltingin í farmennsku sem þú hefur upplifað á þínum ferli?**
Gámavæðingin ekki spurning.

**Hvernig sérðu framtíð kaupsiglinga frá Íslandi fyrir þér?**
Ég get bara séð hana í óbreyttri mynd. Nema að skipin verða stærri.

**Hefur þér tekist að vekja áhuga afkomendanna á sjómennsku?**
Nei ekki ennþá.

**Mælir þú með sjómennsku eða skipstjórn við ungt fólk í dag?**
Já og nei.

Af Key West fór Einar Vignir yfir á Helgafell. Mynd: Einar Vignir Einarsson.

*Helgi Laxdal*

# Síðustu síðutogararnir

## Annar þáttur

### - 4 –
### Fylkir RE-171

*Fylkir RE-171.*

Fjórði togarinn í þessum hópi var Fylkir RE-171, skráður hér á landi 21. júní 1958, smíðaður hjá Cook Welton & Gemmel, í Beverley í Englandi árið 1958, fyrir Fylki h/f Reykjavík. Lengd 53,84 m., breidd 9,97 m., dýpt 5,18 m., 642 brl., knúinn 1545 hö. diesilvél. Skipstjóri Auðunn Auðunsson og yfirvélstjóri Viggó E. Gíslason. Í fjölmiðlaumfjöllun um skipið við komu þess til Reykjavík kom m.a. eftirfarandi fram:
*„Fylkir mun vera fyrsti togarinn hér í Reykjavík, sem er með sjálfvirkt stýri, sem hægt er að setja i samband í lengri siglingum og síðan þarf ekki að fást um stefnuna og aðeins einn mann þarf í brú til að vera á varðbergi. Getur sá án efa gripið í stýrið, ef eitthvað óvænt ber að höndum og skyndilega þarf að breyta stefnu skipsins. Þá er Fylkir fyrsti togarinn, þar sem aðeins einn björgunarbátur er á bátapalli. Hægt er að setja hann hvoru megin, sem vill og tekur aðeins 20 sekúndur. Hann getur borið alla áhöfn skipsins – en auk hans er á skipinu gúmmíbjörgunarbátar mjög burðarþolsmiklir hver um sig“.*

Skipið var í smíðum fyrir Boston Deep Sea fisheries sem gaf skipið eftir þegar útgerð Fylkis sóttist eftir því í stað Fylkis eldri sem smíðaður var hjá sömu stöð en varð fyrir tundurdufli og sökk. Skráður hér 10. mars 1948 og sökk 14. nóvember 1965 eða um 17 ára gamall.
Seldur til Englands í janúar 1966. Um söluna kom eftirfarandi fram í Morgunblaðinu 23. janúar 1966:
*„Nú hefir verið gengið frá sölu á togaranum Fylki RE-171, sem fyrir skemmstu fór í sína síðustu söluferð til Bretlands. Það er útgerðarfélagið Newington í Hull, sem fest hefir kaup á togaranum, en útgerðarfyrirtæki þetta hefir um langt árabil átt ýmsa aflahæstu togara Breta; átti aflahæsta skipið 1965 og 1963. Er það togarinn Summerset Maugham. Togarafyrirtæki þetta hefur nokkuð komið við sögu landhelgisgæzlunnar hér, en einn af skipstjórum þess, Richard Taylor, sem er kunnur aflamaður, afplánar nú dóm fyrir landhelgisbrot á Litla-Hrauni“.*

### – 5 –
### Narfi RE-13

Fimmti togarinn í þessum hópi var Narfi RE-13, skráður hér á landi 30. apríl 1960, smíðaður hjá Werft Nobiskrug. G.m.b.H., Rendsburg, Þýskalandi árið 1960, fyrir Guðmund Jörundsson útgerðarmann í Reykjavík. Lengd 61,21 m., breidd 10,43 m., dýpt 4,90 m., 890 brl., knúinn 1900 hö. diesilvél. Skipstjóri Þorsteinn Auðunsson og yfirvélstjóri Júlíus Halldórsson.
Guðmundur Jörundsson var barnabarn Jörundar Jónssonar, sem í daglegu tali var kallaður hákarla Jörundur, fæddur 25. desember, 1826 að Gunnólfsá í Ólafsfirði. Í 1-2 tbl. Víkingsins frá árinu 2010 er ýtarleg umfjöllun um hákarla Jörund. Í fjölmiðlaumfjöllun um skipið við komu þess til Reykjavík kom m.a. eftirfarandi fram:
*„Í togaranum eru að sjálfsögðu öll nýjustu og fullkomnustu siglingatæki, svo sem tveir Dekka-radarar, gíróáttaviti, sjálfstýring, Lorantæki, tvö Atlas fiskileitartæki og ný gerð af hraðamæli. Á stjórnpalli er mjög fullkomið símakerfi og getur skipstjóri haft samband þaðan við skipsmenn. Inn af stjórnpalli er kortaklefi og loftskeytaherbergi. Eru tæki af Telefunken og Simens-gerð og hin fullkomnustu.*
*Í fáum orðum sagt má segja, að Narfi sé eitt glæsilegasta skip, sem smíðað hefur verið fyrir Íslendinga. Er auðséð á öllu að vandað hefir verið mjög til smíði hans og lögð áherzla á að haga þar öllu á sem hagfelldastan hátt“.*

Togarinn Narfi fór í fjölmargar breytingar á meðan hann var gerður út hér á landi. Um þá fyrstu kemur eftirfarandi fram:
*„Í nótt fór togarinn Narfi til Bretlands og Þýskalands, þar sem gera á gagngerðar endurbætur á honum. Verður honum breytt í frystitogara, og fylgja því miklar*

*Narfi RE-13.*

*breytingar, m.a. verður bætt við öðru dekki bakborðsmegin frá hvalbak aftur að bátaþilfari.*
*Nýja þilfarið verður í beinu framhaldi af hvalbaknum og á að skýla sex frystitækjum, sem verða á dekkinu bakborðsmegin, og frystivélum, sem verða í ganginum bakborðsmegin. Fiskilestinni verður breytt í frystilest með 28 stiga frosti.“*

Tíminn 31. janúar 1963.

Svo kom Narfi heim:

*„Togarinn Narfi er nýkominn hingað til Reykjavíkur eftir að hafa landað 327 tonnum af frystum fiski í Englandi. Narfi var að þessu sinni á miðum, sem ekki hafa verið sótt fyrr af íslenzkum skipum, eða milli Nova Scotia og Nýfundnalands.*
*Þar var hann að í 34 daga, en veður var svo vont að 9 dagar fóru í súginn frá veiðunum. Hann hefur því fengið aflann á 25 dögum.*
*Samkvæmt upplýsingum Guðmundar Jörundssonar útgerðarmanns, reynast allar vélar vel um borð og allt vinnur sinn vana gang á stóráfalla.*
*Narfi landar fiskinum í Englandi fyrir fast verð.“*

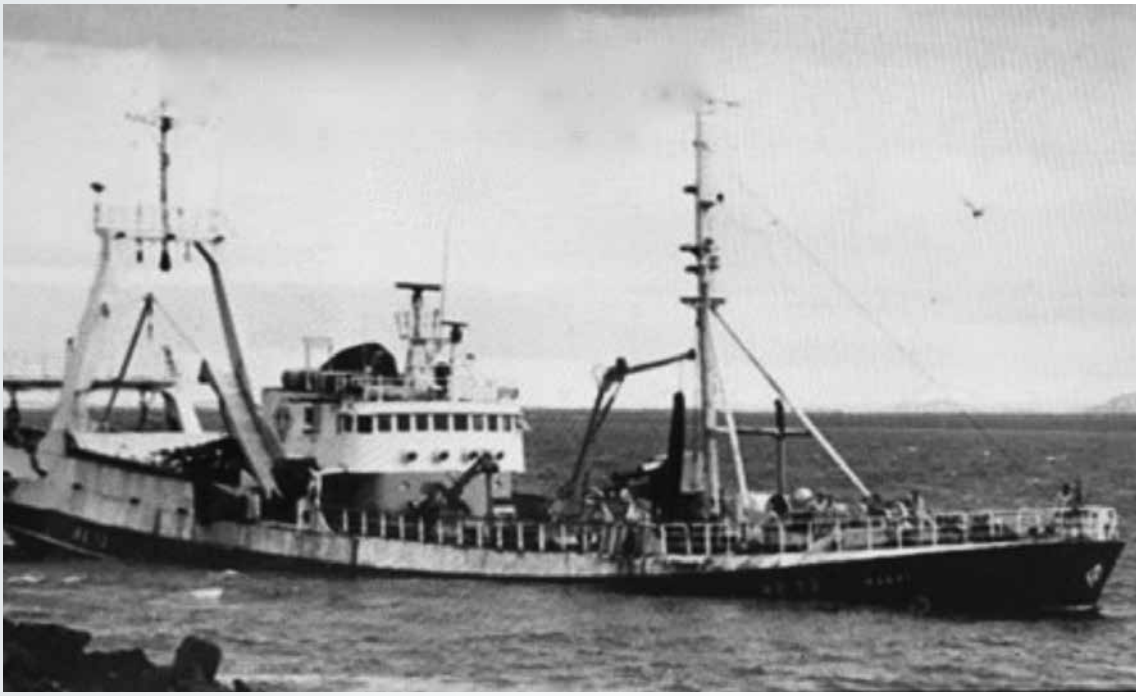
Alþýðublaðið 21. febrúar 1964

Árið 1974 ræðst Guðmundur Jörundsson í það verkefni að láta breyta Narfa í skuttogara. Þegar skipið kemur heim úr þeim breytingum birtist eftirfarandi í Morgunblaðinu

*„Upphaflega hugmyndin orðin að veruleika, segir GUÐMUNDUR JÖRUNDSSON útgerðarmaður.*
*B.v. Narfi er væntanlegur til Reykjavíkur árdegis í dag. Héðan sigldi hann áleiðis til Hollands sem síðutogari fyrir um fimm mánuðum, en kemur nú heim sem skuttogari. Var togaranum breytt hjá Welgelegenskipasmíðastöðinni í Harlingen og er Narfi eina skip togaraflotans sem til þessa hefur verið breytt úr síðutogara í skuttogara. Hins vegar er ekki óhugsandi að fleiri skip komi á eftir ef breytingin á Narfa gefur góða raun. Áður en skipið hóf veiðar sem skuttogari var settur um borð búnaður til þess að brenna svartolíu en áður hafði Rauðanúpi ÞH-160 verið breytt til svartolíubrennslu.*

*„Það er kannski ástæða til að segja frá því, að þegar smíða átti Narfa í Vestur-Þýskalandi fyrir 15 árum var upphaflega hugmynd mín að láta smíða hann sem skuttogara,“ sagði Guðmundur Jörundsson útgerðarmaður Narfa, þegar Morgunblaðið ræddi við hann um þessar nýorðnu breytingar á togaranum. „Hafði ég þá hugsað mér að láta smíða skipið eftir sömu teikningu og hið þekkta skip Lord Nelson, sem þá var einnig í smíðum hjá V-Þjóðverjum. Stjórnvöld hér lögðust þegar á reyndi gegn þessum fyrirætlunum mínum, þar sem þetta var talið of áhættusamt. Ég tók hins vegar mið af þeirri reynslu sem fengin var af skuttogurum hjá V-Þjóðverjum. Og það má leiða að því hugann – ef orðið hefði af þessum fyrirætlunum – hvort það hefði ekki þýtt, að við hefðum ekki þurft að taka svona stórt stökk í endurnýjun togaraflotans nú, því að þá hefðum við verið búnir að fá reynslu á þessi skip löngu fyrr.“*

Morgunblaðið 29. nóvember 1974



*Breytt til hringnótaveiða 1977. Myndin er tekin í Njarðvíkurhöfn 1978.*

*Grandi kaupir skipið 2007 og nefnir Lundey NS-14. Það er síðan selt til Noregs 2017 og nefn Mokstein.*

Og enn var Narfa breytt:

*„Ákveðið hefur verið að breyta skuttogaranum Narfa í loðnuskip og hefur Stálvík hafið verkið, en áætlað er að ljúka því á næstu þremur mánuðum. Samkvæmt upplýsingum Guðmundar Jörundssonar útgerðarmanns kvað hann áætlað að Narfi beri um 1100 lestir af loðnu eftir breytinguna, sem talið er að muni kosta 165 millj. kr. Ástæðuna fyrir breytingunni hvað Guðmundur vera þá miklu loðnu sem gengi við landið og góðar markaðshorfur auk þess að hann sæi ástæðu til þess að létta á þorskveiðunum eins og unnt væri með því að taka stóru skipin af þeim.*

*Áður var byggt yfir Narfa og nauðsynlegur vindubúnaður er fyrir um borð í skipinu og einnig búnaður til kolmunnaveiða. Hins vegar verða sett í skipið Sonar-fiskileitartæki, tvær fiskidælur, 2 kranar, 2 kraftblakkir o.fl. Lestar skipsins og milliþilfar verða innréttuð í sjálfstæða geyma með fullkomnum lensiútbúnaði.*

*Björn Jónsson skipstjóri mun taka við Narfa eftir breytinguna en hann hefur verið með Ásberg RE.“*

Morgunblaðið 27. maí 1977

*Breytt í skuttogara í nóvember 1974. Einnig settur í skipið búnaður til brennslu á svartolíu.*

Hraðfrystihús Eskifjarðar h/f kaupir skipið 9. nóvember 1980 og nefnir Jón Kjartansson SU-111. Á sama ári er skipt um aðalvél í skipinu og sett um borð 2880 hö. Alpha dieselvél ásamt skiptiskrúfu en fyrir var snarvend vél sem hentaði afar illa á nótaveiðum.

Á árinu 1998 var skipið endurbyggt í Gdynia í Póllandi m.a. skipt um framhluta skipsins frá vélarúmi og framúr. Ný brú var sett á skipið og það lengt um 4,5 m. Á árinu 1999 var skipt um aðalvél og í stað Alpha vélarinnar sem fór um borð á árinu 1980 kom 6690 hö Wartsila dieselvél ásamt nýrri skrúfu og tilheyrandi búnaði. Á árinu 2006 var skipt um nafn og skipið nefnt Guðrún Þorkelsdóttir SU-211 vegna þess að um sama leyti kaupir Hraðfrystihús Eskifjarðar h/f Eldborgu HF-13 og nefnir Jón Kjartansson. Á árinu 2007 kaupir HB Grandi skipið og nefnir Lundey NS-14.

Á árinu 2017 kaupir Partrediet Karolös ANS, Bekkjarvík Í Noregi skipið og nefnir Mokstein, IMO: 5247316 Fyrir skemmstu var skipið á siglingu við Kanaríeyjar á 12 sm. ferð samkvæmt marina trafic.

## – 6 –
## Freyr RE-1

*Freyr RE-1.*

Sjötti togarinn í þessum hópi var Freyr RE-1, skráður hér á landi 2. september 1960, smíðaður hjá, A.G. WESER Werk Seebeck, Bremerhaven, Þýskalandi árið 1960, fyrir Ísbjörninn h/f í Reykjavík. Lengd 64,02 m., breidd 10,06 m., dýpt 5,49 m., 987 brl., knúinn 2300 hö. diesilvél. Skipstjóri, Guðni Sigurðsson og yfirvélstjóri, Aðalsteinn Jónsson. Skipið var búið öllum nýjustu tækjum bæði til veiða og siglinga. Nefna má að það var búið skiptiskrúfu og hefur trúlega verið fyrsti togarinn í eigu Íslendinga þannig búinn.

Ísbjörnin, stofnaður á árinu 1944 og Bæjarútgerð Reykjavíkur, stofnuð 1934 voru sameinuð 8. nóvember 1985 í eitt fyritæki Granda hf.

Þegar Freyr kemur til landsins voru erfiðir tímar í togaraútgerð hjá okkur, síldarævintýrið hafið og erfitt að manna togarana. Nefna má að togaranum Sigurði, systurskipi Freys, var lagt eftir aðeins tvo túra . Svo fór að liðnum þremur árum frá komu skipsins að það var selt úr landi. Kaupandinn var Ross Trawlers í Grimsby Skotlandi sem nefndi skipið Ross Revenge GY718, og gerði út til fiskveiða í um sextán ár með góðum árangri. Á árinu 1981 var skipinu lagt og uppi hugmyndir um að selja það í brotajárn. Eigendur Radio Caroline komu þá til sögunnar og kaupa skipið. Í framhaldinu var því breytt til útvarpsrekstrar og skráð í Panama þar sem bresk lög heimiluðu ekki rekstur af þessu tagi.

Útvarpsstöðin Radio Caroline var stofnuð árið 1964 af írska athafnamanninum Ronan O'Rahilly sem þá hafði skapað sér nafn í næturklúbbarekstri og útgáfustarfsemi, aðeins 24 ára gamall. Hugmyndin kom í kjölfar þess að hann hafði gefið út plötu tónlistarmannsins Georgie Fame og reynt árangurslaust að fá plötuna spilaða hjá BBC. O'Rahilly rakst þá á þann vegg að stóru tónlistarframleiðendurnir réðu öllu sem þeir vildu innan BBC og því ákvað hinn ungi írski viðskiptamaður að taka málið í sínar hendur.

Hann fékk fjárfesta í lið með sér og keyptu þeir gamla ferju frá Danmörku, MS Fredericia, sem síðan var breytt til þess að henta undir útvarpsreksturinn. Skipinu var síðan siglt út fyrir breska lögsögu og síðan hófust útsendingar um páskana 1964. Dagskráin var einföld – látlaus vinsæl tónlist og því voru breskir hlustendur ekki vanir. Rétt er að geta þess að hugmynd O'Rahilly var ekki ný af nálinni, slíkur útvarpsrekstur hafði tíðkast í nokkur ár í öðrum löndum þar sem útvarpsstöðvum var sniðinn þröngur stakkur.

