

# VÍKINGUR

SJÓMANNABLAÐIÐ

1. tbl. 2024 · 86. árgangur · Verð í lausasölu kr. 1.490



## Traustur félagi skipaþjónustunnar

Skeljungur veitir alhliða þjónustu í sjávarútvegi



Skeljungur

## Stjórnarkosningar í maí

Þann 8. maí nk. hefjast rafrænar stjórnarkosningar í félaginu þar sem kosnir verða formaður félagsins og átta meðstjórnendur tímabilið 2024-2028. Kosnið verður í fyrsta sinn samkvæmt nýju fyrirkomulagi við val á stjórn félagsins, en lagabreytingin var samþykkt á aðalfundi félagsins þann 4. júní 2021.

Áður var listakosning í félaginu þar sem uppstillingarnefnd valdi 9 menn í stjórn, þ.e. formann, varaformann, ritara og sex meðstjórnendur, auk fjögurra varamanna, listinn fékk listabókstafinn A. Það var þannig í höndum uppstillingarnefndar að velja stjórn félagsins. Ef menn vildu breytingar á lista stjórnar, þá þurfti að búa til nýjan lista skipaðan á sama hátt og fá 50 félagsmenn til að undirrita (mæla með honum), slíkur listi fékk listabókstafinn B. Þetta fyrirkomulag er ekki mjög lýðræðislegt og líklegt til að valda óánægju og jafnvel klofningi í félaginu ef slíkur listi kæmi fram. Margir félagsmenn höfðu lýst óánægju með fyrirkomulagið og vildu breytingar, fannst vanta lýðræði við val á formanni og stjórn félagsins.

Á stjórnarfundum þann 14. janúar 2021 var skipuð fjögurra manna nefnd til að yfirfara lög félagsins, skipaðir voru þeir Guðjón Guðjónsson, Pálmi Gauti Hjörleifsson, Sigþór Hilmar Guðnason og Árni Sverrisson. Þeir áttu að hafa til hliðsjónar lög sambærilegrar starfsemi og leita álits lögfræðings á fyrirhuguðum lagabreytingum. Þeir skiluðu af sér tillögum að breyttum lögum sem samþykkt voru á aðalfundi 2021.

Samkvæmt lögnum er nú einstaklingskosning í stað listakosningar áður, nú geta allir fullgildir félagsmenn boðið sig fram til formanns eða í stjórn félagsins, kosningin verður rafræn. Eins og áður verður stjórnin skipuð níu mönnum, en í stað fjögurra varamanna verða þeir níu. Fullgildir félagsmenn eru sem fyrr flokkaðir í fimm flokka, 1. Fiskimenn. 2. Farmenn. 3. Landhelgisgæsla. 4. Hafsögumenn. 5. Aðrir. Þessi flokkun þykir sanngjörn og er í samræmi við fjölda félagsmanna í hverjum flokki.

Uppstillingarnefnd hefur samkvæmt gildandi lögum það hlutverk að óska eftir framboðum til formanns og í stjórn og að gæta þess að amk. átján félagsmenn séu í framboði, þ.e. aðalmenn og varamenn í samræmi við flokkun félagsmanna. Einnig að búseta stjórnarmanna sé sem dreifðust. Nefndin óskaði eftir framboðum í janúar og febrúar, tuttugu og tveir fullgildir félagsmenn gáfu kost á sér í stjórn félagsins, nefndin hefur skilað listanum af sér til kjörstjórnar sem hefur verið birtur á heimasíðu félagsins [www.skipstjorn.is](http://www.skipstjorn.is).

Kjörstjórn sem í eiga sæti Guðni Á Haraldsson hrl., Hálfán Henryson og Steinar Magnússon ákvað á fundi þann 7. mars að rafræn kosning til stjórnar skyldi haldin dagana 8. maí til 30. maí, úrslit kosninga verða tilkynnt á aðalfundi félagsins sem haldinn verður föstudaginn fyrir sjómanna dag að venju, þ.e. 31. maí.

### Kjaramál

Nú hafa SSÍ, VM og SVG skrifað undir sambærilegan kjarasamning og skipstjórnarmenn á fiskiskipum hafa haft í gildi í tæpt eitt ár. Skipstjórnarmenn á fiskiskipum munu fá þá viðbót sem þessir aðilar sömdu um, þ.e.a.s. 400.000 krónu eingreiðslu og hækkan tímakaups til jafns við veltstjóra ofl. Ég mun skrifa undir viðauka við kjarasamning okkar á næstu dögum. Það er jafnframt ljóst að félagsmenn þessara félaga hafa tapað á því að hafa ekki samþykkt samningana á sama tíma og við. Við óskum þeim til hamingju með nýjan kjarasamning.

Nú getum við í sameiningu ásamt VM, SSÍ og SVG farið að einbeita okkur að því að önnur mikilvæg atriði í kjarasamningum þessara félaga verði efnis og eflid, t.d. fiskverðsmál, efling og sjálfstæði Verðlagsstofu skiptaverðs, öryggisnefnd, námskeið fyrir trúnaðarmenn ofl. Eitt er víst að þó að við höfum skrifað undir og samþykkt kjarasamning til langs tíma á fiskiskipum, þá verður nóg að gera hér eftir sem hingað til og baráttan heldur áfram.

Þau ánægjulegu tíðindi bárust þann 7. mars sl. að undirritaður var nýr kjarasamningur á almenna vinnumarkaðnum. Vonandi rætast markmið samningsins um að skapa skilyrði fyrir minni verðbólgu, lægri vöxtum og stöðugleika hjá landsmönnum öllum. Samningurinn gildir frá 1. febrúar 2024 til 31. janúar 2028 eða í 4 ár. Við hjá FS höfum á undanförunum mánuðum undirbúið okkur fyrir kjarasamninga skipstjórnarmanna á farskipum og ferjum, hjá höfnum landsins, LHG, Hafró, ofl. Fundað hefur verið með samninganefndum þessara stétta. Við munum hefja viðræður á næstu dögum og vonandi skrifa undir kjarasamninga á næstu vikum.

Árni Sverrisson



Sjómenn og aðrir lesendur Vikings. 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“.

Netið á [jonhjalta@simnet.is](mailto:jonhjalta@simnet.is)  
Forsíðumynd:  
Guðmundur St. Valdimarsson

## Efnis- yfirlit

- 4 Kallinn í brúnni er skipstjórinn Kristgeir Arnar Ólafsson.
- 8 Stórfenglegt safn á tíu hæðum. Hjálmar Þ. Diego segir okkur ferðasögu hópsins Tekið í blökkina.
- 14 Skipstjórinn flýtti sér fyrstur manna frá borði. Árni Björn Árnason rifjar upp hrakfallasögu Christians Evensen og örlög Kong Trygve.
- 18 Saga hvalbátanna. Annar hluti greinar Helga Laxdals um merkan þátt í atvinnusögu þjóðarinnar.
- 22 Elsta hjólaskipið. Ritstjóri vor leitaði það uppi og fann í Silkiborg á Jótlandi.
- 24 Hin norræna ljósmyndakeppni sjómanna. Úrslit liggja fyrir.
- 28 Af gömlum blöðum: Þá fórust 14 manns. Bernharð Haraldsson er umsjónarmaður.
- 30 Tundurdufl valda usla í íslenska flotanum. Fylkir RE og Kaldbakur EA.
- 33 Krossgátan er á sínum stað.
- 34 Við þjóðveginn: Þingeyrakirkja.
- 36 Horfnar starfsstéttir: „Kyndarastarfið var ekta þrælavinna.“
- 38 Þekkir þú skipin? Fraktskip á Pollinum við Akureyri.
- 40 „Búnir að drepa Bjarna bróður.“ Við stöndumst ekki mátið og kíkjum öðru sinni í hina bráðskemmtilegu bók Sigurðar Helgasonar, Vesturbærinn – Húsin, fólkið, sögurnar.
- 42 Nú græða þeir á tá og fingri. Hilmar Snorrason leitar fréttu utan úr heimi.
- 45 Lausn krossgátunnar.
- 46 Frívaktin: „Yfirleitt hafa verkamenn leyfi til að hósta.“

Útgefandi: Völuspá útgáfa,

Afgreiðsla og áskrift: 862 6515 / netfang: [jonhjalta@simnet.is](mailto:jonhjalta@simnet.is)

Ritstjóri og ábyrgðarmaður: Jón Hjaltason, sími 862 6515,

netfang: [jonhjalta@simnet.is](mailto:jonhjalta@simnet.is) Byggðavegi 101b, 600 Akureyri.

Auglýsingastjóri: Katrín Laufey Rúnarsdóttir, sími 856 4250 / [sjomanabladi@gmail.com](mailto:sjomanabladi@gmail.com)

Ritnefnd: Árni Sverrisson, Hilmar Snorrason og Jón Hjaltason.

Umbrot: Leturstofan / Prentun: Prentun.is

Aðstandendur SjómannaBláðsins Vikings:

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

SjómannaBláðið Vikingur kemur út fjórum sinnum á ári

og er dreift til allra félagsmanna ofangreindra félaga.

ISSN 1021-7231

*Time Zero*  
*Miðpunkturinn í brúnni*

**NÝTT TZ V5**



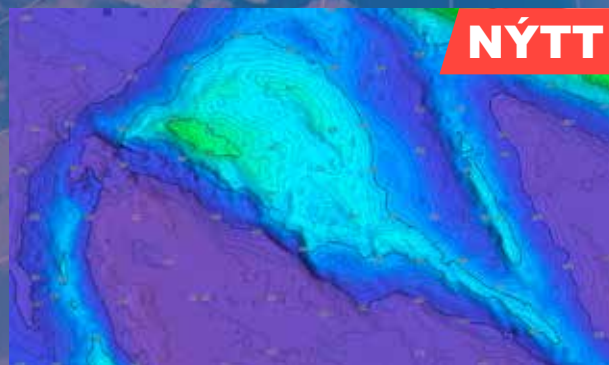
Ný útgáfa af Timezero, V5 er komin út, með fjölda nýjunga. Þar má nefna nýjan og endurbættan kortagrunn, TZ-Maps, með þéttari dýpslínum og nákvæmari dýpsgrunni.

Með Timezero sameinast mikið magn upplýsinga á einn stað. Hægt er að tengja hin ýmsu jaðartæki við Timezero, s.s. ratsjárloftnet, dýptarmæliseiningu, myndavélar, vindmæli o.fl. Allar þessar upplýsingar er hægt að kalla fram á allt að 3 skjáum sem hægt er að skipta í tvo, þrjá eða fjóra hluta. Þannig verður Timezero gríðarmikil upplýsingaveita til hagræðis og þæginda fyrir skipstjórnarmanninn.

**TZ-MAPS: Framúrskarandi tví- og þrívíddar framsetning með þéttari dýpslínum**

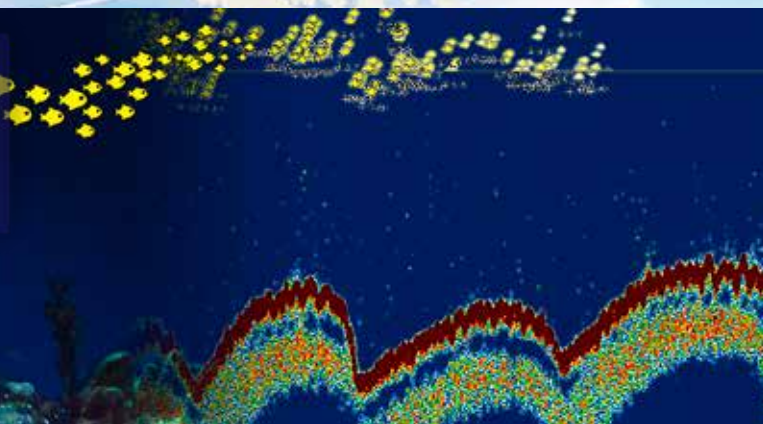
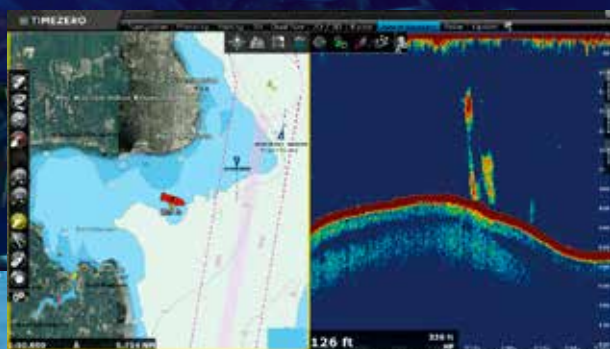


**NÝTT**



**NÝTT**

Í Time Zero má stjórna, birta myndir og safna upplýsingum úr fjölda Furuno dýptarmæla



# Kristgeir Arnar Ólafsson



Hjónakornin Kristgeir Arnar og Erna Pálmey Einarsdóttir í góðum gir á Kýpur.

## Nafn, hvenær fæddur og hvar?

Kristgeir Arnar Ólafsson, fæddur 15 nóvember 1966 í Reykjavík.

**Maki:** Erna Pálmey Einarsdóttir.

**Börn:** Einar Kristinn Kristgeirsson og Arnar Ingi Kristgeirsson.

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

Ég byrjaði á sjó daginn eftir fermingu, þá á Gullfaxa SH 125 en faðir minn, Kristinn Arnberg, var eigandi og skipstjóri Gullfaxa. Hann var búinn að lofa mér að ráða mig til sjós um sumarið eftir fermingu og stóð við það. Ég var 24 ára þegar ég fór í Stýrimannaskólann.

## Hvaða ár laukstu skipstjórnarprófi?

Fiskimanninn árið 1993 og tók svo farmanninn 2012.

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

Gullfaxa SH, Geirfugli GK, Fjölmi GK, Hrungni GK, Sighvati GK, Kópi GK, Eldhamri GK, Tjaldi II SH, Tjaldi SH, Valdimar GK og Kap II VE.

Tímabilið 1994-1997 var ég á Tjaldi II SH og það tímabil er eftirminnilegast. Við vorum að veiða grálúðu á línu og áhöfnin var frábær. Við náðum svo vel saman og

mórallinn var eins og hann gerist bestur, skipstjórinn Bjarni Kjartansson var alveg einstakur og á ég honum margt að þakka.

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

Kap VE 4 er skip sem var smíðað 1967 og er 57 ára í dag. Eins og árin segja til um þá er þetta gamalt skip sem hefði átt að fara í pottinn fyrir 25 árum síðan en hann hentar vel á netaveiðum og útgerðin er dugleg að halda skipinu vel við. Svo er nú í bígerð að smíða nýtt skip.

## Eftirminnilegasti skipstjóri sem þú hefur siglt með?

Án efa er það Bjarni Kjartansson.

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

Þeir eru nú margir skemmtilegir sem maður hefur róið með en sá sem kemur fyrst upp er kallaður Halli bongó og býr á Hellissandi. Hann var með þann eiginleika að láta þriggja vikna veiðiferð líða eins og viku á Tjaldi SH.

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

Þetta er frekar erfið spurning vegna þess að þeir eru margir góðir.

## Hver er uppáhalds fiskurinn minn að;

-a- borða? Lax.

-b- veiða? Þorskur.

## Hvernig finnst þér best að matreiða fisk?

Ofnbakaðan eða steiktan.

## Hver er furðulegasti fiskur sem þú hefur veitt?

Steinsuga.

## Uppáhalds mið og af hverju?

Í janúar og febrúar, þá myndi ég segja Breiðafjörður vegna þess að á þeim tíma er þar yfirleitt góð veiði og mikið skjól fyrir sunnan áttum sem eru oft ríkjandi á þessum tíma. En svo í mars, apríl og maí þá eru það miðin í kringum Vestmannaeyjar.

## Versta veðrið sem þú hefur lent í á sjó?

Ég held að það hafi verið árið 1998, frekar en 1997. Þetta var í mars. Ég var þá skipstjóri á Tjaldi SH. Við vorum að kanna hvort það væri grálúða út á Reykjanes hrygg fyrir utan 200 sjm landhelgislinuna. Við vorum búnir að vera þarna í þrjá daga þegar það spáir stormi en það var nú aðeins meira en það. Vindmælirinn um borð sýndi 98 hnúta sem er 17 vindstig og ég tel að ölduhæðin hafi verið um 20 metrar þegar verst var. Þarna var með okkur stór frystitogari að halda sjó og héldu þeir að þetta væri þeirra síðasti dagur. Þetta var viðbjóður sem ég lofaði sjálfum mér að koma mér aldrei aftur í og hef ég staðið við það.



Kap II VE 7 sem heitir nú Kap VE 4. Mynd: Shipspotting-Iceland.com

Wynn skipapurrrkur

Rómuð gæði



STRAIGHT LINE



Fást hjá Rubix.

**RUBIX**

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

### Hefur þú upplifað ótvíræða lífshættu á sjó?

Það var á Fjölni GK. Ég man nú ekki alveg árið, svona á bilinu „83“ til „86“. Þetta var um haust og vorum við fyrir austan á síldveiðum. Við fengum gott kast og vorum að háfa eða dæla síldinni um borð. Fjalirnir í lestinni bakborðsmegin gáfu sig og flæddi öll síldin úr bakborða yfir í stjórn. Við það lagðist Fjölnir á stjórnborðssíðuna. Skipstjórinn byrjaði að keyra skipið upp og skárum við pokann af nóttinni. Eftir að hafa reynt að sigla skipið upp gafst skipstjórinn upp og bað okkur að skjóta út björgunarbáti þegar hann slægi af ef báturinn færi við það endanlega á hliðina. En sem betur fer þá gerðist það ekki og okkur var fylgt til Eskifjarðar með þennan skipshalla sem var frekar mikill.

### Hver er mesta breyting siglingatækja sem þú hefur upplifað?

Ég myndi segja siglingartölvun.

### Þin skoðun á kvótakerfinu og hvernig



Feðgar saman á sjó í fyrsta sinn.

### Það hefur virkað?

Pass.

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

Pass.



Maciej með einn vænán þorsk.

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

Pass.

### Hefur þér tekist að vekja áhuga afkomendanna á sjómennsku?

Já ég myndi segja það. Einar Kristinn, eldri sonur minn, er yfirstýrimaður á Björgu EA hjá Samherja og Arnar Ingi, yngri sonur minn, er hálfnaður með Stýrimannaskólann.

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

Já það geri ég. Þetta er frábært starf og starfsumhverfið er alltaf að batna með nýjum skipum og tækni.

### Og að lokum fyrir bió fara og bókaorma: a – áttu þér uppáhalds bók og hvaða bók ertu að lesa núna?

Ég er engin bókaormur en ég er forfallinn tónlistarunnandi og Pink Floyd er búið að vera í uppáhaldi síðan 1979.

### b- uppáhalds kvikmyndin? Forrest Gump og Braveheart.



Strákarnir greiða fiskinn úr netunum.

