

VÍKINGUR

SJÓMANNABLAÐIÐ

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



Traustur félagi skipaþjónustunnar

Skeljungur veitir alhliða þjónustu í sjávarútvegi

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



Skeljungur

Hafrannsóknir, ákvörðun aflamarks, ráðgjöf og jafnvægi lífríkis í hafinu

Eitt af hlutverkum Hafrannsóknastofnunar (Hafró) er ráðgjöf um skynsamlega nýtingu og verndun auðlinda hafs og vatna. Hafró heyrir undir matvælaráðuneytið. Annað hlutverk Hafró er að veita stjórnvöldum og hagsmunaaðilum ráðgjöf og þjónustu varðandi sjálfbæra nýtingu á lifandi auðlindum í sjó og ferskvatni á grundvelli sjálfbærra viðmiða og nýtingarstefnu.

Á heimasíðu Hafró segir að veiðiráðgjöfin byggir á alþjóðlega viðurkenndum viðmiðum. Fjallað sé um stofnmat og ráðgjöf flestra helstu nytjastofna við Ísland af Alþjóðahafrannsóknaráðinu (ICES). Sú varúðarnálgun (precautionary approach) sem ráðið notar við ráðgjöf og markmið um hámarksafurkastur (ICES MSY approach), er einnig leiðarljósið í ráðgjöf Hafrannsóknastofnunar.

Á undanförunum árum hefur orðið veigamikil breyting í ferli veiðiráðgjafar á Íslandi. Ferlið er þannig í dag að Hafrannsóknastofnun kynnir ráðgjöf sína á opnum fundi í byrjun júní hvers árs fyrir næstkomandi fiskveiðiár. Ráðgjöfin er í framhaldi kynnt matvælaráðherra sem gefur út reglugerð, venjulega í júlí um aflamark í hverri tegund. Undanfarin ár hafa matvælaráðherrar gefið út aflamark sem er samhljóða ráðgjöf Hafró. Breytingin sem hefur átt sér stað er að áður fyrr breyttu ráðherrar stundum ráðgjöfinni til aukningar eða minnkunar í einstökum tegundum eftir að hafa ráðfært sig við hagsmunaaðila í greininni, skipstjórnarmenn og aðra. Enginn efast um ágæti Hafró, þar vinna hæfir vísindamenn, m.a. að því vandasama verkefni að reyna að reikna út eftir bestu getu stofnstærðir einstakra fiskistofna, hvernig stækkun eins stofns hefur áhrif á stærð og viðkomu annars stofns, hvernig sjávarhití, straumar, selta, súrefni, ýrustig og fleira hefur áhrif á lífríkið og þar með nytjastofna okkar.

Þegar Hafró kynnir ráðgjöf sína, þá hafa eðlilega margir á henni skoðun og reyna að hafa tal af vísindamönnum Hafró og þar á eftir matvælaráðherra í því skyni að fá umræðu og eftir atvikum hafa áhrif á ráðgjöfina til aukningar eða minnkunar úr einstökum fiskistofnum. Flestir hagsmunaaðilar fá áheyrn, en engu verður breytt vegna fyrirfram ákveðins verklags.

Ég gagnrýni þessa aðferðafræði og hef lagt fram eftirfarandi tillögu að breytingu á verklagi í því skyni að auka samtal, bæta skilning vísindamanna, skipstjórnarmanna fyrir hönd sjómanna og stjórnvalda á því vandasama verki að aflamark sé sjálfbært úr hverri tegund. Hagsmunir þjóðarinnar eru gríðarlegir á því að auðlindin sé nýtt með sjálfbærum hætti.

Hér á eftir er tillagan, sem ég hef flutt í Ráðgjafarnefnd Hafrannsóknastofnunar og einnig í nefnd um endurskoðun á aflareglu ýsu.

Í ljósi þeirrar hefðar sem skapast hefur á undanförunum árum að stjórnvöld setji aflamark algerlega byggt á tillögum vísindamanna og taka ekki tillit til sjónarmiða hagsmunaaðila leggur Félag skipstjórnarmanna til að áður en ráðherra tekur ákvörðun um aflamark byggt á ráðgjöf Hafrannsóknastofnunar, skuli stofnunin kynna

niðurstöðum fyrir nefnd sem skipuð væri hagsmunaaðilum (m.a. skipstjórnur), vísindamönnum Hafrannsóknastofnunar og etv. fleiri vísindamönnum. Nefndin hefði það hlutverk að fara yfir ráðgjöf stofnunarinnar. Nefndin hefði heimild til að leggja til breytingu á ráðgjöf til hækunar eða lækkunar á tillögum stofnunarinnar, um breytinguna þyrfti að nást samkomulag í nefndinni. Ráðherra myndi svo taka ákvörðun byggða á tillögum þessarar nefndar en ekki beint á tillögum Hafrannsóknastofnunar.

Greinargerð

Í byrjun júní ár hvert kynnir Hafrannsóknastofnun ráðgjöf næstkomandi fiskveiðiárs. Þann 4. júní 2024 var þannig ráðgjöfin kynnt fyrir fiskveiðiárið 2024/2025. Ráðherra gefur svo út reglugerð byggða á tillögum Hafró. Núgildandi reglugerð nr. 817/2024 um veiðar í atvinnuskyni var gefin út þann 12. júlí 2024.

Ekki er til neitt verkferli til að bregðast við á þeim 15 mánuðum frá því að ráðgjöf Hafró er kynnt þar til næstkomandi fiskveiðiári lýkur eða 31. ágúst 2025.

Tillaga mín litur að því að koma á nefnd sem kæmi saman eins og áður sagði áður en ráðherra er kynnt niðurstaða Hafró og einnig þegar álitamál varðandi fiskistofn koma upp, nefndin myndi koma með tillögu til úrbóta í góðu samráði milli vísindamanna og hagsmunaaðila.

Undanfarin ár samþykkir ráðherra tillögur Hafró, þrátt fyrir gagnrýni ýmissa aðila.

Dæmi:

- Ráðherra gaf út 0 aflaheimildir/kvóta í djúpkarfa á fiskveiðiarinu 2022/2023 og svo aftur á fiskveiðiarinu 2023/2024. Félag skipstjórnarmanna og fleiri gagnrýndu þá ákvörðun að ráði reyndra skipstjórnarmanna með ýmsum rökum og töldu ráðlegt að gefnar yrðu út aflaheimildir 4 til 5.000 tonn. Haft var samband við forstjóra Hafrannsóknastofnunar vegna þessa sem vísaði á ráðherra sem sagðist ekki fara gegn ráðleggingum Hafrannsóknastofnunar.
- Haustið 2021 var gefinn út loðnukvóti sem var mjög umfram það sem margir sjómenn töldu ráðlegt.
- Ekki hefur náðst að veida útgefið aflamark í ufsa í nokkur ár, það leiðir til sóknar í smærri ufsa en margir telja ráðlegt.
- Nú eru sterkir ýsustofnar að koma inn í veiðina, fiskveiðiárið er að hefjast, aflamark er 75 þús. tonn. Mögulega verða veiddir allt að tvöfalt fleiri fiskar en ef fiskurinn fengi að stækka, þ.e. sókn í smærri fisk eykst þar sem stóra fiskinn vantar eða hann er í minna magni en áður.
- Að lokum ítreka ég skoðun félagsins um að hefja sjálfbærar hvalveiðar. Auk þess myndi ég óska þess að Hafró tæki undir með okkur um nauðsyn þess að veida hvali til að gæta jafnvægis í lífríki hafsins. Áhyggjur okkar lúta að fjölgun hvala á landgrunninu, inn um firði og flóa þar sem helstu uppeldisstöðvar nytjastofna okkar eru.

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“.

Netíð á jonhjalta@simnet.is

Forsíðumynd: Vigfús Markússon.

Efnis- yfirlit

- 4 Kallinn í brúnni er skipstjórinn Árni Gunnólfsson.
- 8 Páll Ægir Pétursson skipstjóri: Menntun og ábyrgð hafnsögumanna og skipstjórnarmanna dráttarbáta.
- 12 Á slóðum smyglara í Karabíska hafinu. Ásgrímur L. Ásgrímsson efnir margra áratuga gamalt loforð.
- 18 „Kúturinn minn“. Guðmundur Kr. Kristjánsson rifjar upp þegar Skáldið fékk ei svefnfrið.
- 22 Af gömlum blöðum: Hún missti þrjá menn í sjóinn. Umsjón, Bernharð Haraldsson.
- 24 Kveðjum Árna Björn Árnason með því að kíkja inn á vefinn hans, aba.is.
- 28 Krossgátan er sigild. (lausn á bls. 45)
- 29 Ljósmyndakeppni sjómanna 2024: Takið þátt.
- 30 IMAS snjallsiglingakerfið Byltingarkennd lausn
- 32 Þeir kalla sig, Tekið í blökkina. Að þessu sinni er ferðinni heitið til Englands. Hjálmar Þ. Diego og Ólafur Ólafsson segja okkur ferðasöguna í máli og myndum.
- 36 Til taks – Þylusaga Landhelgisgæslu Íslands fyrstu 40 árin. Höfundarnir eru þrír, flugmennirnir Páll Halldórsson og Benóný Ásgrímsson, ásamt Júlíusi Ó. Einarssyni.
- 38 Þau færðu okkur varninginn heim. Helgi Laxdal segir af Phönix og Lauru.
- 40 Minnisvarðinn: Minnismerkið á Moldhaugnahálsi, dó þar á þriðja tug breskra hermanna?
- 41 Frívaktin er að þessu sinni helguð Fimm aurum, nýútkominni bók sem á vafalítið eftir að létta lund landans í skammdeginu sem senn fer í hönd.
- 42 Utan úr heimi, IKEA vill styrkja sjómenn, segir Hilmar Snorrason.
- 46 Bryggjurölt; Týr nær í Ægi. Jón Kr. Friðgeirsson var á bryggjuni.

Útgefandi: Völuspá útgáfa,

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

Ritstjóri og ábyrgðarmaður: Jón Hjaltason, sími 862 6515,

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

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

Ritnefnd: Árni Sverrisson, Hilmar Snorrason og Jón Hjaltason.

Umbrot: Leturstofan / Prentun: Prentun.is

Aðstandendur Sjómannaþings Vikings:

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

Sjómannaþingið Vikingur kemur út fjórum sinnum á ári

og er dreift til allra félagsmanna ofangreindra félaga.

ISSN 1021-7231

Furuno hefur tekið stórt framfaraskref í fiskileitartækni með TruEcho CHIRP™ og blöndun tíðna.

FCV-600

FCV-800



ACCU-FISH™ og botngreining á grunnsævi og djúpsævi

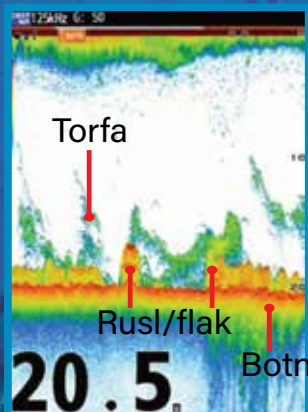
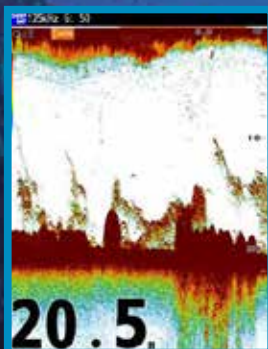
Með því að notast bæði við CHIRP botnstykki og venjulegt botnstykki (á aðeins við FCV-800) við dýptarmælinn, birtast CHIRP endurvörpin á skjánum á sama tíma og ACCU-FISH™ og botngreiningar eiginleikarnir eru virkir. Á skjánum sjást samtímis fiskendurvörp, mat á fiskistærð, dýpi á fisk og samsetning botnsins (botngreining). Vista má allt að þrjár fyrirfram valdar vinnslutíðnir.

Nýir og endurbættir eiginleikar í FCV-600 og FCV-800

- TrueEcho CHIRP™ - Vinnur á breiðu tíðnisviði breiðbands botnstykkis sem gefur skýrari merki og fiskendurvörp
- RezBoost™ merkjaúrvinnsla – Aukinn skýrleiki og aðgreining við notkun venjulegra botnstykkja (CW transducers (continuous wave))
- ACCU-FISH™ – Einstakur eiginleiki til að meta fiskistærð og dýpi á fisk
- Botngreining – Sýnir botngerð og samsetningu sjávarbotnsins sem fjórar botngerðir (grjót, mól, sandur, leðja)
- Útgangur fyrir botnhörku – Með Time Zero Professional er upplýsingum um botnhörku safnað í gagnagrunn
- Nákvæmari litgreining endurvarpa – Þessi aðgerð aðgreinir fiskendurvörp betur frá botnendurvörpum
- Hvít lína – Aðgreinir betur botnlægan fisk frá botni með því að sýna hvíta línu við botnyfirborðið sem jafnframt sýnir lögun botnsins betur
- Styrkstilling fyrir liðinn tíma – Til að stilla mögnunina (Gain) fyrir endurvörp liðins tíma á skjánum
- Stillanlegar viðvaranir – Dýpi, fiskendurvörp, hraði, koma o.fl.
- TLL útgangur – Torfustaðsetning (Target Lat/Lon) sem gagnast við að merkja fiskislóðir með ýmsum upplýsingum, t.d. dýpi, sjávarhita, fiskistærð og botngerð í tengdum Furuno og TZ kortaleiðaritum
- Hraðir sendipúlsar – 3.000 sendipúlsar á mínútu
- Litatöflur – Þ.m.t. sólskins og gular litatöflur
- Þráðlaus tenging – Hægt er að hafa auka skjá tengdan þráðlaust, t.d. símaskjá eða iPad

Litgreining á:

Litgreining af:



iPad

Sími





Mynd: Jón Kr. Friðgeirsson

KALLINN Í BRÚNNI

ÁRNI GUNNÓLFSSON

Nafn, hvenær fæddur og hvar?

Árni Gunnólfsson, fæddur 1966 á Ólafsfirði.

Maki: Dídí Ásgeirsdóttir

Börn: Aðalheiður, Karen og Viktor.

Fósturbörn: Halla Björg, Ásgeir Tumi og Daniel Þór

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

Úfffff, ég byrjaði á sjó 1983 á Arnon ÓF á færum. Var þar eitt sumar.

Hvaða ár laukstu skipstjórnarprófi?

Vorið 1989.

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

Ég steig fyrst ölduna á Arnon ÓF Hinn 23. maí 1984 var ég lögskráður háseti á Ólafi Bekk ÓF 2. Árið 1985 var ég fimm mánuði á Geirfugli 5. Byrjaði svo í ágúst 1985 á Sigurbjörgu ÓF 1. Þegar hún bilaði í nokkra mánuði fór ég á Guðvarð ÓF 44. Svo var ég frá 1987 til 1988 á Sigurbjörgu ÓF 1.

Ég fór í skólann á Dalvík 1987 og útskrifaðist árið eftir og fór þá sem 2. stýrimaður á Mánaberg ÓF 42 og var þar fram í maí 1995. Síðan var ég 1995 til 1996 stýrimaður og háseti á Sigurbjörgu. Þá í tíu mánuði 1996 á Siglfríðingi og fór með honum til Namibíu.

1997, Stálvík SI 1 og Jöfur IS 172. Það sama ár (það er 1997) byrjaði ég á Engey RE 1. Síðar varð nafnabreyting á því skipi



Árni Gunnólfsson er kallinn í brúnni.

STORM



Storm skipakranar.

Reynsla, hönnun og framleiðsla í yfir 100 ár.

Fást hjá Rubix.