Radio Caroline varð þegar feikivinsæl en reksturinn var sviptingasamur í meira lagi og efni í langa söguúttekt. Í mars 1980 kom þáverandi útvarpsskip Radio Caroline, að landi í síðasta sinn og leitin hófst að nýju skipi.

Þá víkur sögunni að síðutogaranum Frey, sem nú hét Ross Revenge eins og áður segir. Skipið lá við akkeri í Skotlandi og leit út fyrir að dagar þess væru taldir. Kaldhæðni örlaganna var sú að sigur Íslendinga í þorskastríðunum var megin ástæða þess að skipið lá nú verkefnalaust við bryggju. Það breyttist þegar fulltrúar Radio Caroline komu auga á skipið og sáu að það smellpassaði fyrir rekstur útvarpsstöðvar á hafi úti. Það var ekki síst vegna stöðugleika skipsins.

Það tók hins vegar nokkur ár að fjármagna breytingar á skipinu en loks í ágúst 1983 gekk Freyr enn á ný í gegnum endurnýjun lífdaga og nú sem útvarpsskip með 91 metra hátt útvarpsmastur. Togarinn var vettvangur útvarpssendinga í rúm sjö ár en skipinu var lagt í nóvember 1990.

Skipið liggur nú við akkeri við ána Blackwater í Essex-sýslu í suðausturhluta Englands. Sérstakur hópur áhugamanna hefur haldið skipinu við og vill veg þess sem mestan. Þann 31. maí 2017 var skipið skráð á lista yfir söguleg skip Bretlands enda eina útvarpsskipið sem enn er til.

Áhugasömum bendi ég á að lesa grein Hilmars Snorrasonar í 1. tölublaði Víkings 2009 þar sem hann segir í máli og myndum frá heimsókn sinni um borð í Ross Revenge.

*Guðmundur Kr. Kristjánsson*

# Nautið

## Saga að vestan

Ekkert er betra til að kryfja mál til mergjar en að kasta steini út í sjóinn og sjá hann skoppa eftir sjónum og fylgjast með hve langt hann fer. Á meðan lætur þú hugann reika. Þú hugsar stíft og allt í einu dettur þú niður á einfalt verkefni eða lausn, sem þú hefðir aldrei komið auga á ef þú hefðir ekki kastað þessum steinum.

**„Þessir asnar“**

Þrír smá pollar stunduðu þessa iðju vestur á fjörðum milli þess þegar að ekkert spennandi var að gera og þá kom oftast eitthvert verkefnið upp í hugann, sem vert var að huga að. Í þessu tilfelli var verið að ræða um hvort naut væru litblind eða ekki. Sitt sýndist hverjum.

Jói og Gunni héldu því fram að nautið væri litblint enda væri það mestan partinn inni í húsi og þar væri engin litadýrð.

Það eina sem það færi út væri þegar einhver þorpsbúinn eða bóndinn kæmi með belju til að láta nautið skríða upp á en til hvers það var var svo annað mál.

Gutti hélt því fram að nautið pissaði inn í beljuna. Hinir sögðu að nautið væri að gera það á beljunni eins og pabbi og mamma gerðu það þegar þau væru að búa til barn.

Þessi eini var nú ekkert á því að gefa sig og sagði að hann hefði spurt pabba sinn að því að hvað nautið væri að gera uppá beljunni og hann hefði sagt að nautið væri að sprauta sæði inn í beljuna og Gutti sagði að það væri alveg það sama og að pissa inn í beljuna.

Hinir tveir þögðu. Þetta var of rökrétt svar til að andmæla.

En nautið er litblint sögðu þessir tveir um leið og þeir köstuðu steinum út á sjóinn, annað er helber lýgi. Gutti þagði, tók grjót upp úr fjörukambinum og þeytti langt út á sjóinn. Gekk síðan upp kambinn í átt að þorpinu. Hann var þungt hugsi,

„Þessir asnar vita ekkert hvað þeir eru að segja,“ hugsaði hann með sér.

Að nautið sé litblint, það nær ekki nokkurri átt, hann skildi sko sanna það fyrir þeim þó seinna yrði.

Allt í einu snéri hann sér við því hann var enn í kallfæri við félaga sína og kallaði hátt: „Ég skal sanna þetta fyrir ykkur, bíðið þið bara við, þegar Láki (sá sem sér um nautið) fer að láta nautið út einhvern daginn skal ég komast að því hvort það espist ekki upp er það sér rauða dulu sem ég ætla að veifa framan í það eins og spænsku nautabanarnir gera.“

**Guðni hótaði öllu illu**

Hann var ævareiður eftir þessa ræðu sem hann hafði haldið yfir félögum sínum. Að þeir skildu ekki vera honum sammála. Hann sem alltaf hafði rétt fyrir sér og hafði svo oft bjargað þeim þegar hættur steðjuðu að.

Eins og um daginn þegar hann skaut útidyra ljósið hjá Guðna ýtustjóra með loftrifflinum. Var það ekki hann sem hafði rétt hinkrað við þegar Guðni kom á fleygiferð í áttina að þeim og þar með gefið félögum sínum tækifæri til að forða sér á meðan hann beið eftir Guðna. Svipurinn á Guðna og óhljóðin í honum var ekkert til að bíða meir eftir og þegar eftir voru um tuttugu metrar á milli hans og Guðna tók hann á sprettinn og þá hefði hann áreiðanlega unnið 100 metra í spretthlaupi á síðasta héraðsmóti ef hann hefði keppt þar er hann rann undan Guðna. En það vissu bara fáir hvað hann gat hlaupið hratt ef á þurfti að halda og hann var nú lítið fyrir að keppa á beinum brautum á keppnisvöllum. Það var nú bara fyrir stelpur.

En yfir girðingar og steinveggi það var hans fag enda hafði Guðni gefist upp að lokum og var þá mikið sagt. Því Guðni var annálað-

ur fyrir hörku og gafst ekki upp fyrr en í fulla hnefana enda fullorðinn karlmaður. Og að láta Guðna ekki ná sér það var afrek út af fyrir sig eins og Guðni var nú reiður og óhljóðin og öskrin í manninum, þau voru með eindæmum. Ýmist lofaði Guðni gull og grænum skógum meðan á eltinga leiknum stóð eða hræðilegum dauðdaga einungis ef drengurinn vildi stoppa og tala við Guðna augnablik. En Gutti vissi betur því að ef Guðni næði honum þá væru dagar hans þar með taldir.
Í fyrstu hafði dregið í sundur með þeim en síðan hafði Guðni sigið á og smátt og smátt nálgaðist Guðni. Gutti var nú orðin ískyggilega hræddur og mjög mæddur. Loftriffillinn tafði líka fyrir honum. Hann leit um öxl og sá djöfullegan svipinn á Guðna. Í örvæntingu flóttamannsins fleygði hann rifflinum eldsnöggt inn í þyrnirunna í garðinum hjá Gunnu blómakonu. Og í næstu andrá steypti hann sér yfir steinvegg hjá Jónsa Júll og klifraði upp á fiskihjallinn hans Manga ýsu. Rann eftir endilöngu bröttu þakinu þaðan yfir á skúrþak hjá Frissa rokkara, síðan niður í garð hjá Jóni smið, aftur yfir steinvegg og út á götu og inn í hjall hjá Gvendi góða og þar gat hann kastað mæðinni og safnað kröftum. Gutti nötraði allur og skalf og gekk upp og niður af mæði. Þetta hafði hann aldrei gert fyrr í einni lotu, þetta var sko afrek. Hann heyrði köllin í Guðna langt í burtu, honum var borgið í bili.

**Hvar er riffillinn?**
Daginn eftir var hann yfirheyrður af hreppstjóranum og einum frá barnanefndarvernd sem héldu því fram að hann hefði skotið á Guðna með alvöru riffli. Þeir trúðu því ekki að hann hefði skotið útidyra ljósið með loftriffli, til þess var færið of langt. Hann sat hljóður yfir þessum ásökunum og var dreyrrauður í framan. Þeir vissu sennilega ekki að hann var afburða skytta og gat skotið gat á tveggja krónu pening á þrjátíu metra færi og skotið sígarettu í tvennt á tíu metra færi. En þetta var gert með alvöru riffli og að skjóta ljósaperu á þrjátíu metra færi með loftriffli það var ekkert mál. En hann sagði ekki hug sinn, til þess var hann of varkár.
Þeir töluðu yfir hausamótunum á honum til skiptis og útlistuðu fyrir honum hvað hann ætti í vændum ef hann vísaði þeim ekki á skotvopnið. Hann rölti með þeim yfir garða og stíga en hvergi fannst riffillinn. Það var sama hvar þeir leituðu, hann fannst bara hvergi. Svo honum var sleppt með alvarlega áminningu. En inni í runna hjá Gunnu blómakonu beið loftriffillinn. Loftriffillinn var síðan tekinn eitthvert kvöldið og pússaður upp eftir nokkra daga legu í mold og geymdur uppi á háalofti heima hjá Gutta til síðari stríðstíma. Málið gleymdist í bili vegna stærri og alvarlegri atburðar hjá Gutta.

*Höfundur, ungur að árum.*

**Nautið var tjóðrað**
Hann rölti nú í hægðum sínum í áttina heim til sín. Gutti sá köttinn Skjónu sitja á tröppunum heima hjá sér og hann var í þann veginn að beygja sig til að klappa kisu þegar hann heyrði dimmt baul. Þetta var ekki baul frá belju. Þetta var baul frá nauti og það frá þorpsnautinu sem hét Skuggi. Ekki að hann væri svo dökkur heldur af því að hann var allsvakalegur 9 vetra og hrikalega stór og þungur.

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

Gutti flýtti sér inn til sín og inn í eldhús. Engin var heima, bæði pabbi hans og mamma voru við vinnu í frystihúsi þorpsins og Gutti var því vanur að vera einn yfir daginn. Hann gekk að skáp í eldhúsinu þar sem mamma hans geymdi rauðu tóbaksklútana föður hans, tók einn og stakk honum inn á sig.

Faðir hans tók nefnilega í nefið og notaði óhemju magn af klútum, því að það fór drjúgt af tóbaki yfir daginn í báðar nasirnar. Gutti rölti nú í hægðum sínum niður götuna í áttina þar sem verið var að viðra þorpsnautið. Nautið var tjóðrað við járnstaur inni í sundi sem var með girðingu á tvær hliðar og steinvegg í enda þess.
Úr miðnesinu á nautinu var komið fyrir stórum koparhring og frá honum var smá stálkeðja og síðan tók við tóg sem bundin var í járnstaurinn. Þessi koparhringur í nösunum á nautinu gegndi mikilvægu hlutverki því tuddi teymdist mikið betur og var allur viðráðanlegur. Þarna var líka hey og vatn í þvottabala til drykkjar. Allt þetta gerði umhverfið rólegra og svo skein sól í heiði og það var mjög heitt í veðri og vindstilla.
Gutti nálgaðist nautið í hægðum sínum og þegar eftir voru nokkrir metrar í Skugga stoppaði Gutti og virti þetta stóra naut fyrir sér. Honum leist auðsjáanlega ekkert á nautið. Honum fannst hann svo agnar lítill miðað við þessa risa skepnu. Hann var að hugsa um að fresta öllum tilraunum með nautið þegar nautið reisti skyndilega höfuðið upp frá heytuggunni sem það var að éta og horfðist í augu við Gutta, eins og það vildi segja: „Hvað vilt þú litli minn?“
Gutti hikaði aðeins en dró síðan vasaklútinn varlega upp úr vasanum og hélt í bæði hornin á honum og skók hann fram og til baka framan í nautið. Skepnan leit aðeins á Gutta og klútinn, beygði síðan hausinn niður og fékk sér svo væna tuggu af heyi. Hún hafði auðsjáanlega engan áhuga á Gutta eða klútnum og sneri meira segja afturendanum í Gutta og hélt áfram að háma í sig heyið.
Gutta féllust hendur, stakk klútnum aftur í vasann og horfði reiðilega á nautið. Skyndilega kom hann auga á skinnpoka á milli afturfóta Skugga og í framhaldi af því laust niður í huga hans áætlun sem ekki virtist svo galin.
„Kem á eftir, vertu bara rólegur,” kallaði hann til skepnunnar, snéri sér síðan við og tók á sprett heim á leið. Er heim var komið opnaði hann dyr á hjalli föður síns og gekk að stafla þar sem bambusstangir voru hengdar upp og dró eina stöng út úr búntinu. Faðir hans útbjó fiskibaujur fyrir fiskimennina í þorpinu í hjáverkum og til þeirra verka notaði hann þessar bambusstangir.
„Nú skal tuddi fá að finna fyrir ýmsu og nú skal reyna á og vita hvort hann hreyfir sig ekki við þessa aðgerð,“ tautaði Gutti fyrir munni sér og spýtti á gólfið eins og þeir fullorðnu gerðu þegar mikið stóð til og er eitthvað mikilvægt var á seyði.

**Í bráðri lífshættu**

Gutti rölti aftur til Skugga og nálgaðist nautið með varúð. Skuggi var hinn rólegasti og leit varla við er Gutti nálgaðist með bambusstöngina í hægri hendi. Gutti stansaði fyrir framan Skugga, horfði á þessa glæsilegu skepnu og öfundaði hann af því hvað hann var rólegur og eins og að hann væri sá er valdið hefði.
Gutti labbaði aftur fyrir Skugga og sá að skinnpokinn á milli afturfóta nautsins var á sínum stað. Hann tvíhenti nú bambusstönginni og miðaði á skinnpokann og rak síðan stöngina af öllu afli tíu ára drengs í pokann. Þvílíkt stökk sem nautið tók er bambusstöngin hitti skinnpokann á milli fóta hans. Tuddi hreinlega stökk hæð sína í loft upp, svipað eins og Gunnar á Hlíðarenda var sagður hafa gert, en ekki að Gunnar hafi stokkið svo hátt hefði hann fengið svona stöng í klofið. Eftir heljarstökkið rak Skuggi upp ógurleg hljóð svo að næstu hús hristust, rótaði upp jörðinni með hausnum svo að moldar og grasflyksur flugu í allar áttir. Sleit sig síðan lausan svo að nasahringurinn rifnaði úr nösinni. Endasentist svo um sundið með öskrum og ógurlegum látum. Skyndilega kom hann auga á Gutta þar sem hann stóð með bambusstöngina í höndunum, þennan skinnpokaskaðvald. Skuggi setti undir sig hausinn og stefndi á ógnar hraða í áttina að Gutta. Gutti var fljótur að átta sig á að hér var mikil hætta á ferð, hann snarsnéri sér við henti bambusstönginni frá sér og þaut í áttina að steinveggnum í enda sundsins. Hér var komin upp erfið staða, eina undankomuleiðin var að hlaupa í áttina að steinveggnum og stökkva yfir hann í fyrstu atrennu, ef nautið væri þá ekki búið að ná honum áður. Þetta voru skelfilegar aðstæður sem drengurinn var búin að koma sér í. Hér skipti öllu að koma sér yfir steinvegginn í tæka tíð áður en nautið molaði þennan litla drengjaskrokk undir sig.
Gutti hreinlega flaug í orðsins fyllstu merkingu yfir steinvegginn í sama mund og nautið með sínum átta hundruð kílóa skrokk stangaði vegginn. Afleiðingar er nautið hitti steinvegginn voru skelfilegar. Allur hausinn á nautinu framanverðu var eitt blóðstykki og þar fyrir utan var steinveggurinn knasprunginn og kominn töluverður halli á hann.
Ekki minnkuðu öskrin í nautinu við þetta heldur jukust um helming og það var hreinlega viti sínu fjær af sársauka og reiði. Gutta leist nú ekki á blikuna og horfði í forundrun á hvernig skepnan endasendist til og frá um sundið öskrandi og rótandi upp jörðinni af miklum ákafa. Nú var ekkert fyrir Gutta að gera nema að forða sér hið snarasta. Allt var komið í óefni. Snarvitlaust naut æðandi um þorpið, alblóðugt og búið að slíta úr sér nasahringinn. Nú heyrðist hróp og köll og bílhljóð í bland við öskrin úr nautinu.
Gutti flýtti sér heim og skreið undir rabarbarann í garði foreldra sinna og lá þar meðan öskrin í nautinu heyrðust. Þegar öskrin og lætin voru þögnuð skreið hann undan rababaranum og gekk upp eftir þorpinu og hélt sig það sem eftir var dags fjarri allri umferð manna. Um kvöldmatarleytið hélt hann heimleiðis, og er hann

opnaði dyrnar af eldhúsi foreldra sinna sátu þau þar að snæðingi. Karl faðir hans leit á hann og spurði: „Hvar hefur þú alið manninn, strákur?“
Gutti svaraði: „Uppi í hlíð pabbi.“
„Þú veist þá ekki hvað skeði í dag?“ spurði faðir hans aftur. „Nautið Skuggi varð kolvitlaus og það er hald manna að hann hafi fengið sólsting í allri þessari blíðu, alls óvanur slíku, hangandi á básnum flesta daga.“
Gutti gaf lítið út á þetta, en spurði: „Hvar er Skuggi núna?“
„Hann er nú keðjaður á sínum bás,“ sagði faðir hans. „Það þurfti heilan vörubíl og tíu fullorðna til að reyra hann niður. Við bundum hann fastan við vörubílinn til að byrja með og eftir nokkra klukkutíma var hægt að lempa hann inn í fjósið hans. Hann var allur blóðugur á pönnunni og nasahringurinn rifinn úr miðnesinu, svo eitthvað hefur gengið á. Það er helst álit manna að blessuð skepnan hafi fengið snert af sólsting en ég er nú ekki trúaður á það,“ sagði faðir hans og leit einkennilega á Gutta.
Gutti sagði ekkert og gekk inn í herbergið sitt er lá inn af eldhúsinu.
Mikið var rætt um þessa uppákomu meðal þorpsbúa, og var helst hallast að því að nautið hefði fengið snert af sólsting.
Skuggi varð ellefu vetra er hans tíma lauk og stóð sig með prýði það sem eftir var. En það varð að fara afar gætilega að honum eftir þetta og honum var ávallt illa við alla strákagutta ef þeir voru að sniglast í nánd við hann hversu óskiljanlegt sem það nú var.