# Umbúðir og pökkun eru okkar fag



Kassar - öskjur - ferskfiskkassar - pokar - límmitar  
milliarkir - rekstrarvörur - og margt fleira



## Samhentir

# „TEKIÐ Í BLÖKKINA“

## Lagt upp í ferð

Texti: Hjálmar Þ. Diego  
Myndir: Ólafur Ólafsson  
og Hjálmar Þ. Diego

Í þessum félagsskap – sem nefnist því viðeigandi nafni Tekið í blökkina – eru um það bil 60 misvirkir félagar sem eiga það sameiginlegt að hafa einhvern tíma siglt og stundað sjómennsku á síðutogurunum og hafa með góðfúslegu leyfi Hrafnistu Laugarási fengið að halda fundi sína einu sinni í mánuði í aðalmatsalnum en einhverjir félagar eru einmitt búsettir á Hrafnistu. Giska án ábyrgðar á að meðalaldur félaga sé um það bil 80 til 90 ár

Hér á eftir er ágrip af ferðasögu níu félaga sem ákváðu að taka þátt í fimm daga (fjögurra náttu) ferð á gamlar slóðir í Þýskalandi.

### FERÐIN AFRÁÐIN

Um nokkurn tíma hefur á fundum okkar verið rætt um að gaman væri að heimsækja gömlu löndunarhafnir togaranna í Þýskalandi og Bretlandi. Loks á fundi í júlí 2023 var ákveðið að láta reyna á þátttöku því engan tíma má greinilega missa miðað við meðalaldurinn.

Hinn 9. ágúst samþykkti Þórarinn Guðbergsson, einn félaganna, að taka að sér fararstjórn og ferðaáætlun. Þórarinn er öllum hnútum kunnugur eftir að hafa starfað við umboðsmennsku, fiskisölu, umsjón landana skipa (og gámafisks) og einnig verið búsettur sem slíkur í Þýskalandi og Bretlandi.



Hópurinn ásamt masterchef og fischsommelier herra Rolf Hartus. Talið frá vinstri: Ólafur Þórðarson, Jón Jónsson, Sverrir Andrésón, Kristján Guðmundsson, Þórarinn Guðbergsson, Rolf Hartus, Hjálmar Þ. Diego, Þórður Ásmundsson, Markús Alexandersson og Ólafur Ólafsson. Myndina tók starfsmaður Fischkochstudio í Bremerhaven.

Sjö skráðu sig í ferðina strax á fundinum í júlí og síða bættust tveir við og hópurinn því níu togarajaxlar, meðalaldur 77,7 ár.

Tek fram að fleiri langaði en áttu ekki heimangengt af ýmsum ástæðum, til dæmis ellikellingu, lasleika, fjölskyldu og þess háttu. Enda augljóst að kalla mætti svona ferð glapræði og dellu ruglaðra gamalmenna á síðasta snúningi.

Þórarinn ekki ófundsverður að bera ábyrgð á utanumhaldi og vera bæði bílstjóri og fararstjóri en vonandi jafnar hann sig og við erum honum ævarandi þakklátir fyrir framúrskarandi stjórn og þolinmæði.

### RÖLT UM OG SAGÐAR GROBBSÖGUR

Flogið þann 29. ágúst síðastliðinn til Hamborgar með Icelandair kl. 07:50. Komutími 13:05. Þar beið okkar níu manna bílaleigubíll og ekið sem leið lá til Bremerhaven á Best Western Plus Hotel, 4. stjórnú hótél sem er staðsett á Fischkai 2, sem sagt akkúrat á besta stað.

Á bryggjunni við hótelið lá gamall austurþýskur síðutogari, „GERA ROS“ 223. Einhvern tíma höfðu menn séð slíka á veiðum heima og við Grænland, bara með troll stjórnborðsmegin en yfirbyggingu eða upphækkun á bak. „GERA“ er núna safn, en við urðum á láta okkur nægja að skoða af bryggjunni, því skipið var lokað þegar okkur bar að.

Í Bremerhaven ókum við og röltum um, könnuðum gamlar slóðir og kennileiti. Einnig voru sagðar grobbsögur frá fyrri dögum og ýmsum uppákomum eins og gömlum togarajöxlum er tamt.

Ákveðið var að borða saman kvöldverð á einu fjölmargra veitingahúsa sem eru í gömlu fiskverkunarhúsunum þar sem fiskmarkaðurinn var áður.

Þarna hafa borgaryfirvöld o.fl. verið framsýn og engu breytt nema í stað þess að vinna fisk, er etinn fiskur auk þess að bjóða alla almenna rétti. Þar sem áður



„Austur-þýski“ síðutogarin „GERA ROS“.





[www.hd.is](http://www.hd.is)

# Ykkar þarfir er okkar drifkraftur

HD hefur ávallt haft sterka tengingu við íslenskan sjávarútveg. Endurnýjun og tæknivæðing fiskiskipaflotans undanfarin ár kallar á fjölbreyttari viðhaldsþjónustu en áður. Þjónustu í landlegu þarf að undirbúa vel og nú sem fyrr hefur HD búnað, varahluti og starfsfólk til reiðu svo stutt stopp nýtist sem best.



voru flutningabílar af öllum stærðum og gerðum er nú fallett torg með listaverkum og útisætum frá veitingahúsunum sem við nýttum okkur í góða veðrinu við finan kvöldverð.

### EINN AF HÁPUNKTUNUM

Eftir glæsilegt morgunhlaðborð daginn eftir 30. ágúst, ók Þórarinn okkur að „Fischkochstudio“ sem er við gamla markaðinn í fiskihöfninni þar sem meistarakokkurinn Ralf Hartus er reglulega með sýnikennslu í meðhöndlun og eldamennsku á fiski. Þessi kennsla er ákaflega fjölsótt, rándýr, vinsæl og bókað langt fram í tímann, en neysla á fiski hefur minnkað þarna eins og reyndar hér. Einnig er sérkennsla fyrir lærða matreiðslumenn. Rolf sýndi meðhöndlun á ferskum kola, ýsu, þorski, karfa og laxi, ásamt að gera sildarsalat.

Taldist mér til að 100 manns væru í salnum sem tekur 100 manns.

Ralf verkaði fiskinn frá byrjun þar til fullleiddur á disk. Allt sýnt á stórum skjám þannig að allir gátu fylgst með.

Þetta tók óneitanlega talsverðan tíma og Rolf tindi af sér brandarana meðan á eldamenskunni stóð og allur salurinn iðaði af kæti og hlátrasköllum allra viðstaddra nema átta gamlingja frá Íslandi sem ekki skildu orð (nema Þórarinn) og var farið að leiðast, svona eins og að horfa á málningu þorna.

Svo klöppuðu allir og stóðu upp en í stað

þess að fara út vorum við leiddir í hliðarsal, matsal, þar sem var hlaðborð með öllum réttunum sem Rolf hafði kennt og eldað, ábyggilega 10-15 réttir, hver öðrum betri. Þórarinn hafði án okkar vitundar komið okkur að með löngum fyrirvara og allt var þetta í boði fyrirverandi forstjóra, hr. Reinhard Meiners og hr. Jochen Jantzen framkvæmdastjóra fiskmarkaðarins í Bremerhaven.

Hópurinn var sammála um að þessi viðburður hefði að endingu verið einn af hápunktum ferðarinnar.

### VESTURFARAR

Þar næst var förinni heitið á Vesturfarasafnið „DEUTSCHES AUSWANDERER HAUS“. Þetta er ótrúleg sýning á fólksflutningum frá Evrópu í 330 ár til Vesturheims. Stór hluti fólksflutninganna fór um Bremerhaven, bæði til New York og einnig til ýmissa landa Suður-Ameríku, aðallega Argentínu og einnig til Ástralíu. Við nánast upplifðum sögu ferðanna og fólksins frá hafnarbakka í Bremerhaven, siglinguna, og komuna á áfangastað þar sem fæstir vissu hvað biði þeirra.

Fólkið var ýmist að flylja örbirgð, hungur, stríðsátök og/eða leita betra lífs. Einhverjir sigldu á 1. farrými og nutu forréttinda, áttu að öllum líkindum vísa endastöð.

Sjá svo að endingu dugnaðinn, áræðnina og frumkvæðið á áfangastað. Allt er þetta sett upp sem upplifun þeirra sem sjá og heyra á ferðinni um safnið. Mér varð hugsað til flóttamanna nútímans, til dæmis á Íslandi.

Bryggjur við hlið safnsins eru nánast söfn gamalla skipa til dæmis seglskipa og hægt að skoða sum eins og til dæmis barkskipið „GORCH FOCK“ sem er reyndar skólaskip þýska flotans og er enn í förum. Nú var ekið sem leið liggur til Cuxhaven kiktum á fiskihöfnina, og sáum ýmis kunnugleg skip. „ELBE 1“ vitaskipið, rannsóknarskipið „MEERKATZE“ sem oft hefur komið til Íslands



Togarajaxlarnir hlýða á Rolf Hartung án þess þó að skilja stakt orð.

og fleiri skip sem sum eru safngripir. Reglulega gaman að aka og rólta um gamlar slóðir.

Ókum síðan heim á hótél með smá pissustoppi og til að bæta á tankinn „magann“ í leiðinni. Síðan út að borða á sömu slóðir og kvöldið áður. Vorum það seint á ferð að verið var að loka sumum. En það reddaðist, við fundum ágætis veitingastað. Saddir, en flestir örugglega þakklátir að komast í koju, var snúið heim á hótél aftur.

### ÚT ÚR DÚR

31. ágúst. Nú skyldi haldið í leiðangur sem ekki var á dagskránni, en einn félaganna átti eitt sinn bíl af tegundinni I Borgward sem voru eðalvagnar á sínum tíma. Safn af slíkum bílum átti að vera í Bremen og sjálfsagt að koma þar við á leiðinni til Hamborgar, hvert ferðinni var heitið í upphafi. Þessi útúrdúr varð aðeins lengri en áætlað var, en reyndist hin besta skemmtun, allavega að mati flestra. Nú var Google Map beðið að leiða okkur á staðinn. Forritið kannaðist vel við Borgward en safn fundum við ekki með því nafni þó stærðar skemma í nágrenninu væri líkleg, var ekkert Borgward nafn á henni, reyndar ekkert nafn. Við stoppuðum samt þar sem forritið sagði okkur að Borgward væri.

Þar sem við vorum að góna kringum okkur dálítið „lost“, bar að konu á besta aldri sem hafði lagt bíl sínum við hlið okkar.

Þórarinn tók frúna tali og spurði til vegar. Konan var mjög elskuleg og þegar hún heyrði að við værum að leita að Borgward, sagðist hún einmitt hafa verið næsti nágrenni Carls F.W. Borgward stofnanda og eiganda Borgward bílaverksmiðjunnar. Hann hefði átt heima í húsinu sem við höfðum stoppað andspænis. Safnið væri ekki lengur til en rétt hjá væri stór skemma sem hýsti fornbíla.



Setið að snædingi þar sem áður var fjörukur fiskmarkaður í Bremerhaven. Á myndinni eru, talið frá vinstri: Þórarinn Guðbergsson, Jón í Hamri, Ólafur E. Ólafsson, Kristján Guðmundsson. Fyrir miðju: Sverrir Andrésón. Þá Ólafur Þórðarson, Markús Alexandersson og Hjálmar Diegó.

# ALVÖRU VERKFAERI SÍÐAN 1997

Taliur  
Handverkfæri  
Rafmagnsverkfæri  
Lyftibúnaður og tjakkar  
Rafmagnsvörur og ljós  
Skurðar og slípivörur  
Efnavörur  
o.m.fl.

GEDORE

Milwaukee

Wera  
BE A TOOL REBEL

KNIPEX

VERKFAERA  
SALAN

Google ekki alls varnað! Renndum við nú að skemmumni sem er heljarstór, kíktum inn, þar var þá krökkt af fornbílum af öllum mögulegum gerðum og einnig nýrri eðalsportarar.

Þar voru líka básar og fólk að gera upp gamla bíla og komumst við að því að þetta væru klúbbar fornbílaeigenda, sölubásar varahluta og jafnvel hægt að kaupa gamla eðalvagna. Síðast en ekki síst voru nokkrir eðal Borgward bílar í skemmumni. Borgward voru framleiddir frá 1939 – 1963.

Á leiðinni til Hamborgar keyrðum við hjá gamla fiskmarkaðnum sem er á mörkum Altona hverfis og St. Pauli hverfis. Nú er þar enginn markaður en risastór farþegaskip leggjast að bryggjunni.

Komum seint til Hamborgar og skráðum okkur inn á „REICHSHOF HOTEL HAMBURG“, 4 stjörnu hótél sem er gegnt Hamburg Hauptbahnhof. Hótelíð var byggt 1910 og er í Art Deco stíl. Endurnýjað í upprunalegum stíl 2015 og allt hið glæsilegasta. Sannkallað augnayndi innan sem utan.

Þórarinn lagði heljarstörum bílnum okkar í bílageymslu hótelsins og þar skyldi hann vera þar til við færum út á flugvöll. Omögulegt að flækjast á svona stórum bíl um borgina, hvað þá að finna bílastæði.

Ákveðið að hittast niðri í anddyri eftir að hafa frískað upp á okkur og fara saman út að borða á góðu steikhúsi sem heitir Block House og er í um 100 m. frá hótelinu við sömu götu, sömu megin.

Þótt fullsetið væri og við ættum ekki pantað, var þjónustufólk svo elskulegt að koma okkur öllum fyrir við eitt borð eftir smá bið.

Þönduðum hver fyrir sig indælis steikur og tilheyrandi. Allir mettir og sælir heim á hótél, þó einhverjir hafi fengið sér smá kvöldgöngu um nágrennið fyrir svefninn.



Vesturfarar biða brottfarar. Einstakt safn



Vitaskipið „Elbe“.

## GRÍÐARMIKIÐ SAFN

1. september. Hópurinn mætti snemma í „lobby“ eftir gæða morgunverð í glæsilegum matsal hótelsins. Nú var förin heitið á „INTERNATIONALES MARITIMES MUSEUM HAMBURG“.

Ég reyni ekki að lýsa í þaula þessu stórfenglega safni sem er í 10 hæða rauðu múrsteinshúsi sem byggt var 1878/79 og er í dag elsta vöruhús Hamborgar.

Þessi fallega bygging stendur við ein elstu hafnarmannvirki Hamborgar og er á heimsmínjaskrá UNESCO. Safnið inniheldur sögu siglinga og landafunda frá upphafi til nútíma. Frá steinöld (eða fyrr). Skipamódel, skip fortíðar, smíði þeirra, efni og allt sem við kemur siglingum. Tæki og tól til siglinga um heimshöfin, ár og vötn. Barkarþáta frá fornöld, grænlenkan húðkeip og konubát, sefbát af Titicacavatni, víkingaskip og fleira og fleira. Brjóstlíkón úr bronsi af helstu hetjum landafunda, meðal annars af Leifi Eiríkssyni (veit reyndar ekki hvar þeir fundu mynd af honum). Líkón stríðsskipa frá fornöld til nútíma ásamt raunverulegum vopnum nema stærstu nútíma vopnum sem eru líkón. Þarna eru búningar sjómanna, sjóliða allt upp í skrydda aðmírala, aðbúnaður um borð, siglingatæki fortíðar og nútíðar, málverk og líkón í tugþúsundavís.

Þyrfti að minnsta kosti nokkra daga til að geta skoðað allt safnið.

Eftir safnið fórum við niður á Landungsbrücken og þönduðum okkur siglingu um fraktskipahöfnina. Þarna er sægur ferjubáta sem sigla með ferðamenn um höfnina og eitthvað af skipum til sýnis. Meðal annars var þarna hvítur, rennilegur og fallegur „bananabátur“, CAP SAN DIEGO, Markúsi til mikillar ánægju en hann sigldi sem stýrimaður í mörg ár á nokkrum slíkum milli Suður- og Mið-Ameríku til USA og að sjálfsögðu fór hann og skoðaði skipið. Við ákváðum að sigla um fraktskipahöfnina og nágrenni. Þar var verið að lesta og losa skip af ýmsum stærðum og gerðum en auðvitað bar mest á risa gámaskipum frá til dæmis EVERGREEN, MAERSK og MSC sem lesta allt að 25.000 TEUS, það er 20 ft. gámaeiningar. Gaman að sjá að íbúar fara enn á „ströndina“, það er nota grænu svæðin á bökkum fljótsins, veiða, sóla sig



St. Pauli Landungsbrücken, handan landgangssins eru barkskip og bananabátur.

og fara í lautarferðir „picnic“ í góða veðrinu.

Áður fyrr þegar við sigldum framhjá Landungsbrücken upp fljótið, var hefð að í landi var spilaður þjóðsöngur þess lands sem skipið var frá og heilsað með fánum „kipað“ í landi og um borð. Að sjálfsögðu löngu hætt þar sem fæst skip sigla undir þjóðfána síns lands heldur hinum ýmsu hentifánum.

Fengum okkur að borða í einum af veitingastöðunum sem eru í gömlu vöruskemmunum. Skemmunum er mjög vel við haldið og mikið af myndum frá fyrri notkun þegar þarna voru upp og útskipunarbryggjur.

Eftir máltíðina; kálfapylsur með kartöflumús og súrkáli (sauerkraut) var frjáls tími, sumir fóru heim á hótél aðrir kíktu í búðir og af því að við vorum staddir í St. Pauli og stutt að labba upp á Reeperbahn, ákváðum nokkrir að líta við þar á heimleið og kíkjá á lífið. Reyndar var bjartur dagur og þjuggumst varla við að næturlífið væri byrjað fyrir alvöru.

Í „Strassanum“ Herbertstrasse voru drottningar næturinnar byrjaðar að auglýsa varninginn í sýningargluggunum og allt að lifna á Reeperbahn með ýmsum gylliboðum, en ekki meira um það.

Þá rann upp 2. september. Lokadagur. Eftir góðan morgunverð voru allir mættir í „lobby“ og skráðum okkur af hóteli. Þórarinn búinn að sækja farartækið og ók sem leið lá út á flugvöll þar sem við áttum bókað flug heim kl. 14.05. Um það bil 50 mínútna töf varð í öryggisleit. Víðar en í Keflavík sem er mikill fjöldi ferðamanna. Heimkoma um kl. 16:00.

Sammála allir, að þetta hefði verið aldeilis fín ferð og ekki síðri ferðafélagar, svo fín að á næsta fundi félagsins, hinn 13. september, var farið að tala um næstu ferð og þá til Bretlands.

Sjáum hvað setur og hverjir tóra.