RUBIX

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

(Kleifaberg ÓF) en ég var á því skipi til júlí 2018, þá sem stýrimaður og síðar skipstjóri. Skipstjóri á Vigra RE 71 frá ágúst 2018 til 2024. Byrjaði svo sem skipstjóri á Þerneý RE 1 í júní á þessu ári. Eftirminnilegast er Kleifaberg ÓF

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

Aðbúnaður fyrir áhöfn og vinnuástaða er til fyrirmyndar á þessu skipi sem er Þerneý RE 1.

Eftirminnilegasti skipstjóri sem þú hefur siglt með?

Viðir Jónsson, afburðafiskimaður með meiru, flottur gæi.

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

Allir með sinn karakter, ógjörningur að gera upp á milli margra skemmtilegra.

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

Áhöfnin skiptir öllu máli, hef róid með mörgum afburða sjómönnum.

Hver er uppáhalds fiskurinn þinn að;

-a- borða? Þorskur

-b- veiða? Ufsi!!



Eftirminnilegast, Kleifaberg ÓF.

Hvernig finnst þér best að matreiða fisk?

Í raspi takk fyrir.

Hver er furðulegasti fiskur sem þú hefur veitt?

Ussss, man það ekki.

Uppáhalds mið og af hverju?

Halinn, sennilega fengsælustu mið í heimi.

Versta veðrið sem þú hefur lent í á sjó?

Um árið í Noregi. Gylfi á Gnúp GK og Kleifaberg voru í roki þegar eyjur fóru á kaf í norður Noregi. Vindmælir fór í 50 m/sek eða meira. En veðrið stóð stutt yfir sem betur fer.

Hefurðu upplifað ótvíráða lífshættu á sjó?

Nei.

Eftirminnileg atvik, eitt eða fleiri?

Ég vil ekki skrifa það hér.

Hver er mesta breyting siglingatækja sem þú hefur upplifað?

Það eru allar þessar sjár á pokum og hlerum. Síðan var notaður radar og maður þurfti að muna nöfn á skipum. AIS er undratæki. TimeZero er geggjaður.

Þin skoðun á kvótakerfinu og hvernig það hefur virkað?

Það verður að stýra veiðum eftir kvóta, það virkar vel.

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

Vonbrigði með fiskifræðina. Ég hef ekki séð togara Hafró toga nálægt mér. Vonbrigði með djúpkarfakvóta. Hann er 0,0. Hvernig stenst það?

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

Ég veit það ekki.

Hefur þér tekist að vekja áhuga afkomendanna á sjómennsku?

Veit það ekki.

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

Já, engin spurning

Og að lokum fyrir tónlistaráhugamenn, bíofara og bókaorma:

a) Hvers konar tónlist hlustar þú helst á? Uppáhalds tónlistarmaður (hljóm-sveit)?

Alæta á tónlist en Roðlaust og beinlaust eru bestir.

b) Hvaða bók ertu að lesa núna? Uppáhalds rithöfundur?

Er að lesa lítið í dag, en les allt.

c) Uppáhalds kvikmyndin? Uppáhalds leikari?

Harley Davidson and the Marlboro Man með Mickey Rourke og Don Johnson. Erfiðara með leikarann. Held upp á marga.



Gott ufsahol.



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 nýttist sem best.



Menntun og ábyrgð hafnsögumanna og skipstjórnarmanna dráttarbáta

Í þessari greinargerð skal fjallað í stuttu máli um störf og ábyrgð hafnsögu/leiðsögumanna og skipstjóra hafnsögu/dráttarbáta á Íslandi.

Til skýringar er hafnsögumaður sá sem leiðsegir skipum inn og út úr höfnum, en leiðsögumaður er sá sem leiðsegir skipum á lengri siglingaleið og til hafnar sbr. Reykjavík – Grundartangi eða á siglingu skipa við strendur Íslands inn um firði og flóa, t.d. skemmtiferðaskipa.

INNGANGUR

Starf hafnsögumanns er að leiðsegja skipi svo það sigli á öruggri siglingaleið frá því að hann kemur um borð á fyrirfram ákveðnum stað (pilot station) og þar til skipið er komið í höfn og síðan að koma skipi úr höfn við brottför og leiðsegja því á öruggt svæði þar sem hann fer frá borði. Gerðar eru ríkar kröfur til hafnsögu- og leiðsögumanna um hæfni og þekkingu á siglingaleið, t.d. er varðar dýpi, strauma, breytilegar aðstæður við mismunandi veðurhæð og vindáttir, samskipti við skipstjórnarmenn, dráttarbáta og önnur skip á svæðinu. Þeir þurfa að vera færir um að taka snöggar og skynsamlegar ákvarðanir sem byggðar eru á sérþekkingu þeirra. Hafnsögumenn fara um borð í skip af öllum stærðum og gerðum með mismunandi stjórnhæfni, hleðslu og afar fjölbreyttri samsetningu áhafna og ólíka skipstjórnarmenn, auk fjölbreytilegs farms og farþega. Þeir þurfa stundum að útskýra fyrir skipstjórum, einkum við erfiðar aðstæður, hvernig best er að haga stjórnþökum og vera jafnframt tilbúnir að gripa inn í við stjórn skipa ef skipstjóri biður um það og leggja skipi að bryggju (gefa leiðbeinandi fyrirsmáli) eftir að siglt hefur verið framhjá þeim stað, á leið til hafnar, þar sem

ekki er hægt að snúa við (point of no return). Það er misjafnt hvort hafnsögumenn eða skipstjórar leggja skipum upp að viðlegukanti og því þurfa hafnsögumenn að hafa þekkingu og hæfni til að meta stjórnhæfni mismunandi skipa. Þeir fá afhentar upplýsingar (sjá mynd) um skipið þar sem fram koma helstu atriði sem nauðsynlegt er fyrir hafnsögumanninn að vita. Oft sjá skipstjórar um stjórnþök innan hafna, en þetta gæti þó átt sérstaklega við um aðstæður sem kunna að koma upp við erfið veðurskilyrði í þröngum höfnum, t.d. í Straumsvík og Helguvík og víðar um land. Hafnsögumenn verða því að treysta eingöngu á sjálfa sig þó svo að ábyrgð hvers skipa sé á herðum skipstjóra. Hins vegar kembangir hafnsögumaður ekki hærurnar í starfi verði hann uppvís að alvarlegum mistökum. Sama má segja um skipstjóra hafnsögu- og dráttarbáta.

Starf hafnsögumanna krefst mikillar nákvæmni, agaðra vinnubragða, skjótrar ákvarðanatöku og leiðtogafileika til að lágmarka, við erfiðustu aðstæður, mannleg mistök.

MENNTUN OG ÞJÁLFUN

Hafnsögumenn þurfa að ljúka s.k. c - réttindum við Tækniskóla Íslands. Þetta námsstig er jafnframt nám til stúdentsprófs og gefur margar leiðir til framhalds- og háskólanámsnáms. Námið er bæði bók- og verknám og er kennt í Reykjavík (í gamla Stýrimannaskólanum við Háteigsveg). Lágmarks námstími í skóla eru 7 annir eða 3,5 ár.

Námið er alþjóðlegt nám og veitir starfsréttindi hér á landi og erlendis.

Auk þess hefur Tækniskólinn boðið upp á nám til alþjóðlegra réttinda fyrir hafnsögumenn og skipstjóra dráttarbáta til



Hafnsögumaður klifrar upp skipsleiðara.

þess að þeir öðlist skirteini leiðsögu- og eða hafnsögumanns skipa sbr. 13. gr laga nr. 41/2003. En einnig þjálfun á dráttarbáta og samskipti á erlendu tungumáli milli dráttarbáta og hafnsögumanna. Námskeiðin nýtast, að hluta eða í heild, til reglulegrar endurmenntunar leiðsögu- og hafnsögumanna. Markmiðið með námskeiðum þessum er einnig að þjálfa skipstjóra dráttarbáta við alls kyns skilyrði í höfnum landsins. Umsækjendur þurfa að hafa náð 24 ára aldri og vera handhafar skirteinis til c-réttinda - skipstjórnar (2. stig skipstjórnar skv. eldra kerfi). Margar hafnir hafa sent hafnsögu- og skipstjórnarmenn á þessi námskeið. Tækniskólinn hefur ráðið danskan hafnsögumann/kennara sem þjálfar hafnsögumenn og skipstjóra víða í Danmörku í siglingahermi (simulator) til að kenna á þessum námskeiðum. Hafnsögumenn og skipstjórar dráttarbáta sækja auk þess árlega ýmis námskeið sem nýtast þeim í starfi.

REYNSLA

Hafnsögumenn og skipstjórar dráttarbáta skulu þekkja til hlítar þau siglingasvæði sem þeir starfa á. Gerðar eru ríkar kröfur til reynslu við skipstjórn, þekkingu og hæfileika við stjórnþök skipa. Það hefur sýnt sig að oft á tíðum eru að sigla skip-



Hafnsögubátur utan á flutningaskipi. Hafnsögumaður klifrar um borð.

STÖÐUG VÖRU- ÞRÓUN

*er kjarninn
sem við
byggjum á.*

*Við erum á Íslensku
sjávarútvegssýningunni
ICEFISH í Smáranum
18.-20. september*

14th
Icelandic
Fisheries
Seafood
& Aqua
Exhibition **2024**
FROM SEA TO PLATE - THE 100% FISH EVENT



Sýningarsvæði D-50

HAMPIÐJAN

– veiðarfæri eru okkar fag

hampidjan.is

stjórar sem hafa enga eða litla reynslu af aðstæðum eins og eru hér við Ísland. Þá kemur til kasta reynsla og þekking hafnsögumanna og skipstjóra dráttarbáta við stjórn tök og aðstoð. Erlendis er stærri skipum lagt við bryggju með aðstoð tveggja eða fleiri stórra dráttarbáta en því er ekki til að dreifa hér á Íslandi. Vonandi sjáum við í framtíðinni fleiri öflugra dráttarbáta í stærstu höfnum landsins þar sem tíðar ferðir stórra farþega- og flutningaskipa hafa aukist til muna undanfarin ár. Þá þurfum við fleira menntað og vel þjálfað folk til starfa við hafnirnar.

ÁBYRGÐ Í STARFI

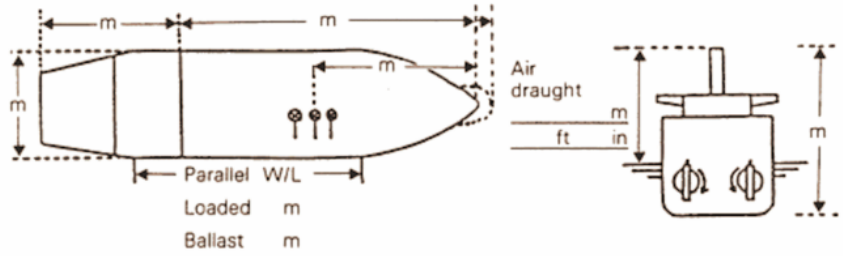
Mikil ábyrgð hvílir á hafnsögumönnum og skipstjórum dráttarbáta við störf sín og má þar nefna færsla mannláusra skipa frá einum stað til annars. Stundum við erfiðar og hættulegar aðstæður. Einnig hafa hafnsögumenn þurft að leggja sig í hættu er þeir fara um borð í brennandi skip, skip sem hafa tekið niðri og komið leki að áður en hafnsögumaður kemur um borð. Einnig má nefna að hafnsögumenn þurfa að klifra upp leiðara, kaðalstiga með trétröppum sem hangir utan á skipshlið til að komast um borð, oft í myrkri og hvasviðri. Líkamlegt atgervi þarf því að fara saman við yfirvegum og fumlaus vinnubrögð. Mikil ábyrgð hvílir á skipstjórum hafnsögubáta þegar þeim er lagt við stór skip sem eru á framskiðri til þess að hafnsögumaður geti farið á öruggan hátt frá bátinum og upp í leiðarann. Þekkingu og þjálfun þarf til að stjórna hafnsögu/dráttarbátum að beiðni hafnsögumanna þegar komið er inn í höfn í stífum vindi og ölduróti. Samskipti hafnsögumanna og skipstjóra bátanna er mikil og oft á tíðum getur misskilningur valdið stórtjóni og stefnt mannlífum í hættu.

Samkvæmt lögum nr. 41/2003 um hafnsögu, ber hafnsögumaður ábyrgð á leiðsögu sinni. Hann skal leiðbeina og aðstoða skipstjóra þannig að ætíð sé siglt á öruggri viðurkenndri siglingaleið og án óþarfa tafa. Hafnsögumanni er óheimilt að yfirgefa skip fyrr en það er komið á áfangastað nema með leyfi skipstjóra. Hafnsögumaður skal aðstoða við að koma skipi í festar þegar slík aðstoð er ekki fyrir hendi í viðkomandi höfn.

Hafnsögumaður skal í starfi sínu aðstoða og upplýsa siglingayfirvöld um hættur eða annað sem kann að ógna öryggi skipa eða valda mengun hafs og stranda. Sérstök varúð skal viðhöfð til að hindra mengun hafs og stranda af völdum hættulegra efna. Leiðsögumaður skal reyna með öllum tiltækum ráðum að halda útbreiðslu mengunar í lágmarki. Til að tryggja öryggi siglinga og varnir gegn mengun sjávar er [ráðherra] 1) heimilt að ákveða með reglugerð að skip skuli hafa um borð leið-

APPENDIX 1

Ships name _____ Date _____
 Call sign _____ Deadweight _____ tonnes Year built _____
 Draught aft __ m/ __ ft __ in, Draught aft __ m/ __ ft __ in, Displacement _____ tonnes
 Ship's Particulars
 Length overall ____ m Anchor chain : Port ____ shackles, Starboard ____ shackles
 Breadth ____ m, Stern ____ shackles
 Bulbous bow Yes/No (1 shackle = _____ m/ _____ fathoms)



Type of engine _____ Maximum power _____ kW (_____ HP)
 Speed (knots)
 Manoeuvring engine order Rpm/pitch Loaded Ballast
 Full ahead
 Half ahead
 Slow ahead Dead slow ahead
 Dead slow astern Time limit astern _____ min
 Slow astern Full ahead to full astern _____ s
 Half astern Max. no. of consec. starts _____
 Full astern Minimum RPM _____ knots

Dæmi um upplýsingar sem skipstjóri sýnir hafnsögumanni þegar hann kemur um borð. Má þar nefna stærð skipsins, djúpristu, stjórnhæfni o.s.frv. Yfirleitt heldur hafnsögumaður stuttan fund með skipstjóra þar sem þeir fara yfir helstu atriðið áður en siglt er inn í höfn, þetta á sérstaklega við ef skipstjóri er ókunnugur. Þá eru þessar upplýsingar hafðar til hliðsjónar og hafnsögumaður er með kort af höfninni sem sýnir aðstæður og viðlegukant skipsins. Mikilvægt er að enginn misskilningur sé á milli skipstjóra og hafnsögumanns. Hafnsögumaður upplýsir skipstjóra dráttarbáts um helstu atriði eftir samtal hans við skipstjóra skipsins.