**Sjö árum seinna**

Faðir og sonur unnu saman við að setja upp girðingu kringum heimili þeirra. Glaðasólskin var, logn og mjög heitt í veðri. Svitinn bogaði af þeim. Við könnumst við þá, báðir komu þeir við sögu er Skuggi tók æðið fyrir réttum sjö árum.
Faðirinn strauk sér um ennið og leit á son sinn sem nú var orðinn höfðinu hærri og sagði: „Þetta veður minnir mig á er Skuggi tók æðið hér um árið eða vissir þú eitthvað um það?“
Strákur leit beint í augu föður síns og sagði: „Það var ég sem espaði nautið upp forðum daga og ég játa þetta nú fyrir þér.“
„Betra seint en aldrei,“ sagði faðirinn, „en ég hafði þig nú alltaf grunaðan á sínum tíma en ákvað að láta kjurt liggja.“
Faðirinn leit á soninn og sagði: „Varstu aldrei smeykur við þetta stóra naut eða hvað gerðist?“
„Það er nú saga að segja frá því“ – og sonurinn rakti söguna allt að því er hann var kominn með bambusstöngina í hendur og tilbúinn að reka hana í nautið.
„Og það var ekki fyrr en ég rak bambusstöngina í punginn á nautinu að allt varð vitlaust, Skuggi trylltist og ég varð skelfilega hræddur og hef aldrei hlaupið svo hratt á minni ævi,“ sagði stráksi.
Faðirinn leit á son sinn og sagði: „Hvar faldirðu þig á meðan öll lætin voru og við að njörva nautið niður og koma því inn í hús?“
„Ég faldi mig undir rababaranum bak við húsið okkar uns allt var komið í ró.“

*Umsjónarmaður: Bernharð Haraldsson*

*Hrísey á Eyjafirði. Mynd: Jón Hjaltason*

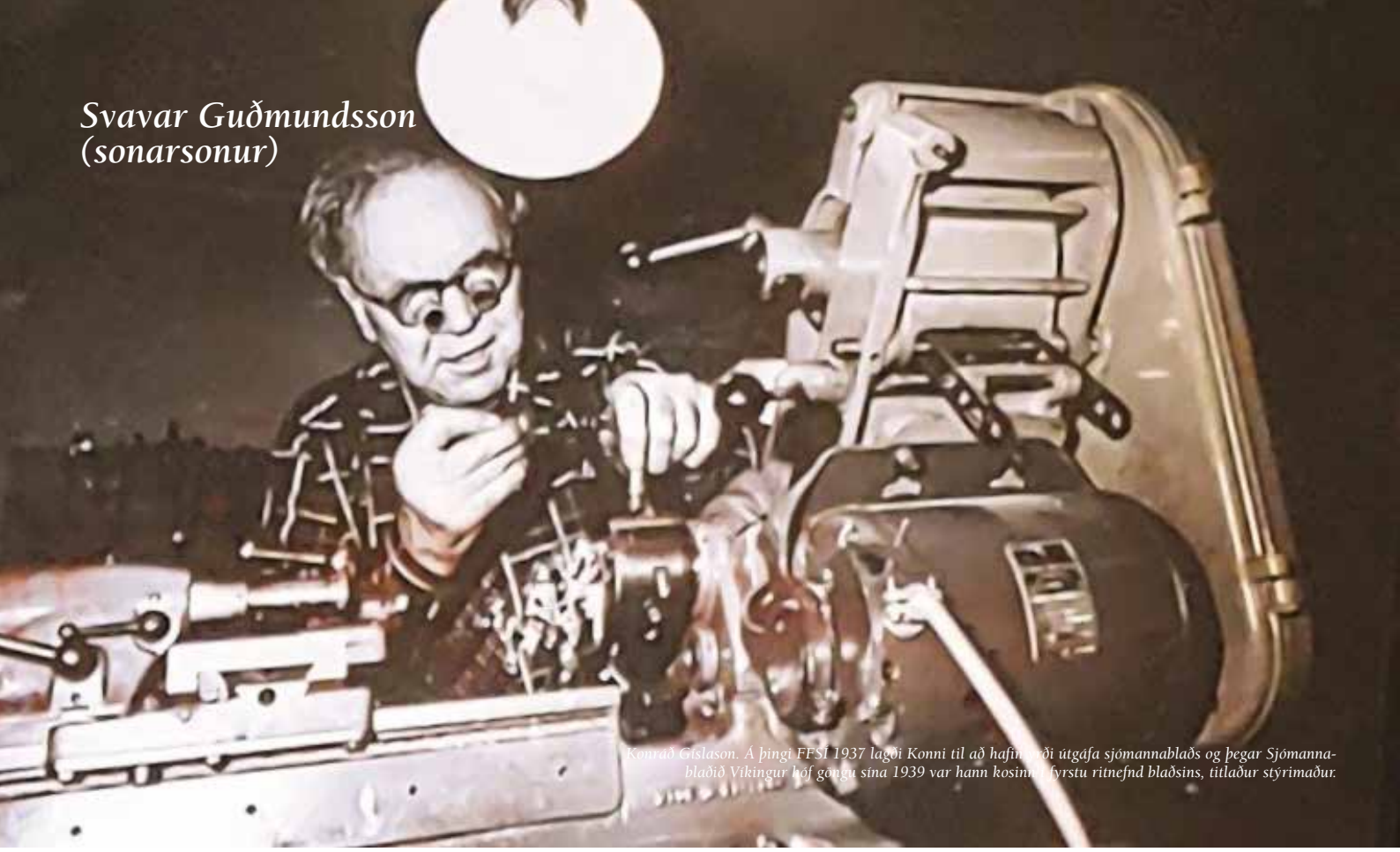
## Af gömlum blöðum

# Slys á Dýrafirði 1873

Í júlí hafði hákarlaskipið Hríseyingur hleypt inn á Dýrafjörð til að sækja vatn og eldivið. Höfðu þá allir skipverjar, 11 að tölu, ásamt skipstjóra, Þorláki Þorgeirssyni á Sauðanesi á Upsaströnd, farið í land. Veður var að mestu kyrrt.
Þá er út skyldi fara, ætluðu 6 í eftirbátinn og var sá seinasti, er Einar hét, kominn með annan fótinn upp í, en sagði þá, að nóg mundi hlaðið og sneri aftur.
Þegar komið var nokkuð frá landi, fór að gola. Varð og fyrir bátnum straumröst er orsakaði „pipping“, en af því að báturinn var sökkhlaðinn, fór að hellast inn í hann, svo að auðséð var að hann myndi brátt sökkva. Skipaði þá formaðurinn öllum að fara útbyrðis og halda sér við bátinn þangað til þeim yrði mannhjálp. En báturinn sökk þegar og drukknuðu allir sem í honum voru, nema einn, er gat synt í land, Ásgeir Finnbogason að nafni.
Auk formannsins fórust þarna Þorlákur Arngrímsson, kvæntur vinnumaður frá Hringsdal á Látraströnd, Jón Pétursson frá Stóra-Eyrarlandi við Akureyri og Jón Sigurðsson frá Hornbrekku í Ólafsfirði.

*Heimild: Annáll nítjándu aldar, IV. b., bls. 106.*

*Á hinni stórmerku bátasíðu Árna Björns Árnasonar, aba.is, er Hríseyingi lýst; „16,5 rúmlestir. Lengd um 11,5 m. Smíðaár. 1866. Þilskip með skarsúð. Tvímastra. Hákarlaskip. Skipið var smíðað í Hrísey fyrir framan húsið sem hét og heitir enn Syðstibær.“ Stjórnandi smíðinnar var timburmeistarinn Jón Chr. Stephánsson. Hríseyingur fórst seinna með allri áhöfn. Myndin er af hákarlaskipinu Henning sem hefur líklega minnt um margt á Hríseying sem engin mynd er til af.*



*Svavar Guðmundsson (sonarsonur)*

*Konráð Gíslason. Á þingi FFSÍ 1937 lagði Konni til að hafin yrði útgáfa sjómannablaðs og þegar Sjómannablaðið Víkingur hóf göngu sína 1939 var hann kosinn í fyrstu ritnefnd blaðsins, titlaður stýrimaður.*

# Konni kompás

## Konráð Gíslason kompásasmiður, hugsjónamaður og frumkvöðull

**Leitin að réttum áttum**

All langt er síðan menn uppgötvuðu að segulnál sem gat snúist frjáls tók alltaf ákveðna stefnu. Talið er að Kínverjar hafi fyrstir uppgötvað áttavitann fyrir um 2000 árum. Á næstu öldum fundu menn áttirnar og þá varð til seguláttaviti eða kompás, svo kallaður þurrkompás. Hann tók síðan miklum framförum í tímans rás. Talið er að kompásinn hafi fyrst borist til Evrópu á 16. öld og varð hann að stórum hluta að því siglingatæki sem við þekkjum í dag. Öll skip þurfa að hafa kompás, hann er jafn sjálfsagður og stýri í bíl. Lengst af hefur segulkompásinn þjónað þessu hlutverki og gerir enn þó fleiri kompásgerðir séu nú komnar til sögunnar. Talið er að fyrsti vökvakompásinn hafi komið til Íslands árið 1906.

Viðgerðir og leiðréttingar á kompásum voru starfsgrein á Íslandi sem lét ekki mikið yfir sér en var eigi að síður ein sú þarfasta hjá þjóð sem átti jafn mikið undir sjávarútvegi og siglingum og Íslendingar. Hver fleyta sem til fiskjar rær þarf að hafa kompás, að maður tali nú ekki um skip sem sigla á milli landa. Eðlilegt er því að álykta að margir hafi starfað við greinina hér á landi, einnig vegna þess að það var lögboðin skylda í áratugi að leiðrétta kompásinn að minnsta kosti einu sinni á ári. En sannleikurinn er sá, að það eru sárafáir menn sem starfa og hafa starfað við kompásaviðgerðir á Íslandi.

Fyrir árið 1928 hafði enginn Íslendingur stundað kompásleiðréttingar í fullu starfi. Páll Halldórsson skólastjóri Stýrimannaskólans sinnti þessu að hluta til. Hann leiðrétti einungis kompása í togurum og rukkaði 35 krónur fyrir leiðréttinguna, en sinnti viðgerðum lítið.

**Þáttaskil í siglingaöryggi**

Konráð Gíslason, sem var í daglegu tali kallaður Konni kompás, fæddist í Hafnarfirði 1903. Hann fór fyrst til sjós 14 ára gamall á skútu frá Hafnarfirði, lauk síðan námi frá Flensborgarskóla og leiðin lá á nýjan leik á sjó, nú á breska og þýska togara sem gerðir voru út frá Hafnarfirði. Haustið 1927 varð Konráð brjóstveikur, að því er talið var af farsótt, og var um nokkurt skeið að ná sér af henni. Vegna veikinda sinna komst hann ekki í nám við Stýrimannaskólann að hausti eins og hugur hans stefndi til. Þurfti hann að berjast mikið fyrir því við Pál Halldórsson skólastjóra að fá að stunda námið en úr varð að hann lauk því utanskóla og náði einu af hæstu prófunum þá um vorið.

Allt næsta ár var Konráð til sjós á togurum. Brjóstveikin gerði þá aftur vart við sig og fór hann að hugsa á ný hvað best væri fyrir sig að starfa við í framtíðinni. Um haustið 1927 fær hann þá hugmynd að læra að gera við og leiðrétta kompása. Enga kennslu var að fá á Íslandi svo hann skrifar nokkrum dönskum og enskum fyrirtækjum þar sem hann óskar eftir að komast í nám í faginu. Eitt fyrirtæki svaraði bréfinu, John Lilley & Sons í North Shields í Englandi, sem stofnað hafði verið árið 1812. Konráð sótti um utanfararstyrk til námsins til Jónasar frá Hriflu, sem stýrði þá menntunar- og menningarsjóði, en var synjað um styrkinn. Jónas vildi víst bara styrkja hey- og blómarækt að sögn Konráðs. En fyrir velvild nokkurra aðila kemst hann út til náms í ársbyrjun 1928. Konráð var síðan við nám í kompásviðgerðum og leiðréttingum hjá Gillie & Lilley þar til í nóvember 1928.

**Sjálfgert er vel gert**

Við heimkomuna til Íslands að loknu námi reyndist björninn ekki unninn. Konráð óskaði þá eftir því við stjórnarráðið, með kunnáttu- og meðmælabréf frá Gillie & Lilley uppá vasann, að fá starfsleyfi til að leiðrétta kompása hérlendis. Tryggvi Þórhallsson var þá atvinnumálaráðherra og Vigfús Einarsson skrifstofustjóri hans. Eftir allskonar fyrirslátt, útúrsnúninga, bréfaskriftir og fleira uppgötvuðu þeir loks í stjórnarráðinu að þeir gætu hvorki leyft Konráði né bannað honum að hefja störf, þar sem engin reglugerð né stafkrókur var til í íslenskum lögum um kompásleiðréttingar og viðgerðir. Það má teljast undarlegt þar sem þjónustuþörfin var brýn.

Konráð lét einu sinni hafa eftir sér um það að embættismenn væru „eins og steinbíturinn, bíta sig fasta í reglurnar og halda sig þar."

Konráð fór af fundinum í stjórnarráðinu til Morgunblaðsins, setti þar inn auglýsingu um að hann væri tekinn til starfa við kompásaviðgerðir og leiðréttingar. Þetta var í nóvember 1928 og hann þá 24 ára gamall.

**Fyrstu skrefin**

Konráð og lærifeður hans höfðu sammælst um að hann hefði sömu verðskrá og þeir í Bretlandi en Gillie var í alheimssamtökum kompásframleiðenda. Gillie hafði gefið Konráð eftirfarandi ráð sem veganesti í upphafi: „Hugsaðu ekki um að verða ríkur, en gerðu vel, þá muntu komast vel af." Konráð hafði þetta fallega vegarnesti ávallt í heiðri. Þegar hann hóf starfsemina tók hann 55 kr. fyrir að leiðrétta kompás í togara, en Páll hafði þá verið að rukka 35 kr. Kúnnarnir voru því ekki margir í upphafi og útlitið ekki gott en starfsemin og reksturinn þurfti að standa undir sér. Konráð taldi ekki að sjómenn sneiddu beinlínis hjá sér vegna verðsins en engu að að síður flýtti það ekki fyrir viðskiptum við

*Safn Konráðs á Sjóminjasafni Reykjavíkur.*
*Mynd: Sjóminjasafnið í Reykjavík*

hann. Í fyrstu var því ekki mikið að gera svo að hann drýgði tekjurnar með því að leiðbeina nemendum Stýrimannaskólans.
Fyrstu vinnustofu sína hafði Konráð á Hverfisgötu 99 hjá móðurbróður sínum. Hann naut einnig velvildar móðursystur sinnar og Sigurjóns Einarssonar skipstjóra en þau lánuðu honum peninga sem hann vantaði uppá stofnkostnaðinn. John Lilley & Gillie lánaði honum verkfærin og nauðsynlegan búnað gegn loforði um að þegar hann væri búinn að vinna sér svo mikið inn að hann gæti endurgreitt lánið skyldi það gert. Konráð skipti alla tíð við John Lilley and Gillie og áttu þeir einstaklega farsælt samstarf í sextíu ár. Þeir komu oft til Íslands til að heimsækja Konna og einnig fóru þeir saman í laxveiði á Íslandi.