# LOFT & RAFTÆKI

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

AVS



**SPJALDLOKAR**  
Mörgum gerðum og stærðum



**LOKAR**  
ryðfrír  
LOKAR MEÐ SUBUENDA  
Ryðfrír



**PVC LOKAR**



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



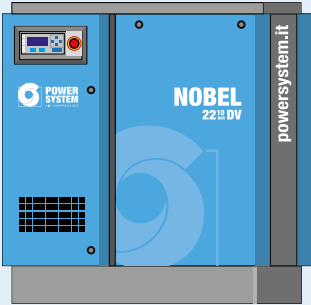
**LOFRÓTORAR**  
Ryðfrír eða Polymer plasti

DELABIE



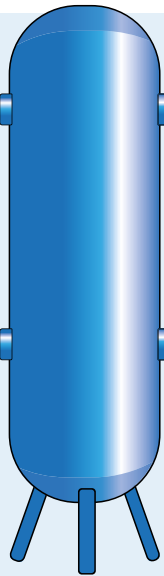
**HNÉSTÝRING EDA FÓTSTÝRING**  
Vatnsslokar

## Uppsetning fyrir þrýstiloftskerfi



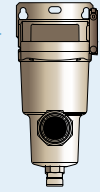
SKRÚFUPRESSA

LOFT

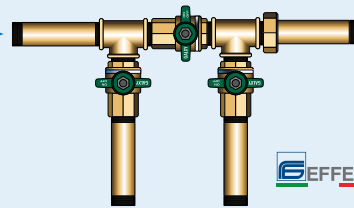


LOFTKÚTUR

VATNSKILJA



LOKAR - FRAMHJÁHLAUP



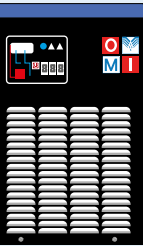
FÍNSÍUR FYRIR LOFTKERFI



1 micron  
AF - Q

0,01 micron  
AF - H

ÚT



KÆLIPURRKARI



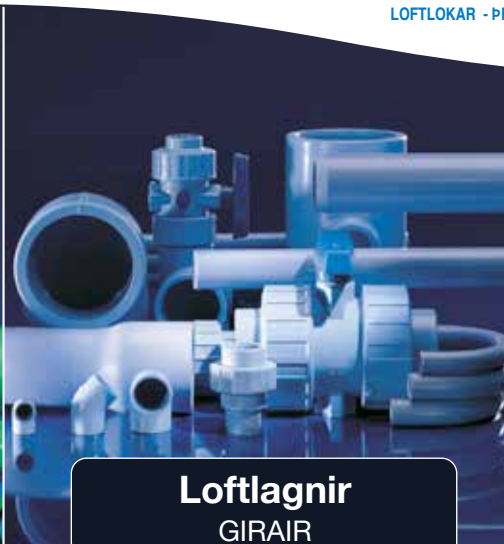
**TJAKKAR - LOFTLOKAR - FITTINGS**  
í mörgum stærðum og gerðum



**LOFTLOKAR - PRÝSTJAFNARAR - SIUR - OLIUGLÖS - MJÚKSTARTLOKAR**  
Sivelement - Siuhús



**Sjó- og krapalagnir**  
KRYOCLIM



**Loftlagnir**  
GIRAIR



**Neysluvatnslagnir**  
SYSTEM'O - HTA

Skoðaðu  
betur á  
loft.is

Árni Björn Arnason

# Skipstjórinn fyrstur frá borði

Thor E. Tulinius var stórhuga maður. Hann var höfuðpaurinn í gufuskipafélaginu Thore sem í byrjun 20. aldar hugðist hasla sér völl í norðurhöfum. Keypt voru skip og auglýstar ferðir milli Kaupmannahafnar, Færeyja og Íslands. En lukkan var ekki með Tulinius. Skip hans fórust eitt af öðru. Í febrúar 1904 brotnaði Scotland við Færeyjar, einn týndi lífi. Í desember 1906 strandaði Kong Inge við Flatey á Skjálfanda á útleið frá Akureyri og gjöreyðilagðist, mannbjörg varð, og 22. mars 1907 fórst Kong Trygve í hafis suðaustur af Langanesi en þar fór ekki eins vel og þegar Kong Inge fórst við Flatey.

Svo einkennilega sem það kann að hljóma þá var maður að nafni Christian Evensen í áhöfn beggja þessara skipa. Christian var sonur útgerðarmanns í Færeyjum og hneigðist hugur hann til sjósóknar. Hugsanlega hefur hann verið með stýrimannspróf frá Danmörku en slík próf voru á þessum tíma ekki tekin í Færeyjum.

Fréttir af sjóslýsinu við Langanes voru í fyrstu engar aðrar en þær að skipið hefði farist og óvíst um björgun þeirra sem um borð voru. Það var í raun ekki fyrr en Christian Evensen sagði frá atburðum í blaðinu Tingakrossur, þá nýkominn til Færeyja eftir slýsið, að mál fóru að skýrast.

## NEYÐARÁSTAND

Samkvæmt frásögn Christian Evensen þá var það um klukkan 15.00 fimmtudaginn 21. mars að veður versnaði að miklum mun við Langanes þannig að himinn og haf runnu saman í eitt.

Skipið var stjórnlítið og neitaði að hlýða stýrinu. Hættuástand vofði yfir því að



Thor E. Tulinius, eða Þórarinn Erlendur eins og hann hét upp á íslensku, var fæddur á Eskifirði árið 1860 en fór á drengsaldri utan og nam við Hróarskelduskóla.

Kong Trygve var í raun hjálparvana rekald.

Ís var á slóðinni en reynt var svo sem kostur var að halda skipinu frá honum.

Um klukkan hálf þrjú um nóttina heyrði Christian að ísinn lamdi á skipinu og skipti þá engum togum að hann sprengdi aðra síðu skipsins og sjórinn flæddi inn.

Reynt var að dæla sjónum fyrir borð en dælurnar virkuðu ekki vegna legu skipsins. Ekki bætti úr skák að skrufan virkaði ekki heldur. Næsta bjargráð var því að reyna að þetta gatið á skipinu með fleygum og öðru því sem við höndina var en það gekk ekki heldur.

Þegar svona var komið var

ekki um annað að ræða en að koma björgunarbatunum fyrir borð, Skipstjórinn taldi að það myndi ekki koma að neinum notum. Þrátt fyrir álit skipstjórans þá gaf Christian fyrirmæli um að setja bátana í sjóinn.

## SKIPSTJÓRINN FYRSTUR FRÁ BORDI

Stjórnborðs björgunarbatinn var fyrstur settur á sjóinn en í hann hafði verið sett smávegis af matvælum svo sem brauð, epli og þurrmaturlúttum í loftþéttum umbúðum.

Í þann bát fór Jensen skipstjóri og var hann fyrstur yfirmanna sem yfirlagði skipið. Í bátinn fór einnig bátsmaðurinn, léttadrengur og nokkrir hraustir farþegar.

Hinum tveimur björgunarbatunum var með erfðismunum komið á sjóinn og þeir mannaðir. Sá minni tók 5 manns og þar var 2 stýrimaður um borð. Christian var í þeim stærri ásamt 13 öðrum mönnum.

Næst lá fyrir að komast út úr íshroðanum sem umlukti skipið og þegar Christian kom auga á lænu út úr honum þá gaf hann öðrum merki um að fylgja sér.

Stuttu seinna renndi skipstjórinn báti sínum fram hjá Christian án þess að eiga við hann orðastað, dró upp segl og hvarf þeim sjónum.

Minni bátur þeirra tveggja er eftir voru sat fastur í ísnum og beið Christian eftir að mönnum þar um borð tækist að losa hann. Að endingu losnaði báturinn úr ísnum og náði að stærri bátunum.

Þar sem enginn seglabúnaður var í minni bátunum tók sá stærri hann í tog því að ekki var hægt að skilja við bátinn þar sem um borð voru menn óvanir sjónum og kunnu ekkert með árar að fara.

Með bátinn í togi 60 – 70 mílur undan landi og meirihluta þeirra sem um borð voru óvana verklagi til sjós þá gekk ferðin seint.

Daginn eftir jókst vindurinn og svarta þoka lagðist yfir bátana. Sjólag gerðist verra en um eftirmiðdaginn létti til og vind lægði.

Ljóst var að bátarnir voru út af Vopnafirði. Allan eftirmiðdaginn og næstu nótt var siglt fram og aftur og undir morgun náðu bátarnir inn á Héraðsflóa

Er hér var komið sögu höfðu mennirnir setið tvo sólarhringa í opnum bátunum í ágjöf, kulda og stormi með sjóinn upp að hnjám.

Það litla vatn sem var um borð var frosið og ekkert til að

seðja sárasta hungrið annað en skonrok. Yfir komnir af þreytu og nær dauða en lífi börðust menn við róðurinn þó að kraftarnir væru þrottnir.

### FIMM DAGAR Í BJARGBÁTNUM

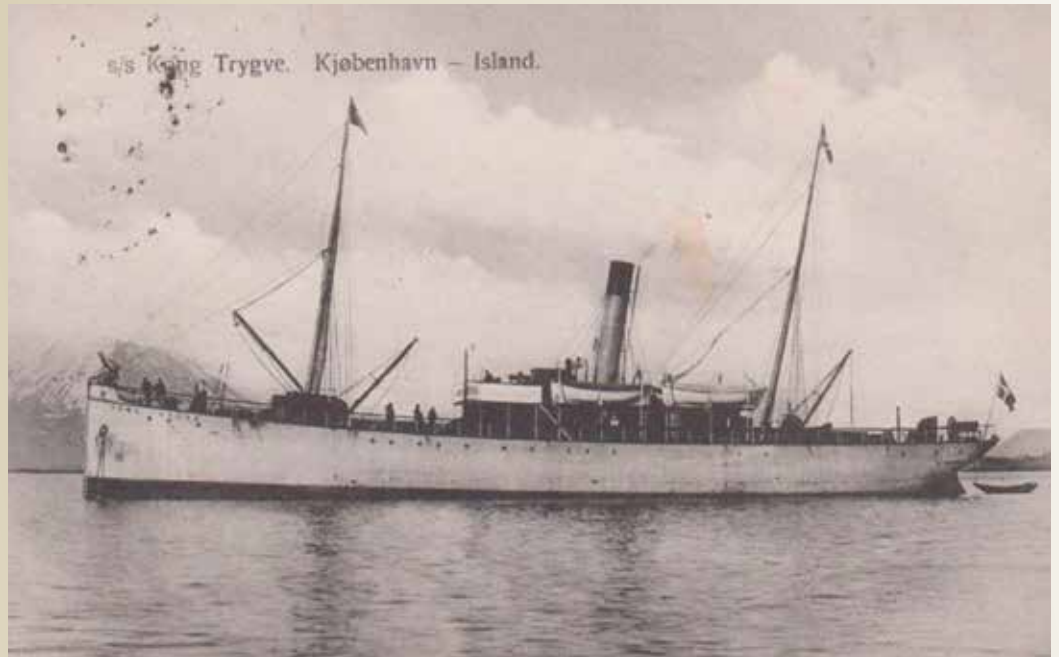
Um eftirmiðdaginn dó einn skipbrotsmannanna í örmum félaga sinna. Vonin um að hjálpin bærist fljótlega hélt mönnunum uppi.

Skipstjórinn hlaut að hafa náð landi fyrir löngu og menn efuðust ekki um að hann hefði gert ráðstafanir til að leita bátanna.

Staðan var orðin óþolandi svo ákveðið var að reyna að ná landi á minni bátnum. Christian bauðst til fararinnar en sá er þar réði aftók það með öllu og vildi fara sjálfur og varð það úr.

Eftir að hafa kvatt mennina í smærri bátnum lagði hann af stað undir árum til lands.

Eftir hjartnæma kveðjustund hvarf báturinn og hefur síðan



ekkert til hans spurst.

Eftir í stærri bátnum var nú aðeins einn maður fyrir utan Christian sem kunnir áralagið.

Á þriðjudag gaf góðan vind og gátu skipbrotsmenn siglt inn undir Bjarnarey en lengra

komust þeir ekki þar sem straumur frá landi hrakti þá jafnharðan til baka.

Um morguninn höfðu skipsmenn komið auga á bát nær landi en þar um borð virtust menn ekki veita þeim neina

athygli. Seinna sama dag sáu þeir bátinn aftur og í þetta skipti setti hann stefnuna beint á þá.

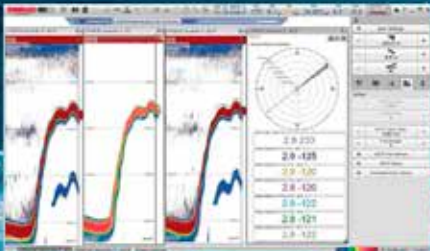
Á bátnum voru íslenskir sjómenn sem höfðu farið í land til að sækja kjarngóðan mat

# SIMRAD

Fyrir sjálfbærar fiskveiðar



KONGSBERG



Simrad CP60 strömumælir

JRC



ZODIAC

Hytera



JOTRON



Sperry Marine



Simrad ST90

Askalind 2  
201 Kópavogur

# Simberg

Sími: 414-4414

www.simberg.is  
simberg@simberg.is

og annað það sem gæti komið sér vel fyrir skipbrotsmennina. Skipborðsmennirnir voru síðan fluttir í lendinguna á Fagradal þar sem þeirra beið hjúkrun heimafólks og aðhlynning.

Svo illa var fyrir skipbrotsmönnum komið að fæstir gátu gengið óstuddir úr fjöru og einn þeirra dó 3 til 4 dögum eftir að í húskaskjól var komið.

Það er af Jensen skipstjóra Kong Trygve að segja að hann náði inn á Borgarfjörð seinni hluta laugardags.

Ekkert símasamband var frá Borgarfirði en beinast lá við að skipstjórinn sendi strax skilaboð landleiðina til Seyðisfjarðar til að fá skip þar til að svipast um eftir hinum bátunum.

Færeyska skipið Prosperous, sem lá á Seyðisfirði, hefði óðara farið til leita að bátunum ef svona hefði verið að málum staðið.

Í stað þessa þá beið skipstjóri Jensen rúman sólarhring með að senda skilaboð frá Borgarfirði eða fram á seinni hluta sunnudags.

Tvö önnur skip voru einnig stödd á Seyðisfirði og fór annað þeirra fyrri part mánudags til Borgarfjarðar og flutti Jensen skipstjóra til

Seyðisfjarðar en hitt skipið fór hvergi þar sem Jensen skipstjóri taldi tilgangslaut að leita bátanna sem tíndir voru.

### SÝSLUMAÐUR TEKUR AF SKARIÐ

Sýslumaðurinn á Seyðisfirði gerði sig ekki ánægðan með afstöðu Jensens skipstjóra varðandi leit að bátunum sem yfirgáfu Kong Trygve á sama tíma og hann.

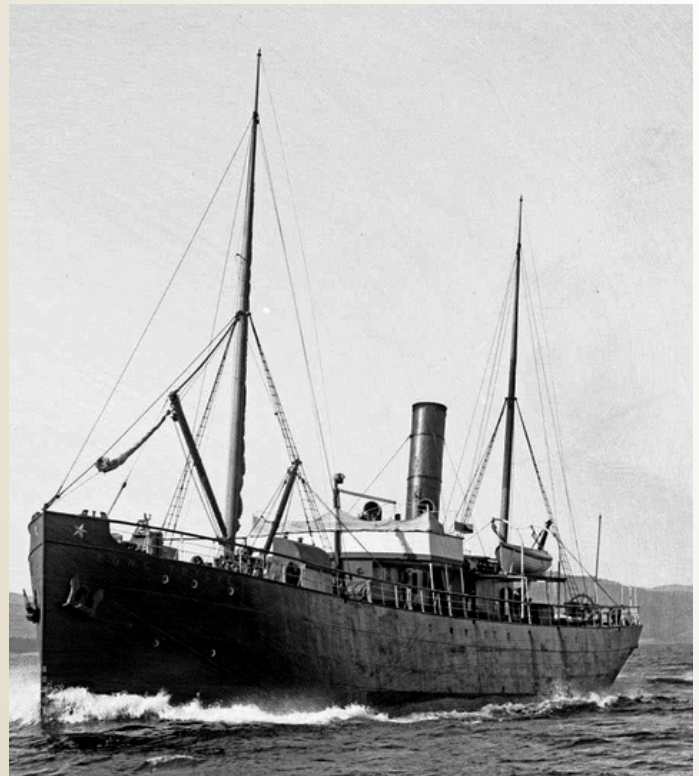
Hann hringdi því í ráðuneyti í Reykjavík sem óðar gaf skipun til varðskipsins Islands Falk að hefja leit þegar í stað. Einnig fékk norskur bátur að nafni Lina samskonar fyrirsmæli.

Sá hængur var þó á að Islands Falk var staðsett úti fyrir Vestfjörðum en þegar Lina fékk boðin þá voru skipbrotsmennirnir komnir til Vopnafjarðar frá Fagradal. Lina sem stödd var á Vopnafirði þegar leitarbeiðnin barst tók skipbrotsmennina um borð og sigldi síðan út til að svipast um eftir þriðja bátunum sem ekki fannst.

Skipbrotsmönnum skilaði Lina síðan á land á Seyðisfirði.

### SJÓRÉTTUR

Sjóréttur var haldinn varðandi framan skráðan atburð. Þar



Kong Trygve var stálskip, smíðað 1890 gagnert til að flytja farþega og vörur á milli Osló og Hamborgar. Mynd: Norsk Maritimt Museum, Anders Beer Wilse Collection

kom fram að Jensen skipstjóri var fyrstur til að yfirgefa skipið á undan áhöfn og farþegum. Hann gerði ekkert í því að leita þeirra tveggja báta sem börðust um á hafinu með áhafnarmeðlimi og farþega.

Allt benti til þess að það eina sem braust um í huga hans var að koma sjálfum sér heim sem fyrst.

Ábyrgðarleysi skipstjórans var í réttinum dregið fram í dagsljósið og flestum þótti augljóst að hann hlyti þungan dóm. Svo fór þó ekki því þrátt fyrir vottaða frásögn Christian Evensen af atburðinum slapp skipstjórinn við dóm fyrir hegðun sína. Með öðrum orðun þá var hann leystur undan allri ábyrgð.

### CHRISTIAN EVENSEN

Christian var giftur konu að nafni Amy Black. Þau bjuggu í Hull og varð þeim sex barna auðið. Í Hull rak Christian stóran flota af línubátum og togurum sem hann annað tveggja átti sjálfur eða rak í umboði Black & Co í Hull.

Skip þessi flest skráði hann í Þórshöfn í Færeyjum og kom Þórshöfn þannig á kortið í norðurhofum.

Nokkur þessara skipa stunduðu síldveiðar við Island og átti Christian meðal annars tvær söltunarstöðvar í Eyjafirði.

Christian varð ekki gamall maður því að hann lést um 1920 þá aðeins 48 ára að aldri.