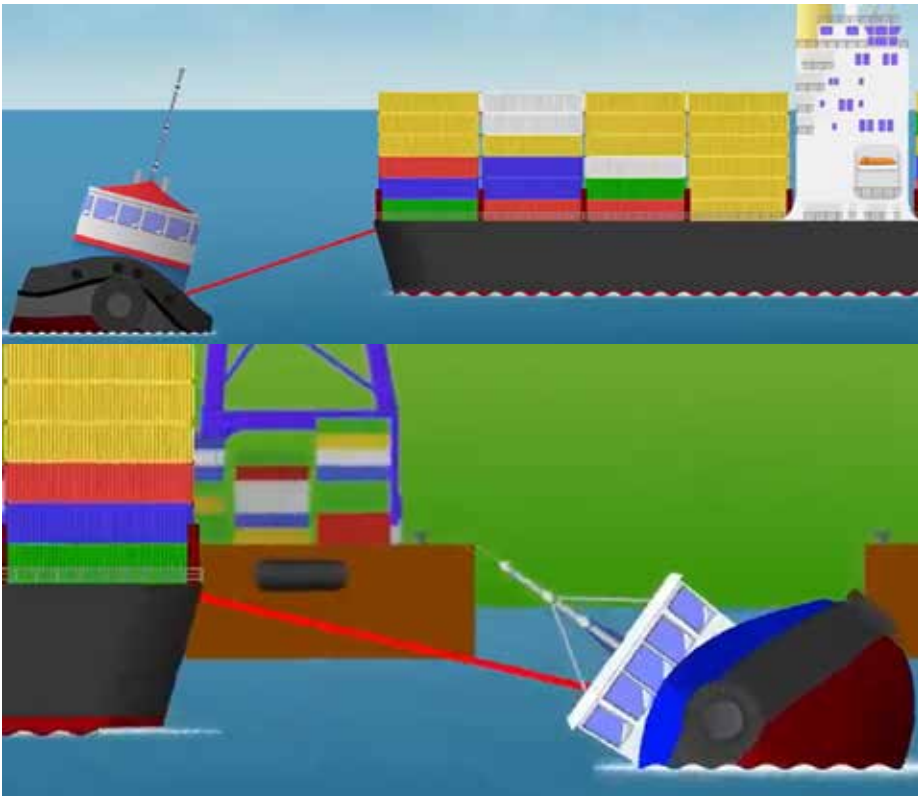
sögumann við siglingar um tiltekið svæði eða við tiltekna aðstæður. Samgöngustofa gefur út skírteini fyrir leiðsögu- og hafnsögumenn. Sá sem fullnægir eftirtöldum skilyrðum getur öðlast skírteini til að vera hafnsögu- og leiðsögumaður skipa:

1. Er 25–69 ára að aldri.
2. Hefur fullnægjandi heilbrigðisvottorð.
3. Hefur lokið c stigi skipstjórnarnáms eða samsvarandi námi og hefur siglt sem skipstjóri eða stýrimaður á skipi um svæði sem tilgreint er á skírteininu og þekkir til hlítar siglingaleiðir á svæðinu.
4. Hefur lokið námskeiði hafnsögu- og leiðsögumanna samkvæmt námskrá Tækniskólans. Skilyrðum skv. 3. mgr. verður einnig að vera fullnægð eftir að

skírteinið hefur verið gefið út. Þess má geta að hafnsögumenn og skipstjórar hafa sótt þjálfunarnámsskeið erlendis bæði í Hollandi og Þýskalandi í siglingahermi (simulator).

ÁHÆTTA OG ÁLAG Í STARFI

Það hefur sýnt sig að ýmsar áhættur koma upp af og til hjá hafnsögumönnum við störf. Má þar nefna að hafnsögumenn setja sig í hættu þegar verið er að koma með löskuð skip til hafnar, t.d. eftir eldsvoða, jafnvel áður en eldur hefur verið slökktur. Skip sem hafa tekið niðri eða lent í árekstri við önnur skip eða fljótandi hluti á siglingaleið og kominn leki að



Þá má lítið út af bregða, t.d. ef báturinn svingast til hliðar en við slíkar aðstæður verður að sleppa dráttar-
tauginni strax til að bátinum hvolfi ekki.

þeim en auk þess hafa hafnsögumenn tek-
ið þátt í að færa skip sem dregin eru af
dráttarbáti á milli viðlegukanta eða frá
viðlegukanti í þurrkví og oftast án þess að
nokkur yfirmaður eða aðrir úr áhöfn séu
um borð.

Slys hafa átt sér stað þegar hafnsögumenn
fara um borð í stór og borðhá skip en við
slíkar aðstæður þurfa þeir að klifra upp
s.k. lóðsstiga (leiðara) eins og áður sagði.
Það gerist af og til víða um lönd, ekki síst
í vondum veðrum, að hafnsögumenn falla
niður á milli skips og dráttarbáts/hafn-
sögubáts, en sem betur fer hafa dauðaslys
verið fátíð á undanförunum árum í
Evrópu.

Eins og áður sagði hvílir mikil ábyrgð á
skipstjórum hafnsögubáta þegar þeim er
lagt upp að stórum skipum sem eru á ferð
til að hafnsögumaður geti farið á öruggan
hátt frá bátinum og upp í leiðarann. Þekk-
ingu og þjálfun þarf til að stjórna hafn-
sögu/dráttarbátum þegar komið er inn í

höfn og þar skiptir mestu samvinna milli
hafnsögumanna og skipstjóra bátanna.

Það er á ábyrgð hafnsögumanns á vakt
hvort skip eru látin liggja við bryggju með
tilheyrandi álagi á mannskap og landfest-
ar, ef veður versnar snögglega og bregðast
þarf skjótt við. Þá þarf skipstjóri dráttar-
báts að vera til taks og sinna sínu hlut-
verki við að koma skipinu frá bryggju. Ef
um stærri skip er að ræða sem liggja t.d. í
Straumsvík, þá er kallað á annan bát til
aðstoðar við slíkar aðstæður og getur sú
bið orðið allt að 1,5 klst. til 2 klst eftir að-
stæðum. Það hafa komið upp þau tilvik að
dráttarbátar hafa orðið að sleppa dráttar-
taug á milli skipa þegar skipið sem dregið
er frá bryggju er komið á töluvert fram-
skrið og farið að draga dráttarbátinn á eft-
ir sér. Þá má lítið út af bregða, t.d. ef bát-
urinn svingast til hliðar en við slíkar
aðstæður verður að sleppa dráttartauginni
strax til að bátinum hvolfi ekki. Það er
skipstjóri dráttarbátsins sem tekur þá
ákvörðun enda ber hann ábyrgð á bátinum og áhöfn
hans. Samskipti hafnsögu-
manna við skipstjóra
dráttarbáta og samvinna
þeirra á milli er lykilatriði
við krefjandi aðstæður sem
eru oft hér við land, sér-
staklega yfir vetrar-
mánuðina. Þjálfun og
reynsla ásamt góðu líkam-
legu og andlegu atgervi getur
skipt sköpum, jafnvel
milli feigs og ófeigs.



Öryggisvakning hefur orðið hjá sjómönnum víða um
heim og þjálfun hafnsögu- og skipstjórnarmanna
hefur dregið úr slysum. Því miður slasast þó og far-
ast hafnsögumenn á hverju ári við skyldustörf sín
þegar þeir falla í sjóinn eða um borð í hafnsögubáta.

Sér þjálfun þarf á nýjustu dráttarbátana
okkar sem staðsettir eru í Reykjavík og á
Akureyri. Þeir búa yfir nýjustu tækni á
mörgum sviðum, þar á meðal svokallaðri
azimuth skrúfutækni þannig að ekki er
hefðbundið stýri á þeim heldur er þeim
stýrt með skrúfunum þannig að þeir geta
snúið 360° á punktinum ef þörf er á.
Einnig eru mjög öflugar brunadælar
tengdar við aðalvelar þessara báta sem
hægt er að nota við slökkvistörf. Þessir
bátar eru öflugt tæki sem eykur öryggi til
mikilla muna á viðkomandi svæðum ef
eldsvoði brýst út, t.d. í skemmtiferðaskipi
sem ekki er komið í höfn. Með auknum
ferðum skemmtiferðaskipa er því starf
hafnsögumanna- og skipstjóra dráttarbáta
enn mikilvægara fyrir hafnir landsins.
Þessir nýju bátar hafa reynst afar vel og
eru margfalt öruggari en eldri gerðir
dráttarbáta en þar sem þeir eru frábrugðn-
ir eldri gerðum er algjör forsenda að skip-
stjórnarmenn fái nauðsynlega þjálfun til
að geta beitt þeim rétt, annars geta þeir
verið stórhættuleg tæki vegna gríðarlega
öflugs vélbúnaðar og mikils togkrafts.
Hörmuleg dauðaslys hafa hlotist af þegar
skipstjórnarmenn sökum skorts á þjálfun
beittu þessari tegund dráttarbáta rangt.

TILKYNNINGARSKYLDA HAFNSÖGUMANNA

Þess skal getið að hafnsögumönnum ber
að tilkynna til hafnarrikisefirlits ef þeir
verða varir við að skip og búnaður upp-
fylli ekki lög og reglur og ef eitthvað er
athugað við áhöfnina, s.s. áfengisneysla
o.þ.h. Starfsmenn hafna og skipaðir hafn-
sögumenn skulu gefa tollgæslunni allar
nauðsynlegar upplýsingar um ferðir skipa.
Þeir skulu einnig gera henni viðvart, ef
þeir í starfi sínu eða stöðu komast að því
að brotin hafi verið eða brjóta eigi ákvæði
tollalaga og tilkynna lögreglunni verði
þeir varir við ólöglegt athæfi um borð.



Azimuth skrúfu- og stýrisbúnaður dráttarbáts sem hægt er að snúa 360°.

Ásgrímur L. Ásgrímsson

Á slóðum smyglara í Karabíska hafinu

MARGRA ÁRATUGA
GAMALT LOFORÐ

Fyrir 33 árum síðan skrifaði ég grein í sjómannaþláðið *Víking* um reynslu mína og ævintyri sem sjóliðsforingjaefni um borð í bandaríska skólaskipinu USCGC Eagle á meðan ég var nemandi í US Coast Guard Academy á árunum 1983 til 1987. Þáverandi ritstjóri blaðsins fór fram á það við mig að ég skrifaði fljótlega aðra grein um reynslu mína hjá US Coast Guard á níunda áratugnum og lofaði ég því að gera það. Náði aldrei lengra en að ég skrifaði hjá mér minnispunkta frá tæplega tveggja mánaða eftirlitsferð með bandaríska varðskipinu USCGC Chilula WMEC 153 í nóvember og desember 1987. Af ýmsum ástæðum er það svo ekki fyrir en nú sem ég læt verða að því að skrifa greinina. Hún verður ef til vill bara sögulegri fyrir vikið.

US COAST GUARD
ACADEMY

Um haustið 1982 var ég á síðasta ári í menntaskóla en hugurinn stefndi á það að vinna við sjávarútveginn í framtíðinni. Hafði frétt af því að nokkrir Íslendingar hefðu farið til náms í sjóliðsforingjaskólum á Norðurlöndum, þeirra á meðal þáverandi forstjóri Landhelgisgæslunnar, Gunnar Bergsteinsson sem hafði lokið námi í liðsforingjaskóla norska sjóhersins. Leitaði ég meðal annars til hans um aðstoð og ráðleggingar varðandi það hvernig ég gæti komist að í skólanum í Norgei. Gunnar tók vel í það en hann hafði samband við mig stuttu seinna og spurði mig



USCGC Chilula WMEC 153.

hvort ég hefði áhuga á að stunda nám í US Coast Guard Academy en yfirmaður US Coast Guard, James S. Gracey aðmírall, hafði þá boðið Landhelgisgæslunni að senda nemanda til náms í skólanum sem er háskóli fyrir verðandi yfirmenn US Coast Guard.

Ég sló til og eftir ýmis inn-tökupróf hóf ég nám við skólann sumarið 1983 að lokinni útskrift úr menntaskóla. Ég útskrifaðist fjórum árum síðar með háskólapróf í rekstrafræði og skipstjórnarréttindi fyrir skip US Coast Guard. Að námi loknu stóð mér til boða að starfa sem skipstjórnarmaður „Deck Watch Officer“ um borð í bandaríska varðskipinu USCGC Chilula. Samið var um að dvölin yrði eitt ár en í framhaldinu mundi ég verja nokkrum mánuðum í björgunar- og eftirflugstöð USCG á Cape Cod höfða.

MÆTT TIL SKIPS

Upp úr miðjum júní 1983 mætti ég um borð í USCGC Chilula ásamt tveimur öðrum samnemendum mínum en heimahöfn skipsins var í Morehead City í Norður-Karólínu. Skipið sinni þó ekki eftirlits- og björgunarstörfum á þeim slóðum heldur var það gert út til fiskveiðieftirlitsstarfa á Grand Banks austur af New England og suður af Nova Scotia. Jafnframt til eftirlitsstarfa í Karabíska hafinu en þar voru mikil umsvif smyglara sem smygluðu hinum ýmsu tegundum eiturlyfja frá SuðurAmeríku til Bandaríkjanna. Ronald Reagan þáverandi forseti hafði lýst formlega yfir stríði á hendur



„Fleet tug“ í seinni heimsstyrjöldinni.

smyglurunum og í því verkefni hafði bandaríska strandgæslan stórt hlutverk. Frásögnin er að hluta til af skipulagðri og samhæfðri aðgerð gegn smygli á þessum slóðum sem USCGC Chilula tók þátt í.



Fyrr á ferðinni



Við komum þínum afurðum
ferskum til neytenda

Með víðfeðmu leiðarkerfi, fagmennsku, hárrí flugtiðni
og hraða tryggjum við að íslenskar sjávarafurðir
komist örugglega til neytenda um allan heim.
Ferskar og í fullum gæðum.

US COAST GUARD CUTTER CHILULA

USCGC Chilula var smíðað árið 1944 fyrir US Navy sem „fleet tug“, það er úthafsdráttarskip sem ætlað var að koma stórum herskipum til aðstoðar ef að þau biluðu eða löskuðust þannig að þau væru ófær um að sigla fyrir eigin vélarafli. Öll nefnd eftir Indíánaættbálkum. US Coast Guard hafði fengið talsvert mörg slík skip í þjónustu sína á sjötta áratugnum. Þau voru skilgreind sem „medium endurance cutters“, voru rúmlega 60 m löng, 11 m breið, tæplega 1300 tonn, diesel electric vélbúnaður, ein skrúfa, 17 hnúta hámarks hraði og búin 3 þumlunga fallbyssu.

Í áhöfn skipsins í þjónustu US COAST GUARD voru 75 manns, þar af 10 foringjar og var ég einn þeirra. Auk þess að að hafa það hlutverk að standa vaktir í brú var ég einnig aðstoðar-deildarstjóri aðgerðardeildar skipsins en



Kúbanska varðskipið.

áhöfn var skipt í þrjár deildir, aðgerðardeild, þilfarsdeild og véladeild.

Mörgum kann að finnast þetta fjölmenn áhöfn fyrir ekki stærra skip en skipinu var ætlað að vera það sem kallast „combat ready“ og því ýmsir tæknimenn og sérfræðingar um borð til að sjá til þess að allur búnaður og tæki virkuðu þann tíma sem skipið væri á

sjó. Það ár sem ég var í áhöfn þess var til dæmis aldrei farið til hafnar til viðgerða á vél- eða tækjabúnaði.

HALDIÐ Í KARABÍSKA HAFIÐ

Ferðin sem hér er fjallað um hófst í Morehead City í byrjun nóvember 1987. Við tók tveggja sólarhringa sigling til Miami. Yfirmenn skipsins fóru á fund greiningardeildar sjöunda umdæmis USCG en skipið hafði verið lánað frá fimmta umdæmi í þetta verkefni. Sjöunda umdæmið hafði og hefur með Flórída og Karabíska hafið að gera en fimmta umdæmi nær frá norður hluta Flórída og langleiðina til New York en þar tekur fyrsta umdæmi við. Hjá sjöunda umdæmi voru fengnar upplýsingar og fyrirmæli fyrir eftirlitsferðina.

Haldið var áleiðis að Yucatan Strait, það er sundinu á milli Kúbu og Mexíkó. Siglt norður af Kúbu með fram tólf sjómílna landhelgi þó að Bandaríkin viðurkenni ekki nema þriggja sjómílna landhelgi almennt. Gífurlega fallett land að sjá úr fjarska frá sjó.