**Starf kompásasmiðsins**
Fyrsta skipið sem Konráð leiðrétti kompásinn í var Ármann frá Akranesi og það næsta var togarinn Surprise þar sem Sigurjón Einarsson, vinur og velgjörðarmaður hans, var skipstjóri. Það gekk allt vel og sigldi Surprise beint til Englands eftir kompásleiðréttinguna. Þaðan sendi Sigurjón honum skeyti um að allt hefði gengið eins og í sögu og átti þar við vel stilltan kompás. Það skeyti gladdi Konráð mjög mikið, 24 ára gamlan strákinn. Eftir þetta fóru fleiri bátar og skip að koma til hans því nú tók að spyrjast að hann væri fullfær í faginu.
Fljótlega varð Konráð einn þeirra manna í landi sem sjómenn gátu ekki verið án, svo mikið var að gera. Að hans sögn var starfið oft mjög erilsamt og ónæðissamt, lítið um frí og nánast ómögulegt þegar leið á starfsferilinn, því lengst af var hann eini maðurinn á Íslandi sem sinnti því. Auk þess þurfti hann að vinna í skipunum á öllum tíma sólarhringsins því að kompásinn var iðulega leiðréttur við brottför skipanna og þau fóru á öllum tímum. Hann ferðaðist því mikið um landið til að leiðrétta og lagfæra kompása. Oft kom fyrir að hann svaf ekki sólarhringum saman. Hann sagði svo frá:

*„Sérstaklega var mikið að gera í byrjun vetrarvertíðar og svo aftur á sumrin þegar bátarnir voru að útbúa sig á síldveiðar. Þá biðu stundum 10-15 bátar dögum saman eftir að fá stillta eða viðgerða kompása. Ég man til að mynda eftir því, að ég afgreiddi eitt sinn 24 báta án þess að sofa dúr, svo mikið lá við, og þar sem maður er yfirleitt rúma tvo tíma með hvern bát þá hefur þetta verið eitthvað á þriðja sólarhring.“*

Í kringum 1950 fjölgaði mönnum við þessi störf og var einn á Ísafirði og annar á Akureyri. Guðmundur, sonur Konráðs, kom einnig til starfa hjá föður sínum árið 1968 eftir að hafa verið stýrimaður á farskipum og varðskipum um nokkurra ára skeið. Þá hafði Konráð misst sjónina að mestu eftir heilablóðfall.
Á árunum 1968 – 1987 leiðréttu þeir feðgar og lagfærðu um 300 kompása í skipum og bátum árlega. Í mörgum skipum og bátum voru tveir eða fleiri segulkompásar sem þurfti að gera við og leiðrétta. Fór þá Konráð oft með og leiðrétti kompásinn sem var inni í brú en Guðmundur leiðrétti höfuðkompásinn, sem var uppi á brúarþaki. Skipum var uppálagt með lögum að láta leiðrétta og yfirfara kompásinn árlega en með aukinni tækni er segulkompásinn nú leiðréttur á tveggja ára fresti.

**Kompássmíðar**
Konráð smíðaði töluvert af stórum kompásum, sérstaklega á árunum fyrir heimsstyrjöldina síðari og í stríðinu. Hann er eini Íslendingurinn sem vitað er að hafi gert það alveg frá grunni. Nokkrir þessara smíðisgripa eru til í sjóminjasafninu, meðal annars svokallaðir Arkas kompásar.
En Konráð stundaði ekki bara smíðar og viðgerðir, því hann gerði einnig margskonar tilraunir til lagfæringa og úrbóta á kompásum. Ein þessara tilrauna fólst í að finna lausn sem fæli í sér að flotið, sem kompásrósin er á, hefði sömu veltitíðni og kompásinn sjálfur.

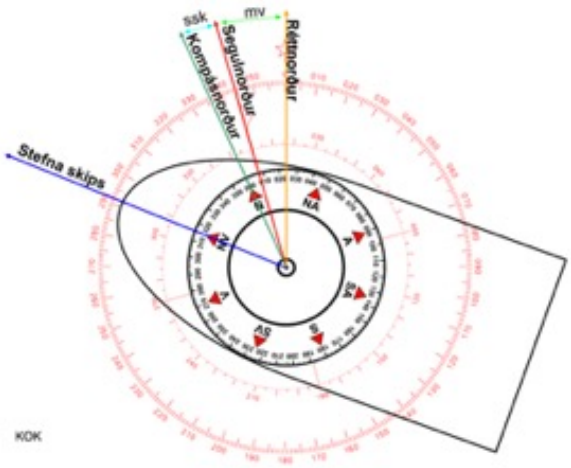
*Konráð smíðaði töluvert af stórum kompásum, sérstaklega á árunum fyrir heimsstyrjöldina síðari og í stríðinu. Hann er eini Íslendingurinn sem vitað er að hafi gert það alveg frá grunni. Nokkrir þessara smíðisgripa eru til í sjóminjasafninu, meðal annars svokallaðir Arkas kompásar en um 1950 gerði Konráð mikilvæga uppgötvun sem gerði þá kompása mun betri og öruggari en þeir höfðu verið.*

Konráð gerði síðan mikilvæga uppgötvun í kringum 1950 þegar hann uppgötvaði lausn til að breyta stöðugleika flotsins í svokölluðum Arkas kompásum. Tókst honum það eftir miklar rannsóknir í nokkur ár með aðstoð góðra manna hérlendis. Þessi uppgötvun hans nýttist best þegar segulkompás var notaður til að stjórna sjálfstýringum í skipum. Að því best er vitað var fyrirtækið Arkas í Danmörku fyrst til þess að ná upplýsingum frá segulkompásum sem nýttust til að stjórna sjálfstýringum. Eftir að Decca í Englandi keypti Arkas varð sjálfsstýribúnaður frá Decca-Arkas nokkuð algengur í skipum hér á landi.
Kompásinn sem kom með þessum búnaði var stór og þungur og var rafeindabúnaður tengdur við rósina. Helsti gallinn við þessa kompása var að ef skip stömpuðu mikið og/eða veltu skarpt átti kompásrósin það til að losna og kastast upp af oddinum sem hún hvíldi á. Eftir það réði sjálfstýringin ekki við að halda góðri stefnu. Þær uppgötvanir og endurbætur sem Konráð kom með fólust í að lagfæra rás rósarinnar þannig að hún hélst stöðug á oddinum og varð kompásinn mun betri og öruggari fyrir vikið.
Richard Theodórs var umboðsmaður Decca-Arkas hér á landi á þessum tíma og kom upplýsingum um uppgötvun Konráðs til Arkas í Danmörku. Í framhaldinu buðu Danir Konráði út til Kaupmannahafnar þar sem samkomulag var gert um að nota patentið, það er uppgötvun Konráðs, í Arkas kompásana. Þessir nýju kompásar, með patenti hans, voru smíðaðir fyrir Decca--Arkas hjá Ivar Weilbak kompásasmiðjunni í Danmörku og reyndust mjög vel. Gert Rönne var yfirverkfræðingur og hönnuður hjá Decca-Arkas. Hann átti patent sem var í rafeindabúnaði kompássins.

Í framhaldinu voru nöfn þeirra Konráðs og Gert, Rönne – Gislason, skráð á neðri hring kompássins og á kompásrósina á öllum nýjum Arkas kompásum frá Decca Arkas. Kvikmynd var gerð á verkstæði Konráðs og send út til John Lilley & Gillie Ltd. í Englandi. Í ferð þangað kynnti Konráð uppgötvun sína. Fékk hann góðar undirtektir og nýttu þeir síðan uppgötvun hans til lagfæringar við sína kompásasmíði.

**Kompásleiðrétting**

Kompásleiðréttingin tekur að jafnaði tvær klukkustundir. Skipinu er siglt út á ytri höfnina á tiltekinn stað svo hægt sé að taka miðun, án segultruflana frá landi. Helstu áhöld sem notuð eru við leiðréttinguna eru: Þrífótur sem stendur við eða er festur ofan á svo kallað nátthús sem kompásinn situr í.
Miðunarstika (skífa) sem sett er ofan á þrífótinn.
Nýjum segulnálum (stöngum) er skipt út fyrir segulnálar sem hafa tapað segulmagni og þeim raðað í hólf í nátthúsinu sem staðsett eru fyrir neðan kompásinn. Segulmagnið í nálunum og fjarlægð frá kompásnum skipta þar lykilmáli. Stundum kemur fyrir að notaðir séu svo kallaðir flatseglar í stað segulnálanna og þeir skrúfaðir í brúarþakið. Það var ef kompásinn sjálfur er festur í brúarþakið.
Venjan var (og er) að sigla skipinu í helstu milli- og höfuðáttir, stöðva það á ákveðinni kompásstefnu (milli- og höfuðáttum) til að taka miðun, helst landmið ef hægt var, en líka var stillt eftir tungli eða stjörnunum og svo auðvitað eftir sólu. Var skipið yfirleitt látið endurtaka hverja milli- og höfuðátt með því að sigla því í tvo hringi og stoppa á hálfu og heilu höfuðáttunum.




Að sögn Konráðs var ein algengasta bilun í kompásum að safírsteinn, sem er efst á oddi sem rósin liggur á, brotnaði og voru ástæður þess nokkrar. Þar má nefna að vélar íslenskra skipa eru stærri en í samskonar skipum erlendis og hristingurinn meiri. Skip hér á norðurslóðum þurfa aflmeiri vélar en þau sem eru sunnar á hnettinum. Hér eru verri veður, sjórinn er saltminni og þess vegna eru öldurnar krappari.
Sérstakt flot er í kompásrósinni sem léttir hana í vökvanum. Hún flýtur í vatni en sekkur í spíra. Alls staðar í heiminum nema á Íslandi er notaður hreinn spíri á kompása. Það var líka gert hér á landi fyrrum en drykkjumenn áttu það til að brjótast inn í skipin, einkum á bannárunum, tæma kompásana og drekka spírann. Það skapaði ófremdar ástand. Ofdrykkja landans olli því að áttavitar á skipum urðu ótryggari! Páll Halldórsson, skólastjóri Sjómannaskólans, var mikill bindindismaður og líkaði þetta ekki sem vonlegt var. Hann fékk því framgengt að metanol (tréspíri) var löglleiddur sem vökvi á kompása. Metanol frýs líka síður en etanol.

**Konni kompás og íslenskir sjómenn**

Konráð taldi að á tímabili hefðu 90% íslenska skipaflotans verið með kompása frá sér. Því var starfið mjög erilsamt, mikið um ferðalög og eins var mikið um heimsóknir á verkstæði hans. Sumir sjómenn komu stundum fyrst við á verkstæði þeirra feðga þegar þeir komu úr veiðiferð, áður en þeir fóru heim til konunnar, til að fá helstu fréttir af sjávarútveginum.
Kompásleiðrétting er mikið nákvæmnisverk þar sem reynt er að stilla kompásinn upp á gráðu, sem er 1/360 úr hring. Að sögn Konráðs gat skekkja um eina gráðu breytt stefnunni á leiðinni frá Íslandi til Bretlands um 10 sjómílur. Þegar ekki er hægt að leiðrétta kompásinn upp á gráðu er gerð stýritafla sem sýnir skekkju eftir stefnum. Stýritaflan (segulskekkjutaflan) á alltaf að vera nálægt kompásnum og vel sýnileg.

Konni kompás var lánsamur í starfi sínu og þakkaði það ekki síst sjómönnunum. Þeir gáfu alltaf greinargóða „sjúkdómslýsingu“ á kompásum sínum, sögðu hvað væri að hverju sinni, svo hann gat fundið
út hvernig það yrði best lagfært. Eitt það ánægjulegasta við starfið var þegar vel tókst til að leysa erfið verkefni, sagði Konráð.
Eitt mesta framfaraskref í siglingaöryggi íslenskra sjómanna er án efa að Konráð Gíslason skyldi, fyrstur manna, gera kompásleiðréttingar og viðgerðir á áttavitum að aðalstarfi sínu á Íslandi. Öryggi sæfarenda til öruggari siglinga jókst til mikilla muna í framhaldi af því.

Konráð Gíslason
Reykjavík

*Segulskekkjutafla úr b/v Hafsteini frá Hafnarfirði frá árinu 1940.*

**Frumherji í félagsmálum**

Konráð kom talsvert við sögu í félagsmálum sjómanna. Hann var formaður Skipstjóra- og stýrimannafélags Reykjavíkur, félags manna sem höfðu yfirgefið Skipstjóra- og stýrimannafélagið Ölduna. Félag Konráðs starfaði í nokkur ár en var lagt niður er Farmanna- og fiskimannasamband Íslands, FFSÍ, var stofnað að tillögu hans árið 1938. Konráð var kosinn ritari fyrstu stjórnar FFSÍ og var þar til ársins 1947 sem aðalmaður og varamaður frá 1947 til 1951. Hann flutti einnig tillögu um að hefja útgáfu sjómannablaðs á fyrsta þingi FFSÍ 1937 og var kosinn í ritnefnd Sjómannablaðsins Víkings þegar það var stofnað, árið 1939.
Konráð var almennt ötull baráttu- og forystumaður fyrir bættum hag sjómanna og alþýðu. Á stofnþingi FFSÍ flutti hann tillögu um betrumbætur og breytingar á alþýðutryggingum. Einnig var hann frumkvöðull í öryggismálum á svo margan hátt, vann þar mikið og óeigingjarnt starf af samviskusemi og ríkri ábyrgðartilfinningu. Iðin hönd og vakandi hugur lögðust þar á eitt. Fyrir það var hann sæmdur riddarakrossi hinnar íslensku fálkaorðu árið 1981. Á hálfrar aldar afmæli Farmanna- og fiskimannasambands

Íslands árið 1988 var hann gerður að heiðursfélaga þess.

**Sögur af Konna**

Konráð bjó yfir ríkri kímnigáfu eins og eftirfarandi sögur vitna um. Á efri árum þurfti hann að láta lagfæra æðahnúta í fótunum á sér og fór í aðgerð á Landspítalanum. Skömmu eftir aðgerðina var Konráð aftur farinn að starfa á verkstæðinu og eru þar þá staddir nokkrir gestir í kaffi hjá honum. Konni fer að tala um að hann sé eitthvað svo slappur síðan hann kom af spítalanum, linur og sljór, en segir síðan í mæðutón: „Ég held að þeir hafi sett í mig blóð úr ríkisstarfsmanni."

Konni bar mikla og djúpa virðingu fyrir öllu lífi. Á vinnustað þeirra feðga í Verbúð 4 hafði mús nokkur gert sig heimakomna að vetrarlagi, var þar í fínu fæði og tilheyrandi og hafði „hreiðrað" um sig undir svefnbekk á kaffistofunni. Konráð hafði verið að dekra hana með skonsum og ýmsu góðgæti undanfarið og talaði líka við hana. Eitt sinn vaknaði hann upp um miðja nótt, minnugur þess að hann hafði gleymt að gefa músinni „að borða." Hann er ekkert að velta því frekar fyrir sér, nær í brauðbita og ost í ísskápinn, pantar sér leigubíl og heldur sem leið liggur niður í Verbúð 4, til þess eins að gefa músinni góðgætið. Að því loknu heldur hann aftur heim með leigubílnum og lagðist til svefns.

Í annað skipti var undirritaður að labba með Konna afa yfir Mýrargötuna í verslunina Hamar, sem var staðsett beint á móti Verbúð 4, en hún seldi allt milli himins og jarðar, þar með talið gos og súkkulaði sem við ætluðum að fá okkur. Þá sér afi kött á götunni sem hafði verið keyrt yfir, sennilega nokkrum sinnum, því bílarnir héldu bara áfram að keyra yfir kisu. Afi rýkur þá til, stoppar umferðina með því að veifa og baða út höndunum, tekur hræið af kisu upp, labbar síðan til baka inn á verkstæði, setur kisuna í poka og leggur ofan í kassa. Tók hann síðan kisuna með sér heim í kassanum að loknum vinnudegi, gróf holu í garðinum sínum og veitti henni virðulega útför.

Konni bjó síðast í Úthlíð 4 og var einn í nokkur ár eftir að Guðrún Svava, eiginkona hans, lést árið 1993. Hann fylgdist alla tíð vel með veðrinu og þótt hann væri orðinn 95 ára gamall vaknaði hann alltaf um klukkan 6.00 á morgnana til að moka tröppurnar ef þær voru snjóþungar svo blaðburðarstrákurinn dytti ekki í þeim.

Það fór enginn tómhentur frá Konna því hann hafði ávallt „slatta" af brjóstsykurlengjum í frakkavasanum sem hann gaf óspart. Hann var einnig duglegur að gefa heilu konfektkassanna. Margar „stúlkur" eiga minningar um að hafa fengið konfektkassa að gjöf án tilefnis frá honum. Afi hafði þá reglu að koma aldrei tómhentur í hús, hann sagði að það væri svo miklu auðveldara að koma færandi hendi, húsráðendur yrðu enn betri gestgjafar fyrir vikið.

Hann kallaði allar konur „stúlkur" alveg óháð aldri. Hann var einu sinni spurður að því í viðtali, þá 90 ára, hvort sjónleysið háði honum ekki í göngutúrum sínum, en hann gekk alla tíð mikið. Hann svaraði: „Svo lengi sem ég sé stúlkurnar og gangbrautirnar þá eru mér allir vegir færir."

*Einn af fimm fyrstu kompásum sem Konni smíðaði á eftirstríðsárunum (1945-1950) en þá var erfitt um aðföng og gjaldeyrisskortur. En með hugviti sínu og lagvirkni leysti Konni vandann. Þetta er þakkompás. Ef vel er að gáð sést nafn Konna letrað innst í rósinni.*

*Hilmar Snorrason skipstjóri*

# NORÐURLANDA **ljósmyndakeppni Sjómanna 2023**

*Dómarar og aðstandendur keppninnar, talið frá vinstri: Hilmar Snorrason, Trine Noregi, Jan Kåre Ness dómari, Alfred Aase dómari, Jimmy Svíþjóð, Irene Danmörk, Tiia og Jukka Finnland.*

Það var ánægjuleg stund þegar dómarar í Norðurlandaljósmyndakeppni sjómanna birtu niðurstöður sínar og í ljós kom að mynd Hlyns Ágústssonar, háseta á Þórunni Sveinsdóttur, lenti í öðru sæti keppninnar. Það var vandasamt verk dómaranna að velja fimm vinningssæti úr 75 myndum sem allar höfðu verið valdar af dómnefndum í hverju Norðurlandanna fyrir sig.
Keppnin að þessu sinni fór fram í Haugasundi 27. janúar sl. en hlutskarpastur varð góðvinur keppninnar, Jörgen Språng, sem er bryti á sænska olíuskipinu Bit Viking, fyrir mynd sína „Sjálfsmynd“. Jörgen hefur nánast í öllum keppnum síðustu ára verið með vinningsmynd. Verðlaunin fyrir fyrsta sæti er ljósmyndabúnaður fyrir 5.000 DKK og er það Ulykkesforsikringsforbundet for Dansk Søfart sem gefur þau. Um myndina sögðu dómararnir: Myndin er létt sett upp en hún inniheldur marga þætti. Hlutföllin í myndinni bera hana uppi þökk sé manneskjunni í forgrunninum. Það er svo mikið efni í myndinni og greip hún strax dómarana. Það eru línur sem búa til samhverfa þríhyrninga og gera þeir myndina ljósmyndafræðilega spennandi. Það eru líka andstæður á milli skrokksins og upplýstu skipsskrúfunnar. Við sjáum líka að skrúfan speglast svolítið í stýrinu. Jafnvel þótt það líði eins og viðkomandi sé settur viljandi á myndina, gæti það samt verið manneskja sem skoðar eitthvað. Myndin græðir mikið á því að sýna litla manneskju í stóru umhverfinu.