HANNES HANSSON var háseti á Kong Trygve. Árni Óla ræddi við hann um slysið. Hannes sagði meðal annars:

„Jeg átti hvíldartíma þá um daginn og kom ekki á þiljur fyr en kl. 7 um kvöldið. Skipið lá þá á hliðinni, en svo var veðrið mikið, að sjórinn rauk yfir það eins og aska. Haföldurnar hentu því milli sín eins og físi. Jeg fékk þann starfa að halda vörð á hljeborða og gæta þess, hvort skipið ætlaði að kastast á jaka. [...]

Klukkan 3 um nóttina hentist skipið á jaka og brakaði svo í því öllu eins og það væri að molast sundur. Og svo var hnykkurinn mikill, að það lá við að jeg hentist fram úr rúminu. Í sama bili er kallað niður í hásetakleffann:

– Allir menn á þiljur! [...]

Klukkan 6 á föstudagsmorgun skipaði Evensen að losa bátana og skjóta þeim út.

– Hvað dugar það? veinaði skipstjóri og sló höndum í örvæntingu.

– Jeg get ekki verið hjer lengur, sagði Evensen aðeins og skipaði aftur að setja bátana á flot. Gekk það sæmilega.“

Lesbók Morgunblaðsins  
29. júlí 1934



# Ryðfríir stálbarkar

**Barkasuða Guðmundar ehf.**

## fyrir

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

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

**BEWI**  
*for a better everyday*



*Helgi Laxdal*

# Hvalabátarnir og stofnun Hvals h.f.

## Annar hluti

### Hvalur 4

Hvalur 4 RE-304 var skráður í íslenska skipaskrá 31. maí 1951, smíðaður árið 1931 hjá Ankers mekaniske Verksted, Kristiania/Oslo, fyrir Hvalfanger A/S Polhavet (disp. Granøe & Fuhr A/S), Tønsberg, og nefnt HAV.

Lengd 35,47 m., breidd 7,29 m., dýpt 4,27m., 250,28 BT. Knúinn, þriggja þrepa, þriggja strokka, 1200 IHK. Gufuvél, sem fékk orku sína frá oliukyntum þriggja eldstæða reykörakati með knúnum loftskiptum. Heildarhitaflötur 2.383 ft<sup>2</sup>. Vinnuþrýstingur 200 Psi. Framleiðandi vélar og ketils, Ankers Mekaninse Verksted, Oslo. Ganghraði í reynslusiglingu 12 sm/h. Rafspenna 110 V., jafnstraumur.



*Hvalur 4.*

Þorsteinn Kr. Þórðarson 1 vert., hvor. Yfirvélstjóri: Alfreð Þórarinnsson 9 vert.

### Hvalur 5

Hvalur 5 RE-305 var skráður í íslenska skipaskrá 17.12.1955 smíðaður hjá Deutsche Schiff- und Machinebau A.G.Werk Seebeck Westermunde Germany árið 1939 fyrir Walter Rau Neusser Ölwerke, Neuss am Rhein, sem nefndi skipið RAU IX. Lengd 46,15 m.,



*Hvalur 4 nálkast bryggju í Hvalfirði með 6 sandreyðar, 3 á hvorri síðu.*

Á árinu 1935 eignaðist Christian Salvesen skipið sem var gert út á hans vegum fram á árið 1949 þegar Thor Steam Fishing Co. Ltd., Grimsby kaupir skipið og nefnir WHALE 4. Á árabílinu 1940 til 1942 var skipið tekið til stríðsrekstrar af breska sjóhernum og nefnt HMS HAV FY1759. Í febrúar 1942 var skipið lánað Sovétríkjunum undir nafninu T-102. Við stríðslok skilaði Stalín skipinu aftur. Um tíma í þjónustu

Ministry of Transport (MoT), London. Hvalur h.f. í Hafnarfirði kaupir skipið á árinu 1951 af þáverandi eiganda þess Thor Steam Fishing Co. Ltd., Grimsby og nefnir Hval 4. Á árinu 1969 fór skipið til Skotlands í niðurrif og var tekið af íslenskri skipaskrá.

Skipið var gert út 9 vertiðir, á áraunum 1951-1960. Skipstjórar: Kristján Þorláksson 3 vert., Jónas Sigurðsson 2 vert., Sigursveinn Þórðarson 2 vert., Ingólfur Þórðarson og



*Hvalur 5 nálkast bryggju í Hvalfirði með hval á bakborðssiðunni og kominn með nýja brú sem hefur ekki hefðbundið yfirbragð.*



Hvalur 5 í gömlu höfninni í Bremenhaven. Búið er er að færa skipið til upprunalegs horfs með nafni og númeri RAU IX. Skipið er til sýnis þeim sem sjá vilja.

## Hvalur 6

Hvalur 6 RE-376 var skráður í íslenska skipaskrá 29 júlí 1961, smíðaður hjá Smith Dock & Co Middlesborough England 1946 fyrir Crh. Salverssen & Co/ The South Georgia Co (Crh. Salverssen & Co) Leith. Nefnt á smíðatíma HMS LOCH SKAIG. Þegar það var tilbúið var skipið nefnt Southern Sailor. Lengd 45,29 m., breidd 8,42 m., dýpt 4,91 m., 327,00 BT. Knúinn þriggja þrepa, þriggja strokka, 1800 IHK. gufuvél, sem fær afl sitt frá tveimur oliukyntum vatnsörakötlum með yfirhitun. Framleiðandi ketilsins, Babcock & Wilcox Ltd, Renfrew, England. Vélarinnar, Smith's Dock Co. Ltd., Middlesbrough, England. Ganghraði í reynslusiglingu 15 sm/h. Hvalur h.f. í Hafnarfirði kaupir skipið á árinu 1961 af Crh. Salverssen & Co og nefnir Hval 6.



Hvalur 6 á siglingu út Hvalfjörð.

breidd 8,10 m., dýpt 4,56 m., 394,00 BT. Knúinn þriggja þrepa, þriggja strokka, 1200 IHK. gufuvél, Sem fékk orku frá fjögurra eldstæða oliukynntum reykörakatli með knúnum loftskiptum. Heildar hitaflötur 3.142 ft<sup>2</sup>. Vinnuþrýstingur 200 Psi. Framleiðandi, Deutsche Schiff- und Maschinenbau A/G., Bremen, Germany. Ganghraði í reynsluferð 14 sm/h.

Í lok ársins 1939 var skipið yfirtekið af þýska sjóhernum og breytt í kaþbátaleitarskip og sett um borð bæði fallbyssur og önnur hertól. Eftir að hafa sinnt hinum ýmsu verkefnum fyrir bæði norska og þýska ríkið fram á árið 1948 eignaðist Hvalfanger-A/S Antarctic (von der Lippe), Tønsberg skipið. Skipinu var síðan breytt í sína fyrri mynd það er til

hvalveiða af Howaldtswerke AG, Werk Kiel og nefnt í framhaldinu Krutt.

Hvalur h.f. í Hafnarfirði kaupir skipið á árinu 1956 af þáverandi eiganda þess Kr. Gjoberg, Oslo og nefnir Hval 5. Á árinu 1968 kaupir færeyska útgerðin Treyst í Þórshöfn skipið og nefnir Heykur. Á árinu 1969 kaupir Deutsches Schiffahrtsmuseum, Bremerhaven skipið sem lætur breyta því til upprunalegs horfs sem fær um leið fyrsta nafnið sitt RAU IX. Frá miðju ári 1969 hefur skipið verið til sýnis í gömlu höfninni í Bremerhaven.

Skipið var gert út 9 vertíðir, á árunum 1956-1965. Skipstjóri Jónas Sigurðsson 9 vert. Agnar Guðmundsson sótti skipið og sigldi því heim.

Yfirvélstjórar: Jón Gíslason 8 vert. og Vilhelm Jónsson 1vert.



Southern sailor, sem síðar varð Hvalur 6, á siglingu í Suðurlshafinu í skitabrælu.

Sökkt í Reykjavíkurbíó 9. nóvember 1986 ásamt systurskipinu Hval 7 af Paul Watson Sea Shepherd. Híft upp 18 nóvember sama ár. Tekið af skrá í ágúst 2007.

Skipið var gert út 20 vertíðir, á árunum 1962-1985. Skipstjórar: Sigurður G. Njálsson 12 vert., Ingólfur Þórðarson 4 vert., Ragnar Guðmundsson 2 vert. og Sigurbjörn Árnason 2 vert.

Yfirvélstjórar: Kristinn Rafnsson 6 vert., Sveinn Geir Sigurjónsson 5 vert., Hallgrímur Pétursson 4 vert., Benedikt Bjarnason 2 vert., Guðmundur H. Haraldsson 2 vert., og Jón H Eggertsson 1vert.



Byssan á myndinni var framleidd af Kongsberg Væpnefabrik, Kongsberg Noregi.

Byssan er af gerðinni M/52, afturhlaðin með 90 mm hlaupvidd framleidd árið 1970, framleiðslunúmer 897. Fyrirtækið, Kongsberg Væpnefabrik, var stofnað 20. mars 1814. Fyrsta verkefnið framleiðsla riffila fyrir norska herinn. Fyrstu árin framleiddi fyrirtækið hergögn af ýmsu tagi sem þróaðist yfir í ýmiskonar fjarstýringar fyrir töl og tæki sem leiddi til þess að hafin var framleiðsla á bæði siglinga- og vélhermum sem notaðir eru til kennslu í stýrimanna- og vélskólum. Nefna má að fyrsti vélhermirinn sem Vélskólinn eignaðist kom frá Kongsberg Væpnefabrik.



Hér eru systurskipin Hvalur 6 og 7 bæði smíðuð hjá Smith Dock & Co. Middlesbough, Englandi á árunum 1945 og '46. Nú eru bæði skipin komin á land í Hvalfirði, tengd þar við hitaveitu og rafmagn. Á meðan Hvalur 7 var gerður út voru sóttir varahlutir í Hval sex ef eitthvað bilaði þar um borð og stundum ef eitthvað vantaði í hina hvalbátana. Mynd: Vilmundur Kristjánsson

Myndin sýnir Hval 6 og 7 mara í hálfu kafi í Reykjavíkurbíó. Skipunum var sökkt aðfaranótt sunnudags 9. nóvember 1986 með því að opna botnlokana. Talið var að tveir menn sem tengdust Sea Shepherd, David Howitt og Rod Coronado, hefðu unnið skemmdarverkin, en þeir komust úr landi að morgni sunnudagsins. Paul Watson, talsmaður samtakanna, sagði að gripið hefði verið til þessara aðgerða vegna þess að Íslendingar hefðu brotið samþykktir Alþjóða hvalveiðiráðsins. Sömu helgi unnu samtökin mikið tjón á búnaði í Hvalstöðinni í Hvalfirði. Aftan við bátana má sjá í skut nokkurra loðnubáta og hægra megin við bryggjuna gefur að lita loðnuskipið Grindvíking GK 606.



# SKIPSTJÓRARAR & YFIRVÆLSTJÓRARAR

Í töflunni koma fram nöfn allra skipstjóra sem voru á hvalbátunum 9 yfir nefnt tímabil ásamt fjölda vertíða á hverju skipi											
Hvalbátarnir	H.1	H.2	H.3	H.4	H.5	H.6	H.7	H.8	H.9		
Ingólfur Þórðarson	2		8	1		4			14	29	255%
Friðbert Eli Gíslason	3	3					17			23	182%
Sigurður G. Njálsson						15			6	21	157%
Sigursveinn Þórðarson		3		2				7		12	47%
Jónas Sigurðsson				2	9					11	35%
Gísli Benjamínsson							4	6		10	23%
Kristján Þorláksson				4				4		8	-2%
Þórður Eypórsson								8		8	-2%
Agnar Guðmundsson		4							2	6	-26%
Hafsteinn Ó. Þorsteinsson								6		6	-26%
Ólafur Friðbert Ólafsson									5	5	-39%
Sigurbjörn Árnason						2		2		4	-51%
Ásbjörn Schulstook			3							3	-63%
Ragnar Guðmundsson						3				3	-63%
Jóhann Breiner	2									2	-75%
Bergþór Ingibergsson								1		1	-88%
Einar Jóhannes Lárusson									1	1	-88%
Njáll Gíslason								1		1	-88%
Þorsteinn Kr. Þórðarson				1						1	-88%
<b>Vertíðir</b>	<b>7</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>10</b>	<b>9</b>	<b>24</b>	<b>21</b>	<b>35</b>	<b>28</b>	<b>155</b>	<b>8.16</b>

Í töflunni koma fram nöfn allra yfirvælstjórnanna sem voru á hvalbátunum 9 yfir nefnt tímabil ásamt fjölda vertíða á hverju skipi											
Nöfn	H.1	H.2	H.3	H.4	H.5	H.6	H.7	H.8	H.9	Fj.v.	%+/-
Haukur Kristinsson								12	3	15	190%
Jón Gíslason		5			8					13	152%
Halldór M. Gíslason									13	13	152%
Alfreð Þórarinnsson		1		10						11	113%
Hallgrímur Pétursson						4			7	11	113%
Vilhelm Jónsson	2		8		1					11	113%
Rafn Magnússon							9			9	74%
Kristinn Rafnsson						7				7	35%
Hjálmar Lýðsson	2	4								6	16%
Daníel Jónsson									5	5	-3%
Sveinn Geir Sigurjónsson						5				5	-3%
Guðmundur H. Haraldsson						4				4	-23%
Halldór Fr. Olesen								4		4	-23%
Halldór V. Kjartansson								4		4	-23%
Karl Karlsson								4		4	-23%
Aðalsteinn F. Örnólfsson							3			3	-42%
Eyjólfur Árni Guðmundsson			3							3	-42%
Garðar Kári Garðarsson							3			3	-42%
Guðmundu Jafatsson								3		3	-42%
Jón H. Eggertsson						2	1			3	-42%
Jón Kr. Guðmundsson							3			3	-42%
Jón Valur Einarsson								3		3	-42%
Benedikt Bjarnason						2				2	-61%
Einar Gunnarsson							2			2	-61%
Helgi B. Ingólfsson								2		2	-61%
Óskar Indriðason								2		2	-61%
Arnar Ingi Guðmundsson								1		1	-81%
Bjarni Nikulásson	1									1	-81%
Jörundur Gíslason	1									1	-81%
Salomon Loftsson	1									1	-81%
<b>Fjöldi vertíða</b>	<b>7</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>10</b>	<b>9</b>	<b>24</b>	<b>21</b>	<b>35</b>	<b>28</b>	<b>155</b>	<b>5.17</b>



# Elsta skipið, Hjejlen

Texti og myndir:  
Jón Hjaltason

Danir standa á því fastar en fótunum að þeir eigi elsta kolaknúða hjólaskip veraldar, það er að segja sem enn er í notkun. Við drögum þetta ekki í efa eitt augnablik enda er ég mættur á staðinn. Og sjá, þarna er skipið, S/S Hjejlen, um það bil 28 metrar á lengd og rúm 27 tonn. Sannarlega glæsilegt fley sem ber aldurinn vel en því var hleypt af stokkum sumarið 1861. Skipasmiðir Baumgarten & Burmeisters Maskinbyggeri (seinna Burmeister & Wain) í Kaupmannahöfn sáu um smiðina.

## AÐ HJARTA JÓTLANDS

Skipinu var strax í upphafi ætlað að auðvelda ferðamönnum að komast um Jótland, þangað sem ekki gengu járnbrautir. Um það bil 2000 þorpsbúar höfðu tekið sig saman um smiðina en gekk illa að afla fjár. Þá vildi svo til að maður þekkti mann og sá var enginn annar en Friðrik VII. og konungur kippti í spotta og ríkið lánaði fé svo borga mætti Burmeister.

En það var um langan veg að fara til heimahafnar Hjejlen. Mokað var duglega í katlana og undir svörtum kolareyk hvarf skipið smiðum sínum. Fram undan var sigling alla leið inn að hjarta Jótlands eða



Algeng sjón í Silkiborg. Batahús, mótorbátar við annað hvert hús og á vatninu ræðarar.

nánar tiltekið til Silkiborgar sem síðan hefur verið heimahöfn Hjejlen.

Og þar er ég staddur þótt ekki hafi ég farið sömu leið og Hjejlen forðum sem sigldi norður fyrir Sjáland, fram hjá Helsingör, þvert yfir Kattegat og yfir til Jótlands. Þar var stefni beint upp lengstu á Danmerkur, Gudanåen, fram hjá Randers og þaðan í suður að Silkiborg. Ég kom keyrandi.

## ÞRÍGIFTUR KÓNGUR UM BORD

Og þarna liggur Hjejlen, sem ég held að sé heiðlóa upp á íslensku. Og enn siglir þetta fallega gufuskip fallegu leiðina á milli Silkiborgar og Himmelbjerget sem var að því er mig best rekur grunnskólaminni til hæsta fjall Danmerkur, skagaði víst tæpa 150 metra upp í loftið. Síðan hef

ég haft af því flugufregnir að Danir séu búnir að finna hærra fjall til að hreykja sér af.

Í meira en 160 ár hefur Heiðlóan klofið þessa vatnaleið að Himmelbjerget og til baka aftur. Siglingin tekið rúma klukkustund. Vígslusiglingin var 24. júní 1861. Þá voru um bord konungurinn, hinn ótrúlega vinsæli og þrígifti Friðrik VII., og eiginkona hans, Lovísa Rasmussen (eiginkona númer þrjú) sem mátti aldrei kalla sig drottningu enda almúgakona, ballerína og leikkona. En Danir fyrirgáfu konungi sínum allt og þegar fréttist að sjálfur konungurinn myndi leggja upp með Heiðlóunni frá Himmelbjerget til Silkiborgar flyktist fólkið að og hyltti konung sinn. Sama varð uppi á teningnum 150 árum síðar þegar Margrét Þórhildur

sigldi af þessa sömu leið með Hjejlen. Þegar drottningin steig á land í Silkiborg var henni fagnað af þúsundum þegna sinna.

Enginn fagnaði mér. En ég naut kyrrðarinnar og feгурðar bæjarins.



Silkiborg er fallegur bær í afar fallegu og stundum sérkennilegu umhverfi.



Hjejlen nær allt að 8 hnúta hraða á klukkustund sem þýðir að moka þarf eitt hundrad kílóum af kolum í katla skipsins fyrir hverjar 60 mínútur sem siglt er á þeim hraða. Á afturdekki er gott plass fyrir farþega en tugir þúsunda sigla með Heiðlóunni ár hvert.



Verkamaður hlúir að Hjejlen. Ég var of snemma á ferðinni. Heiðlóan byrjar ekki að sigla fyrr en í maí og vertíðinni lýkur í endaðan september. Sýnið því fyrirhyggju, skoðið ferðaplanið og pantið fyrir fram siglingu með Heiðlóunni (<https://hjejleselskabet.dk/sejlpjan-2024>).



Silkiborgarar eru ákaflega stoltir af Heiðlóunni sinni.