Skipið var myrkvað í þessari aðgerð og eina nóttina varð vart við myrkvað skip rétt inna tólf sjómílna landhelgi Kúbu. Talið að það gætu jafnvel verið smyglarar sem skýldu sér innan landhelgi Kúbu sem vissu að USCG skip hættu sér ekki inn fyrir til að styggja ekki yfirvöld á Kúbu. Þegar birti af degi reyndist þetta skip vera kúbanskt varðskip og áhöfn hafði mannað

byssurnar eins og hafði verið gert um borð í Chilula. Eftir þessa uppgötvun sigldu bæði skipin sína leið.

Mætt á vaktina í Yucatan Strait og siglt í flota 25 bandarískra varðskipa og herskipa sem tóku þátt í aðgerðinni. Uppsetningin aðgerðarinnar nefndist púlsar og fólst í því að 10 skip fóru fremst og 10 önnur skip voru 100 sjómílnum fyrir aftan. Önnur 5 skip hraðskreið skip voru á sveimi þar á milli.

Siglt með fram strönd Mið-Ameríku suður um og suður fyrir Kúbu og reynt að gripa smyglara. Þessi aðgerð átti sér stað í lok uppskerutímans á kókaíni í Suður-Ameríku og rétt fyrir jól sem var aðal sölutími kókaíns í Bandaríkjunum.

USCGC Chilula fór þaðan ein-skipa upp að strönd Jamaíka. Mjög fallett land að sjá frá sjó eins og Kúba. Skip og áhöfn látn bíða síðan við litla eyðieyju í eigu Bandaríkjanna eftir frekari fyrirmælum. Tíminn notaður í að æfa áhöfnina í að skjóta úr þriggja þumlunga fallbyssu skipsins og 50 calíbera vélbyssum þess.

Að lokum sendir af stað vegna smyglara sem Customs Service og USCG Intelligence Service höfðu fengið vitneskju um að væru á leið til Bandaríkjanna og væri skip þeirra stadd á milli Jamaíka og Bandaríkjanna. Vorum komnir langleiðina að skipinu er fyrirmæli bærast um að annað skip USCG sem tilheyrði sjöunda umdæmi ætti að sjá um þessa smyglara en USCGC Chilula ætti að fara til móts við svifnökkva í eigu USCG sem væri að verða olíulaus. Dæla átti olíu úr Chilula í svifnökkvann sem var svo gert.

Að þessu loknu var siglt um á þessu hafsvæði samkvæmt fyrirmælum og sjálfstætt leita uppi og fara um borð til eftirlits í grunsamleg skip. Eitt þeirra skipa sem farið var um borð í var þýskt flutningaskip sem dró á eftir sér kapal í sjónum. Þar um borð fannst ekkert smygl og man ég ekki lengur hver var ástæðan fyrir kaplinum en ekkert var aðhafst frekar gagnvart þessu skipi.



Greinarhöfundur í brú Chilula.



Greinarhöfundur á leið í eftirlit.



Veltikollan Chilula.

Lítil seglskúta varð einnig á vegi okkar og var ákveðið að fara þar um borð vegna þess að hún svaraði ekki kalli okkar. Um borð voru roskin bandarísk hjón sem voru í ársleyfi frá störfum og ætluðu sér að sigla um Karabíska hafið í leyfinu. Ástæðan fyrir því að þau svöruðu ekki var sú að eiginmaðurinn lá í koju og gat sig hvergi hreift vegna sjóveiki en frúin komst ekki til að svara vegna þess að hún mátti hafa sig alla við að stjórn skútunnar en þó nokkur bræla var á þessum tíma. Hjónin reyndust í lagi og héldu siglingu sinni áfram eftir að hafa afþakkað aðstoð okkar við að komast í höfn.

KOMIÐ AÐ SMYGL SKIPI
Áhöfninni hafði verið lofað því að um miðja ferðina yrði komið við á Grand Cayman eyjum í tvo sólarhringa er endurnýja þyrfti olíu og vistir.

Áhöfnin hlakkaði mikið til þess. Þá bárust fyrirmæli um að ef taka þyrfti olíu og vistir yrðum við að fara til Guantanomo Bay á Kúbu þar sem Bandaríkin reka herstöð. Þetta þótti mönnum súrt í broti því að það er ekkert að sjá á þeim slóðum. Bandaríkin hafa einungis yfir þessari herstöð að ráða og sitthvoru megin við girðinguna sem skilur herstöðina að frá umhverfinu hafa bandarískir og kúbanskir hermenn varðstöðu gráir fyrir járnnum og allt að því urra á hvorn annan.

Einnig fá skip bara að koma inn, taka olíu og verða síðan frá að hverfa. Áhöfnum er ekki einu sinni gefinn kostur á að komast í sima. Úr þessu varð þó ekki því skipið var sent af stað til leitar að fiskiskipi frá Jamaíka sem sent hafði út neyðarkall um það bil 50 sjómílum vestur af vesturströnd Jamaíka. Á leiðinni

þangað bárust þær upplýsingar að fiskiskipið hefði verið á skrá hjá bandarískum yfirvöldum sem grunað um að vera notað til að smygla eiturflyfjum en hefði horfið fyrir einhverjum árum og ekkert sést til þess síðan. Er komið var á svæðið þar sem skipið hafði sent út neyðarkallið var það hvergi sjáanlegt og svaraði ekki kalli. Loks náðist samband við það og sögðust þeir um borð sjá varðskipið og brátt sáum við það líka. Það var ekki nema von að illa gengi að koma auga á þetta fiskiskip því að það var grámaláð og sást mjög illa í úfnum sjónum en einnig var það úr timbri, ekki nema 25 m langt og sást því ekki heldur vel í ratsjá. Um það var rætt meðal áhafnar að sennilega hafi það verið með ráðum gert að hafa skipið svona torsjáanlegt eins raun bar vitni. Um borð reyndust þrír skipverjar. Tveir Bandaríkjamenn og einn frá Jamaíka.

Áður en farið var um borð var send fyrirspurn á sameiginlega stjórnstöð Bandaríska Eiturlyfjaeftirlitsins og Strandgæslunnar varðandi skipverjana og nöfn þeirra. Kom í ljós að báðir Bandaríkjamennirnir voru eftirlýstir eiturflyfjasmyglarar en sá frá Jamaíka hafði ekki komið við sögu hvað það varðaði eða var allavega ekki á skrá. Skipverjarnir sögðust vera fiskimenn og að skipið væri nýlega komið úr mikilli endurnýjun og að þeir hefðu verið að prufusigla því. Það átti að útskýra af hverju engin veiðarfæri væru sýnileg um borð.

Samkvæmt skipverjum hafði orðið bilun í vél og skipið því rekið þetta langt á haf út. Það vakti hinsvegar athygli að samkvæmt því sem kom fram þá höfðu skipverjar ekki sent út neyðarkall fyrr en fjórum dögum eftir að bilunin hafði orðið.

Skipverjar frá varðskipinu Chilula voru sendir um borð í fiskiskipið til að leita að hugsanlegum smyglvarningi og til að sækja og handtaka áhöfnina. Ekkert grunsamlegt fannst um borð við fyrstu leit og var ákveðið í samráði við

höfuðstöðvar sjöunda umdæmis Bandaríska strandgæslunnar að draga skipið til Grand Cayman eyja þar sem frekari leit við betri aðstæður ætti að fara fram.

Ég var í móttökusveit um borð í Chilula sem tók á móti skipverjum og fylgdi þeim í matsal undirmanna þar sem þeir fengu að borða en var síðan fylgt í svefnaðstöðu þar sem vörður vakti yfir þeim. Það verður að segja að þessir náungar höfðu það yfirbragð sem maður gat ímyndað sér að smyglarar í Karabíska hafinu hefðu en hinsvegar voru þeir ekki nein heljarmenni að vexti.

Nú virtist sem svo að eftir allt saman kæmist áhöfn varðskipsins til Grand Cayman eyja og gæti jafnvel sólað sig á ströndinni í paradís. Það átti hinsvegar ekki fyrir okkur greyjunum að liggja. Eftir sólarhring í drætti varð vart við það að fiskiskipið væri orðið talsvert þungt í drætti. Staðreyndin er sú að sjólag í Karabíska hafinu getur verið talsvert leiðinlegt, að minnsta kosti á þessum árstíma. Það eru talsverðir straumar í sundunum á milli eyjanna og það er stöðugur vindur. Hvort að ágjöf eða einhver leki hafi haft þessi áhrif er erfitt að segja. Léttabátur var sjósettur frá Chilula og mannskapur fluttur um borð með dælur. Ekki réðst við lekann og mjög fljótlega maraði fiskiskipið í kafi. Með snarræði náðist að sækja mannskapinn sem hafði verið sendur um borð og mjög fljótlega var höggvið á dráttar- taugina. Í framhaldinu sökk fiskiskipið.

Í stað þess að halda til Grand Cayman eyja komu fyrirmæli um að halda til Key West í Florida til að afhenda fangana og sýni sem höfðu verið tekin í lestum skipsins áður en það sökk. Það lá hinsvegar ekki vel á sipherrannum þessa daga en við yfirmennirnir vorum settir í það að undirbúa hann fyrir skýrslutöku þegar til Key West yrði komið.

Í Key West var áhöfn fiskiskipsins afhent viðeigandi yfirvöldum og er mér ókunnugt um hver framvindan varð



Skipverjar af Chilula á leið í eftirlit um borð í skip.

varðandi þeirra mál. Það kom hinsvegar fram að líkur hafi verið taldar á því að skipið hafi verið notað til að laða að viðbragð Strandgæslunnar þannig að skip og loftför væru upptekinn í leit og björgun og á meðan ekki við hefðbundin eftirlitsstörf. Einnig kom fram að með þeirri tækni sem Eiturlyfjaeftirlitið hafði á þeim tíma þá hefðu komið fram leifar sem bentu til þess að eiturlyfjum hafi verið smyglað með skipinu fyrir á tímum. Það gafst ekki mikill tími til að komast í land í Key West. Hafði það þó af að komast í mat í Sloppy Joe's Bar þangað sem rithöfundurinn Earnest Hemingway vandi komur sínar á fjórða áratug tuttugustu aldarinnar.

KLÁRIR Í AÐGERÐIR VIÐ HAITI

Nokkrir úr 75 manna áhöfn Chilula fóru í land í Key West til að það yrði rými fyrir 10-15 sjóliðsforingjaefni í varaliði Strandgæslunnar sem var ætlað að vera í starfsþjálfun um borð. Haldið var frá Key West áleiðis að Haiti en fyrirmæli höfðu borist um að skipið héldi sig við þriggja sjómílna landhelgi eyjarinnar Hispaniola sem skiptist í Haiti og Dóminíska lýðveldið. Áttum að vera tilbúnir að sigla inn á ytri höfn Port Au Prince en á

þessum tíma var mikill órói á eyjunni og jafnvel búist við að bylting gæti brotist út. Til stóð að við sæktum bandaríska stjórnarerindreka ef til átaka kæmi.

Eftir viku bið undan ströndinni og höfninni í Port Au Prince var ljóst að ekki væri útlit fyrir átök og sigldum við því áleiðis til Fort Lauderdale þar sem til stóð að setja sjóliðsforingjaefnin í land. Skiluðum af okkur hópnum og tókum annan samsvarandi hóp um borð. Í þetta skiptið var skipið sent í gæslu við Bahamaeyjar. Í því verkefni komum við að gömlu og úr sér gengnu fiskiskipi frá Haiti sem notað var til fraktflutninga. Þessir sægarpar höfðu siglt skipi sínu frá Haiti milli eyjaklasanna í Karabíska hafinu

og ávalt haft landsýn. Þegar kom að því að sigla frá Bahamaeyjum og yfir til Flórída brást kunnáttan og tækjabúnaðurinn til að halda yfir Flórída sundið sem er um 80 sjómílna breitt, straumþungt og sjólag oft leiðinlegt. Skipverjar sendu því út neyðarkall og varð það úr að skipverjar af varðskipinu fóru um borð og sigldu skipinu í fylgd varðskipisins til Miami.

HALDIÐ HEIM OG HEIÐRAÐIR

Í Miami skiluðum við af okkur sjóliðsforingjaefnunum, fiskiskipinu og áhöfn þess auk þess sem skipherra gaf skýrslu um ferðina í höfuðstöðvum sjöunda umdæmis Strandgæslunnar. Öllum lá á að komast heim til Morehead City og



Lauf á brúarvæng varðskipis Strandgæslunnar.

voru gömlu „diesel electric“ vélarnar keyrðar eins og vélaílið þorði. Komið var í heimahöfn í Norður-Karólínu rétt fyrir jól 1987 og hafði þá ferðin varað í tæplega átta vikur. Ferðin hafði verið mjög viðburðarík þó að ekki hefðum við staðið neina smyglara beint að verki. Því gátum við ekki bætt við laufi á brúarvæng til marks um það. Það tíðkaðist og tíðkast sjálfsgagt enn að áhafnir skipa Bandarísku strandgæslunnar fengu að merkja skipin með einu laufi fyrir hvert skipti sem þau stóðu skip eða báta að smygli, það er „böstuðu“ skip eða bát. Chilula hafði mátt sjá fífil sinn fegurri á árum aður og var með nokkur slík „böst“ frá fyrri árum. Skipið var hinsvegar hæggengt miðað við það sem þurfti orðið á slóðum smyglara í Karabíska hafinu og var því oftast í fiskveiðaeftirliti undan ströndum Nýja Englands og mikið á hinum svokallaða Stóra-banka. Því þokumikla hafsvæði fékk ég vel að kynnast á þeim tíma sem ég var í áhöfn Chilula en það er önnur saga að segja frá því.

Á vormánuðum árið 1988 barst tilkynning til skipherra og áhafnar USCGC Chilula WMEC-153 frá yfirstjórn Bandarísku strandgæslunnar að skipi og áhöfn hefði verið veitt heiðursviðurkenning fyrir þátttöku í vel heppnaðri aðgerð undan ströndum Mið- og Suður-Ameríku í nóvember og desember árið á undan. Forseti Bandaríkjanna hafði skipað svo fyrir að allar einingar og mannskapur sem þátt tóku skyldu hljóta þessa viðurkenningu. Það var eftir því tekið að magn eiturlyfja í umferð í Bandaríkjunum dróst mikið saman í mánuðunum sem fylgdu en einnig varð þetta til þess að smyglararnir þurftu að breyta sínum aðferðum varanlega.

Varðskipinu Chilula var lagt árið 1991 en árið 1997 var því sökkt með skothríð í æfingu á vegum bandaríska sjóhersins. Systurskipið USCGC Tamaroa er í varðveislu hollvinasamtaka í Richmond í Virginia en er töluvert farið að láta á sjá.