Okkar maður, Hlynur, hlaut eins og áður hefur komið fram annað sætið í keppninni fyrir mynd sín „Unnið í öllum veðrum“ og að launum fær hann ljósmyndabúnað að andvirði 5.000 NOK sem Sjøfartsdirektoratet (Siglingamálastofnun) í Noregi gefur. Það sem annar dómaranna hafði um myndina að segja var að sem fréttaljósmyndari fellur hann fyrir svona myndum - það sem við köllum alvöru myndir. Inntak þess sem gerist í myndinni endurspeglar að miklu leyti hversdagslíf þessara manna. Þar er leiklist og mikið efni sem saman segir sína sögu. Myndin er sterkari af því að hún var tekin í myrkri. Þú sérð ljósið sem merkir að það er tekið á nóttunni. Það var ekki erfitt að velja þessa mynd, erfiðast var að ákveða hvort hún ætti að vera númer eitt, tvö eða þrjú.

Þriðja sætið var mynd Svíans Daniels Möllerström „Akkerin könnuð“. Daníel er háseti á norska skipinu Njord Viking og tók þátt í keppninni undir merkjum Noregs. Hann fær í verðlaun ljósmyndabúnað að andvirði 5.000 SEK sem Sjöfartstidningen í Svíþjóð gefur. Dómurunum þótti hér vera fallega samsett mynd sem sýnir vinnu á skipi. Sjómennirnir tveir eru staðsettir rétt við akkerið, sem gefur okkur skilning á stærð skipsins. Keðjan sem kemur frá myndinni skapar fínar línur. Myndin er tæknilega góð og sjóndeildarhringurinn réttur. Myndin var tekin á blátímanum, þegar sólin annað hvort hækkar eða sest. Fallegur himinn og fallegir litir.

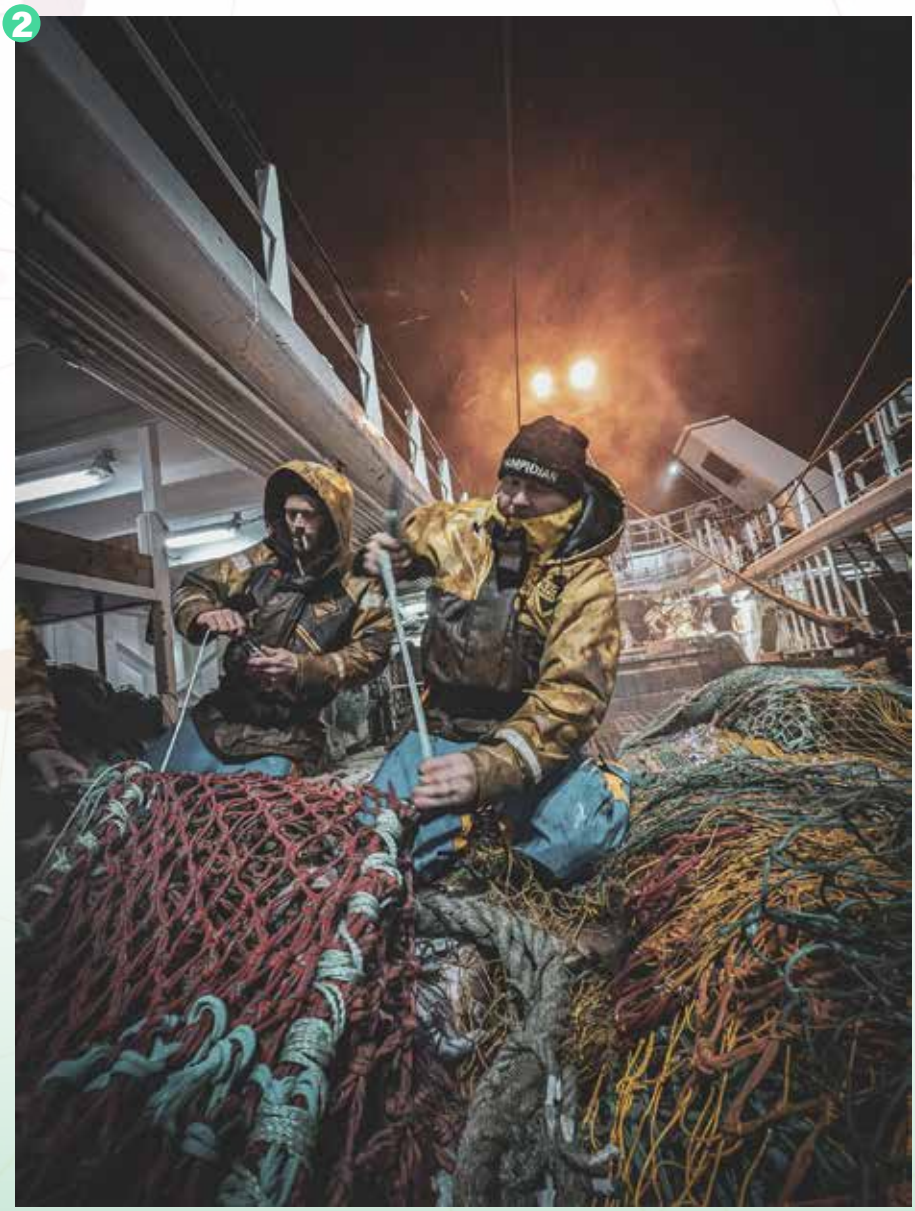
Fjórða sætið hreppti Daníel einnig og þá fyrir myndina „Kaffitími” en Skinney-Þinganes hf. styrkti keppnina með fjórðu verðlaunum sem eru €450. Þökkum við útgerðinni heilshugar fyrir þann góða styrk. Dómararnir sögðu myndina vera góða skyndimynd sem sýnir félagsskap. Sjómennirnir á myndinni brosa og skemmta sér vel. Á heildina litið er myndin mjög góð. Hún hefur gott efni og þú finnur að hún er ekki uppstillt - þetta er raunverulegt. Hún hefur marga þætti sem fanga okkur. Hér er gott skap og gleði í hléi frá vinnu. Tóbaksdósirnar og kaffibollarnir hjálpa til við að gefa það í skyn í þessari flottu svarthvítu mynd.

Í fimmta sæti kom mynd Finnans Jan Wikström sem er skipstjóri á Odda Marie sem hann kallaði „Amsterdam siglingaleiðin“. Það er finnska útgerðin Finnlines sem gefur fimmtu verðlaun upp á €300. Dómurunum þótti myndin falleg með fullt af flottum línum og fallegum litum. Sú staðreynd að aðalviðfangsefnið er ekki fyrir miðju gerir myndsmíðina sterkari, ólíkt því ef hún hefði verið í miðjunni. Það er auðvelt að ofvinna mynd sem þessa til að gefa henni enn sterkari liti og andstæður, en í þessu tilfelli hefur verið farið varlega með hana - finnst hún hlutlaus og raunveruleg á einhvern hátt. Það er líka skip í bakgrunni og beinn sjóndeildarhringur.
Dómnefndin valdi síðan fimm myndir sem fengu heiðurssæti án verðlauna né í röðun. Um þær fjöllum við í næsta blaði.
Eins og sjá má þá lögðu dómararnir mikið upp úr því að myndirnar væru beinar og að líf væri í þeim. En hverjir voru dómarar að þessu sinni? Það voru þeir Alfred Aase sem er blaðaljósmyndari hjá Haugesunds Avis og Jan Kåre Ness ljósmyndari hjá NTB og Haugesunds Avis ásamt því að vera umsjónarmaður með ljósmyndahátíðar Haugasunds. Alfreð hefur áður dæmt í Norðurlandakeppninni en það var fyrir 10 árum síðan.

1

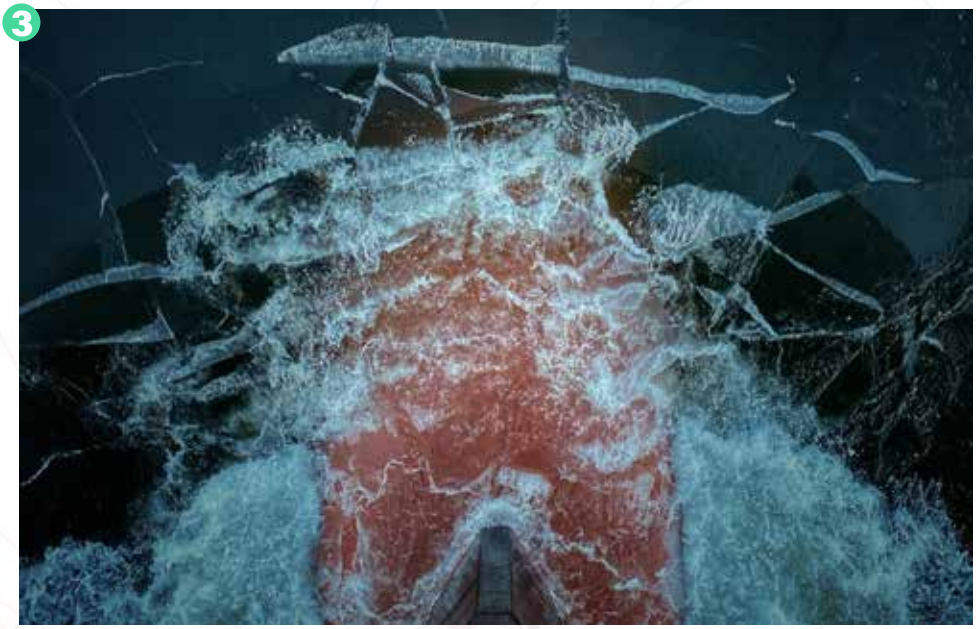
*Fyrsta sæti, Jörgen Språng.*

2



*Okkar maður, Hlynur, og annað sætið.*

3



*Þriðja sætið var Svians Daniels Möllerström.*

*Daniel hreppti einnig fjórða sætið.*

4

5

*Fimmta sæti, Jan Wikström*

*Ljósmyndir: Hilmar Snorrason*

# Árni leysir Árna af

Líkt og kemur fram í viðtalinu við Árna Sverrisson hér að framan gerðist það á auka aðalfundi Félags skipstjórnarmanna þann 30. desember síðastliðinn að Árni Bjarnason lét af formennsku í félaginu. Nafni hans og samstarfsmaður síðan 2017, áðurnefndur Árni Sverrisson, tók við keflinu.
Sjálfur sagði hinn fráfarandi formaður í viðtali við Víking í 4. tölublaði síðasta árs: „Ætli það kallist ekki að setjast í helgan stein."
Hilmar Snorrason var á auka-aðalfundinum í desember og fangaði nokkur augnablik hans á mynd.

*Fundargestir hlýða á með athygli.*

*Nafnarnir Árni Bjarnason, sem verið hefur formaður Félags skipstjórnarmanna frá stofnun, og eftirmaður hans, Árni Sverrisson.*

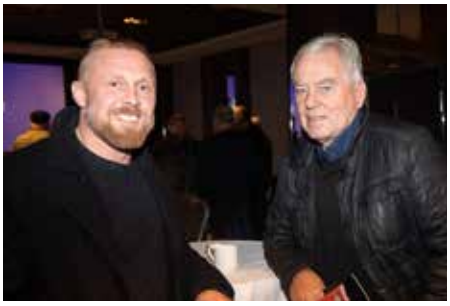
*Engilbert Engilbertsson, fyrrverandi skipstjóri hjá Eimskip.*

*Eyþór Atli Scott, skipstjóri á Vigra RE, og Árni Gunnólfsson, skipstjóri á Vigra RE.*

*Friðrik Höskuldsson skipherra á varðskipinu Freyju.*

*Friðrik Höskuldsson, skipherra á Freyju, Magnús Harðarson, fyrrverandi skipstjóri hjá Eimskip, Engilbert Engilbertsson og Rafn Sigurðsson.*

*Guðlaugur Jónsson, varaformaður FS, og Axel Jóhann Ágústsson, fyrrverandi skipstjóri á Gullver, Seyðisfirði.*



*Einar Ingi Reynisson, stýrimaður hjá Landhelgisgæslunni, og Guðlaugur Jónsson, varaformaður Félags skipstjórnarmanna og fyrrverandi skipstjóri á Venusi.*

*Páll Ægir Pétursson, skipstjóri og nú starfsmaður hjá Félagi skipstjórnarmanna.*

*Heimir Örn Hafsteinsson skipstjóri hjá Hafró.*

*Heimir Karlsson, skipstjóri hjá Eimskip, og Ingimar Finnbjörnsson hafnsögumaður, Faxaflóahöfnum.*

*Snæbjörn Þ. Ólafsson skipstjóri og Árni Bjarnason.*

*Árni Bjarnason ávarpar fundarmenn.*

*Skipstjórar komnir í land, Birgir Sigurjónsson og Kristján Finnsson.*

*Kristján H. Kristinsson, stýrimaður hjá Hafró.*

---


HD

ÍSFÉLAG VESTMANNAEYJA HF.
Stofnað 1901

FS

LETURSTOFAN

SJÓMANNABLAÐIÐ VÍKINGUR

NAUTIC

SAMHERJI
ICE FRESH SEAFOOD

TÍGULL

BRIM

*Tröllakirkja skagar þúsund metra upp til himins og blasir við þegar beygt er út af þjóðveginum og bílnum lagt á gamla veginum sem Kristján konungur fór um sumarið 1936. Í Tröllakirkju komu til forna saman tröll og þursar en létu undan síga fyrir kristninni svo enginn veit þeirra dvalarstað lengur.*

# Við þjóðveginn

## Konungsvarðan á Holtavörðuheiði

*Maður skyldi aldrei fara einn á fjöll. Myndin er tekin rétt við Konungsvörðuna og sýnir glöggt eina fararátálmann á leiðinni, háa girðingu með sex-földum gaddavírs-fjanda. Á þessu þarf að ráða bót, annaðhvort með sérsmíðuðum stiga yfir girðinguna eða hliði svo fólk komist skaðlaust að vörðunni.*

Í júní 1936 komu hjónin Kristján 10. og Alexandrine drottning í heimsókn til Íslands. Eftir stutta dvöl í Reykjavík sigldu þau á Dannebrog yfir sundið til Akraness þar sem bíll beið þeirra hjóna en ætlunin var að keyra norður í land til Akureyrar. Konungur Íslands náði þó aldrei að keyra leiðina á enda.

*

Á Holtavörðuheiði kepptust vegavinnu-verkamenn við en alvöru akvegur náði ekki nema rétt norður yfir miðja heiði. Nú stóð upp á þá að laga veginn svo að konungur kæmist leiðar sinnar. Þeim hafði líka verið falið það hlutverk að draga upp fána þar sem víðsýnast væri af heiðinni en þangað ætlaði Geir Zoëga vegamálastjóri að leiða hópinn.

Vinnuhópurinn tók verkefni sitt alvarlega og það var ekki fyrr en eftir töluverðar pælingar að valinn var hóll á Grunnavatnshæðum og þar reist flaggstöng. Þó ekki strax um morguninn sem von var konungs því að dimm þoka lá á heiðinni.

Upp úr hádegi tók skyggnið að skána og var orðið skínandi bjart og afar hlýtt þegar konungshjónin bar að fánastönginni. Var nú áð og stóðu Kristján konungur og Alexandrine lengi við og dáðust að stórbrotnu landinu sem lá fyrir fótum þeirra.

Var þá ákveðið að reist skyldi varða á hólnum þar sem fáninn blakti þennan sólríka dag í júní 1936. Konungur Íslands og Danmerkur valdi sér stein að setja í vörðuna sem hlaðin var þetta sama sumar af Jóni Pétursyni og Skeggja Ásbjarnarsyni.

Hlýindin urðu þó ekki til eintómrar blessunar, að minnsta kosti ekki fyrir ferðalangana. Hitinn fór í 26 gráður á Akureyri og miklir vatnavextir skemmdu brúna yfir Öxnadalsá. Var þá konungshjónunum snúið til Sauðárkróks þar sem Dannebrog beið gestanna og flutti til Akureyrar.

Bílalestin hélt hins vegar áfram norður og yfir Öxnadalsá en smiðir höfðu þá unnið sleitulaust að því að styrkja brúna.

*Konungsvarðan. Þegar kóngur og drottning áðu á þessum stað var himinninn svo heiðblár að grillti í Mælifellshnjúk í Skagafirði.*

*

Sumarið eftir var steinninn, sem Kristján konungur 10. hafði valið, settur í vörðuna en hann hafði verið geymdur vetrarlangt í Borgarnesi. Þá fyrst var Konungsvarðan á Holtavörðuheiði fullkomnuð.