# NORÐURLANDA ljósmyndakeppni Sjómannanna 2024



Hér eru þeir sem komu að keppninni í Stokkhólmi. Frá vinstri Jimmy Eriksson (Svíþjóð), Trine Tynes (Noregi), Christinan Kronqvist (Svíþjóð), Hilmar Snorrason, Joakim Malmberg (Svíþjóð), Irene Olsen (Danmörku), Jukka Lindel (Finlandi) og Nanna Dupont (Danmörku).

Í byrjun febrúar fór loks fram Norðurlandakeppni sjómanna í ljósmyndun, að þessu sinni í Stokkhólmi. Skipulag keppinnar var í höndum sænsku Siglingamálastofnunarinnar en fulltrúi hennar, Jimmy Eriksson, hefur verið umsjónarmaður sænsku keppinnar. Hann hafði ákveðið að keppnin færi fram um borð í safnaskipinu Sankt Erik sem er í höfninni í Stokkhólmi og er gamall ísbrjótur smíðaður árið 1915.

Því miður náðu íslensku myndirnar í keppninni ekki vinningssætum en myndir tveggja okkar ljósmyndara lentu í heiðurssætum. Það voru þeir Hlynur Ágústsson háseti á Þórunni Sveinsdóttur og Davíð Már Sigurðsson háseti á Drangey sem náðu þeim árangri. Myndir þeirra sannarlega heilluðu dómara keppinnar sem voru þau Anneli Karlsson sem er ljósmyndari í Sjóminjasafninu í Stokkhólmi og Mikael Dunkers sem er samskiptastjóri Vrak safnsins. Vrak safnið er afar áhugavert safn sem og safnaskipið sem mun verða fjallað um síðar.

Að þessu sinni var um stórsigur að ræða hjá Svíum og Norðmönnum. Að visu var sami ljósmyndarinn, matsveinninn Jörgen Språng á tankskipinu Bitflower, sem hreppti þrjú efstu sætin en hann hefur verið sigursæll í gegnum tíðina í keppninni en okkar menn hafa nokkru sinni haft betur en hann. En skoðum nánar niðurstöðu keppinnar.

Í fyrsta sæti var mynd Jörgens, 100% raki, þar sem dómarnir sögðu myndina vera klassíska svart hvíta mynd. Rólegt í augnablikinu. Frábær samsetning sem lætur ekkert eftir liggja.

Í öðru sæti var mynd Jörgens sem hann kallaði Standby en dómarnir sögðu vera fyrir þá tilfinningu og nærveru sem myndin miðlaði. Skerpan væri alveg rétt og sem áhorfendum væri okkur boðið að vera með í augnablikinu.

Þriðja sætið vermdi Jörgen einnig eins og áður sagði en mynd hans, Ramminn í legunni, sögðu dómarnir sýna einbeitingu manns í hrikalega erfiðu umhverfi sem vekti athygli. Samsetningin, skerpan og birtuskilin væru fullkomin.

Fjórða sætið kom í hlut Norðmannsins Hákon Sunde en ummæli dómara voru að myndin leyfði sér að skoðast lengi. Starfsmennirnir streyma frá sér æðruleysi en fyrir áhorfandann virðist umhverfið vera hættulegt og dramatískt. Þrátt fyrir „sóðalegt“ mótið passar tæknin. Hákon fær að launum verðlaun frá Vinnslustöðinni í Vestmannaeyjum upp á 450 evrur.

Fimmta og síðasta verðlaunasætið fell í skaut Norðmannsins Rune Larson en um hans mynd sögðu dómarnir að þar

sameinuðust tvær ljósmyndir í augljósri samsetningu þar sem uppbygging og náttúra mætast í samhljómi. Þá væri flottur litatónn.

Eins og áður sagði komust tveir íslenskir sjómenn í heiðurssæti, þeir Hlynur Ágústsson og Davíð Már Sigurðsson en þeirra myndir hljóta ekki verðlaun. Alls eru fimm ljósmyndir í heiðurssætum. Þær sýnum við ykkur síðar.

## NORÐURLANDAKEPPNIN NÆST Á ÍSLANDI

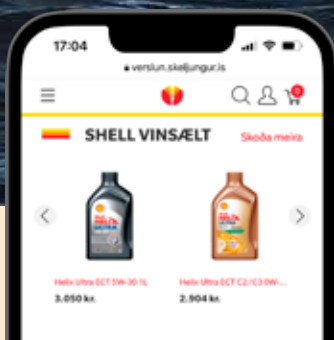
Á næsta ári kemur það í hlut Sjómannablaðsins Víkings að annast Norðurlandakeppnina og er því mikilvægt að fá sem flesta sjómenn á íslenskum skipum til að taka þátt sem og íslenska sjómenn á erlendum skipum. Hvetur blaðið lesendur okkar og sjómenn til að vera duglega að mynda og stefna á verðlaunasæti í næstu keppni. Myndir hafa þegar borist umsjónarmanni keppinnar og vonumst við til að við fáum metþátttöku í íslensku keppninni. Gæði margra farsíma eru orðin það góð að þær myndir eru sannarlega vel gjaldgengar í keppni sem þessa.



# 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 féлага í sjávarútvegi.**



[verslun.skeljungur.is](http://verslun.skeljungur.is)

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



Skeljungur

1



Fyrsta sæti,  
Jörgen Språng.

2



Annað sæti,  
Jörgen Språng.

3



Þriðja sæti,  
Jörgen Språng.

4



Fjórða sæti, Hákon Sunde. Hákon fær að  
launum verðlaun frá Vinnslustöðinni í  
Vestmannaeyjum upp á 450 evrur.  
Aðstandendur keppninnar þakka  
Vinnslustöðinni kærlega fyrir þennan hlýhug.

5



Fimmta sæti,  
Rune Larson.

# Sjóslys við Skinneyjarhöfða

## AF GÖMLUM BLÖÐUM

3. maí [1843] riðu alment úr Mýrasveit í Hornafirði til sjóróðra að Skinneyjarhöfða. Stóðu þar þá á sandi 8 bátar sexrónir. Veður var þennan morgun gott, sjór stiltur og himin að nokkru heiðskír. Öllum þessum bátum var róið, nema þeim, er Jón Þorsteinsson, bóndi í Skálafellsseli í Suðursveit, var fyrir. Hann setti þó bát sinn fram að og stóð lengi yfir honum, þangað til hann sagði við háseta sína, að eitt ráð mundi að setja upp aftur, því að hvesa mundi af norðri.

Fyrir öðrum bátnum var Jón Jónsson, bóndi á Heinabergi. Þótti hann fyrir öðrum þar að sjómensku og aflabrögðum. Reri hann fyrstur sem vandi hans var til. Þeir fiskuðu lítið um daginn, en nálægt miðmunda dró yfir kófjel í logni, er varaði svo sem hálfan klukkutíma, en þegar því linti, brast á ofsalegt norðanveður með grimdarfrosti, svo að við ekkert var ráðið. Þegar Jón sá, að eigi gagnaði að róa til lands, tók hann það ráð að varpa út stjóra, svo að síður skyldi reka, en það dugði skamma hríð, því að strengurinn hrökk í sundur framan undir stefninu. Þá tók hann alla vaðsteina og sökkur, er í bátnum voru, ljet í vaðsekk og hafði færin fyrir streng. Dugði það enn nokkrar stund, en þá bar að þeim annan bát og bað formaður hans Jón að leyfa sjer að festa sig við bát hans; leyfði hann það, en að því búnu slitnuðu færin og báða bátana rak til hafs. Einhvern tíma um nóttina seint hitti Jón fiskiskútu. Voru þá menn hans orðnir þjakaðir mjög. Lögðu þeir að skútunni. Tóku skipverjar þeim báðum höndum, vermdu þá, gáfu þeim nokkuð af víni og heitan mat. Tvo mennina, sem veikir voru, lögðu þeir í hly rúm og hjúkruðu með mestu nákvæmni, en þeir hrestust skjótt. Þegar veðrinu slotaði síðla næsta dags, sigldi skútan svo nærri landi sem kostur var á. Fór Jón því aftur í sinn bát og lenti með heilu og höldnu á Kálfafellsstaðarfjöru í Suðursveit. Eigi vita menn hvaðan hinn báturinn var eða hvað um hann varð.

Fyrir þriðja bátnum var Björn Jónsson, bóndi á Geirsstöðum. Hraktist hann um tvö dægur. Voru þeir komnir á haf út og fyrir Suðursveitina. Þá var storminn farið að lægja. Hittu þeir þá fyrir sjer fjórða bátinn, þann er Gissur Sigurðsson, bóndason frá Holtum, var



Ekki er ósennilegt að fiskiskútan sem Jón Jónsson og menn hans rákust á í öveðrinu, og varð þeim til lífs, hafi verið þessum lík. Mynd: Landmælingar Íslands

fyrir, og var hann fastur við stjóra. Þá voru allir menn þrotnir að kröftum og þessir dauðir: Jón Sigurðsson, Jón Hálfánarson og Eiríkur Árnason, en Sigurður, faðir Gissurarar, mjög kalinn á höndum og fótum og nær dauða en lifi. Þá er lifandi voru tók Björn í sinn bát, en skildi hinn bátinn eftir með dauðu mönnum og öllum áhöldum. Eftir það náðu þeir um kvöldið

landi á Reynivallafjöru. Af hásetum Björns dó enginn, en af hinum, er hann tók af bátnum, dó einn heima á Reynivöllum, Þorvaldur Þorvarðarson, bóndi frá Slindurholti.

Um sama leyti náði Páll Jónsson frá Eskey, er var fyrir fimta bátnum, bróðir Björns, landi á Fellsfjöru, syðst í Suðursveit. Af honum dóu bændur tveir:

Sigurður, bróðir hans, í Flatey og Ólafur Sigurðsson á Vindborðsseli.

Fyrir sjötta bátnum var Rafnkell Eiríksson, bóndi í Holtum. Hraktist hann fjögur dægur, því að þegar hinir náðu landi, komst hann inn undir Hrollaugseyjar, en vegna þess að hann var kominn vestur fyrir hlje það, er vanalega er í norðanátt undan Sudursveitar-fjöllum, kom á móti honum óviðráðanlegur stormur fram af Breiðumörk, og í þeirri hviðu vildi það til, að sjór hljóp á ár hjá einum hásetanna, er Konráð hjet og hrökk hann útbyrðis. En í því hann flaut aftur með, náði Rafnkell í fót honum og varð það honum til bjargar. Um nóttina bar þá fyrir Örfæfi, en um morguninn var komið logn og náðu þeir þar upp undir land. En vegna útgrynninga er ilt að taka land í Örfæfum, og voru allir skipverjar ókunnugir, nema einn; var hann þá farþegi úr Nesjum og þar talinn góður formaður, Þórarinn Pálsson frá Krossbæ, fæddur og uppallinn í Örfæfum. Hann lagði það ráð til, að þeir skyldu reyna að leita lands vestan til við

Ingólfshöfða, í svonefndri Kóngsvík, og hepnadist þeim það vel. Var þá einn piltur dauður af þeim og Konráð kominn að bana, en þá vildi svo vel til, að tveir menn úr Örfæfum komu ríðandi á fjöruna og björguðu þeim að Hofnesi. Þar var þeim hjúkrað vel og hjeldu lifi, en sumir mjög kalnir á höndum og fótum.

Benedikt Hallsson, bóndi á Vindborði, er var fyrir sjóunda bátnum, kom eigi í sandinn fyrri en hinir voru löngu rónir. Var hann kominn skamt undan landi, þegar veðrinu laust á. Sneru þeir þá jafnskjótt við og náðu loks landi um kvöldið, eftir mikinn barning vestan undir Skinneyjarhöfða. Þakkaði Benedikt það að miklu dugnaði og karlmenSKU tveggja farþega sinna: Stefáns Eiríkssonar, er þá var nýlega orðinn hreppstjóri og farinn að búa í Árnanesi, og Benedikts Bergssonar, einnig bónda þar.

Þegar þeir voru að brýna bát sínum, sáu þeir áttunda bátinn koma inn undir höfðann, og þóttust kenna formann hans, Gísli Jónsson, bónda á Brunnhóli,

undir andþófsárinni, en undir stýrinu Jón Jónsson, bónda á Flögu, og töluðu þeir um að reyna að taka á móti þeim, en í sama bili kom hviða svo hörð, að bátinn ætlaði að slíta úr höndum þeirra. En er stund leið og hriðinni slotaði og rokið minkaði, sáu þeir bátinn eigi og aldrei síðan. Er það því allra ætlan, að hann hafi þar sokkið, því að til hans hefir aldrei spurst. Af honum druknuðu 7 menn: Þeir tveir, sem þegar eru nefndir, þriðji Guðmundur Hannesson, bóndi á Brunnhól, fjórði Magnús Sigurðsson, bóndi í Slindurholti, fimti Jón Bjarnason, bóndi á Hömrum, sjötti Eyjólfur Sigurðsson, bóndi í Slindurholti, og sjöundi Páll Ófeigsson, vinnumaður á Borg.

Alls dóu í hrakningum þessum 14 manns, en fjölda margir voru kalnir á höndum og fótum að mörgu leyti illa til reika.

(Heim.: Sira Pétur Guðmundsson: Annáll nitjándu alda 2. b. bls. 189-192.)

PORTO  
LOGMANNSSTOFA

SÉRFRÆÐIPEKING Á  
LAGAUMHVERFI  
SJÁVARÚTVEGS OG  
SIGLINGA

www.portolog.is | porto@portolog.is | s. 792-2090



## Góð smurning!

Mikið úrval frá Texaco, Castrol og Cargo Oil

olis.is

olis



Mótorbáturinn Eggert frá Keflavík var 22ja tonn, byggður úr eik og furu. Báturinn fórst föstudaginn 24. nóvember 1940. Rekald úr honum fannst í Garðsju en aldrei spurðist neitt til 7 manna áhafnar sem á bátinum var. „Veður var fremur slæmt“, sagði í Tímanum.

# Fylkir varð fyrstur

Texti og myndir:  
Jón Hjaltason

Í stríði verður mönnum ekkert heilagt. Ég minnst þess að hafa lesið um Oliver Cromwell að hann hafi verið sá hersnillingur að virða ekki fyrirfram gerða sáttmála um að mætast tiltekinn dag á tilteknum vígvelli klukkan þetta eða hitt. Þess í stað hafi hann laumast að óvininum þar sem hann uggði ekki að sér. Satt, ýkt eða logið, þá hafa allar götur síðan engar þær reglur gilt í hernaði sem ekki hefur mátt brjóta þegar hentaði. Nýjustu dæmin höfum við í Úkraínu og á Gasa; liðsmenn Selenskis skjóta á Rússa úr gluggum skólabygginga og Hamasliðar skýla sér í kjöllum sjúkrahúsa.

Staðreyndin er sú að þegar lífið er í húfi fer mennskan af. Þá gildir að drepa eða vera drepinn. Siðfágun og siðferði á sér engan samastað þar sem þjóðir berast á banaspjótum. Um þetta er seinni heimsstyrjöldin afar glöggt dæmi þótt þar hafi brjálæðið náð nýjum hæðum ekki hvað síst fyrir kynþáttafordóma og miklar tækniframfarir.

## SEX HURFU

Eitt þeirra ráð sem bandamenn gripu til gegn Hitlers-Þýskalandi var að girða fyrir hafsvæði með tundurduflum. Slik sprengjussvæði voru víða við strendur



Sviði GK 7 hvarf út af Vestfjörðum þann 2. desember 1941. Í ahöfn voru 25 menn, enginn lifði til að segja frá. Eftir stóðu 14 ekkjur og 46 födurlaus börn. Skipið var á heimleið með fullfermi. Veður var vont og fór versnandi. Egill Þórðarson loftskeytamaður, sem hefur kynnt sér þennan atburð vel, telur ólíklegt að tundurdufl hafi grandað skipinu. Úr því verður þó tæpast skorið svo óhyggjandi sé.

landsins. Sum girtu fyrir firði, önnur voru á siglingaleiðum á milli Grænlands, Íslands og Færeyja. Meira en 90.000 tundurdufl voru sett í sjóinn á milli eyjanna þriggja og áttu að gera þýskum lífið leitt. Sannleikurinn er þó sá að þau urðu skeinuhættari bandamönnum en nokkru sinni Þjóðverjum.

Íslendingar fóru ekki varhluta af þeirri hættu sem fylgdi duflunum. Að minnsta kosti einn íslenskur bátur, mótorbáturinn Vigri, fórst eftir að hafa siglt á tundurdufl, kannski var það þýskt sem er þó ólíklegt. Enginn veit hins vegar hverjir voru orlagavaldar í hvarfi Eggerts GK 521, Pálma EA 536, Sviða GK 7, togarans Max

Pemberton og Hilmis ÍS 39. Tundurduflin liggja þó undir grun um að hafa grandað meirihluta þessara skipa, kannski öllum.

## ELLEFU ÁRUM SÍÐAR

Þegar stríðinu lauk var enn töluvert af tundurduflum í sjónum, mörg höfðu slitnað upp af akkerisfestum sínum og rak þau stefnulaust um hafið. Má furðu gegna að það var ekki fyrr en haustið 1956, eða ellefu árum eftir að stríðinu lauk, að slíkur vággestur gerði usla í íslenska flotanum. Þá tvívegis með skömmu millibili, að vísu sluppu menn með skrekkinn í seinna skiptið.

## FYLKIR FERST

Nýsköpunartogarinn Fylkir RE 161 hafði verið að veiðum í átta daga. Veiðarnar höfðu gengið erfiðlega, mest sökum sífelldrar brælu á miðunum sem aldrei virtist ætla að slota. Það var enn dimmt að nóttu, klukkan ekki orðin hálfátta um morguninn en karlarnir voru komnir út á dekk. Gunnar Hjálmarsson stýrimaðurinn hafði skipað að nú skyldi hífa. Belgurinn var kominn á hliðina þegar dekkmennirnir sáu skyndilega að ekki var allt með felldu.