LOFT & RAFTÆKI

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

AVS



SPJALDLOKAR
Mörgum gerðum og stærðum



LOKAR MED SUBUENDA
Ryðfrír



PVC LOKAR



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



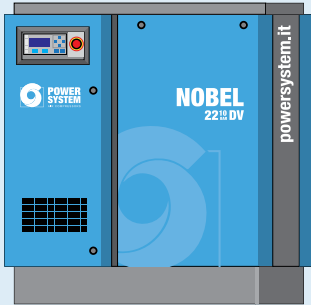
LOFRÓTORAR
Ryðfrír eða Polymer plasti

DELABIE



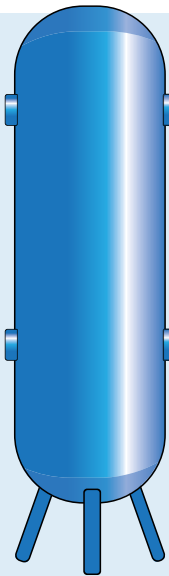
HNÉSTÝRING EDA FÓTSTÝRING
Vatnsslokar

Uppsetning fyrir þrýstiloftskerfi



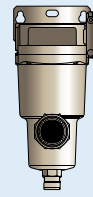
SKRÚFUPRESSA

LOFT

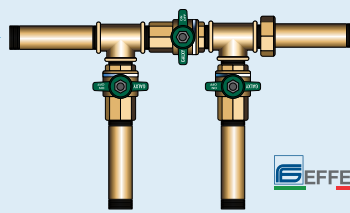


LOFTKÚTUR

VATNSKILJA



LOKAR - FRAMHJÁHLAUP

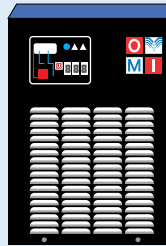


FÍNSÍUR FYRIR LOFTKERFI



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

ÚT



KÆLIPURRKARI



TJAKKAR - LOFTLOKAR - FITTINGS
í mörgum stærðum og gerðum



LOFTLOKAR - PRÝSTJAFNARAR - SIUR - OLÍUGLÖS - MJÚKSTARTLOKAR
Sivelement - Siuhús



Sjó- og krapalagnir
KRYOCLIM



Loftlagnir
GIRAIR



Neysluvatnslagnir
SYSTEM'O - HTA

Skoðaðu
betur á
loft.is

Guðmundur Kr. Kristjánsson

„Kúturinn minn“



Ms Gullfoss.



Guðmundur við stýrið á Ms Gullfossi í júlí 1964. Semmílega þarna orðinn fullveðja háseti á skipinu.

Það er margt að minnast er ég var á Ms Gullfossi (II) frá 1962 til 1969. Ég byrjaði sem viðvaningur og endaði sem 3. stýrimaður. Það sem ég ætla að rifja upp núna gerðist árið 1962. Ég var á minni fyrri fyrri hundavakt, sem er frá miðnætti til klukkan 04:00. En fyrir þá sem ekki vita er hundavaktin svokallaða frá kl. 00:00 til 04:00 og svo aftur frá kl. 12:30 til kl. 16:00 og frá kl. 18:00 til kl. 18:30.

SKÁLDIÐ FÆR EI SVEFNFRÍÐ

Gullfoss klauf sjóinn og „ruggaði ganske pent“. Klukkan er að verða eitt um nóttina. Í brúnni á Gullfossi eru þrír menn á vakt, 3. stýrimaður og tveir hásetar eða nánar: háseti og viðvaningur. Viðvaningurinn í brúnni er sögumaður þessarar greinar. Það er ágætis veður og stjörnuhjartur himinn og Gullfoss klýfur Norðursjóinn á sínum 15 til 16 sjómílna hraða. Við erum á ferðinni frá Kaupmannahöfn til Leith í Skotlandi (hafnarborg fyrir Edinborg). Áætlaður komutími til Leith er um kl. 06:00 – 07:00.

Töluverð undiralda er af suðri og tekur Gullfoss djúpar veltur öðru hverju. Skyndilega heyrst bankað á kortaherbergis-hurðina sem er inn af brúnni. Stýrimaðurinn fer og opnar. Ég og hásetinn heyrum einhver orðaskil milli stýrimannsins og þess sem bankaði. Stýrimaðurinn kemur síðan fram í brú og segir við mig (viðvaninginn): „Farðu með Skáldinu niður í herbergið hans og vittu hvaðan einhverjir skellir koma, hann er eitthvað órólegur yfir þessum höggum eða skellum.“

Ég fer síðan með Skáldinu niður í „svítuna“ sem svo var kölluð, en þetta var finasta farþegaherbergi skipsins og þar sem eingöngu „fyrirmenn voru látnir gista.“

Ég og Skáldið förum inn í svítuna. Skáldið býður mér sæti út við gluggann og útskýrir að annað slagið hafi hann heyrð einhverja skelli og því ekki getað fest svefn. En hvaðan hljóðið komi sé honum hulin ráðgáta. Við leggjum við eyru í dálitla stund en ekkert gerist.

Skáldið hafði hins vegar í þessum aðstæðum litla þolinmæði fyrir þögn og tók nú að spyrja um hagi mína og uppruna og sitthvað fleira. Honum hefur eflaust fundist ég vera hálfbarnalegur af háseta að vera, hvað þá ef hann hefði rennt grun í að ég var ekki nema viðvaningur.



Halldór Laxness.

GÁTAN LEYST

Allt í einu heyrðist skellur og það ekki svo lítill. Við horfðumst í augu, ég og Skáldið, og urðum eitt spurningarmerki. Því við gátum ekki með nokkru móti gert okkur grein fyrir upptökum hávaðans.

„Ætli þetta sé ekki bara tóm flaska sem rúllar um á dekkinu fyrir ofan okkur“, giskaði ég á til að segja eitthvað.

Ég og Skáldið gengum síðan upp á „B- dekk“, sem svo var kallað. Þar var útsvæði fyrir farþega á 1. plássi og setuskýli. Auk þess voru þar tveir björgunarbátar á hvorri síðu, eða alls fjórir bjargbátar. Ég fór fyrir Skáldinu sem kom í humátt á eftir mér. Ég skreið undir báða björgunarbátana sem voru fyrir ofan herbergi Skáldsins í leit að einhverju sem gæti valdið þessum hávaða sem angraði Skáldið en fann ekkert. Síðan fórum við aftur niður í svítuna. Þar var sest niður og beðið eftir næsta skelli. Ekkert gerðist og töluðum við saman, ég og Skáldið, í drjúgan tíma og virtist Skáldið hafa töluverðan áhuga á mínum lífsferli.

Allt í einu heyrst skellur sem okkur heyrðist koma úr næsta herbergi. Ég bað Skáldið að biða á meðan ég gætti að hver væri í næsta herbergi. Á daginn kom að það var autt. Við fluttum okkur því þangað yfir og héldum áfram að biða. Og aftur kom skellur og aftur fannst okkur hann eiga upptök í herberginu sem við nú sátum í. Ég leit í augu Skáldsins og sagði varnfærnislega: „Kannski er þetta gamla konan sem dó í þessu herbergi fyrir nokkrum túrum“.

Skáldinu var svolítið brugðið en sagði svo: „Trúir þú þessu kúturinn minn?“

Þarna kallaði hann mig í fyrsta skipti „kútin sinn“ og eftir þetta ekkert annað í samskiptum okkar. Ég svaraði að sumir í áhöfn Gullfoss héldu því fram að gamla konan léti stundum vita af sér. Skáldið sagði ekki mikið en horfði hálf undarlega á mig.

Í þessu heyrðist mikill skellur og virtist að þessu sinni koma úr herbergi Skáldsins. Við þustum þangað inn og vorum ekki nema rétt komnir inn fyrir dyrnar þegar kvað við enn eitt bylmingshögg. Þá loks sá ég hvað var á seyði. Í herberginu var lítill skápur sem geymdi björgunarbelti. Honum hafði ekki verið lokað almennilega og þegar skipið tók veltu skelltist skápurhurðin. Ég gekk að skápnunum og lokaði honum vandlega. Sagði svo Skáldinu að þarna væri hávaðavaldurinn loksins fundinn og bauð honum síðan góða nótt. Skáldið þakkaði mér fyrir og baðst afsökunar á öllu ónæðinu sem hann hefði valdið okkur á vaktinni.

Ég gekk síðan upp í brú og tilkynnti stýrimanninum að Skáldið væri mjög þakklátur okkur. En þá var klukkan að

PORTO
LOGMANNSSTOFA

SÉRFRÆÐIPEKING Á
LAGAUMHVERFI
SJÁVARÚTVEGS OG
SIGLINGA

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

BEKINA
BOOTS
Built to last

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

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

f /JONBERGSSON @JONBERGSSON



Guðmundur með frumburðinn Önnu Margræti þann 17. júní 1966, um borð í Ms Gullfossi í Reykjavíkurhöfn, þá sem „hafnarstýrimaður.“

verða fjögur og stutt í vaktaskipti og svefn en þessi uppákoma hafði tekið næstum tvo og hálfan tíma.

SKÁLDIÐ KOM AÐ MÁLI VIÐ SKIPSTJÓRANN

Ég var svo vakinn aftur um kl. 05:30 í endana, (binda skipið) því við vorum að koma til Leith svo ekki varð svefninn langur eða í kringum eina klukkustund. Um kl. 07:40 er ég aftur vakinn eftir um það bil hálftrar stundar svefn og þá í morgunmat og síðan til að leysa af háseta við landgang skipsins til kl. 09:00.

Rétt fyrir lok landgangsvaktarinnar mætir Skáldið við landganginn á leið í land, heilsar mér og spyr: „Ertu ekki farinn að sofa kúturinn minn?“

Ég svara Skáldinu að það sé varla meira en klukkustundar svefn sem ég hafi fengið frá miðnætti. Skáldið hristir bara höfuðið og heldur för sinni áfram í land.

Eftir landgangsvaktina mína átti ég verslunarfrivakt eða svokallað verslunarfrí sem voru alls átta klukkustundir í mánuði eftir aðstæðum hverju sinni. En upp til Edinborgar var förinni heitið til að versla og af því mátti ég ekki missa. Ég var svo kominn aftur um borð rétt fyrir hádegismat og eftir fataskipti og sturtuþvott var ég aftur kominn á landgangsvakt upp á klæddur því að maður varð að vera snyrtilegur við að taka á móti farþegum og aðstoða þá ef á þurfi að halda.

Um kl. 14:00 kemur Skáldið um borð í Gullfoss, og heilsar mér þar sem ég er á vakt við landgang skipsins og spyr mig:

„Hefur þú ekkert sofið síðan í morgun er ég talaði við þig?“

„Nei“, svara ég og ætlaði að bæta við að ég hefði farið í land að versla eftir landgangsvaktina en hann hlustaði ekki á mig og strunsaði í burtu. Um það bil hálf tíma síðar kemur 3. stýrimaður askvaðandi að landganginum og skipar mér að fara að sofa sem væru fyrirmæli frá skipstjóranum.

Ekki veit ég hvað Skáldið gerði eftir að hann yfirgaf mig við landganginn. En síðan var mikið um það talað þegar ég var rekinn af landgangsvaktinni og skipað að fara að sofa. En hvað Skáldið sagði við skipstjóran er ekki fullljóst enn. En það heyrði ég frá 3. stýrimanni að Skáldið hefði óskað eftir fundi með skipstjóranum og eftir þann fund kallaði skipstjórinn í 3. stýrimann og skipaði honum að reka viðvaninginn í „koju“ (sjómanna mál, fara í herbergi sitt að sofa) og það strax. Mér vitanlega urðu ekki meiri vandræði út af þessu en hvað Skáldið sagði við skipstjóran er mér hulin ráðgáta. Mig grunar þó að hann hafi sagt að ekki gengi að „barnið“ eða unglingurinn fengi ekki nægilegan svefn og það á flaggskipi Íslands.

„KÚTURINN“ KOMINN Í JÚNÍFORM

Skáldið ferðaðist mikið með Gullfossi milli Íslands og Kaupmannahafnar á þessum árum og fór yfirleitt ekki með flugi milli landa – var hálf flughræddur heyrði ég en sel ekki dýrar en ég keypti.

Liðu svo nokkur ár og „kúturinn“ var farinn að leysa af sem 3. stýrimaður á Ms Gullfossi. Einn daginn í Kaupmannahöfn, er Gullfoss lá þar, sá ég hvar Skáldið kom um borð. Ég gekk til Skáldsins og heilsaði honum. Hann leit fyrst á mig og varð eitt spurningarmerki, en svo bar hann kennsl á „kútinn“ sem nú var í fullu júniformi og mælti: „Er kúturinn minn orðinn „offisér!““

Kynni mín af Skáldinu urðu ekki meiri og enda ég þessa frásögn nú.

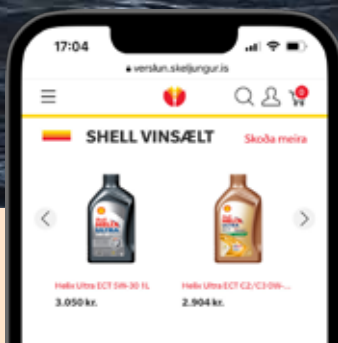


Guðmundur sem 3. stýrimaður á Ms Gullfossi.

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



Skeljungur



Komið heim úr röðri. Mynd: Nationalmuseet í Kaupmannahöfn

AF GÖMLUM BLÖÐUM

Umsjónarmaður: Bernharð Haraldsson

Missti þrjá menn í sjóinn

Hér verður sagt svolítið frá örlögum Guðrúnar Jónasdóttur, sem missti tvo eiginmenn og svo barnsföður sinn í sjóinn. Ekki er hægt að segja frá sorg hennar og hugarraun, það verður lesandinn sjálfur að reyna að setja sér fyrir sjónir. Tæplega þrítug stóð hún uppi ekkja í annað sinnið; framtíðarvon hennar var tvívegis brostin.

Guðrún Jónasdóttir fæddist um 1833, líklega í Stóra-Dunhaga í Hörgárdal, dóttir Jónasar Jónssonar (1796-1859) og síðari konu hans Önnu Oddsdóttur, „yngstu“ (1800-1863). Þau bjuggu fyrst í Öxnadalnum, en voru lengstum vinnuhjú í Stóra-Dunhaga.

Ung að árum giftist Guðrún Tómasi Runólfssyni (1829-1859), en hann var sonur

hjónanna Runólfs Sveinssonar (um 1800-eftir 1868) og konu hans Sigríðar Jónsdóttur (1801-1873). Þau bjuggu víða, en lengst í Þríhyrningi í Hörgárdal 1833-1849. Runólfur var fátækur jafnan, en þau hjón eignuðust þrettán börn, fékk stundum aðstoð frá hreppnum, enda hafði hann lítið bú og galt lítið í skatt.

Það mun hafa verið um fardagana 1858, að ungu hjónin, Tómas og Guðrún, hófu búskap sinn á Hallgilsstöðum þar í dalnum. Búið hefur vafalaust ekki verið stórt og því hefur Tómas orðið að afla tekna með sjómennsku. Auðveldasta leiðin var hraustum og ungum mönnum að ráða sig á hákarlaskip. Það gerði Tómas. Sjómannsferill hans varð ekki langur, því vorið

1859, nánar tiltekið 13. júní, fórst skipið, sem hann var á. Leyningur hét það og var í eigu Þorsteins Daniélssonar, bónda og athafnamanns á Skipalóni þar í sveit.

Annáll níjtjándu aldar segir svo:

„Annað skip fórst af Eyjafirði með 10 manns, hét það „Leyningur“ eign Þorsteins Daniélssonar á Skipalóni. Skipstjórinn hét Jóhannes Sigurðsson frá Hrisum, er lært hafði sjómannafræði erlendis, og hásetar Guðmundur Ólafsson frá Skipalóni, Tómas Runólfsson frá Hallgilsstöðum í Arnarneshreppi, Tómas Andrésson frá Ytri-Bægisá [á að vera Syðri-Bægisá], Halldór og Sigurður Sigurðssynir frá Hrappsstöðum, Sófonías Halldórsson frá Brimnesi, Jóhann sonur Árna

hreppstjóra í Syðra-Holti, Jakob Jónsson frá Tjörn, snikkari, ættaður úr Víðidal og Páll Þorsteinsson frá Ytri-Másstöðum í Skíðadal. Var ætlað að ísjaki hefði orðið þeim að skaða.“

Norðri á Akureyri bætir við 19. nóvember um haustið:

„Að öllum þessum mönnum var hinn mesti söknuður, því það var mannval hið besta, allt ungir menn og röskvir og sumir kvæntir og fjölskyldumenn. Ætla menn og, að skip þetta hafi farizt í ís annan í Hvítasunnu, og þóttist Gunnlaugur skipstjóri Gunnlaugsson og skipverjar hans, er nýlega höfðu fært þeim vistir frá landi, því þeir lögðu seinna út, sjá rök til þess, að skip færizt, en voru of fjærri til að geta veitt nokkura björg. Þegar

skip þetta fórst, var veður ekki hvasst, en skipið hefir að líkindum lent á ísjaka og orðið svo lekt, að það hefir sokkið, og sýnir það dæmi, að hin mesta nauðsyn er á, að hákarlaskipunum fylgi bátar, er skipverjar geti leitað sér lífs á í slíkum viðlögum.“

Þar með var Guðrún Jónasdóttir orðin ekkja. Framtíðarvonin var brostin. Hún hafði brátt fyrir dóttur að sjá, Anna Kristín Tómasdóttir hét hún, f. 2. október 1859, fjórum mánuðum eftir lát föður síns og lifði langa ævi, lést árið 1954 og átti afkomendur.