*

Er þá tímabært að vísa leiðina að Konungsvörðunni. Við komum keyrandi að sunnan – eins og konungur forðum – förum nýja veginn upp á Holtavörðuheiði og erum komin yfir hábunguna. Nú hallar í norður. Við hægjum á okkur, hleypum óþolinmóðum ökumönnum hjá. Fram undan og til vinstri sjáum við eins og svartan stöpul í fjarska. Við keyrum áfram, þó ekki lengi, og komum brátt að vegslóða sem liggur til baka yfir heiðina. Þar er kominn gamli vegurinn sem liggur vestar en núverandi þjóðleið. Þarna skulum við mjaka okkur út af í átt að girðingu og brú. Nú

*Á toppi vörðunnar situr þessi grágrýtissteinn með fangamarki konungs og ártalinu 1936.*

erum við komin á gamla þjóðveginn. Það má svo sem þjösnast áfram á bílnum – að minnsta kosti á jeppa – taka á sig krók fyrir hliðið fram undan sem er rækilega njörvað aftur. Betra er þó og hollara sál og líkama að ganga þennan spotta upp að vörðunni. Þetta er ekki nema hálftíma þægilegur gangur eftir aflögðum þjóðveginum. Ég tala nú ekki um ef veðrið er eins og þegar Kristján 10. og Alexandrine fóru þarna um sumarið 1936.

***Texti og myndir: Jón Hjaltason***

*Hilmar Snorrason skipstjóri*

FSO Safer er tifandi tímasprengja. Ljósmynd: SÞ

# Utan úr heimi

**Tifandi tímasprengja**

Í Rauða hafinu, undan ströndum Yemen, hefur legið til margra ára 46 ára gamalt risaolíuskip sem hefur verið kallað tifandi tímasprengja. Skipið, FSO Safer, er fljótandi olíugeymsla með 1,1 milljón hráolíufata innanborðs eða kringum 175 þúsund tonn og er ástand skipsins mjög lélegt. Hefur það legið við festar og óttast menn að það fari brátt að gefa sig sem hefði gríðarlegar afleiðingar í för með sér. Sameinuðu þjóðirnar (SÞ) hafa útvegað 75 milljónir dollara til að kosta fyrsta áfanga björgunaraðgerða og hefur verið gerður samningur við hollenska björgunarfyrirtækið Smit Salvage um að ná olíunni úr skipinu. Olíumagnið um borð er fjórum sinnum meira en sú olía sem fór sjóinn og mengaði strendur Alaska 1989 þegar Exxon Valdes strandaði og var það stærsta mengunarslys sögunnar.

Skipið hefur ekki fengið neitt viðhald síðan borgarastríðið í Yemen hófst fyrir sjö árum síðan. Skipið hefur verið í höndum Houthi uppreisnarmanna sem heimiluðu fyrir tveimur árum fulltrúum SÞ að fara um borð og kanna ástandið en deilur eru um greiðslur fyrir olíuna sem er um borð. Þá hafði vélarúm skipsins farið að leka sem jók hættuna á að skipið sykki eða að sprenging gæti orðið um borð. Framkvæmd hafði verið bráðabirgðaviðgerð en hversu lengi hún myndi halda er ótti manna.

Fari svo að olíunni yrði ekki bjargað úr skipinu og hún læki út í Rauða hafið myndu 126 þúsund fiskimenn missa tekjur sínar þar sem ekki yrði unnt að stunda veiðar á svæðinu. Talið er að 850 þúsund tonn af fiski séu á hafsvæði Yemen í Rauða hafinu en það eru 969 fiskitegundir sem þar lifa. Þá er talið að yfir 300 sjávardýrategundir, sem lifa á kóralrifum á svæðinu, myndu drepast.

**Systurskip fundið**

Sænskir sjávarfornleifafræðingar hafa fundið flak á hafsbotni við Vaxholmen í sænska skerjagarðinum austan við Stokkhólm. Skipið hét Eplet og var systurskip hins fræga skips Vasa sem eflaust margir lesendur blaðsins hafa heimsótt á safni í Stokkhólmi. Flakinu var haldið leyndu þar til nýlega en það fannst árið 2021. Hafa fornleifafræðingarnir verið að rannsaka flakið, ásamt köfurum frá sænska sjóhernum, en Eplet sökk árið 1658 eftir 29 ára þjónustu fyrir sænska flotann. Skipið var smíðað ári eftir að Vasa sökk í jómfrúferð sinni.

**Kokkurinn sem stal togaranum**

Danski togarinn Nordkap lá við bryggju í Aberdeen haustið 1972 og hafði áhöfnin farið í land og gert sér glaðan dag eftir góða sölu á aflanum. Veislan byrjaði um borð og var viskí og romm á boðstólum ásamt bjór í kassavís. Eftir tveggja sólarhringa drykkju lenti kokkurinn í rifrildi við skipsfélaga sína með þeim afleiðingum að þeir ákváðu að fara allir saman í land og skilja kokkinn eftir um borð. Það næsta sem kokkurinn, Jörgen Christiansen, mundi eftir var að hann var staddur úti á sjó á þessum 30 metra langa togara og það sem meira var, hann var einn um borð. Eftir alla drykkjuna og til viðbótar eftir að hafa innbyrt 20-30 taugatöflur hafði hann leyst landfestar, sett aðalvél skipsins í gang og siglt skipinu út úr höfninni í Aberdeen.

Það eina sem kom honum í hug var að ákalla almættið og spyrja hvernig í ósköpunum hann hafði komið sér í þessa stöðu. Engu að síður ákvað hann að setja stefnu í austur í þeirri von að finna Danmörk og þá helst Esbjerg. Því miður hafði Jörgen enga siglingafræðikunnáttu en um borð voru góð siglinga- og fjarskiptatæki en þau virkuðu ekki þar sem hann hafði ekki né kunni að setja inn rafmagn á þau þegar hann ræsti aðalvélina.

Fram undan voru skelfilegir sólarhringar því brostið var á með stormi þannig að hann gat ekki farið frá stýrinu né hafði hann hugmynd um hvar hann var staddur. Sjóir gengu yfir skipið og var hann viss um að hann myndi ekki lifa þessa sjóferð sína af. Í fjóra sólarhringa fékk kokkurinn ekki matarbita en hann fann í brúnni nokkra bjórkassa og Coca Cola auk sígaretta. Í ferðalok kom í ljós að hann hafði reykt tíu pakka af sígarettum en til að halda sér vakandi röflaði hann við sjálfan sig og söng slagara.

Á fimmta degi fann togarinn Stardust Nordkap og tók skipið í drátt inn til Esbjerg þar sem lögreglan tók á móti kokknum. Útgerðarmaður skipsins fór fram á að hann greiddi 50 þúsund danskar krónur fyrir að hafa stolið skipinu sem leiddi til þess að kokkurinn eyddi góðum tíma bak við lás og slá. Verst í þessu öllu þótti Jörgen þó að enginn vildi ráða hann í skipspláss eftir þessa svaðilför hans.

Bandaríska herskipið USS Hopper í desember 2022. Ljósmynd: US Navy

**Skipaeldsneyti framtíðarinnar**
Það er mat Alþjóðaorkustofnunarinnar að ammoníak verði ráðandi skipseldsneyti árið 2050. Telja þau að ammoníakið muni uppfylla 45% af eldsneytisþörfinni en þar á eftir mun hydrogen og lífeldsneyti verða næst á eftir í eftirspurninni. Rafknúin skip verða í minna mæli en í þeim flokki verða þá aðallega smærri skip og ferjur á styttri leiðum. Það verður spennandi að sjá þróunina sem á eftir að verða á komandi árum.

**Upphafið**
Fyrsta bílaferja Evrópu mun hafa verið danska ferjan Heimdal en skipið var smíðað hjá Aalborg Værft í Álaborg árið 1930 fyrir Moterejerne Færgefart. Ferjan var smíðuð til siglinga yfir Stórabelti og hóf hún strax þær siglingar eftir afhendingu. Gat skipið flutt 55 bíla og 600 farþega. Náði bílaþilfarið frá stefni og aftur í skut og var ekið um báða enda skipsins. Var skipið í ferjusiglingu á ýmsum ferjuleiðum í Danmörku fram til ársins 1975 að skipið var selt til niðurrif í Odense.

**Rússaolían flæðir**
Exxon Mobil Corp. hefur tilkynnt að þeir muni forðast að leigja olíuskip til flutninga hafi þau verið í flutningum frá Rússlandi. Með þessari ákvörðun raða þeir sér upp með Shell PLC. sem áður hafði gert slíkt hið sama til að setja pressu á eigendur olíuskipa að þeir verði að velja á milli hvort þeir vilji þjóna hagsmunum Moskvu eða ekki. Þetta stærsta olíufélag í Bandaríkjunum hefur frá því í byrjun desember á síðasta ári haft vakandi auga með því hvort útgerðir tankskipa hafi flutt rússneska olíu, olíu upprunna í Rússlandi eða frá aðila sem tengist því landi. Hafi skipin gert slíkt verður leigusamningi rift af hálfu Exxon. Shell hefur hinsvegar sett þá kröfu að félagið taki ekki á leigu skip sem hafa flutt rússaolíu í þremur síðustu förmum.
Það er ljóst að olía flæðir frá Rússlandi þrátt fyrir viðskiptaþvinganir í garð Rússa og er þar um að ræða netverk skipa, útgerða og hafna sem vilja eiga viðskipti við Rússa og notast við mjög flókið og laumulegt kerfi. Á það hefur verið bent að fjöldi skipa hafa á síðasta hálfa ári verið seld til ótilgreindra eigenda og er ljóst að verið sé að byggja upp flota til að sinna þessum flutningum. Þessi floti gengur undir nafninu dökki flotinn eða „Dark fleet“. Það fer því ekki á milli mála að olía er að fara frá Rússlandi þrátt fyrir viðskiptaþvinganir sem í gildi eru.

**Ryðhaugar**
Undanfarið hafa birst ljósmyndir af bandarískum herskipum sem eru svipur hjá sjón þar sem þau líta út eins og ryðhrúgur, nokkuð sem aldrei hefur áður sést. Hefur verið á það bent að flotinn verður að fara að taka á sínum málum til að hafa herskip sín í sem besta ásigkomulagi og útliti. Heimsfaraldrinum hefur verið kennt um hvernig komið er fyrir mörgum skipum flotans en eins og einn aðmírállinn lét eftir sér hafa þá væri útlitið mikilvægur þáttur í að gefa skilaboð um að við séum öflugur floti. Nú sé búið að slaka á hafnarheimsóknum og minni hömlur í höfnum um að hægt sé að liggja í þeim og mála.
Það eru ekki allir sammála því að ástand skipanna sé heimsfaraldrinum að kenna því þetta hafi verið byrjað fyrir þann tíma. Árið 2019 sagði fyrrum sjóliðsforingi. „Ég er ekki alveg viss um hvenær menning okkar ákvað að það væri ásættanlegt að gera minna en ekkert í viðhaldi. Munum við fylgja framtíðarleiðtoganum sem mun vera með lúgutape, límbönd og benslavíra til að redda málum? Þangað væru þeir að stefna.
Annar foringi hélt því fram að þetta ástand væri í höndum sjóliða sem ættu að sjá sóma sinn í að lagfæra það sem aflaga færi þótt þeir næðu ekki að vekja athygli sinna yfirmanna á ástandinu. Bent hefur verið á það að vandinn liggi fyrst og fremst í Pentagon sem megi líkja við stórt skip með mikinn skriðþunga þar sem

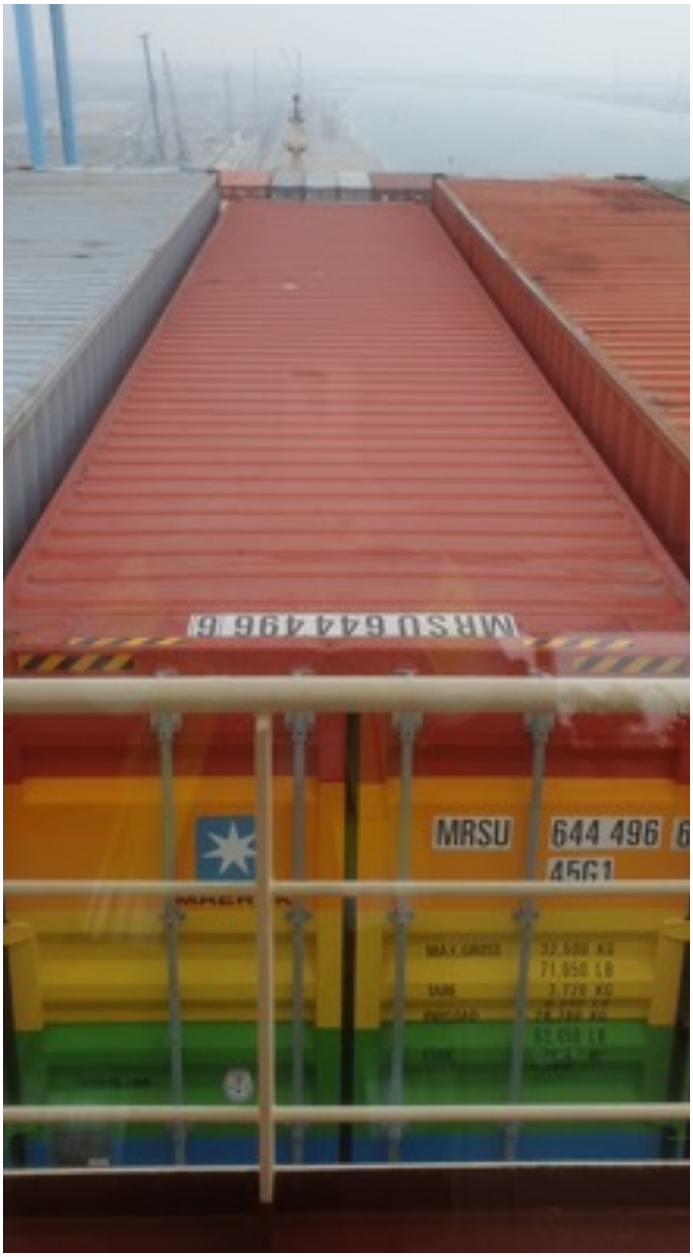
fjármögnunarforgangsröðunin er að hygla flug- og landher. Sjóherinn getur haldið því fram að ryð hafi ekki áhrif á viðbúnað flotans, en jafnvel æðstu aðmírálar eiga erfitt með að horfa fram hjá þeirri staðreynd að karlar og konur sem þjóna í fremstu víglínu eru verðmætasta eign Bandaríkjanna. Erfitt verður að hvetja ungt fólk til að ganga til liðs við sjóher sem er vanmetinn af Pentagon, hvað þá að fá það fólk til að fara um borð í skip sem eru orðin að ryðhrúgum.

**Súper hagnaður**

Stærsta gámaskipaútgerð heims, A.P. Møller Mærsk, gerði það gott á síðasta ári því tekjur jukust um 32% á milli ára en hagnaður ársins varð nærri 31 milljarður dollara samanborið við tæpa 20 milljarða árið á undan. Stjórnarformaður útgerðarinnar, Vincent Clerc, sagði að árið hefði verið það besta í sögu útgerðarinnar samhliða því að samstarf við viðskiptavini hefði verið fært á nýtt stig með því að styðja við birgðakeðjur þeirra frá enda til enda á mjög erfiðum tímum. Ekki er gert ráð fyrir að áframhald verði á þessum mikla gróða hjá fyrirtækinu því á síðasta ársfjórðungi 2022 var farið að draga verulega úr hagnaðinum sem gæfi vísbendingu um að það væri byrjun á að eðlilegt ástand færi að skapast í sjóflutningum undir lok árs 2023.

**Asía ekki tilbúin**

Í síðasta blaði sagði ég frá hinsegin gámum sem A.P. Møller hefðu málað í tilefni af hinsegindögum og hafa þeir vakið mikla athygli. Við sáum hina hollensku Belindu Hoff frá velferðarþjónustu sjómanna hoppa fyrir framan einn af þessum fjölmörgu gámum sem málaðir höfðu verið. Nýlega heimsótti Belinda eitt skipa A.P. Møller, Marie Mærsk, sem var í Rotterdam að lesta gáma til Asíu. Þegar hún var að ganga um borð ásamt Roel skipstjóra skipsins sá hún að verið var að hífa einn þessa gáma um borð. Benti hún skipstjóranum á hvaða gám væri verið að hífa um borð og var hann frekar hissa en ánægður að sjá að hann færi með skipinu. Þegar upp í brú var komið tók hún eftir því að regnbogagámurinn var ekki staðsettur á útsíðu heldur inni í miðri stæðu. Þrátt fyrir að útgerð skipsins hafi lagt áherslu á að hafa þessa gáma áberandi um borð í skipum útgerðarinnar þá var hún upplýst um að Asía væri ekki enn tilbúin að taka á móti þeim skilaboðum sem fælust í þessum áberandi gámum. Þrátt fyrir góðan vilja útgerðarinnar og áhafna þá hafa skipstjórnendur því miður orðið að taka tillit með þessum hætti til menningar þeirra landa sem skip þeirra sigla til svo forðast megi vandræði.




Regnbogagámur hafður á milli annarra gáma út af Asíusiglingum.
Ljósmynd: Belinda Hoff.