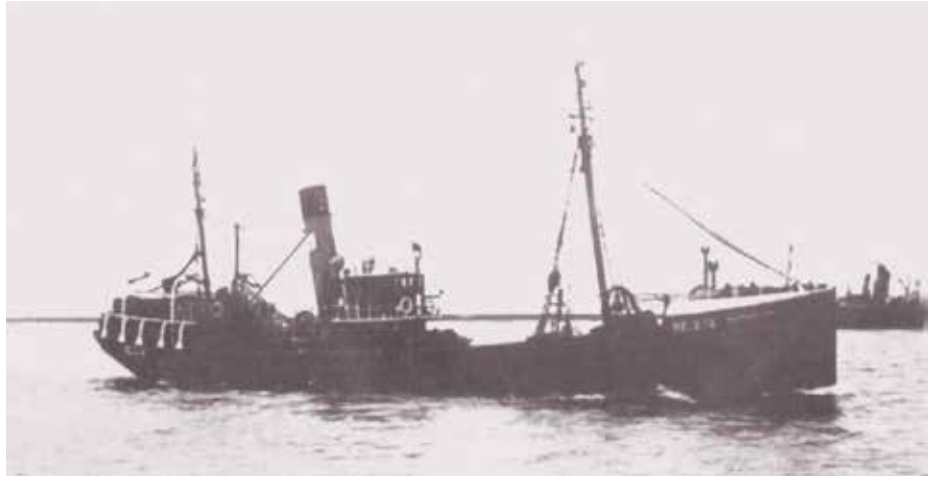
– Það er dufl í vörpunni, hrópa þeir en í sama bili valt skipið yfir á bakborða, duflið slóst í síðuna og mikil sprenging skók skipið sem lagðist á brúarvænginn. Við sprenginguna gekk allt úr lagi um borð. Ljósavélin þagnaði og svarta myrkur lagðist yfir skipið, hurðir fóru af hjörum og sofandi menn hentust úr kojum, þeirra á meðal skipstjórinn, Auðunn Auðunsson. Í vélarúminu voru vélstjórnarnir varla búnir að fóta sig aftur þegar þeir tóku að eiga við ljósavélina sem hrökk í gang vonum fyrr. Auðunn skipstjóri var fljótur að átta sig á þeim skemmdum sem höfðu orðið á skipinu. Komið var gat á fiskilestina og þar fossaði sjór inn í skipið.

Það var því léttir þegar ljósavélin tók aftur að mala og dælurnar vöknudu til starfa. Sú von um að þær hefðu undan sjávarbeljandanum sloknaði þó fljótt. Sjórinn fossaði inn og skipið seig hratt. Því var ekki um annað að ræða en að skipa körlunum frá borði. Það var lán í óláni að vindur hafði gengið ögn niður frá því sem verið hafði dagana á undan.

– En í því veðri sem var búið að vera nánast allan túrinn hefðum við ekki komið björgunarbatnum niður óbrotnum, sagði Auðunn skipstjóri síðar.

Fáeinir karlanna komust á fleka en voru bráðlega teknir upp í björgunarbátinn sem var þá orðinn afskaplega siginn enda öll áhöfn togarans, alls 32 menn, þar í einum hnapp. Þarna máttu karlarnir velkjast um í þungum sjó í einar þrjátíu mínútur áður en Siglufjarðartogarinn Hafliði kom á vettvang. Hann hafði verið á veiðum skammt undan en tekið inn vörpuna jafnskjótt og loftskeytamaðurinn lét vita af neyðarkalli sem hann hafði heyrt. Úr brúnni sá skipstjórinn, Alfreð Jónsson, líka hvar neyðarblys lýstu upp skammdegismyrkrið. Kúrsinn var settur.

Upp úr hádegi þennan sama dag lagðist Hafliði svo að bryggju á Ísafirði. Um borð voru allir 32 skipverjarnir af Fylki, tveir þeirra voru fluttir á sjúkrahús, þó ekki alvarlega slasaðir. Hinum bauð Útgerðarfélag Ísfirðinga hf. í kaffidrykkju í Uppsölum. Seinna um daginn gekk svo öll áhöfnin – að undanskildum þeim tveimur sem enn voru á sjúkrahúsi – um borð í varðskipið Þór sem flutti þá til Reykjavíkur.



Max Pemberton RE 278 fyrst 11. janúar 1944 og með honum öll áhöfnin, 29 sjómenn alls.



Fylkir RE 161. Nokkru eftir slysið var Auðunn skipstjóri í útvarpsviðtali þar sem hann lagði áherslu á notagildi gúmmibjörgunarbátana en þá var ekki orðinn einhugur um að þeir ættu að vera skyldubúnaður í íslenskum skipum.



Deila má um notagildi tundurduflagirðinga í seinna stríði. Vitað er með vissu að einn þýskur kaþbátur fór sér að voða á dufl. Kannski tveir til viðbótar en ekki fleiri.

## LOFTSKEYTAMAÐUR SEGIR FRÁ

Bárður Gunnarsson, loftskeytamaður hjá Útgerðarfélagi Akureyringa, rifjaði síðar upp þennan atburð:

„Mér er minnisstætt þegar Fylkir RE-161 fékk tundurdufl í vörpuna og sökk um 25 sjómílu norður af Straumnesi. Þetta var í nóvember 1956.

Þessa nótt var ég á fyrripartar vaktinni en

við loftskeytamennirnir í flotanum höfðum komið okkur saman um vaktaskipti þannig að á miðunum var alltaf einhver vakandi við tækin. Nóttinni var skipt í tvær vaktir og stóð sú fyrri til 3.30 en seinni vaktin endaði undir morgun þegar menn fóru á fætur. Bogi Þórðarson á Aski RE-33 átti að taka við af mér og þegar ég hafði ræst hann fór ég í koju. Það var svo undir morgun að ég

rumskaði við veikt neyðarkall og heyrði að það var frá Reykjavíkurtogaranum Fylki. Ég stökk fram úr en ekkert heyrðist meira frá togaranum. Rétt í þann mund kom stýrimaðurinn til að vekja mig.

Það er verið að skjóta upp neyðarflugeldum hér skammt frá, tilkynnti hann mér.

Fylkir hafði þá fengið tundurdufl í vörpuna en þegar trollið var komið á síðuna og búið að snörla belginn inn og hífa átti í stertinn til að taka pokann inn fyrir barðist duflið utan í skipssíðuna og sprakk með þeim afleiðingum að skipið sökk á örfáum mínútum. Við sprenginguna fór náttúrulega allt á annan endann, meðal annars slitnuðu loftnetin niður sem var skýringin á því hvers vegna heyrðist svo illa í þeim.

Við vorum að toga en byrjuðum strax að hífa. Togarinn Hafliði frá Siglufirði var hins vegar með vörpuna á síðunni einmitt þegar þetta gerðist og gat því siglt strax af stað til hjálpar mönnunum þrjátíu og tveimur er voru á Fylki en þeir komust allir í björgunarbát. Teljandi slys urðu ekki á mönnum.“

#### SVO GERÐIST ÞAÐ AFTUR

Væntanlega hefur Bárður verið loftskammtamaður á Kaldbaki EA sem aðeins fjórum dögum síðar fékk stórhættulegan afla í nótina. Togarinn hafði verið að veiðum einar 50 sjómilur norðaustur af Horni.

– Við vorum þarna allmiklu austar en Fylkir var þegar hann fór, útskýrði skipstjórinn, Jónas Þorsteinsson.

Þetta var um miðja nótt og hafði gengið hægt að hífa pokann yfir borðstokkinn.

Það hlýtur að vera svona mikið grjót í, veltu karlarnir fyrir sér. Svo var leyst frá en þá skall niður á dekkið stór hnöttur. Menn gripu andann á lofti. Þeir áttuðu sig um leið á þeirri hættu sem þeir voru í. Örlög Fylkis höfðu verið aðalumræðuefni flotans undanfarna daga. Og þarna á dekkinu lá eitt þessara stórhættulegu tundurdufla sem hafði sókkt Fylki. Eitt augnablik fraus tilveran, tíminn stóð í stað, en svo stukku karlarnir til, skorðuðu á ógnvaldinn svo hann berðist ekki utan í.

Samstundis var stefnan tekin til lands, þó ekki stystu leið heldur var haldið til heimahafnar, Akureyrar.

Landhelgisgæslunni var gert aðvart, sprengusérfaðingur kom norður og var skotið út í togarann þar sem hann lá úti á Polli og áhöfninni skutlað í land. Vel gekk að eiga við duflið en það var samdóma álit sjóliða af bresku eftirlitsskipi, sem þá var í höfn á Akureyri, að tundurduflið væri vissulega enskt. Það hefði á stríðsárunum verið sett djúpt og



Það er ekki alltaf fiskur sem kemur upp með vörpunni. Kaldbaksmenn héldu sig vera að draga upp grjót af sjávarbotni þegar þyngslin í vörpunni voru í raun stórhættuleg sprengja. Mynd: Asgrímur Agústsson

átt að granda þýskum kabátum. En þannig var um þessi dufl búið, upplýstu Bretarnir, að þau áttu að lokum að sökkva til botns.

Og þar hafa þau vísast legið þegar Fylkir og Kaldbakur voru á fiskislóðinni fyrir vestan.



# Krossgátan



◆	'Oskjrar Veislu	Ill- byggjandi	Til	Andvari Fimur	'Osamst.					
Ekki talab										
Húð										
'Osamst.	3.									
◆	↓	Ljós	Geisla- baugar	Maður Vernduð	Tarfi	'Obeit Ryk				
Hryðja Afana Legg	1.								2.	
Mont- hana						4.	Nem Tjón 'A flik			
'A litinn	↓					'Olyfjan Stopp				
'Att		'A litinn							Samhl. Vobalega	↑
1. pers.			Metin Smálæk Egg Dyvel	5.						
Kona	↓					Tap Augna- blik				8.
Borir Til							Ekki Geð- vonska			Tónn Elskar
Ísl. stafur		Málmur Klæði				Kona 'Aqóða	6.			↑
Leyfist	↘									↗
Rák				Eins Nota Samhl.						'Att
Veislan Hvildi Aula				7.				9.		



# Við Þjóðveginn

## Píngeyrakirkja

Texti og myndir:  
*Jón Hjaltason*

Við erum á ferð um hringveginn. Á leiðinni suður og komin í Húnavatnssýslu þá eystri – ef má þá tala lengur um sýslur. Við erum neðst í hliðinni og gjóum augum niður yfir Húnavatn að Píngeyrum. Í fjarska grillum við í gráleita álfabyggð. Hvaða grámi skyldi þetta vera þarna í landslaginu? Þetta virðist vera einhverskonar bygging. Forvitni okkar er vakin. Fram undan er beygja og brú yfir Hnausakvísl.

Við brunum áfram, beygjan er að baki, líka brúin. Og þarna birtist það sem við erum að skima eftir, upplýsingaskilti og vegur sem okkur virðist stefna í átt að álfabyggðinni dularfullu. Skammt þar hjá er fallegur trjáreitur. Við staðnæmumst og lesum um Píngeyrar. Þar þinguðu karlar til forna, Jón Ögmundsson biskup hinn helgi tók þar grunn fyrir kirkju og þar reis árið 1133 hið kunna Píngeyraklaustur.

Á Píngeyrum, þessu forna höfuðbóli, bjó líka Þorleifur Kortsson sýslumaður. Hefur enginn Íslendingur staðið fyrir fleiri aftökum en hann. Það var á 17. öld en þá létu galdramenn mikið að sér kveða og var Þorleifur ótull við að þefa þá uppi og



færa á bálið, meira þó fyrir vestan en í Húnavatnssýslum.

Við tókum stefnuna út á eyrina og það liður ekki á löngu uns álfahóllinn blasir við. En þetta er enginn höll heldur glæsilega hlaðin steinkirkja. Sjálf Píngeyrakirkja. Undur í Húnavatnssýslu. Sjáið og sannfærast.

*Árið 1860 fluttist alþingismaðurinn og bühöldurinn Asgeir Einarsson að Píngeyrum. Asgeiri þótti hneisa að guðshúsinu sem fyrir var á jörðinni og frekar en að búa við torflirkju að niðurlotum komna réðist hann í að reisa nýja kirkju. Sú var byggð úr steini og stendur enn sem stórkostlegt dæmi um stórhug og áráðni íslensks bónda í Húnaþingi.*



Þingeyrakirkja var 13 ár í smíðum eða frá 1864 til 1877. Sverrir Runólfsson steinhögvari stjórnaði byggingunni. Hann var þá þjóðkunnur maður og hafði víða lagt hönd á plóg, meðal annars í Reykjavík. Sverrir drukknadi í Húnaflóa árið 1879. Þingeyrakirkja var seinasta stóra mannvirkið sem hann vann að.

Í landi Þingeyra er leitun að grjóti. Sverrir neyddist því til að sækja hleðslugrjótið vestur yfir Hópið – fimmta stærsta stöðuvatn landsins – í svokölluð Nesbjörg. Þar var grjótinu hlaðið á sleða og dregið á is yfir vatnið, um átta kílómetra leið, en uxum beitt fyrir.



Þingeyrakirkja var vígð hinn 9. september 1877.



Skammt norðan kirkjunnar er þetta hús, Klausturstofa. Þar má skoða sýningar helgaðar Þingeyrastað og kirkjunni. Þess er líka vert að geta að mikið viðsýni er frá Þingeyrakirkju. Á björtum sumardegi blasir hið fallega Ísland við, sjóndeildarhringurinn er hlaðim skrauti náttúrunnar.



Kaldbakur við bryggju á Akureyri. Mynd: Minjasafnið á Akureyri

## Horfnar starfsstéttir

### KYNDARAR

Langflestir nýsköpunartogarnir voru gufuknúnir sem þýddi að í iðrum skipsins mokuðu menn kolum. Það var aðeins fyrir harðduglega og harðgerða menn að standa í kolamokstri. Og þeir urðu að geta mokað upp á báðar hendur annars varð starfstíminn stuttur, að minnsta kosti við kolamokstur. Þetta voru hinir svokölluðu kyndarar.

Einar Guðmundsson, fæddur á Húsavík í október 1911 en uppalinn í Grímsey þar sem umhverfið gerði úr honum þrekmenni, byrjaði ungur að moka kolum. Hann var á Lagarfossi – Lagga gamla – Dettifossi – var í frí þegar skipið var skotið niður – fór yfir á Fjallfoss, einn túr. Seinna réðist Einar til Útgerðarfélag Akureyringa og var á Kaldbaki. Einar segir frá starfi kyndarans.

### EKKI HAMAST Í ELÐINUM

„Kyndarastarfið var ekta þrælavinna, sérstaklega á Dettifossi. Katlarnir voru ekkert of stórir og ef skipið var keyrt

eitthvað þurfti mikið af kolum.

Á stríðsárunum vorum við alltaf í skipalestum – skipunum var safnað saman og síðan reynt að halda þeim öllum á sama

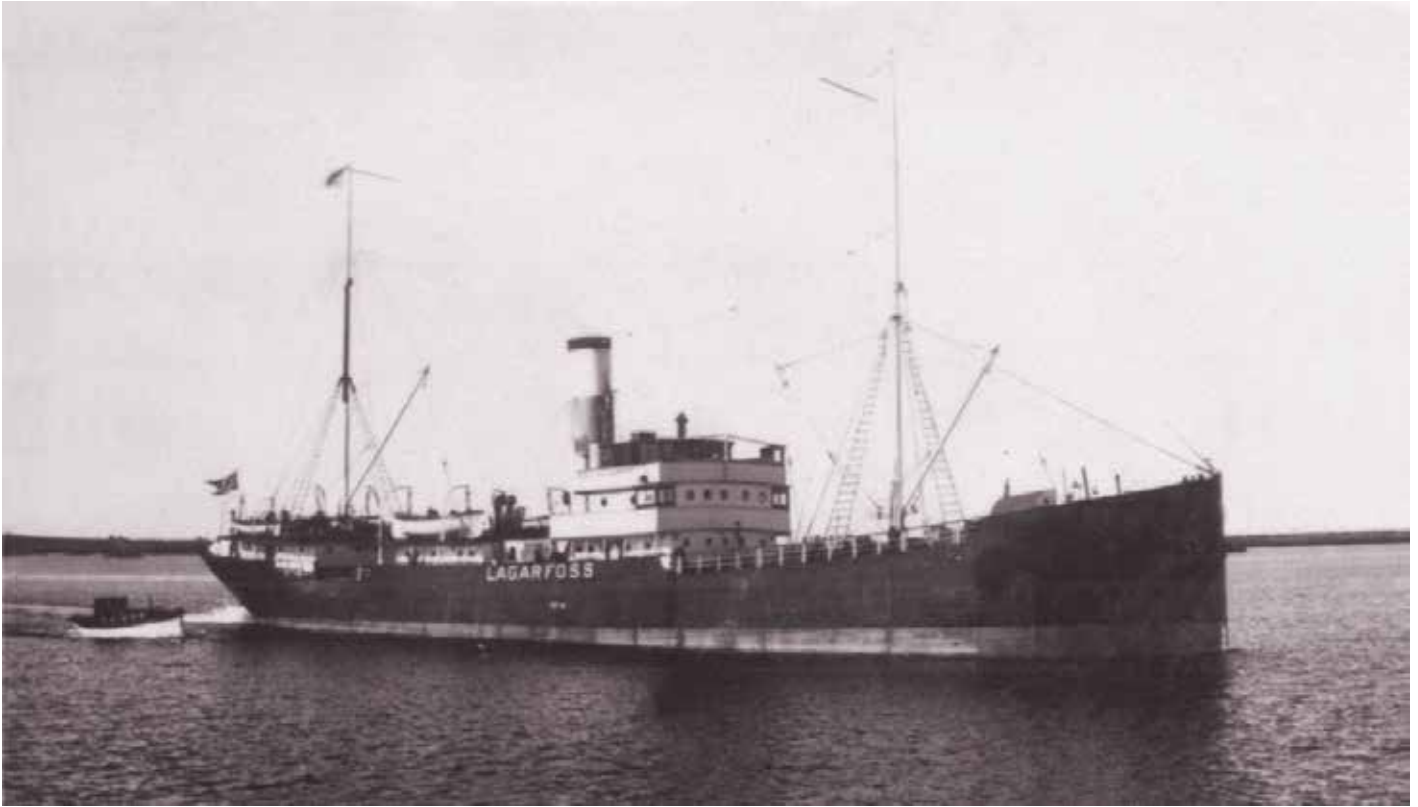


Einar Guðmundsson

hraða. Hægast fóru lestirnar 6 mílur en ef átti að keyra 12 mílur varð lífið erfitt hjá kyndaranum. Moksturinn var þó ekki erfiðastur heldur að halda glóð í kolunum. Kúnstin var að halda eldinum þannig í eldhólfinu að súrefni næði að streyma í gegn. Það er nákvæmlega eins með manninn og eldinn, hvort tveggja þarf nóg súrefni til að þrífast og dafna.

Kolunum var mokað inn um lúgu á katlinum, inn á ristar. Við höfðum langar sköfur til að skafa gjallið út af ristunum og hnifa til að hreinsa á milli grindanna. Með löngu járn losuðum við um kolin inni í eldhólfinu en allt var þetta gert svo að loft næði að leika um kolin og næra eldinn. Aldrei mátti lokast á milli ristanna en maður mátti heldur ekki hamast í eldinum nema takmarkað, annars varð glóðin ekki nógu góð.

Öskuna og gjallið skófum við út úr eldhólfinu á gólfið. Þar var þessu mokað í fötur og hið upp í gegnum mikla loftventla og hent í sjóinn. Loftventlar þessir voru eins og stórir lúðrar á þilfarinu og mátti



Á Lagarfossi hófst kyndarastarf Einars fyrir alvöru.

snúa efri hlutanum, trektinni, eftir vindi svo að blési inn í þá. Það skipti öllu máli að loftventlarnir kæmu að tilætluðum notum.