Guðrúnu var ekki fisjað saman. Hún varð að sjá fyrir sér og dóttur sinni og hún hélt áfram búskapnum á Hallgilstöðum. Manntal var tekið árið 1860 og þá voru 8 manns þar í heimili. Guðrún er sögð sitja í búi sínu óskiptu, móðir hennar var hjá henni og hún hafði tvo vinnumenn og vinnukonu og auk þess var þar 16 ára unglingur, nefndur „til kennslu, hreppsómagi“.

Tímans hjól snerist áfram og í júní 1861 gekk Guðrún Jónasdóttir aftur upp að altarinu. Maður hennar var Sigurður Magnússon (1833-1862), sonur hjónanna Magnúsar Jónssonar, bónda í Saurbæ í Hörgárdal 1833-1847, og konu hans Sigríðar Sigurðardóttur (1807-eftr 1860). Ungu hjónin héldu áfram búskap á Hallgilstöðum og framtíðin blasti við.

EKKI vildi Sigurður drýgja tekjur heimilisins með sjósokn og vafalaust hefur Guðrún lagst á móti því. Hann gerðist því landpóstur. Allt frá því um 1783 höfðu landpóstar, nefndir norðurlandspóstar, farið þrjár ferðir á ári frá Möðruvöllum í Hörgárdal, en þar sat þá amtmaðurinn, til Reykjavíkur, á útmánuðum, snemmsumars og að hausti. Haust- og þó einkum vetrarferðirnar gátu orðið slark-samar, en alltaf komust póstar á leiðar-enda.

Frændi Sigurðar, Jón Jónsson (1831-1883), bóndi á Barká í Hörgárdal 1861-1863, hafði farið nokkrar póstferðir. Þá síðustu fór hann á útmánuðum 1862 og var alls 66 daga í ferðinni, sem að öðru jöfnu átti að taka um 30 daga. Hann fékk miklar skammir, bæði í mæltu máli og prentuðu og hefur hann líklega hrökklast úr starfi.

Sigurður fékk starfið og lagði af stað í haustferðina síðla í október. Sú ferð varð örlagarík. Í Söguþáttum landpóstanna segir svo:

„... en nú er sannspurt, að norðanpóstur-

inn, Sigurður Magnússon, nýgiftur og búandi á Hallgilstöðum í Hörgárdal, sé ásamt kaupmanni H. J. Tærgesen og fylgdarmanni hans, Stefáni Gíslasyni frá Keldulandi í Skagafirði, sem og 10 mönnum öðrum, druknaðir 10. dag nóvembermánaðar þ. á. á leiðinni af Akranesi suður í Reykjavík. ... Veðrið hafði þá verið framan af deginum allhvasst norðan-land-norðan, en þá áleið gengið enn meir upp, og þá undir sólarlag komið verið nær því að roki. Það er haldið, að skipinu hafi ekki borizt á, fyrr en komið var nær alla leið, eða á hinu svonefnda Akureyjarfifi, og stjórsjóar tekið mennina út, en skipið eigi farið af kjöli, fyrr en bar að landi á Seltjarnarnesi, millum Gróttu og Bygggarðs, hvar tekið hafi botninn úr því, öll koffort og bréfatöskur póstur hafði meðferðis, og allt í þeim lítt skemmt og með

1959).

Jónatan varð ekki langlífur. Hann fórst í sjó og frá því segir í Norðanfara:

„21. dag febrúarm. þ. á. [1882] varð skiptapi hjer á Eyjafirði með 5 mönnum, sem róið höfðu til fiskjar, en suðvestan rok skall á allt í einu, bátinn og mennina rak upp á Kljáströnd í Höfðahverfi. Formaðurinn hét Jónatan Magnússon, sem ásamt 2 af þeim er fórust, átti heima á Skriðulandi í Arnarneshreppi, hinir 2 voru frá frá Ytri-Reistará og Stóradunhaga í sömu sókn.“

Heimildir:

Helgi Valtýsson: *Söguþættir landpóstanna*, II. b., Akureyri, 1942.

Pjetur Guðmundsson: *Annáll níttjándu aldar*, III. b., Akureyri, 1931-1941.

Norðri, blað á Akureyri.



Íslenskur sjómaður 19. aldar.

Mynd: Nationalmuseet í Kaupmannahöfn

sömu ummerkjum og bréfaskráin greindi.“

Nú var Guðrún Jónasdóttir orðin ekkja í annað sinn á þrem árum. Hjónaband þeirra Sigurðar var barnlaust.

Nú yfirgaf Guðrún Hallgilsstaði með dóttur sinni. Við jörðinni tók mágur hennar, Sigurður Runólfsson, f. 18. mars 1835 í Þríhyrningi, druknaði 14. apríl 1874, með hákarlaskipi frá Höfðaströnd í Skagafirði, en með því fórust átta menn. Sigurður var bóndi á Hallgilstöðum 1862-1865, en 1867 flutti hann vestur í Skagafjörð og var þar æ síðan. Þar má helst kenna hann við Mýrakot á Höfðaströnd, þar sem hann bjó frá 1871 til æviloka. Ekkja hans flutti síðar til Vesturheims með 5 börn þeirra.

Guðrúnar beið nú vinnukonuferillinn, fyrir sér og dóttur sinni varð hún að sjá. Hún mun hafa búið alla sína tíð í Arnarneshreppnum, var vinnukona á Ytri-Reistará 1880 og í Pálmholti 1890. Má vera, að hún hafi dáið þar. Hún átti síðar kynni við Jónatan Arnason (1833-1882), ættaðan framan úr Hörgárdal, sem í manntalinu 1880 var sagður „húsm[aður], lifir af sjónum“. Þau eignuðust dótturina Steinunni Sigríði Jóntansdóttur (1867-

„ER EKKI ÁBÁ HELVÍTI GOTT HÖFUNDARNAFN?“

Hann Árni Björn Árnason er allur. Hann lést 21. apríl síðastliðinn kominn nokkuð á 89. aldursárið. En hress var hann fram í andlátinu og hafði af fáu meiri skemmtun en að stríða ritstjóra Vikings (nema ef vera skyldi golfi).

„Illa er nú komið fyrir virtum sagnfræðingi ef hann getur ekki logið sig út úr svo aumu vandamáli, sem einn myndatexti er,“ svaraði hann eitt sinn ritstjóranum sem reytti hár sitt og skegg út af ljósmynd sem Árni Björn hafði sent honum. Árni Björn var dyggur lesandi Vikings og duglegur að ljá okkur efni. Hann var áhugamaður um báta sem kemur ekki á óvart ef haft er í huga að starfsævinni varði hann að mestu í Slippstöðinni á Akureyri. Í 40 ár kom Árni Björn að skipasmíði í Slippnum, lengst af sem verkstjóri í vélsmíðadeild og seinast – eða í 20 ár – sem verkefnastjóri. Og hann var ekki aldélis á því að gefa skipasmíðina upp á bátinn þótt formlegri starfsævi lyki. Nei, þá vatt hann sér yfir á netið, óf þar vef og tók að safna þar öllu á einn stað um bátasmíði við Eyjafjörð. Fyrr en varði var Eyjafjörður orðinn of lítill vettvangur fyrir kappasaman vefarann og hann fór að teygja sig landshorna á milli í leit að bátum – og sögum. Vefurinn aba.is er nefnilega ekki aðeins



Árni Björn Árnason.

um báta og bátasmíði, þar er líka sagt af mönnum og málefnum, og stundum á gamansömum nótum eins og Árna Birni var svo lagið. Vefurinn var honum einkar kær og hann lagði áherslu á að vefsins væri getið sem heimildar en var lítið fyrir að trana sjálfum sér fram. „Er ekki ÁBÁ

helvíti gott höfundarnafn?“ svaraði hann þegar ritstjóri vor vildi geta hans með fullu nafni sem höfundar að grein í Vík-ingnum.

Að lokum kveðjum við Árna Björn Árnason með þakklæti og söknuði og hvað er þá betur við hæfi en að kíkja inn á vefinn hans, aba.is – ég veit að slík heimsókn gleður ÁBÁ hvar sem hann dvelur nú.

„MAÐURINN MEÐ LJÁINN“

Á aba.is er rakin saga fjölmargra útgerðar-fyrirtækja. Þar fjallar Árni Björn meðal annars um Gjögur hf., skoðum fáeinar glefsur úr umfjöllun ÁBÁ um fyrirtækið

Lífið var ekki alltaf dans á rósum á vetrarvertíðum og voru róðrar oft allslarksamir. Í einum róðri á gamla Verði varð að hætta drætti í mofiskirri, vegna veðurs, eftir að þriðja trossan náðist yfir lunninguna. Siglt var til lands en í Reykjanesröstinni reið brot yfir skipið með þeim afleiðingum að ein rúða brúarinnar brotnaði og sjór flæddi inn í brúna, niður í vélarúm og yfir rafmagnstöflu skipsins. Öll ljós slökkuðu þegar sjórinn komst í töfluna.

Til að bjarga því sem bjargað varð stukku menn ofan á vélarúmslúguna til að halda henni lokaðri og forða meira sjórennsli niður í vélarúmið. Sem þeir stóðu þarna á lúgunni var farið að lemja hana að neðan en vélstjórinn hafði verið niðri í vélarúminu þegar rúðan gekk inn í brúnni. Ekki var þessum barsmiðum mannsins sinnt fyrr en mesti sjórinn var runninn út úr brúnni. Flekanum var þá lyft og skaust þá vélstjórinn sem eldflaug upp í brúna og ruddi flaumósa upp úr sér: „Ég hélt nú bara að báturinn væri að fara niður“.

„Hvern andskotann lá þér þá á að komast upp. Hefði ekki verið betra fyrir þig að njóta hlýjunnar ögn lengur í vélarúminu áður en maðurinn með ljáinn mætti á staðinn“, datt þá upp úr öðrum þeirra sem á lúgunni hafði staðið.

Á bæði Von og Verði lágu afgasrör aðalvéla upp í gegnum brúna við afturþil hennar. Góð velgja var á rörunum og voru þau í uppáhaldi þeirra sem hita þráðu. Hætta gat þó stafað af of nánnum tengslum við rörin og það fékk Björgvin Oddgeirsson ungur að reyna á sinni fyrstu vetrar-



Systurskipin og Landsmiðjubátarnir, Vörður og Von, í heimahöfn á Grenivík. Árni Björn sagði frá því að fyrsta alvöru sjómennska hans var „er ég ræði mig til sildveiða á Vörð TH-4 þá sextán ára gamall“.

Umbúðir og pökkun eru okkar fag



Kassar - Öskjur - Ferskfiskkassar - Pokar - Límmiðar
Milliarkir - Rekstrarvörur - Framleiðsluvélar / viðhald
og margt fleira.



Samhentir

vertið sem háseti á Verði. Hann stóð þá baujuvakt þar sem báturinn var með línu sína á Garðskagafloðsinni skammt undan landi. Eftir að hafa athugað rek bátsins, sem var til norðurs, hallaði Björgvin sér upp að rörinu.

Að skömmum tíma liðnum náði rörið að deyfa meðvitund hans og honum rann í brjóst. Dreymdi hann þá móður sína sem þá var enn í fullu fjöri. Ýtti hún við strák sínum og bað hann að athuga sinn gang. Björgvin hrökk upp af svefninum og leit út um brúargluggann. Ljósið á Reykjanesvita blasti þá við honum fyrir ofan bátinn. Fallaskipti höfðu valdið því að rek bátsins breyttist frá norðri til suðurs og færðu hann nær landi. Björgvin kúplaði saman í einum hveli. Án þess að setja bátinn á mikla ferð náði hann eftir hálfu klukkustund að baujunni sem hann átti að vakta. Að baujunni kominn vakti hann karlinn sem vildi fá að vita hvers vegna hann hefði ekki verið vakinn fyrr. Björgvin tók engan séns á að reyna að ljúga sig út úr því sem komið hafði fyrir og sagði bróður sínum sem var.

Lét karlinn kyrrt liggja, sagði ekki orð og minntist aldrei síðar á þessa uppákomu.

Sem allþekkt er þá er hjátrú nokkuð þekkt á meðal sjómanna. Ekki má gera hitt eða þetta svo að árangur náist í veiðiferð. Séu

gamlar hefðir brotnar getur jafnvel heil vertíð farið í vaskinn.

Svo bar við um borð í Verði TH-4 að ein vaktin komst yfir forláta hatt sem sá hafði jafnan á toppstykkinu, er við stýrið stóð hverju sinni. Eftir einhverra daga reiðuleysi þar sem Vörður gamli puðaði nokkrar vaktir í beit norðan Melrakkasléttu við að koma sér á miðin fyrir austan land eða vestan stóð loftvogin hjá karlinum orðið ansi lágt.

Eftir að siglt hafði verið einhver dægur til austurs eða vesturs þarna norður af Sléttunni snarast karlinn að þeim sem keikur stóð við stýrið með hatt sinn á höfði, reif af honum höfuðfatið og þeytti því út um bakborð brúargluggann með þessum orðum: „Það er engin andskotans von um veiði á meðan þið eruð með þennan haugskituga og forljóta hattkúf á hausnum.“

Ósagt skal látið hvort hattaform þessi hafi komið því til leiðar að Vörður gamli hélt striki sínu austur fyrir land en svo mikið er víst að þar fyllti hann sig um leið og á miðin kom.

Gjögur hf. átti í allmikil viðskipti við Slippstöðina hf. á Akureyri með Landsmiðjubata sína en á þeim bæ komu tímabil þar sem rekstrarfé var af skornum skammti.

Eitt sinn þegar Vörður var í slipp reyndist nauðsynlegt að fá varahluti í vélbúnað hans frá Reykjavík. Mikið lá við og komu varahlutirnir norður með flugvél þar sem starfsmaður Slippstöðvarinnar beið þeirra á flugvöllinum.

Þegar sendill stöðvarinnar ætlaði að grípa pakkann kom babb í bátinn. Manninum var neitað um afgreiðslu nema gegn staðgreiðslu á þeirri forsendu að Slippstöðin skuldaði Flugfélag Íslands gömul farmgjöld. Kom maðurinn því sneypur úr þessari för og sagði sínar farir ekki sléttar. Framkvæmdastjóra stöðvarinnar, Skapta Áskelssyni, var tjáð hvernig málum væri komið og að Vörður færi skammt án þessara varahluta. Að örskotsstund liðinni var Skapti mættur á Mercedes Benz bifreið sinni fyrir utan vélaverkstæði Slippstöðvarinnar. Snaraðist hann með gusti miklum út úr bifreið sinni og inn á verkstæðið og kallaði til þeirra er þar voru: „Komið þið með mér fram á flugvöll strákar, komið allir með mér því að það getur komið til handalögmála.“

Er ekki að orðlengja það að inn í fína Benzinn hans Skapta ruddust einir fimm vélvirkjar í haugskitugum vinnugöllum og brunaði Skapti með alla hersinguna inn á flugvöll.