# HÖNNUN &PRENTUN
## Á HINU OG ÞESSU

Setjum upp og seljum auglýsingar í blöð fyrir hina ýmsu einstaklinga og félagasamtök t.a.m.
▪ Afsláttarbók LEB ▪ LEB blaðið
▪ Sjómannadagsblað Vestmannaeyja
▪ Þjóðhátíðarblað Vestmannaeyja
▪ Sjómannablaðið Víkingur
▪ Heima er bezt ▪ VM blaðið
▪ Blað Rafiðnaðarsambandsins
▪ Tímaritið Úti ▪ Vikublaðið Tígull

/leturstofan /leturstofan

LETURSTOFAN
900 Vestmannaeyjar // Vestmannabraut 38
leturstofan@leturstofan.is // s. 481 1161

ESKJA

JÓN BERGSSON

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

/JONBERGSSON #JONBERGSSON

*Heiðar Kristinsson*

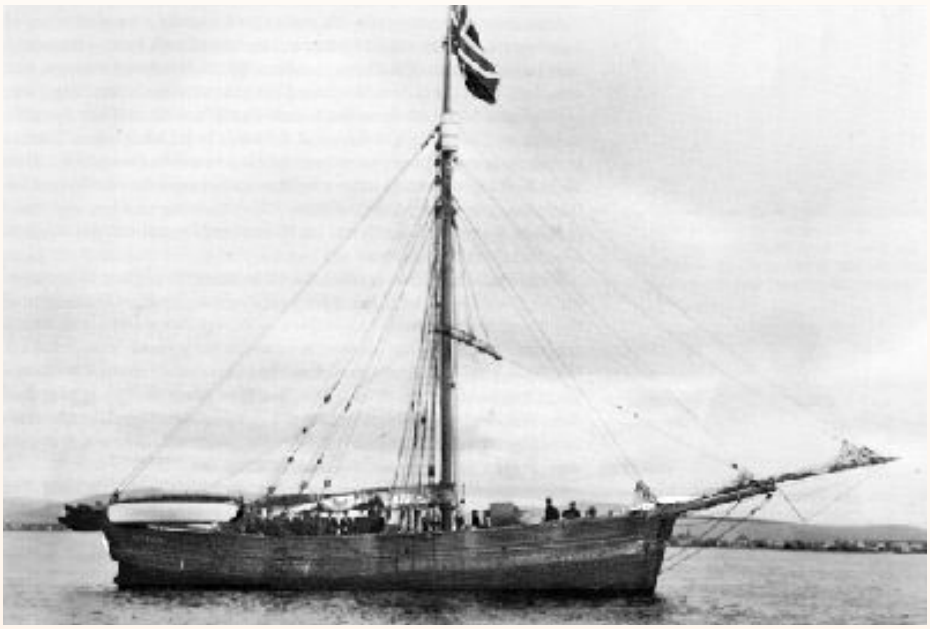
# Norður-vestur íshafsleið milli Atlantshafs og Kyrrahafs

## - Fyrri hluti -

Um aldir höfðu menn haft hugboð um að nothæf siglingaleið til Austurlanda leyndist norður fyrir Norður-Ameríku milli Kyrrahafs og Atlantshafs í gegnum hafísinn og frá 16. öld (1576-1578 leiðangur Martin Frobisher) hafa verið gerðir út margir leiðangrar ofurhuga á þeirrar tíðar vel búnum skipum. Þessir leiðangrar enduðu allir án þess að mönnum tækist að sigla þessa leið og sumum leiðöngrunum lauk hörmulega.

Það er ekki fyrr en á árunum 1903 -1906 að Norðmaðurinn Roald Amundsen (f.16.06.1872-d. 18.07.1928) tekst við sjötta mann að sigla þessa leið frá Atlantshafi til Kyrrahafs á „GÖJU“ lítilli fiskiskútu sem hann hafði látið breyta fyrir þessa ferð . Leið þeirra lá um Baffinsflóa, Lancastersund, Peelsund, James Rosssund og Raesund

Sagt er í heimildum að ferð þeirra hafi tekið þrjú ár sem ekki er alskostar rétt að því er sjálfa siglinguna varðar. Þeir eyddu oft löngum tíma í margskonar rannsóknir voru t.d. 19 mánuði á landi og á ísnum á King William eyju (68°38´ n.brd. 095° 52´ v.lgd.) á svæði sem nú kallast Gjoa Haven. Þar stunduðu þeir ýmsar mælingar og rannsóknir m.a. á segulskautinu og uppgötvuðu hreyfingu þess.



*Goja Skip leiðangurs Roald Amundsen árin 1903 – 1906 seglskip með hjálparvél sem nú er varveitt á skipasafninu í Oslo.*

Sjálf siglingin tók rúmlega eitt ár og þrátt fyrir erfiðleika má segja að siglingin hafi gengið framar vonum. Það varð þó strax ljóst að þessi leið yrði ekki nothæf sem siglingaleið stærri skipa þó ekki væri nema vegna þess hvað grunnt var víða í henni svo að „GÖJA“ tók oft niðri á leiðinni.

**Kanadastjórn áréttar lögsögu sína yfir norðvestur leiðinni**

Ekki er vitað til að norðvestur leiðin hafi verið sigld aftur í nærri fjóra áratugi en þá kemur það upp í miðri heimsstyrjöldinni síðari að Kanada stjórn hefur áhyggjur vegna þess að hugsanlega væru uppi efasemdir með lögsögu á svæðinu og því brýnt að sýna umheiminum að lögsagan væri kanadísk. Því var ákveðið að senda skip inn á norðvestur leiðina og ef mögulegt væri að freista þess að sigla í gegn. Til fararinnar var valið lítið strandgæslu skip „ST. ROCH“, skipstjóri var Henry Asbjorn Larsen (fæddur í Noregi), þrautreyndur við siglingar á norðlægum slóðum og hafði verið á „ST. ROCH“ frá því að skipið var smíðað árið 1928, fyrst stýrimaður í nokkra mánuði en eftir það skipstjóri.

Skipið fór frá Vancouver í júní 1940 og á næstu 29 mánuðum eftir að hafa eitt tveimur vetrum frosið fast í ís tókst að sigla því þessa erfiðu leið norðan við Alaska, Kanada og um sundin niður í Buffins flóa suður með austur strönd Labrador um Belle Isle sund, St. Lowrents flóa til Halifax þangað sem skipið kom 11. október 1942.

Þá höfðu ísbrjótar siglt hluta leiðarinnar og fyrsta sigling stærri skipa en þessara fyrrnefndu var farin frá Thule á Grænlandi í júlí árið 1957 þegar Bandaríkjamenn létu 2030 tn[1] ísstyrkt eftirlitsskip W 38 „STORIS“ ásamt tveimur 1015 tn þjónustuskipum (Seagoing Buoy Tenders ship), „BRAMBJE” og „SPAR“ sigla leiðina frá vestur strönd Grænlands til vesturstrandar Bandaríkjanna.

„STORIS“ sem var smíðað sem léttbyggður ísbrjótur var tekið í notkun árið 1942

*St. Roch Canadídt strandgæsluskip fyrsta skip til að sigla Norðvestur leið frá vestri til austurs og síðar í kringum Norður Ameríku. Skipið er nú varðveitt í sjóminjasafni í Vancouver.*

með heimahöfn í Boston en flutt til Curtis Bay, í Maryland þaðan sem skipið þjónaði í heimsstyrjöldinni á norður Atlantshafi mest við austurströnd Grænlands. Árið 1948 var heimahöfn skipsins flutt til Juneau í Alaska og eftir ferðina 1957 til eyjarinnar Kodiak í Alaska. Skipið var gert út til eftirlitsstarfa á Beringshafi, til þjónustu við uppbyggingu á Loranstöðvum á strönd Alaska og til sjómælinga og kortagerðar.

„STORIS“ var fyrst skipa í flota Bandaríkjanna til að sigla umhverfis norður Ameríku en þeim hring lauk með siglingunni 1957 sem hér um ræðir.[2] Tilgangur ferðarinnar var sagður að finna leið fyrir djúprist skip þarna í gegn og kortleggja leiðina að einhverju leyti, en jafnframt að komast hjá hinni löngu siglingu suður fyrir norður Ameríku gegnum Panamaskurð til að koma skipunum í heimahöfn í Alaska. Eitthvað er óljóst með samþykki Kanada stjórnar fyrir þessari siglingu og varð af nokkuð hark milli ríkjanna sem tók langan tíma að leysa með diplomatískum hætti.

Aðrar siglingar höfðu ekki verið um þetta hafsvæði svo vitað sé þó auðvitað sé ekki hægt að fullyrða um það að á stríðsárunum hafi eitthvað verið snöflað þarna um af stríðsaðilanum án þess að ástæða væri talin til að gera það kunnugt.

**Alaska, landsvæðið einskis nýta**

Alaska var byggt frumbyggjum, Alaska eskimóum/inuitum þegar könnunarleiðangrar miðalda og landnám nýja heimsins sem svo hefur verið nefnt hófst og óljóst á þeim tíma hvort þetta landsvæði væri yfirleitt til og þá í hvaða mynd það væri. Skömmu fyrir dauða sinn taldi Pétur mikli rússakeisari[3] sér bráðnauðsynlegt að vita hvar keisaradæmi sitt endaði í norðaustri og hvort ríki hans væri landfast við Ameríku eða hvort sjór, þá líklega sund, skildi að meginlöndin. Gerður var út leiðangur undir forystu Vitus Bering[4] sem staðfesti árið 1728 að sund sem síðar hlaut nafn hans Beringssund væri á milli meginlandanna. Þar með var komin vissa fyrir því að Norðausturleiðin sjóleiðin til Kyrrahafs væri til en að vísu illfær eða ófær þeirra tíma skipum lungann úr árinu vegna hafíss. Leiðangurinn gerði meira en að uppgötva sundið því í leiðinni uppgötvaðist óþekktur þjóðflokkur dugmikilla veiðimanna.

Í kjölfar leiðangurs Berings hófust síðan miklir leiðangrar ævintýramanna frá Rússlandi til Alaska til verslunar við innfædda þ.e. að segja að komumenn neyddu frumbyggja landsins til að veiða smærri loðdýr í þágu skinnaverslunar sinnar.

*[1] Um er að ræða þunga skipsins / særíni sem er sú mælieining sem notuð er um herskip. [2] „STORIS“ var í notkun hjá strandgæslunni í 64 ár, mest á þessu erfiða hafsvæði. Skipinu var siglt til Kaliforníu í mars 2007 þar sem nú er unnið í því að varveita það sem safn. [3] Pétur mikli f. 9. júní 1672 ríkti yfir Rússlandi frá 7. maí 1682 til dauðadags 8. febrúar 1725 og lifði því ekki að fá upplýsingar úr leiðangri Berings. Pétur fór á yngri árum til Vestur-Evrópu og nam skipasmíðar hjá hollenskum skipasmiðum. Pétur mikli stofnaði í Moskvu árið 1701, stærðfræðiskóla og siglingafræðiskóla.*

*[4] Daninn Vitus Jonassen Bering var fæddur í ágúst árið 1681 í Horsens á Jótlandi og ólst hann upp þar. Hann réðist til starfa í flota Péturs mikla Rússakeisara árið 1703, giftist rússneskri konu og varð skipstjóri og leiðangursstjóri í könnunarleiðöngrum Rússa í Norður-Íshafinu.*

Fljótlega hófu svo Rússar þar otraveiðar í stórum stíl en skinn þeirra voru í mjög háu verði og eftirsókn í þau mikil. Svo stórkarlalega var gengið til verks að minnstu munaði að sumar dýrategundir yrðu útdauðar í þeirri rányrkju sem fram fór á þessum áratugum. Ákaflega erfitt var að komast til og frá þessu nýuppgötvaða fengsæla landsvæði, sjóleiðin illfær eða ófær og landleiðin yfir Síberíu löng og ekki greið. Síðar komu upp vandamál við varnir hinna fjarlægu rússnesku byggða og efasemdir við keisarahirðina um ávinning af landnámi á fjarlægum slóðum og útbreiðslu ríkisins. Þá var komin til valda Katrín keisaraynja og var málið lagt fyrir keisaraynjuna árið 1769. Katrín mikla var að venju sinni skjót til ákvarðana og leysti greiðlega úr vandanum. Kaupmenn, veiðimenn og alskonar ævintýramenn væru ábyrgir fyrir landnáminu í Norðvestur-Ameríku og skyldu sjálfir bera kostnaðinn. Katrín kvaðst ekki vilja leggja til mannafla, skip eða fjármuni til stuðnings þessum volaða útnára og ákvað að hið víðfeðma Rússland hefði ekki áhuga á landvinningum hvorki í Austur-Indíum eða Norður-Ameríku.

Eins og fram kemur í þessari skeleggu ákvörðun Katrínar keisaraynju hinnar miklu var ekki talið arðvænlegt að nýta Alaska þrátt fyrir skinnaverslunina. Segja má að Alaska hafi verið hálfgert vandræðabarn rússneska keisaradæmisins sem þeim var þó nauðugur einn kostur að nýta vegna grávörunnar. Rússar sáu sér svo leik á borði og losuðu sig við þetta volaða svæði árið 1867 þegar Bandaríkjastjórn keypti Alaska af ríkisstjórn Rússlands fyrir $ 7,2 milljónir og höfðu kaupendur heldur litla trú á hagkvæmni fjárfestingarinnar.[5] Töldu eins og fyrri eigendur að landsvæði Alaska væru verðlaus vegna skorts á náttúruauðlindum og vegna þess hve harðbýlt landið væri og erfitt yfirferðar, hvort heldur á sjó eða landi.

Rússneskir könnuðir höfðu þó þegar árið 1853 fundið olíu í litlu magni í Cook Inlet þar sem síðar kom í ljós að reyndist geyma mikið af olíu og jarðgasi. Rússar voru byrjaðir á þessu svæði með námugröft eftir kolum árið 1857 en lítil not voru af þessum auðlindum vegna þess hve örðugt var að komast að og frá svæðinu. Bandaríkjamenn áttu þó heldur betur eftir að skipta um skoðun varðandi fánýti landsins þegar gull fannst í Alaska árið 1880 og fégráðugir gullgrafarar og ævintýramenn tóku að streyma þangað í þúsunda tali. Gullæðið gekk yfir á rúmlega 30 árum og nú er lítið um gullgröft þar en íbúar lifa aðallega á fiskveiðum, olíu- og jarðgas-framleiðslu auk skógarhöggs.

Alaska er á eldfjallasvæði og að hluta til á svipuðum breiddargráðum og Ísland þar sem Norðurheimskautsbaugur liggur um það bil um miðbik Alaska og landinu svipar um margt til Íslands. Þar er að finna mikinn fjölda jökla, aragrúa af ám og vötnum auk mikilla skóga. Þó svo að Bandaríkjamenn hafi keypt Alaska árið 1867 var það ekki fyrr en 3. janúar 1959 sem Alaska varð ríki í Bandaríkjunum, það 49. í röðinni og langstærst[6] eða tæplega 1.531.000 km$^2$ að flatamáli. Landið er strjálbýlt sem fyrr segir og erfitt yfirferðar og hafa frumbyggjar þess jafnan átt undir högg að sækja hjá fjarlægum stjórnvöldum sem segja má að hafi sleglið eign sinni á svæðið, gögn þess og gæði, og innfæddir ekki verið mikið spurðir þegar nýting landsins hefur verið annarsvegar, þeir fylgdu bara með í sölunni eins og hvert annað góss.

*Heppinn gullleitarmaður? Á seinni hluta 19. aldar dró Alaska til sín ævintýramanna í leit að gulli.*

*Stavros Niarchos.*

**Olíuvinnsla í Alaska, MANHATTAN siglir norðvestur leið**

Árið 1968 fannst við Prudhoe Bay í Norður Alaska stærsta olíu- og jarðgas vinnslusvæði sem fundist hefur í Bandaríkjunum og ekki að sökum að spyrja, olíufélög og auðjöfrar hófu undirbúning að olíuborunum og vinnslu þessara miklu náttúru auðlinda. Einn hængur var þó á, hvernig átti að koma olíunni á markað?

Annarsvegar var um að ræða flutning á jarðolíunni sjóleiðina með stórum sérbyggðum olíuskipum sem gætu siglt gegnum heimskautaísinn norðan við Alaska og Kanada til olíuhreinsunarstöðva á austurströnd Bandaríkjanna. Heldur þótti þetta fjarstæðukennt bæði vegna þess að menn efuðust um að leiðin væri yfirleitt fær stórum skipum vegna grynninga og ísalaga og mengunar hætta gífurleg ef óhapp yrði. Hinsvegar kom upp sú hugmynd sem mörgum þótti enn brjálæðislegri, sem sé að leggja risavaxna olíuleiðslu 1200 km leið frá Prudhoe Bay til hafnarinnar Valdez sem er nyrsta ísfría höfnin á vesturströnd Alaska.

Í stöðunni voru sem sagt tveir kostir og hvorugur góður eða auðleystur, báðir kostnaðarsamir og sá síðari svo nam stjarnfræðilegum tölum. Það var komið fram á árið 1968, vinnsla á olíu var að hefjast í Prudhoe Bay og það varð að

*[5] Alaska var keypt í stjórnartíð þeirra Andrew Johnson forseta Bandaríkjanna 1865-1869 og Alexanders II. Rússakeisara sem ríkti 1855-1881. [6] Næst Alaska að stærð er Texas sem er 691.000 km$^2$. [7] Grísku skipakóngarnir Onassis og Niarchos.*

| *Við afhendingu skipsins 1962:* | | *Eftir breytingarnar 1969:* |
|---|---|---|
| Lengd | 286,5 m | 306,4 m |
| Breidd | 35,4 m | 40,2 m |
| Djúprista | 15,8 m | 15,8 m |
| Dwt | 108.590 tn | 114.668 tn |
| Vél. Turb. Hö. | 43.000 hö | 43.000 hö |
| Siglingahraði | 17,5 sml. | 17,0 sml. |

*Manhattan á siglingu fyrir breytingar.*

hefjast skjótt handa ef olíufundurinn átti að verða eitthvað meira en vonarpeningur. Þar kom að félögin Humble Oil & Refining Company og Atlantic Richfield Company ásamt fjársterkum aðilum að tjaldabaki[7] ákváðu að ráðast í að láta sigla stóru tankskipi norðvesturleiðina milli Labrador og Grænlands eftir sundunum milli eyjanna við norðurströnd Kanada til olíusvæðisins í Prudhoe Bay á norðurströnd Alaska.