Á Dettifossi hafði farþegarýmið verið byggt þannig að ventlarnir lentu nánast í skjóli. Fyrir vikið varð ekki lift í fýrplássinu – en það var heitið sem við notuðum yfir kyndiplássið – fyrir hita og loftleysi. Voru þá settar víftur í ventlana. Það var ekki aðeins mikilvægt fyrir kyndarana að vel gastaði um ventlana; eftir því sem blásturinn var meiri niðri því meira varð súrefnið og því betra að viðhalda eldinum.

### ERFIÐARA EFTIR ÞVÍ SEM Á LEIÐ

Kolin hófðum við á gólfinu í fýrplássinu, rétt við katlana. Kolageymslurnar, eða kolaboxin eins og við kölluðum þær, voru til hliðanna báðum megin við katlana. Við mokuðum kolunum út úr boxunum að kötlunum í gegnum lúgu sem var vel manngengt gat.

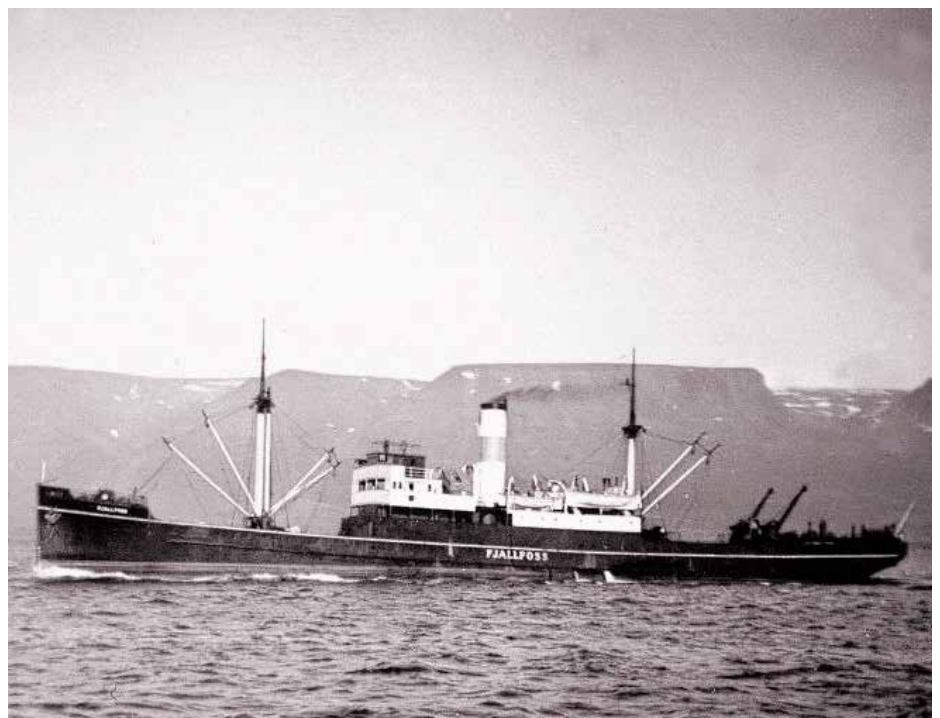
Í upphafi ferða – nokkra fyrstu dagana – þurftum við lítið að hafa fyrir því að ná í kolin. Þau runnu af sjálfu sér út um lúguna enda náði kolabingurinn þá alveg upp í dekk. En þegar frá leið þurftum við inn í kolaboxin til að moka eldsneytinu út. Kolin voru mjög mishöfn að brenna. Þau voru líka misdýr og þeir hjá Eimskip keyptu áreiðanlega ekki alltaf bestu kolin. Það var aðeins einn kyndari á vakt og þurfti sá að moka fram á gólfið kolabing er dygði þeim er við tók alla vaktina. Þetta voru fjögurra klukkustunda vaktir en við vorum þrjú kyndararnir á Fossunum.

Það var eiginlega það sama að moka kolum og grjóti, þó er grjótið kannski eitthvað þyngra. Þetta var ekki á allra færi en ég reyndi að moka þannig að allur skrokkurinn tæki á – og mér var sama á hvora höndina ég mokaði.

Vegna hitans voru kyndararnir létt klæddir, ég var yfirleitt á einum vinnubuxum og oft ber að ofan. Mikilið kolaryk settist á mann, sérstaklega ef kolin voru smá því að þá var mest ryk í þeim.

Við gátum farið í sturtu á Dettifossi en algengast var að baða sig upp úr vatnsfötu. Maður sultaði þá á sig vatninu allavega og var oftast svo þreyttur að maður var feginn að komast í koju.“

Einar Guðmundsson andaðist 6. október 2008. Viðtalið tók Jón Hjaltason, sjá Sögu Útgerðarfélag Akureyringa sem kom út 1995.



Einar fór einn túr á Fjallfossi en hætti eftir það á fossunum Eimskipafélagsins.



Mynd: Minjasafnið á Akureyri

# Þekkir þú skipin?

## DULARFULLU SKIPIN Á POLLINUM

Það er gaman að skoða gamlar skipamyndir (og nýjar raunar líka) en stundum reynist þrautin þyngri að þekkja skipin, ég tala nú ekki um ef komin eru til ára sinna. Þá er gott að eiga hauka í horni eins og til dæmis Hilmar Snorrason sem við þekkjum öll af hans frábæra starfi sem skólastjóri Slysavarnaskóla sjómanna. Ég held að ekki sé til það skip í íslenska kaupskipaflotanum, fyrr og síð, sem Hilmar ekki þekkir. Ég sneri mér því óðara til hans með þessa mynd sem tekin er austur yfir Pollinn á Akureyri. Akureyrarkirkja er í forgrunni en á Pollinum eru torkennileg fley, vægast sagt.

## RASK OG VIGÖR

„Þetta eru ekki íslensk fraktskip,“ sló Hilmar föstu um leið og hann leit augum ljósmyndina enda skipin honum ókunn með öllu. En ekki frekar en fyrri daginn dó hann ráðalaus. „Ég skal leita til skandinavískra vina minna, þeir hljóta að þekkja skipin. Að minnsta kosti ef þau eiga eða áttu norræna heimahöfn.“

Og viti menn. Svárið kom um hæl frá hinum norska Dag Bakka: „Skipið fjær er M/S Rask. Hitt er D/S Vigör frá Osló.“

## FLUTTI SALT, TIMBUR OG KOL

Hyggjum fyrst að Vigör. Það var smíðað 1948 fyrir útgerðina S. Ugelstad í Osló sem fimm árum síðar seldi skipið til Manchester á Englandi þar sem það fékk nýtt nafn, Manchester Prospector. Seinna fékk Vigör heimahöfn í Grikklandi og þar var það afskráð árið 1992.

En hvað var Vigör að gera á Pollinum við Akureyri? Skoðum timarit.is. Þar stingur skipið upp „stefni“ árin 1948 og 1949 og er sagt leiguskip Sambands íslenska samvinnufélaga, SÍS, og færir meðal annars kol, salt og timbur til Íslands Þá vitum við það. Því má hnýta við að í 50 ára afmælisriti Sambandsins sem út kom 1952 segir um árið 1949 að þá hafi leiguskip á vegum SÍS verið alls 27 talsins en höfðu verið 30 árið á undan.

## DAUBALEIT

En hvað um M/S Rask? Það komst fyrst á flot árið 1924 og gekk kaupum og sölum allt til ársins 1971 að það var selt til Grikklands – í brotjárn. Áður en lengra er haldið verð ég að viðurkenna að ég hafði leitað augun úr að skipinu undir nafninu Rask. Og ekkert fundið. En svo kviknaði á perunni – loksins. Í gramsi mínu hafði ég ekki rekist á Vigör á Íslandi eftir 1949. Var ljósmyndin ef til vill tekin það ár? Eða ári fyrr? Hvar var þá skipið Rask statt í sinni sögu? Og viti menn, kemur þá á daginn að Rask hét alls ekki Rask þessi tvö ár – 1948 og 1949 – sem hér eru undir heldur Herma og var í eigu norska útgerðarfélagins Leif Erichsen Rederi A/S í Bergen.

Og nú vænkaðist hagur strympu. Í mars 1949 flutti Dagur þá frétt að tvö skip Sambandsins væru komin til Akureyrar. Annað var Hvassafell, hitt leiguskipið Herma sem kom færandi hendi með kol frá Póllandi. Þar með var þó ekki sagan öll. Frá Akureyri sneri Herma stefni til Narvíkur í Noregi en var ekki komin nema rétt á móts við Tjörnes þegar eitthvað gerðist í vélinni og skipið varð aflvana. Togarinn Kaldbakur var sendur til hjálpar og dró kolaskipið aftur til Akureyrar þar sem gert var við vélarbilunina. Í framhaldinu fór Útgerðarfélag Akureyringa (ÚA) fram á björgunarlaun sem Norðmennirnir voru ófúsir að greiða. Þetta var ekki björgun heldur aðstoð, var mótbára þeirra. Undirréttur var sammála Norðmönnunum en Hæstiréttur féllst á skoðun forráðamanna ÚA og dæmdi félaginu 200 þúsund krónur í björgunarlaun sem var þó ekki nema tæplega helmingur upphæðarinnar sem ÚA hafði farið fram á. Nýr fiskur út úr búð kostaði þá rúma krónu kílóíð, saltur þorskur fjórar krónur og mjólkurlítrinn tæpar tvær og hálfu krónu.

Lýkur svo sögu Herma á Íslandi sem telur ekki nema fáeina mánuði á því herrans ári 1949. Árið eftir var skipið selt til Haugasunds og nefndist eftir það Rask. Þó ekki nema í eitt og hálf ári eða svo. Þá urðu aftur eigendaskipti og nafnaskipti. Rask varð Silja og rekjum við þá sögu ekki frekar.



BEKINA  
BOOTS

Built to last

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

**JÓN BERGSSON**

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

 /JONBERGSSON  #JONBERGSSON



## SÉRFRÆÐIÞEKING Á LAGAUMHVERFI SJÁVARÚTVEGS OG SIGLINGA

Viðtæk þekking og reynsla af  
sjómennsku og lagaumhverfi siglinga og  
sjávarútvegs.

- ⊗ Slys og veikindi sjómanna
- ⊗ Sjóslys
- ⊗ Björgunarlaun
- ⊗ Sjóflutningar
- ⊗ Raðgjöf
- ⊗ Hagsmunagæsla
- ⊗ Skjalagerð
- ⊗ Málflutningur offl.

Öll almenn lögfræðipjónusta

PORTO  
LÖGMANNSTOFNA

www.portolog.is | porto@portolog.is | s. 792-2090





Bræðurnir Gunnar, Bjarni og Hörður Felixssynir í landsliðsbúningi Íslands. Því má hmyta við að í Morgunblaðinu birtist þessi umsögn um þennan tilfinningaþrungna leik ÍBA og KR: „Strax og leikurinn hófst byrjuðu þau mestu skrilslæti sem undirritaður minnst að hafa orðið áhorfandi að á knattspyrnuleik. Svivirðingum og haðsglósom rígnði yfir dómara, linuverði og leikmenn KR.“

## „Búnir að drepa Bjarna bróður“

Litum í hina bráðskemmtilegu bók Sigurðar Helgasonar sem út kom um seinustu jól og heitir Vesturbærinn – Húsin, fólkið, sögurnar. Þar er meðal annars þessi frásögn af hinum landskunna íþróttamanni og íþróttافرéttamanni, Bjarna Felixssyni en Bjarni andaðist síðastliðið haust:

„Í félagsblaði KR, sem gefið var út árið 1969 í tilefni af 70 ára afmæli stórveldisins, er viðtal við Bjarna Felixson, sem á sínum tíma hlaut viðurnefnið Rauða ljónið og var hann síður en svo óánægður með það, baráttuglaði vinstri bakvörðurinn. Grípum hér niður í viðtalið:

„Ég hef verið í þessu í rúman áratug og aldrei verið ánægðari með leik minn en þegar liðinu er illa tekið af áhorfendum. Sérstaklega hef ég notið þess, ef þeir hafa tekið mig fyrir, því að það hefur hert mig í baráttunni. Ég hef komist áfram á keppnisskapi og hörku og verið bestur, er við höfum átt í vök að verjast. Maður var

orðinn dauðleiður á þessu árið 1959, þegar við unnum öll lið með yfirburðum.

Einkum er þó margs að minnst frá Akureyri. Árið 1960 höfðu þeir átt lélega byrjun í mótinu, eins og oft, en áttu eftir heimaleikina síðari hluta sumars. Við áttum að fara norður og þá höfðu þeir unnið Fram fyrir skömmu. Daginn fyrir norðurför okkar var tilkynnt landslið og var „augasteinninn“ [Jón Stefánsson] þeirra utangarðs. Var nokkur ólga nýðra af þeim sökum og þegar við komum var fullur völlur eins og venjulega.

Í fyrri hálfleik áttum við varla upphlaup. Akureyringar áttu leikinn og áhorfendur voru allæstir. Snemma í leiknum slapp einn þeirra í gegn en ég næ að renna mér á knöttinn og afstýra hættunni. Varð þá nokkur urgur meðal áhorfenda. Rétt á eftir lendir okkur aftur saman á kantinum og ég næ boltanum eftir návígi og geysist fram völlinn. Ræðst hann þá aftan að mér með þeim árangri

að ég hlaut mikið sár á fæti og áminningu frá dómara en forystumaður heimamanna heimtaði að ég yrði rekinn út af. Ég lék þó áfram og barðist „eins og ljón“ og Gísli [Þorkelsson], varamarkvörður, varði meistaralega.

Eftir hálf tíma leik skora Akureyringar, en Þórólfi [Beck] tókst að jafna fyrir hálfleik. Í leikhléi kom héraðslæknirinn, leit á sárið og sagði að það yrði að gera að því, en ég aftók það með öllu.

Í síðari hálfleik náðum við tókum á leiknum og sigruðum, 5:2. Þá lék ég fjær stúkunni og var þar fyrir hópur 20-30 stráka undir stjórn fyrrgreinds íþróttaleiðtoga norðanmanna. Er ekki að sökum að spyrja, að þegar séð var fyrir um úrslit, hófu þeir grjótkast að okkur.

Í miðjum hálfleiknum fékk Gísli mikið spark og leist mér þá ekki á blikuna. Meðan menn hugðu að meiðslum hans, tók ég boltann og henti honum á bak við grjóthrúgu við völlinn. Æpti þá lýðurinn: Út af með rauða tuddann! Var

mörgum heitt í hamsi og í leikslök ruddust menn inn á völlinn í bræði sinni.

Ég hafði vart gengið 10 skref, eftir að flautað var af, þegar lögregluþjónar koma til mín og biðja mig að koma eins og skot. Voru þeir komnir að undirlagi héraðslæknisins og óku mér til hans í aðgerð.

En það er af félögum mínum að segja, að þegar þeir komu í rútna, sem aka skyldi til búningsklefa annars staðar í bænum, urðu þeir þess varir að mig vantaði. Þeir þustu út á völl og fundur þar annan skóinn minn, sem ég hafði losaði mig við vegna meiðslanna, er leik lauk. Þá mælti Hörður bróðir þessi fleygu orð: „Hérna er skórinn. Þeir eru búnir að drepa Bjarna bróður!“

Metaðsókn var á leiknum, 3964 áhorfendur mættu til að horfa á ÍBA og KR og urðu einhver blaðaskrif út af þeim skrilslátum sem þarna urðu.“



# Sérhönnuð sjómannaþemur

## Atvinnuskírteini og önnur gögn á vísu stað

Hafsins hetjur vilja hafa sitt á hreinu.  
Sjómannaþemur er þeirra ökuskríteini.



Sjómannaþemur fæst einnig  
sem taska með rennilás

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



**Sjálfsvirðing** og **sjálfstraust** eflast 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!

# Utan úr heimi



Ane Mærsk er fyrsta skipið af nýrri kynslóð skipa A.P. Møller. (Ljósmynd: Internetið.)

## GRÆÐA Á TÁ OG FINGRI

Áætlunarsiglingar byrjuðu óvænt í blóma í upphafi ársins 2024 sem rekja má til ástandsins við Rauðahafið. Flutningsþörfin hefur aukist gífurlega og það sama má segja um farmgjöldin sem hafa hækkað það gríðarlega að menn hafa ekki séð annað eins síðan í Covid faraldrinum. Engu að síður munu útgerðir sem gera út á áætlunarsiglingar þurfa að glíma við enn eitt metárið af nýsmíðum sem gæti takmarkað hagnaðinn.

Árið 2023 afhentu skipasmíðastöðvar 350 ný gámaflutningaskip með heildarflutningsgetu upp á 2,2 milljónir TEU og var þá fyrra met slegið frá árinu 2015 þegar 1,7 milljónir TEU voru afhentar. Metið á árinu 2023 er líklegt til að verða slegið á þessu ári.

„Þrátt fyrir að eigendur, sem og rekstraradilar línuskipa, séu nú þegar að hagnast á ófyrirséðum atburðum á markaðnum frá Rauðahafi sem og Panama-skurðinum, þá kann að vera skynsamlegt að muna eftir 3,1 milljón TEU í aukinni flutningsgetu sem er væntanleg á árinu 2024, með um það bil 140 skipum

áætluðum á fyrsta ársfjórðungi,“ sögðu greinendur hjá miðlunarfyrtækinu Braemar nýlega.

## BJARGAÐI SKIPI OG ÁHÖFN

Í nóvember síðastliðnum sigldi flutningaskipið Vyssos, sem var á siglingu um Svartahaf, á tundurdufl með þeim afleiðingum að mikill leki kom að því. Skipið sem skráð var í Panama var á leið til Izmail í Úkraínu þegar atvikið átti sér stað en fyrir snarræði skipstjórans tókst honum að sigla skipi sínu illa löskuðu á land og tókst þar með að bjarga áhöfninni. Nú hafa nágrannaríki Úkraínu í suðri, Búlgaría, Rúmenía og Tyrkland, ákveðið að hefja leit að djúpsprengjum sem gætu skaðað flutningaskip og minnir þetta óneitanlega á ástandið sem skapaðist í seinni heimsstyrjöldinni.