Ekki segir af viðskiptum Skapta og herdeildar hans við flugfélagsyfirvöld en ósárir að kalla komu leiðangursmenn til baka með varahluti þá sem í skipið vantaði.



Slippstöðin á Akureyri. Þar vann Árni Björn í 40 ár eða til 2004. Hann var lærður vélvirki Mynd: Matthias Gestsson



HÚSEININGAR, GÁMAR OG GÁMALAUSNIR

Mikið úrval af vönduðum einingum, gámum og gámalausnum fyrir atvinnurekstur. Sparaðu tíma, pláss og peninga með réttu lausninni fyrir þitt fyrirtæki.

- Húseiningar fyrir skóla, þjónustu eða gistingu
- Geymslugámar
- Hitastýrðir gámar
- Starfsmannarými


Skoðaðu úrvalið á stolpigamar.is



 **Stólpi Gámar**

stolpigamar.is

Krossgátan

						Sund skordgr	Tregan	Þárar	Sáðlan- danna Baksar	Mann	Eins Brúka	Stjórn Ílát	
					Rán- fugl- anna								
					Reimar								
					Konung								
					Þjóð- flokk- inn								
Baksa	1.							Jökull Maður Limi					
H. E.	Ill- gengur	Aftar	Att	Föln- abi	Óns Tönn Vond								
Fjall							Svarar						
							Staup						
Frá			Rálljóða Þrestir Fugl Tala Ríki								Att Högu- legt		
Hnupp- laði Bæti								Sorg					
								Frá					
Ætt- göfgi					Híta Híti Samhl. Dætti	5.			2.				
Grafðu					4.		Leifar Vor- kennði						
Samhl		Þátt- tak- endur Hrekks						Virða Grugg Áhaldið	7.				
	Imynd- un	8.				6.		Maðk			Tala		
	Orðtak							Gömul			Strik		
Frjó- korn				Sligar									
				Ljá									
Brölti													
Keyri Kínd- anna Rekna													
Fljötti sér													
Effirsjá													
Duft Áinn Meiða											11.		

NORÐURLANDA ljósmyndakeppni Sjómannanna 2024



Mynd: Hlynur Ársælsson

Þeir Hlynur Ársælsson á Þórunni Sveinsdóttur VE og Davíð Már Sigurðsson á Drangey SK voru hársbreidd frá því að hreppa verðlaun í seinustu Norðurlandaljósmyndakeppni sjómanna. Nú heitum við á íslenska sjómenn að láta ekki sitt eftir liggja og senda sem flestar ljósmyndir í Íslandskeppnina. Ekki síst vegna þess að það kemur í hlut Sjómannablaðsins Víkings – sem sé okkar – að standa fyrir

næstu Norðurlandakeppni sem verður á öndverðu næsta ári.

Stafrænar myndir í keppnina skal senda á netfangið captsnorrason@outlook.com.

Séu þær á öðru formi þá til:

Félag skipstjórnarmanna
V/Sjómannablaðsins Víkings
Ljósmyndakeppni 2024
Grensásvegi 13
105 Reykjavík



Mynd: Davíð Már Sigurðsson

Riffjum upp reglurnar:

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

IMAS snjallsiglingakerfið Byltingarkennd lausn

Bætt eldsneytisnýting, minna kolefnisfótspor og aukin arðsemi í fiskveiðum: Hvernig IMAS snjallsiglingakerfið frá Hefring Marine eykur hagkvæmni og sjálfbærni

Arðsemi er oft lítil í sjávarútvegi þar sem eldsneytiskostnaður er einn stærsti útgjaldaliður skipaeygenda. Með sibreytilegu eldsneytisverði og vaxandi þrýstingi á að starfa með sjálfbærari hætti er hagráðing í eldsneytisnýtingu ekki lengur bara besta venja – heldur lífsnauðsynleg fyrir sjávarútvegsfyrirtæki ef þau eiga á annað borð að komast af. Í fararbroddi slíkrar þróunar er Intelligent Marine Assistance System (IMAS) frá Hefring Marine sem er byltingarkennd lausn sem hjálpar sjómönnum að minnka eldsneytisnotkun á sama tíma og hún eykur arðsemi.

ÁSKORANIR VIÐ AÐ BÆTA

ELDSNEYTISNÝTINGU Í FISKVEIÐUM

Fiskiskip eru iðulega gerð út við erfiðar aðstæður og því getur verið afar snúið að draga úr eldsneytisnotkun. Skipin eru oft lengi úti og þá oftast en ekki við margbreytilegar aðstæður og í misjöfnu veðri. Þetta getur leitt af sér meiri eldsneytisnotkun en ella, hvort sem er á leið á miðin, á meðan á veiðum stendur eða á leið til hafnar. Þessar margbreytilegu aðstæður fela í sér að krefjandi getur verið að besta eldsneytisnotkun frá upphafi veiðiferðar til enda á sama tíma og öryggi áhafnar er haft í hávegum.

Hefðbundnar aðferðir til að bæta eldsneytisnýtingu byggja mikið á reynslu skipstjóra og mati á aðstæðum. Þó svo að þekking og reynsla skipstjóra sé mikilvæg þá geta jafnvel reynslumestu skipstjórar átt í erfiðleikum með að besta eldsneytisnotkun í kviku og margbreytilegu umhverfi. Hérna getur ný tækni leitt af sér verulegan ávinning og aukna hagkvæmni.

HVERNIG IMAS SNJALLSIGLINGARKERFIÐ ER AÐ UMBYLTA SKIPSTJÓRN TIL AUKINNAR SJÁLFBÆRNI

IMAS snjallsiglingakerfið frá Hefring Marine er þróað til að takast á við áskoranir við bestun á eldsneytisnotkun í útgerð báta og skipa með því að safna rauntíma-gögnum og þar með innsýn



IMAS er byltingarkennd lausn, ekki aðeins hvað varðar eldsneytisnotkun um borð, viðhald og arðsemi útgerðar heldur einnig þegar horft er til öryggis og þæginda sjómanna.

sem gerir skipstjórum kleift að taka upplýstari ákvarðanir. Kerfið samanstendur af þróuðum vélbúnaði og gervigreind sem nýtir rauntímagögn og notendavænt viðmót til að veita rauntíma leiðsögn til skipstjóra svo bæta megi hagkvæmni í útgerð og rekstri báta og skipa.

SNJALLARI SKIPSTJÓRN MEÐ LEIÐSÖGN SEM BYGGIR Á RAUNTÍMAGÖGNUM

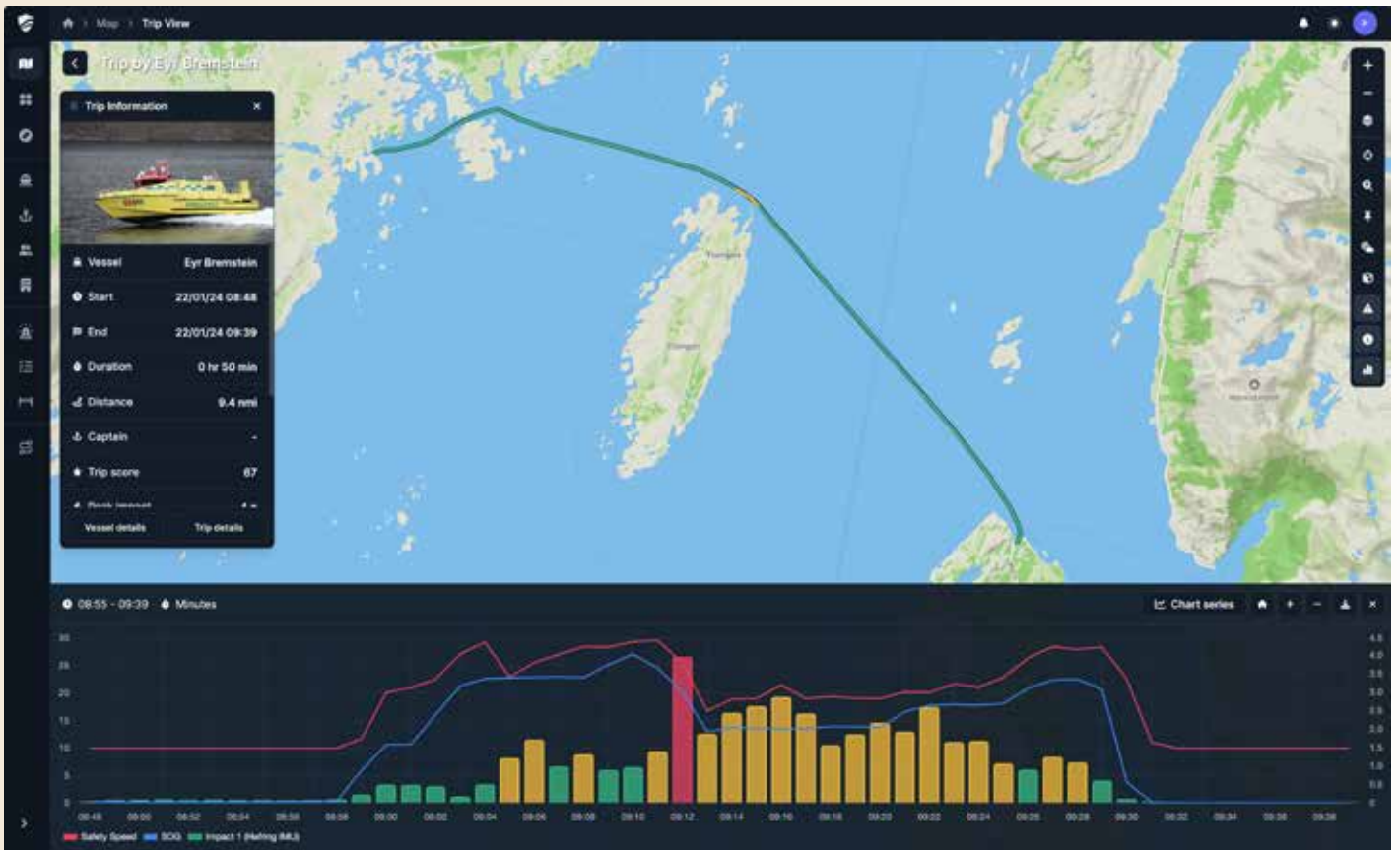
Eiginleiki IMAS snjallsiglingakerfisins til að safna og greina mikið magn rauntímagagna gerir það einstakt á sinn hátt. Með því að kerfið safnar og greinir gögn um siglingarhraða, álag á aðalvélar, veður og eldsneytiseyðslu ásamt miklu magni annarra gagna, gerir því kleift að veita skipstjórum leiðsögn í rauntíma um hagkvæmustu stefnu og siglingarhraða. Þessi eiginleiki IMAS dregur ekki aðeins úr eldsneytiseyðslu heldur leiðir leiðsögn kerfisins einnig til aukins öryggis og þæginda.

Þannig veitir kerfið skipstjórum leiðsögn um breytingar á siglingarhraða og eða

stefnu og byggir sú leiðsögn, eins og áður hefur komið fram, á rauntímagögnum um veður og sjólag. Þetta gerir skipstjórum kleift að sigla á hagkvæmari og betri leið en ella væri en oft er þetta leiðsögn um litlar breytingar sem fljótlega geta leitt til verulegs eldsneytissparnaðar og aukins öryggis yfir tíma.

FORSPÁR VIÐHALD LÁGMARKAR NIÐURTÍMA

Bestun á eldsneytisnotkun gengur ekki aðeins út á hvernig skipstjórn er háttað, heldur einnig bestun á viðhaldi svo að ástand báta og skipa sé eins og best verður á kosið á hverjum tíma. IMAS kerfið tekur einnig á þessum þætti með því að innan kerfisins er hægt að setja upp margvíslegar viðvaranir sem hafa forspár gildi þegar kemur að viðhaldi. Þannig er hægt að fá innsýn í ástand véla og annars búnaðar með slíkum viðvörðunum sem notandinn sjálfur skilgreinir og kerfið sendir upplýsingar þegar skilgreindum innslegnum gildum er náð sem þá virkjar viðvaranir. Með þessu má halda skipi í eins



Með IMAS er hægur vandi fyrir útgerðina að skoða siglingaleiðir – yfirstandandi sem eldri – og greina mynstur í eldsneytisnotkun sem aftur gerir kleift að greina hvar megi bæta úr og draga úr olíubrenslu skipsins.

góðu ástandi og kostur er og lágmarka að vélar og búnaður dragi úr bestun á eldsneytisnotkun og þar með hagkvæmni útgerðar.

GAGNADRIFIN INNSÝN FYRIR LANGTÍMA SKIPULAGNINGU

Auk eldsneytissparnaðar sem fæst með leiðsögn um skipstjórn í rauntíma þá gefur IMAS kerfið einnig kost á innsýn yfir tíma með umfangsmikilli gagnaflun og vinnslu, sem og skráningu rauntímagagna. Skipstjórar og flotastjórar geta skoðað fyrri ferðir, greint mynstur í eldsneytisnotkun og rekstraróhagkvæmni á einfaldan hátt. Þessar upplýsingar má síðan nota til að skipuleggja á áhrifaríkari hátt útgerð báta og skipa, hvort sem það er með því að aðlaga siglingaleiðir, siglingarhraða, hagræða veiðitíma eða jafnvel taka ákvarðanir um hvenær eigi að endurnýja búnað til að lágmarka niðurtíma.

IMAS kerfið safnar, vistar og greinir, sem áður sagði, margvíslegum gögn og vinnur út frá þeim ítarlegar upplýsingar og skýrslur, meðal annars um siglingarhraða, stefnu, staðsetningu, eldsneytisnotkun og ástand véla og alls búnaðar. Skipstjórar og flotastjórar geta þannig skoðað yfirstandandi og eldri ferðir og greint mynstur í eldsneytisnotkun og komið auga á hvar megi bæta hagkvæmnina. Þessi innsýn er mikilvæg til þess skipuleggja komandi siglingar betur, hvort heldur sem er að breyta siglingaleið, besta

veiðar eða taka ákvarðanir um endurnýjun búnaðar en allt stuðlar þetta að sjálfbærari fiskveiðum.

BÆTT SJÁLFBÆRNI STRANDVEIÐA MEÐ IMAS

Hefring Marine vinnur með fjölmörgum fyrirtækjum og stofnunum víða um heim sem nota IMAS snjallsiglingarkerfið til að auka hagkvæmni útgerðar, draga úr eldsneytisnotkun og minnka kolefnisfótsporid. Kerfið er nú í notkun í 14 löndum hjá hundruðum atvinnunotenda sem hafa, þegar þetta er skrifað, stuðst við leiðsögn kerfisins í 34 þúsund ferðum, siglt 400 þúsund sjómílu í 40 þúsund klukkutíma. Við þetta gagnasafn bætast 1500 til 2000 ferðir hverja þrjátíu daga svo vegalengdin nemur innan skamms um 20 ferðum í kringum jörðina. Meðal þessara gagna eru upplýsingar um útgerð strandveiði- og humarbáta sem eru gerðir út í einu af minni fylkjum Kanada. Hefring Marine hefur unnið þar í tvö ár með samtökum smábátaeigenda við að safna og vinna gögn um hvort og þá hversu mikið má draga úr eldsneytisnotkun og auka þar með sjálfbærni þessara veiða. Niðurstaðan er afgerandi, það má minnka eldsneytisnotkun og þar með kolefnisfótsporid um 10 – 15% sem í þessu tilviki jafngildir allt að 2 milljónum lítra í eldsneytissparnað á ári sem leiðir af sér minnkun á kolefnisfótsporinu um rúmlega 5.000 tonn.