Tilgangur ferðarinnar skildi vera sá að ganga úr skugga um hvort sigling þessa leið væru möguleg og hvort að sjóflutningar með jarðolíu frá heimskauta svæðunum væru arðvænlegri en lagning olíuleiðslu sem fyrr er nefnd. Lagning leiðslunnar var til athugunar þegar hér var komið en ekki var síður deilt um hvort lagning hennar væri möguleg og þá réttlætanleg vegna hinna miklu umhverfis áhrifa sem þetta mannvirki óhjákvæmilega hefði. Þar kom til gríðarmikil mengunar hætta ef skemmdir yrðu á leiðslunni og ekki síður kostnaðurinn sem talið var að yrði meiri en við nokkurt mannvirki sem ráðist hefði verið í.

Þegar ákvörðun um siglinguna lá fyrir var næst að útvega nothæft skip til ferðarinnar og ljóst að verkið krafðist mikils undirbúnings. Fengnir voru til þeirrar vinnu skipaverkfræðingar, fjöldi vísindamanna með þekkingu á heimskautasvæðinu, auk siglingafræðinga með reynslu af íshafssiglingum.

Til álita komu kaup á skipi sem hægt væri að breyta til siglingarinnar eða hugsanlega smíða nýtt skip. Tíminn var afar naumur þar sem ákveðið var að fara ferðina síðsumars árið 1969 en tíminn frá ágúst fram í nóvember er sá tími sem ísmyndun er í lágmarki á svæðinu og bráðnun sumarsins í hámarki. Niðurstaðan varð sú að ekki ynnist tími til byggingar á sérhæfðu skipi en samningar tókust við eiganda risa olíuskips og við langtíma leigutaka og rekstraraðila þess sem var Exxon Mobil Corporation sem víða um heim gekk undir nafninu Esso.

Skipið var MANHATTAN sem var nýlegt túrbínudrifið olíuflutningaskip það stærsta í heimi þegar það var tekið í notkun í ársbyrjun 1962. Skipið var enn á þessum árum meðal stærstu olíuflutningaskipa í heimi og það stærsta og öflugasta í kaupskipa flota Bandaríkjanna og var fyrir breytingarnar sem í hönd fóru 108.590 DWT.

**T/T MANHATTAN fyrir breytingar**

MANHATTAN var knúið gufu túrbínum 43.000 hp og tveim skrúfum og var á þessum tíma eina stóra tankskipið í heiminum sem búið var tveimur sjálfstæðum skrúfum sem var afar mikilvægur kostur bæði vegna öryggis á siglingunni ásamt meiri og betri stjórnhæfni skipsins. Eigandi skipsins var Manhattan Tanker´s Company í New York sem leigði skipið til olíufélaga samsteypunnar Exxon Mobil Corporation/ExxonMobil eða ESSO sem áður greinir frá en í þessar samsteypu

tengdust auðmenn víða að úr veröldinni. Tveir þeirra, Grikkirnir Onassis og Niarchos, voru frekir til fjörsins og miklir fyrir sér í útgerð olíuflutningaskipa og á þeim tíma nefndir skipakóngar.
Á árunum síðari heimsstyrjaldar og þar á eftir voru þeir Aristotelis Onassis og Stavros Niarchos umsvifamiklir í útgerð olíuskipa í heiminum og ríkti mikil og óvægin keppni á milli þeirra félaganna á þessum árum og raunar alla tíð bæði viðskiptalega og í einkalífi. Þeir höfðu auðgast gríðarlega á skipaútgerð á styrjaldarárunum og árunum þar á eftir með heldur vafasömum hætti að talið var og voru ekki vel séðir í Bandaríkjunum og eftirlýstir af FBI um tíma, þó svo að veldi þeirra stæði þar með miklum blóma í gegnum allskonar dótturfélög og samsteypur. Eitt af mörgum félögum þar, að mestum hluta í eigu Niarchos, var einmitt Manhattan Tanker´s Co sem var eigandi skipsins.
Olíuskipið MANHATTAN var smíðað í skipasmíðastöðinni Bethlehem Steel Company í Quincy. Massachusetts og tekið í notkun árið 1962.

**Skipasmíðaiðnaður í Bandaríkjunum**

Tíminn var naumur til framkvæmda, en bandarískur skipasmíðaiðnaður á þeim tíma afar tæknivæddur og var á árum seinni heimsstyrjaldarinnar og fram undir þetta langt á undan skipasmíðastöðvum í Evrópu og víðar. Á árum seinni heimsstyrjaldar tóku Bandaríkjamenn það upp í stað þess að smíða skip í einni og sömu stöðinni frá því kjölur var lagður og þar til smíði skipsins lauk að smíða hina ýmsu skipshlutar víðs vegar um Bandaríkin. Þessir skipspartar voru svo fluttir á aðra staði þar sem einhver hluti skipsins var smíðaður og skipið sett þar saman. Með þessari aðferð tókst þeim að hleypa af stokkunum og taka í notkun svonefnd EC2 eða Liberty skip á um tíu daga fresti víðsvegar um Bandaríkin en talið að smíðin öll hafi tekið að jafnaði 42 daga[8]. Alls voru smíðuð 2751 skip af þessari gerð á árunum 1941-1945 þegar smíði þeirra var hætt. Skipin voru að mestu leiti rafsoðin sem sparaði gífurlega vinnu við smíðina auk þess sem skipin urðu nokkru léttari en hnoðuð skip. Þetta voru miklir burðarjálkar en afar gang lítil, náðu mest um 10,5 sml. í logni og ganglaus með öllu og nær ósjálfbjarga ef þau voru tóm og eitthvað veður var. Skipin voru því auðvelt skotmark og var mikill fjöldi þeirra skotinn niður á úthafinu af kafbátum og af flugvélum þegar nær dró ströndum.
Skipin vörðu sig illa í vondum veðrum vegna þess hversu lág þau voru, meðal annars bakkalaus. Þegar leið á styrjöldina komu svonefnd Victory skip einskonar endurbætt Lyberti skip, þá komu líka Knok skipin fram á sjónarsviðið sem voru minni[9] og þóttu þessi skip mun betri kostir.

*Aristotelis Onassis kvæntist 1968 Jacqueline Lee Bouvier Kennedy, ekkju John F. Kennedys forseta, og þótti þá mörgum Bandaríkjamanninum bikarinn fleytifullur og drykkurinn beiskur.*

*Liberty skip. Seint verður því haldið fram að þau hafi verið fríðust fleyja á heimshöfunum en talið er að þau hafi haft úrslita áhrif um gang styrjaldarinnar í flutningum til Evrópu.*

*[8] Samsetning skips tók stystan tíma rúmlega 2 daga en lengstan tíma tók hún 72 daga. [9] Tröllafoss Eimskipafélagsins sem keyptur var eftir stríðið var eitt svonefndra Knok skipa.*

# Frívaktin

**Nóbelsskáldið og Gerpla**
Skömmu eftir að Gerpla kom út mætti Halldór Laxness fornvini sínum á Laugaveginum. Þeir tóku tal saman.
Vinurinn: „Sæll, Halldór minn, og til hamingju með nýju bókina. Er eitthvað í hana varið?
Skáldið: „He .. hefurðu l...esið hana?
Vinurinn: „Já, ég var einmitt að enda við að lesa hana og varð einhvern veginn ekkert mjög hrifinn."
Skáldið (og horfir enn hærra upp í skýin): „Lestu hana aftur." – Og fór sína leið.

**Vandamál hárrar elli**
Halldóra Bjarnadóttir, kennari, skólastjóri, félagsmálafrömuður og ritstjóri, náði þeim merka áfanga að verða 108 ára gömul.
Fornt máltæki segir að tvisvar verði menn börn. Þetta henti Halldóru þegar hún varð 103 ára en þá tóku að litskrúðugir bæklingar undir heitinu „Ungir vegfarendur" að streyma til hennar.
Í fyrstu gerðu ættingjar Halldóru enga athugasemd við þetta en þegar ekkert lát varð á sendingunum tóku þeir að grennslast fyrir um orsakir þeirra. Þá var þeim góðfúslega bent á að tölvubúnaður Hagstofu Íslands gerði ekki ráð fyrir því að nokkur manneskja gæti orðið eldri en 100 ára. Af þeim sökum yrði það fólk, sem lifði í meira en tíu áratugi, skráð sem ungviði í heila tölvunnar og fengi sendan allan þann dreifipóst er annars væri eingöngu ætlaður ungum börnum.

**Ljót skáldsaga**
Skáldsagan Dorian Grey eftir Oscar Wilde kom út árið 1890 og fékk afar slæma dóma. Gagnrýnendur komust svo að orði að hún væri „siðspillandi", „leiðinleg" og „viðbjóðsleg", og höfundurinn velti sér í drafinu; það væri réttast að kasta henni í eldinn og brenna hana sem hvern annan óþverra, var niðurstaða gagnrýnenda.

Halldór Laxness hafði þá nýlega skrifað Gerplu.

**Ödipus girntist ekki móður sína né hataði hann föður sinn**
Ein af frægari kennisetningum sálfræðinnar, og ábyggilega sú öfuguggalegasta, er Ödipusarkenning (Ödipuskomplex) Sigmunds Freuds. Í hnotskurn hélt Freud því fram að synir girntust mæður sína og bæru þar af leiðandi öfund í brjósti til feðra sinna sem ætti það til að þróast upp í hreinan illvilja í þeirra garð. Hvað sem líður kenningunni þá er það af og frá að leggja nafn Ödipusar við hana. Þessi konungssonur frá Þebu var hins vegar með afbrigðum seinheppinn.
Ólán hans hófst þegar véfrétt greindi föður hans frá því að hann myndi falla fyrir hendi ófædds sonar síns. Þegar barnið fæddist var það borið út og nagli rekinn í gegnum fætur þess. Þaðan er nafnið Ödipus dregið sem þýðir „bólginn fótur."
Til að gera langa sögu stutta var kornabarnið tekið í fóstur en þegar Ödipus komst á legg heimsótti hann véfréttina í Delfí er greindi honum frá yfirvofandi ógæfu, án þess þó að skýra honum frá réttum uppruna hans. Á flótta undan spásögninni banaði Ödipus svo föður sínum óvart og án þess að vita hver hann var. Síðar kvæntist hann móður sinni að áeggjan Þebubúa, er vildu þannig launa honum greiða er hann hafði gert þeim. Hvorugt brúðhjónanna vissi nokkuð um böndin sem hnýttu þau saman. Þegar sannleikurinn kom í ljós tók Ödipus fréttunum afar illa og reif úr sér bæði augun.

**Gat ekki dáið**
Gamall flakkari kom á bæ og kvaðst að fram kominn. Honum var vel tekið, veittur beini og leiddur til sængur. Um morguninn spurði húsfrúin á bænum gamla manninn hvernig honum heilsaðist. Öldungurinn svaraði mæðulega: „Hvað er um að tala, Ólöf mín, hér get ég ómögulega dáið fyrir hávaðanum í börnunum."

**Áfengisvarnarnefnd**
Þegar Alþingi samþykkti að setja á fót áfengisvarnarnefnd í öllum hreppum var ákveðið um leið að embættismenn í Stjórnarráðinu skyldu tilnefna formann í hverja þeirra en viðkomandi hreppsnefnd tvo meðstjórnendur.
Nú vildi svo slysalega til í Þverárhlíðarhreppi í Mýrasýslu, að formaður sá, sem Stjórnarráðið tilnefndi var löngu dauður. Er kom til kasta hreppsnefndarinnar að velja honum meðstjórnendur sagði einn nefndarmanna þar, Davíð frá Arinbjarnarlæk: „Ætli sé ekki best að við tilnefnum tvo dauða menn í viðbót. Það eru þá kannski einhverjar líkur á því að áfengisvarnarnefndin nái saman."

**„Flýttu þér þá"**
Kjartan Guðjónsson í Bolungarvík var eitt sinn að bjástra úti í bílskúr og þurfti hjálpar við. Hann kallaði í Jónmund son sinn - seinna yfirlögregluþjón á Selfossi - og bað um aðstoð. Strákurinn lá hins vegar yfir spennandi bíómynd í sjónvarpinu og sagðist ekki koma fyrr en henni væri lokið.
Þá mælti Kjartan: „Jæja, jæja, en viltu þá ekki gjöra svo vel að flýta þér að horfa á myndina."

**Um bölmóðinn**
Bölsýnismaður sem finnur rósailm fer þegar í stað að svipast um eftir líkkistu.

*

Bölsýnismanninum líður illa þegar honum líður vel af ótta við að honum muni líða ver þegar honum líður betur.

*

Sá bjartsýni: „Vertu ekki með þennan eymdarsvip! Ástandið er ekki eins slæmt og það lítur út fyrir að vera."
Sá bölsýni: „Nei, en það lítur út fyrir að vera það."

*

Engar kringumstæður eru vonlausar. En margir horfa vonleysisaugum á þær.

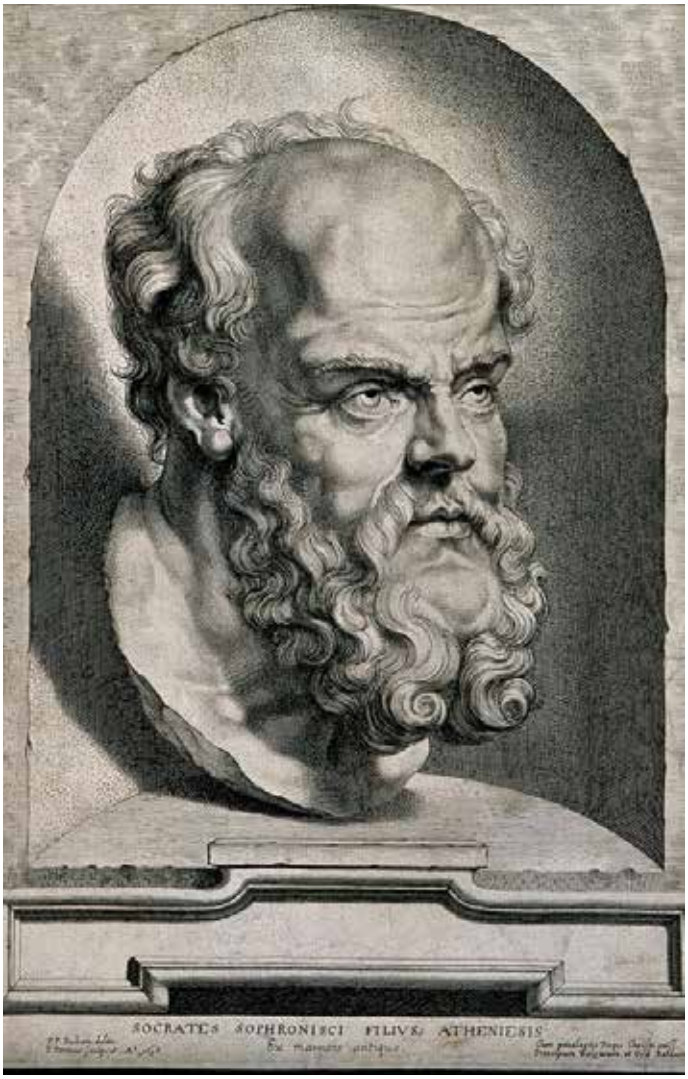
*

Væri ekkert myrkur myndi engin stjarna sjást.

*

Að lokum þessi orð Sókratesar: „Ef allt okkar andstreymi væri látið í eina sameiginlega hrúgu sem síðan skyldi skipt þannig að allir fengju jafnt myndu flestir verða fegnir að fá aftur sinn fyrri skerf og hverfa á braut - möglunarlaust."

**Laun dyggðarinnar**
Flækingur vatt sér að snyrtilegum manni á götu og bað hann um peninga.




Sókrates, þá myndu menn hverfa á braut án þess að mögla.
Mynd: Peter Paul Rubens

„Ef ég gef þér 500 krónur þá eyðir þú þeim bara í fjárhættuspil," sagði maðurinn.
„Nei," ansaði flækingurinn, „ég spila aldrei fjárhættuspil."
„Þá eyðirðu þeim í kvenfólk."
„Lít aldrei á kvenfólk," sagði flækingurinn.
„Þá kaupirðu áfengi fyrir 500 kallinn."
„Áfengi," svaraði flækingurinn. „Ég bragða aldrei áfengi."
„Heyrðu," sagði þá snyrtilegi maðurinn. „Ég skal gefa þér fimm þúsund krónur ef þú kemur með mér heim svo ég geti sýnt konunni minni hvernig fer fyrir manni sem aldrei spilar fjárhættuspil, aldrei drekkur og lítur aldrei á kvenfólk."

TÍGULL
LÍFIÐ Á SJÓNUM á www.tigull.is
Fylgstu með Eyjaflotanum á tigull.is

Múlalundur | Vinnustofa SÍBS
Reykjalundur | 270 Mosfellsbær
mulalundur@mulalundur.is
Sími 562 8500
www.mulalundur.is

MÚLALUNDUR

# Sérhönnuð sjómannamappa

## Atvinnuskírteini og önnur gögn á vísum 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**

# Uppbygging um allt land

Við hjálpum fyrirtækinu þínu að koma hugmyndum í framkvæmd og tökum þátt í sjávarútvegi um allt land.

Við erum betri saman