## SPRENGJUHÓTUN

Hafnaryfirvöld í Antwerpen fengu nýlega hótun um að sprengju hefði verið komið fyrir í skipi sem væri á leið til hafnarinnar. Atvikið var þegar tilkynnt til lögreglu en skipið, MSC Bhavya V, var sagt vera með

bíl í farmi sínum, hlaðinn sprengiefni. Um borð voru 5.018 gámar en skipið hafði farið á aðfangadag frá Hamborg til Bremerhaven, Le Havre, Sines og Nemrut í Tyrklandi. Ekki fannst neitt athugasvert í skipinu en þetta atvik minnti á sambærilegt atvik sem varð á síðasta ári þegar sambærileg sprengjuhótun barst vegna MSC Lorena sem lestuð var 4.872 gámaeiningum en því skipi var gert að fara til hafnar í Vlissingen en það var að koma frá Senegal. Í ljós kom að um gabb var að ræða en þess í stað fundust 2,4 tonn af kókaíni um borð.

## VERSNANDI ÁSTAND

Alþjóðasjóflutningastofnunin (IMB) hefur greint frá aukningu á tilkynntum sjóránsvikum í Guineuflóa og áhyggjum af ástandi í Singapore-sundinu í nýjustu skýrslu sinni fyrir tímabilið janúar-september 2023 sem birt var 11. október síðastliðinn.

Á fyrstu níu mánuðum ársins 2023 var tilkynnt um 99 atvik sjórána og vopnaðra árása á skip, sem er aukning frá 90 atvikum á sama tímabili árið 2022. Á



Normandie var einstaklega gangmikið skip þar sem skrokkhönnunin þótti takast griðarlega vel. (Ljósmynd: Wikipedia)

Þessu ári var farið um borð í 85 skip, níu tilraunir gerðar til árása, þrjú skip hertekin og tvö sem skotið var á. Sjóræningjum tókst að fara um borð í 89% þeirra skipa en flest atvikin áttu sér stað að nóttu til.

Þó að tilkynnt ofbeldi gegn áhöfnum sé meðal þess lægsta í þrjá áratugi, er áhættan fyrir áhöfnina enn raunveruleg en 69 sjómenn voru teknir í gíslingu, 14 rænt, átta ógnað, þrír særðir.

Stjórnandi IMB, Michael Howlett, sagði: „Guineuflói er sem stendur áhyggjuefni með aukningu á tilkynntum atvikum, í andstöðu við lækkaði þróun sem við höfum séð á síðustu tveimur árum. Tilkynnt atvik í Guineuflóa jukust á fyrstu níu mánuðum ársins 2023, úr 21 miðað við 14 á sama tímabili árið 2022. Sömu teikn má sjá í Singapore-sundinu sem heldur áfram að vekja áhyggjur með 33 tilkynntum atvikum á fyrstu níu mánuðum ársins 2023 miðað við 31 á sama tímabili í fyrra. Alls var ráðist á 31 skip og fimm áhafnir teknar í gíslingu.“

#### GJALDÞROT VEGNA ÁTAKA

Ítalska útgerðin Kalypso Compagnia di Navigazione, sem er með aðsetur í Genoa, hefur sótt um gjaldþrotameðferð vegna áhrifa frá stríðsátökum á milli Ísraels og

Hamas. Ágreiningur um leigusamninga við Zhonggu Shipping, sem neitaði að leyfa fjórum skipum sínum að sigla til hafna í Ísrael hefur haft veruleg áhrif á getu Kalypso til að halda úti sinni svokölluðu Marco Polo þjónustu sem tengir Asíu við Miðjarðarhafið. Kalypso er hluti af ítalska flutningafyrirtækinu RifLine, sem byrjaði að sinna Asíu-Evrópu leiðum á tímum COVID-faraldursins. Gjaldþrotið undirstrikar áhrifin sem alþjóðleg stjórnmal og heilbrigðiskreppur geta haft á sjóflutninga.

#### LEIÐRÉTTING

Í síðasta tölublaði fjallaði ég um nýja gámaskipið Lauru Mærsk. Þar sagði að skipið væri 350 m langt, 53,5 m á breidd og lestaði 16.200 TEU's. Lesandi sendi mér skilaboð og benti á að þar hefði skipið heldur betur vaxið á leið sinni frá Kína. Ekki hefur mér tekist að finna út hvernig mér tókst að stækka skipið svo mikið sem raun bar vitni en hið rétta er að skipið er 172 m að lengd, 32,2 m á breidd og lestar 2.100 TEU's eða aðeins 12% af því gámamagni sem ég áður hafði uppgæfið. Vona að lesendur fyrirgefi þessi mistök en ef ekki þá er sem betur fer engin kvörtunardeild starfandi hjá Víkingum.

Hinsvegar þá áttu málin við um allt annað skip útgerðarinnar því á síðasta ári tók útgerðin við fyrsta skipi sínu sem knúið er af metanóli en það er Ane Mærsk og var smíðuð hjá Hyundai Heavy Industries-skipasmíðastöðinni í Ulsan, Suður-Kóreu. Skipið er kennt við Ane Mærsk McKinney Uggla, formann A.P. Møller sjóðsins og A.P. Møller Holding en elsta barnabarnið gaf skipinu nafn við hátiðlega athöfn. Skipið er það fyrsta af 18 systurskipum sem afhent verða á árunum 2024 til 2025 og munu sigla á svokallaðri AE7 leiðinni milli Asíu og Evrópu.

Þá hefur útgerðin valið skipasmíðastöðina Guangzhou Wenchong Shipyard (GWS) til að smíða allt að 12 skip til afhendingar á árunum 2026-2027 sem verða knúin með tvíorku með burðargetu upp á 3.500 TEU's og er áætlað að hvert skip muni kosta um 68 milljónir bandaríkjadala en þetta er talið vera um 38% hækkun á verði nýsmíða yfir þriggja ára tímabil

#### FYRSTA PERUSTEFNIÐ

Hönnun skipa hefur í gegnum tíðina tekið ýmsum breytingum og þá sérstaklega á síðustu 40 árum. Við höfum séð allskonar útfærslur á stefnum skipa en einnig á skutlagi. En vissir þú lesandi góður að fyrsta skip í heiminum sem búið

var perustefni var hannað í Delaware í Bandaríkjunum árið 1910 af manni sem hét David Taylor. Að vísu var perustefnið ekki eins stórt og viðamiknið eins og við þekkjum í dag.

Það var síðan áratug síðar sem aðrar þjóðir fóru að gera prófanir með þetta stefnislag en sem dæmi þá voru þýsku farþegaskipin Bremen og Europe búin perustefni. Árið 1929 náði meðal annars Bremen að næla sér í Bláa bandið, sem voru verðlaun fyrir mesta hraða yfir Atlantshafið, en skipið náði þá 27,9 hnúta hraða. Mikil keppni var um Bláa bandið en árið 1935 náði franska farþegaskipið Normandie yfir 30 hnúta hraða vegna einstakrar hönnunar rússneska skipaverkfræðingsins Vladimir Yurkevich. Skipið varð á sínum tíma þekkt fyrir hraða sem það náði en í samanburði við bresku drottninguna Queen Mary þá náði Normandie sama hraða þrátt fyrir að vera stærra og eyddi sem nam 30% minna eldsneyti en drottningin þökk var hönnun skrokks skipsins.

#### ORKUSKIPTIN OG ÁHRIF ÞEIRRA

Það er að ýmsu að hyggja þegar verið er að fara í orkuskipti. Aukning á fjölda rafbíla krefst þess að endurskoða þarf stöðugleikaútreikninga fyrir farþegaskip og ferjur vegna þess að rafhlöðurnar þeirra gera farminn mun þyngri en áður var gert ráð fyrir. Af þessu leiðir oft að fækka þarf bifreiðum sem hægt er að flytja. Breskur útgerðarmaður íhugaði kaup á erlendu skipi og áður en hann skuldbatt

kaupin bað hann um að stöðugleiki skipsins yrði kannaður. Gögn þess sýndu fullt samræmi við alþjóðlegar kröfur en við skoðun á skipinu vildu menn fá staðfestingu á hvert fríborðið væri á skipinu full hlöðnu. Þá sagði skipstjórinn að sjór næði svona upp að hné á þilfarinu þegar skipið væri fulllestað en engu að síður sögðu útreikningarnir allt annað. Ekkert varð úr kaupunum.

#### STÖÐUGLEIKI

Segja má að ástæða þess að skipum hvolfi sé sökum þess að stöðugleiki þeirra er lélegur eða að slæm veður séu áhrifavaldar. En er hugsanlegt að farsímar gætu verið orsök þess að skipi hvolfi? Á Boyolali vatni á eyjunni Java árið 2021 hvolfði fljótandi veitingapramma vegna þess að 20 ánægðir matargestir ákváðu að fá af sér hópmynd. En þegar allir gestirnir voru búnir að stilla sér upp í myndatökuna hvolfði prammanum með þeim afleiðingum að níu manns drukkuðu.

#### ERFIDLEIKAR SKIPSTJÓRA

Á síðasta ári tókst Alþjóðasamtökum skipstjóra (IFSMA) að fá tvo skipstjóra leysta úr haldi eftir óréttláta sakfellingu en það voru skipstjórar skipanna Grace Felix sem var í Durres í Albaníu og Berge Torre sem var í Adana í Tyrklandi. Skipstjóri fyrri skipsins var handtekinn í febrúar 2023 á grundvelli ásakana um að reyna að smygla rússneskri olíu en skipstjórinn eyddi næstu tveimur

mánuðum í albönsku fangelsi á meðan skipið var kyrrsett í Durres. Skipstjórinn og áhöfnin fengu stuðning frá grískum eiganda skipsins ásamt tryggingafélagi þess en þrátt fyrir það tókst þeim ekki að ná árangri gagnvart dómstólum. Áhafnaskipti fengust en eftir að skipstjóranum var sleppt úr fangelsi var hann kyrrsettur um borð í skipinu. Það var þó ekki fyrir en í lok ársins sem IFSMA og Alþjóðaflutningaverkamannasambandið (ITF) tókst að fá eftirlitsmann til að fara á vettvang og tókst að fá skipstjóran leystan úr haldi innan fjögurra daga og komst hann þá heim til fjölskyldu sinnar. Í mars var skipstjóri Berge Torre handtekinn eftir að lögregla og tollyfirvöld í Tyrklandi uppgötvaðu eiturlyf í keðjukassa skipsins en við brottför skipsins frá Kólumbíu, þaðan sem skipið var að koma með kolafarm, hafði verið gerð ítarleg leit í skipinu, meðal annars með leitarhundum en ekkert fannst. Útgerð skipsins gerði IFSMA þegar viðvart sem upplýstu ITF um málið sem sendu eftirlitsmann á staðinn innan 48 klukkustunda. Það tryggði að gerð var viðeigandi rannsókn af hálfu yfirvalda í Tyrklandi sem leiddi til þess að allir 22 áhafnarmedlimir voru leystir úr haldi ásamt skipinu, að undanskildum yfirstýrimanni, 3. stýrimanni og tveimur hásetum sem voru kyrrsettir í Adana á meðan frekari rannsókn stendur yfir.

▶ **TÍGULL** ◀  
**LÍFIÐ Á STÓNUM** á [www.tigull.is](http://www.tigull.is)



Fylgstu með  
Eyjaflotanum  
á [tigull.is](http://tigull.is)

# Lausn krossgátunnar



◇	'Oskýrar Veisla	Ill- tyggjandi	Til	Andvari Fimur	'Osamst.
Ekki talað	'O	S	A	G	T
Húð	L	E	Ð	R	I
'Osamst.	<sup>3.</sup> J	I	↙	'A	↖

◇	↓	Ljós	Geisla- baugar	Maður Vernduð	Tarfi	'Obeit Ryk	'O	G	E	Ð	I
Hrygja Afana Legg	<sup>1.</sup> É	L	'A	A	N	A	S	T	I	<sup>2.</sup> L	K
Mont- hana	G	O	R	T	A	R	<sup>4.</sup> A	<small>Nem Tjón Á flik</small>	T	E	K
'A litinn	↔	G	U	L	U	<small>'Olyfjan Stopp</small>	R	U	T	I	E
'Att	S	'A litinn	R	I	T	T	'A	S	↖	<small>Samh. Yoga Leg</small>	K
1. pers.	É	G	<small>Metin Smalæk Egg Dvel</small>	<sup>5.</sup> V	I	R	T	L	Æ	N	U
Kona	↔	U	N	A	<small>Tap Augna- blik</small>	'O	S	I	G	<sup>8.</sup> U	R
Borir Til	A	L	I	R	'A	Ð	<small>Ekki Gæðvonska</small>	E	I	<small>Tönn Elskar</small>	E
Ísl. stafur	Ð	<small>Málmur Klæði</small>	T	I	N	<small>Kona Ágóða</small>	<sup>6.</sup> E	R	L	A	↑
Leyfist	↖	F	U	N	D	A	R	M	E	N	↖ <small>'Att</small>
Rák	M	'O	N	<small>Eins Nota Samhl.</small>	R	R	G	A	G	N	S
Veislan Hvildi Aula	'A	T	I	<sup>7.</sup> Ð	'A	Ð	I	<sup>9.</sup> R	A	T	A

Lausnarorð: 1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9.  
É L J A V E Ð U R



„Halló, Jesús guðsonur - Ósmann hefur þreifað á þykkildinu fyrr.“ Jón Ósmann, þegar hann setti þríflega frú í ferjuna. Ferjumadurinn horfir yfir Vesturós Héraðsvatna.

## Hver mælti og tilefnið

„Hverfisteinninn sker ekkert sjálfur en hann skerpir samt knífana,“ sagði Sókrates. Kannski gegnir svipuðu um þær ábendingar sem hér fara á eftir, þær eru ekki annað en staðhæfingar um það sem er æskilegt í mannheimum en líka óæskilegt. Og eru ekki annað en dauður bókstafur uns eitthvað lifnar í sálar-afkima lesandans. Hugboð um orsök og afleiðingar.

„Æ koma mein eftir munað.“  
Sólarljóð.

\*

„Sjaldan verður svo leiður til að ljúga að ekki verði ljúfur til að trúá.“  
Óþekktur.

\*

„Sá gorkúlugróður á engan tilverurétt.“  
Matthías Jochumsson um hroka oflátungsins.

\*

„Atorkan þarf ekki óskastundar.“  
Sveinn Þórarinnsson, faðir hinna þekktu bræðra Nonna og Manna.

\*

„Í sálarþroska svanna/býr sigur kynslóðanna.“  
Matthías Jochumsson.

\*

„Vondra last ei veldur smán, en vondra lof er heiðurs rán.“  
Séra Jón Þorláksson á Bægisá.

\*

„Enginn danskur maður hafði nokkru sinni komist svo í vinfengi við frú Ingibjörgu, að honum væri boðið „upp á harðan fisk“.“

Indriði Einarsson um Ingibjörgu Einarsdóttur, eiginkonu Jóns Sigurðssonar forseta.

\*

„Ég er viss um, að þetta er hulið fyrir okkur vegna þess, að ef menn vissu það, hve gott er að vera hinu megin, þá mundu allir fyrirfara sér til að komast þangað.“

Halldóra Þorsteinsdóttir, eiginkona Tryggva Gunnarssonar bankastjóra.

\*

„Klerkar eru leiguliðar auðvaldsins undir yfirskini falskra trúarbragða.“

Þórbergur Þórðarson.

\*

„Nei, nei, góði, við fórum ævinlega úr sokkunum.“

Olgeir Júlíusson, bakari og faðir Einars Olgeirssonar, þegar bakarastéttin lá undir ámæli fyrir sóðaskap við deighnoðun sem bakararnir framkvæmdu með jötunum.

\*

„Það eru engar áttir í Ljósavatnsskarði - bara hérna megin og hinum megin.“  
Heimamaður aðspurður um hvað væri austur í Ljósavatnsskarði.

\*

„Það er nú svoléiðis gestrisnin ykkar hér í Flóanum að ef maður biður um að gefa sér að drekka þá fær maður dragúldna mysu með jötunuxum í sem eru eins og verstu andskotans flugdrekar í útlöndum.“  
Eyfellingur um gestrisni manna á Eyrarbakka og þar í kring.

\*

„Ekki veit ég til hvers fjandans algóður guð hefur skapað þennan andskotans fugl.“  
Séra Hallgrímur Thorlacius í Glaumbæ um hrossagauk sem flaug skyndilega upp úr mýri og fældi hestinn undan presti.

\*

„Það er búið að vera svoléiðis núna í hálfan mánuð eins og sá gamli væri með tuttugu djöfla að reka járn í annarri hlustinni á mér en tuttugu graðhestar að hvía í hinni.“

Guðbjörg Jónsdóttir í Mundakoti lýsti þannig höfuðkvölum sínum sem höfðu staðið lengi.

\*

„Jón Austmann fórst af því að hann var ofurhugi; en hefði ef til vill komist af, hefði hugrekkíð verið minna,“ var skoðun hagfræðingsins Indriða Einarssonar.

\*

„Þegar við hættum að hreyfa okkur fórum við að deyjja.“  
Steingrímur Matthíasson héraðslæknir árið 1923.

\*

„Silfurkerin sökkva í sjó en soðbollarnir fljóta.“  
Hjörleifur Gíslason frá Höfn í Borgarfirði eystra þegar hann fregnaði andlát dr. Gísla Brynjólfssonar.

\*

„Það er hægt að borða graut með gafla en það er betra að gera það með skeið.“  
Óþekktur.

\*

„Þeir koma hingað í halarófu snikkararnir til að hneykslast, en það hrynur úr þeim sagið þegar þeir sjá hvað þetta er fint.“  
Jónas Guðmundsson, stýrimaður og rithöfundur; en Jónas flutti inn og seldi fjöldaframleiddar eldhúsinnréttingar, kannski fyrstur Íslendinga. Höfðu margir smiðir miklar efasemdir um tiltækið enda allt slíkt

þá verið sérsmíðað svo lengi sem elstu menn mundu.

\*

„En þó hafa það vitrir menn mælt, að menn skyldu eigi kalla sonu sína eftir þeim mönnum, er skjótt verða af heimi kallaðir.“

Þorvaldur Gissurarson í Hruna þegar kunningjar hans mæltust til þess að hann léti nýfæddan son sinn heita eftir Kolbeini Tumasyni sem árið áður (1208) hafði verið gryttur til bana í Viðinesbardaga.

\*

„Beiskur ertu, Drottinn minn.“  
Kerling til altaris, á þeim tímum þegar enn var brennivín í kaleikum, en það þrotið þegar kom að henni.

\*

„Yfirleitt hafa verkamenn leyfi til að hósta.“  
Hagyrdingurinn Egill Jónasson á Húsavík þegar hann varð vitni að því í vegavinnu að verkstjórnin vitti veikan verkamann sem fékk oft hóstahviður og féll þá verk úr hendi.

\*

Hljómbylgjan helst þó hljóðfærið brotni og sálin hún lifir þótt líkaminn rotnei.  
Sigurður Júlíus Jóhannesson.

# 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 • Víkublaðið Tígull





# Uppbygging um allt land

Við hjálpum fyrirtækinu þínu að koma hugmyndum í framkvæmd og tökum virkan þátt í uppbyggingu sjávarútvegs.

Við erum betri saman