FRAMPRÓUN FISKVEIÐA MEÐ HEFRING MARINE

Eftir því sem fiskveiðar halda áfram að þróast, verður samþætting útgerðar við nýja tækni eins og IMAS snjallsiglingarkerfið mikilvægari. Skipstjórnarmenn sem tileinka sér þessa nýju tækni eru betur í stakk búnir til að takast á við áskoranir eins og hækkandi eldsneytiskostnað, auknar kröfur um umhverfisvernd og bætt rekstrarniðurstöðu.

Hefring Marine ætlar sér að vinna með útgerðum í þessari vegferð með stöðugum endurbótum og framþróun á IMAS kerfinu. Með áherslu á sjálfbærni, öryggi og hagkvæmni mun Hefring Marine leggja sitt af mörkum til að móta framtíð fiskveiða, sem mætir kröfum um aukna hagkvæmni, sjálfbærni og arðsemi, öllum til hagsbóta.

Kröfur sem gerðar eru til nútíma sjávarútvegs krefjast þess að skipstjórar hugsi út fyrir hefðbundnar aðferðir við stýringu á eldsneytisnotkun. Með því að nýta nýja tækni tækni eins og IMAS snjallsiglingarkerfið frá Hefring Marine geta skipstjórnarmenn bætt eldsneytisnýtingu, dregið úr rekstrarkostnaði og aukið arðsemi – allt á meðan þeir stuðla að sjálfbærari framtíð greinarinnar. Hvort sem um er að ræða eitt skip eða heilan flota, þá býður IMAS kerfið upp á tækni til að besta útgerðina og stuðla þannig að sjálfbærari framtíð.



TEKIÐ Í BLÖKKINA

ENN OG AFTUR Á FERÐINNI

Texti: *Hjálmar P. Diego*
Myndir: *Ólafur Ólafsson*
og *Hjálmar P. Diego*

Nú skyldi haldið á gamlar (og nýjar) slóðir í Englandi. Aðalmarkmiðið að heim-sækja fyrrum löndunarstaði í Grimsby og Hull. Nú voru 10 á ferð, allir Þýskalands-fararnir og einn til viðbótar. Meðalaldur hækkaði við það í 78,2 ár

14. MAÍ

Flogið til Manchester. Þar beið okkur 20 manna rúta með bílstjóra, sem fylgdi okkur alla ferðina.

Ókum sem leið lá áleiðis til Grimsby með einu stoppi til að nærast og tappa af. Og síðan beint á hótél. Gistum alla ferðina á Holiday Inn hótélum, sem stóðust allar væntingar.

Fengum okkur kvöldverð á „Steels Corner House“ sem samkvæmt „Fishing News“ er besti Fish and Chips staður í heimi og engu logið. Allir sammála og vel útilátið. Komum síðan við á krá „The Valiant“ sem Mandy systir Cliff Barber rekur til að votta henni og fjölskyldu hennar samúð okkar,

en Cliff Barber (yngri), borgarstjóri Great Grimsby lést 4. maí síðastliðinn aðeins 61 árs gamall og hafði ætlað að taka á móti okkur en hann og hans fjölskylda voru og eru miklir vinir Þórarins Guðbergssonar. Fedgarnir Cliff Barber eldri og yngri sem eru báðir látnir, voru samstarfsfélagar Þórarins hjá Fylki Ltd (1987-1991). Eflaust þekktu margir íslenskir togarasjómenn þá Barber fedga, en þeir aðstoðuðu marga samlanda okkar við komuna og dvöl á meðan löndun stóð.

15. MAÍ

Vöknudum snemma til að vera komnir á fiskmarkaðinn kl; 06:00. Þar tóku á móti okkur William Morrison uppboðshaldari og Danny Payne einnig sölumaður.

Fylgdumst með uppboðinu og öllu sem fram fór en ekki var mikill afli á ferðinni, mest Norðursjávarfiskur aðallega þorskur og ýsa en einnig gámafiskur frá Íslandi, stórþorskur (mikill stærðarmunur á Íslands og Norðursjávar). Eitthvað slangur frá Noregi og ef til vill Færeyjum. Allavega var verið að hlaða gáma frá Íslandi og Færeyjum tómunum körum.

Uppboðið hófst á slaginu kl; 07:00 og fer ótrúlega hratt og skipulega fram. Mikill köll og hávaði en alls engin óreiða og áður en varði var allur fiskur farinn í ýmsar stærðir flutningabíla eða til frekari vinnslu



Á fiskmarkaði. Hróp og köll en stakasta regla engu að síður.

annars staðar í fiskmarkaðsbyggingunni. Hreinlætiskröfur mjög strangar, allir í hvítum sloppum, með hatta/húfur og í sótthreinsuðum stígvélum.

Eftir kveðjustund með virktum vorum við leystir út af William og Danny með kollhúfur merktar markaðnum.

Haldið beint á „Coffee On The Docks“ í



Englandsfararnir. Talið frá vinstri: Ólafur Ólafsson, Þorgrímur Baldursson, Markús Alexandersson, Sverrir Andrésón, Þórður Ásmundsson, Hjálmar Þ. Diego, Kristján Guðmundsson, Jón Jónsson (Jón á Hamri), Þórarinn Guðbergsson og Ólafur Þórðarson.

morgunverð, reykt á ysu með ýmsum útfærslum af eggjum, „Scrambled/Poached/Scotch“, allt eftir óskum hvers og eins. Te eða kaffi. Alltaf sami morgunverður þarna, óvenjulegur en mjög góður. Ég kynnti mig fyrir kokkinum til að þakka

viðurgerninginn og þá kynnti hann sig sem Mark Olgeirsson og eftir smá spjall kom í ljós að langafi hans hafði verið Þórarinn Olgeirsson áður skipstjóri, útgerðarmaður, umbodsmáður íslenskra skipa (hjá Fylkir Ltd.) og konsúll Íslands á svæðinu.

Þegar við vorum að búa okkur til brottferðar, bar að gamlan keppinaut Þórarins úr fískisöluþrasanum, Kurt L. Christensen (Kurt Fish Sales Limited, Grimsby) og bauð okkur að koma og skoða gömlu skrifstofuna sína, bara næstu dyr.

Það var nú heldur betur meira en gamla skrifstofan hans. Þetta var safn muna úr

seinna stríði og allt tengt myndinni „The Great Escape“ með stórleikurunum Steve McQueen og James Garner. Allt upprunalegir munir úr stríðinu og myndinni og margir aðrir skemmtilegir munir. Það er félagsskapur nokkurra manna sem á og rekur safnið sér til skemmtunar.

Þá var ferðinni heitið í ráðhúsið, Grimsby Town Hall. Þar tóku á mótum okkur ekkja fyrrverandi borgarstjóra, Sally Barber, og dóttir þeirra hjóna. Fórum í skoðunarferð um þessa miklu byggingu sem meðal annars hýsti áður tukthúsið ásamt tilheyrandi gapastokkum og fleiri refsitólum fyrri tíma.

„HULL FISHING HERITAGE CENTRE“

Sveinn Þórarinnsson, sonur Þórarins Guðbergssonar (Dóra), hefur verið ómetanlegur í að senda okkur fésbókarfærslur frá safninu og „Fishing News“ ásamt myndum og greinum sem komu í miðlum um heimsókn okkar sem virðist hafa vakið nokkra athygli. Sveinn er alveg til í að deila upplýsingum um fésbókar síður o.fl. sem nýtist til að skoða nánar. Sem dæmi má nefna:

Grimsby:

www.fishingheritage.com
<https://www.fishingheritage.com/history/> Nánar um „Ross Tiger“
<https://grimsbyfishmarket.co.uk/>

Hull:

<https://hullbullnoseheritagegroup.co.uk/>
<https://www.facebook.com/profile.php?id=100062981813708>
<https://www.dunstons.co.uk/>
 - Sem hefur séð um uppgerð „Arctic Corsair“.



Mættir í morgunverð á „Coffee On The Docks“ þar sem hinn íslensk ættaði Mark Olgeirsson sér um matseldina.



„Arctic Corsair“, skipið sem sigldi á litla Óðinn svo hann varð úr leik í stríðinu um þorskin. „Við vorum fyrsti hópur sem fékk að skoða skipið.“

Í fordyri – á meðal mynda af konungum, lávörðum og öðrum fyrimennum – er steintafla með ágrafinni áletrun til heiðurs heimsóknar forseta Íslands, Vigdísí Finn-bogadóttur, sem heimsótti Great Grimsby 14. júlí 1990 og afhjúpaði tófluna af því tilefni.

Eftir það heimsóttum við síðutogarann „Ross Tiger“ GY sem er nú fljóttandi safn og var áður kunnur á Íslandsmiðum. Skipper Bob áður skipstjóri á skipinu ásamt fleiri skipum, lóðsaði okkur um allt skipið og sagði sögur um lífið um borð á þeim tíma. Þegar við vorum komnir með vaktir 6 og 6 voru engar vaktir hjá þeim. Bara staðið þar til fiskiríi lauk og vistarverur háseta nánast í og yfir vélarrúmi með tilheyrandi hávaða. Frekar ókræsilegt allt saman en fróðlegt og skipper Bob ákaflega góður og skemmtilegur sögu-maður.

Gamlingjar dálítið þreyttir eftir daginn, fórum bara á indverskan veitingastað, beint á móti hótelinu og svo beint í koju (að ég held).

16. MAÍ

Eftir morgunverð skráðum við okkur af hóteli í Grimsby. Rútan sótti okkur og haldið var til Hull, (Kingston upon Hull) og skráðum okkur inn á hótél. Þórarinn var búinn að „plana“ skoðunarferð um borð í síðutogarann „Arctic Corsair“ í Alexandra Dock, sem þekktur var úr síðasta þorskastríði fyrir að sigla á litla VS Óðinn, skutinn bakborða og stórskaða svo hann varð úr leik.

Það var allt á fullu við að taka skipið í gegn hjá Dunston (Ship Repairs) Ltd., Hull og af öryggisástæðum harðbannaður aðgangur, en eftir að Þórarinn hafði rætt við forstjóra verkefnisins, sem vel að

merkja er áætlað að kosti a.m.k. sem svarar 4 milljörðum ISK fengum við skoðunarferð í fylgd forstjórans Dave Clarke og sonar hans Mark Clarke sem einnig er umsjónarmaður verkefnisins. Þessir höfðingjar lóðsuðu okkur um allt skipið, lestar, vélarrúm, brú, íbúðir áhafnar, matsali, eldhús og mega vera stoltir af verkinu. Við vorum sem sagt fyrsti hópur sem fékk að skoða skipið, sem átti að fara í þurrkvi daginn eftir til að fullklára. Vonandi höfum við ekki tafið verkið með þessu flandri okkar um skipið en verðum þeim feðgum ævinlega þakklátir fyrir greiðann og þeir mega vera stoltir af verkinu við skipið.

Þá var komið að því sem óvænt varð það eftirminnlegasta og stóð algerlega upp úr ferðinni að allra mati. Þetta var heimsókn í „Hull Fishing Heritage Centre.“

Ekkiur togarasjómanna sem létust á sjó og örfárra gamalla togaramanna sem lifðu af, ásamt nokkrum öðrum togaramönnum hafa komið upp safni, minningartöflum við safnið og niður með Hessle Road með nöfnum skipa áhafna þeirra og afdrifa sem vitað er um. Mörg, ef ekki flest, fórust við Íslandsstrendur og einhver við Noreg. Meðal annars eru nöfn 29 Íslendinga og 6 Engendinga sem fórust með „Field Marshall Robertson“ í Halaveðrinu mikla 7. febrúar 1925. Þá fórst einnig „Leifur Heppni“ með 33 mönnum.

Okkur skildist að það séu aðallega einhverjir 6 kallar sem sjá um að standa vaktir, afla muna til safnsins og greiða gjöld, leigu 1.000,- pund á mánuði, rafmagn, hita vatn o.fl. Enginn aðgangseyrir er að minningasafninu, en frjáls framlög. Engir fastir styrkir eru úr opinberum sjóðum. Einn kallinn var Gerald Thompson sem var sem betur fer í frii af M/V „Ian Flemming“, áður „Fylkir“ RE, en sá fórst við Noreg og það eina sem fannst árum seinna, var einn bjarghringur sem rak á land við Elbe, að mig minnir.

Af tilviljun hittum við annan gamlan keppinaut Þórarins úr fisksölubransanum við skoðun okkar í „Hull Fishing Heritage Centre“. Þar var á ferðinni Vic Morrow sem starfaði lengi hjá Péttri Björnssyni í Isberg Limited, Hull. Vic er mörgum íslenskum sjómönnum kunnur frá

komu þeirra í Hull og hann sá um sölu afla á vegum Isberg Limited.

17. MAÍ

Bilstjórinn okkar sótti okkur á hótelið og ók sem leið lá til Jörvíkur þar sem við höfðum ákveðið að skoða víkingasafnið Jorvik Viking Centre (<https://www.jorvikvikingcentre.co.uk/>). Sem betur fer var Þórarinn búinn að panta skoðun því mikil aðsókn er að safninu og langar biðraðir, svo sumir þurfa frá að hverfa.

Athyglisvert safn og mikill uppgröftur sem farið hefur fram í miðri York borg. Margir munir eru í glerskápum og gengið á gleri þar sem efstu lög uppgrftar eru. Síðan er sest í „svifvagna“ sem svifa með okkur um Jörvík á 10. öld og mannlífið á þeim tíma. Göturnar, húsin, bakgarða, sölutorg, verslun, iðnað og fólkið sem talar málið frá þeim tíma, sem sagt íslensku!! Röltum aðeins um áður en sest var í rütuna og ekið til baka á hótelið í Hull.

18. MAÍ

Eftir morgunverð fóru sumir í „Hop on Hop of“ strætóferðir um miðborgina, en ekkert kostar í vagnana og hægt að fara úr og í á mörgum vel merktum stöðum. Eitthvað var um búðaráp en hótelið okkar var rétt við aðalbrautarsöðina „Picadilly Station“ og þar niður af er ein aðalverslunargatan, „Picadilly Street.“

AÐ ENDINGU

Síðustu dagana bættist einn í hópinn og þar sem við vorum alltaf tveir saman í herbergi, dæmdest á okkur Þórarinn að koma þriðja manningum fyrir í okkar herbergi. Þetta var nú einu sinni vinur Dóra. Það tókst með ágætum. Hann lét lítið fyrir sér fara og var ekki til teljandi vandræða. Held bara að við allir þrír herbergisfélagarnir höfum verið sáttir, allavega kvartaði enginn og herra Kenneth Green, fæddur 17. okt. 1925, varð samferða okkur heim til Íslands.



Þá var komið að því sem óvænt varð það eftirminnlegasta og stóð algerlega upp úr ferðinni að allra mati, nefnilega heimsóknin í „Hull Fishing Heritage Centre“.



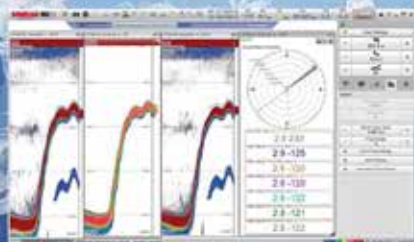
SIMRAD

By KONGSBERG

Fyrir sjálfbærar fiskveiðar



KONGSBERG



Simrad CP60 straummælir



KongsbergK-Chief



Simrad ST90

JOTRON



ZODIAC



Sperry Marine



JRC



Hytera



Askalind 2
201 Kópavogur

Simberg

Sími: 414-4414

www.simberg.is
simberg@simberg.is

Til taks

Út er komin hjá Bókautgáfunni Hólum bókin Til taks – Pyrlusaga Landhelgisgæslu Íslands fyrstu 40 árin. Höfundarnir eru þrír, flugmennirnir Páll Halldórsson og Benóný Ásgrímsson, ásamt Júlíusi Ó. Einarssyni. Hér á eftir fer lítils háttar efni úr bókinni:

Telja má Sikorsky HH-52A, sem hlaut einkennisstafina TF-GNA, fyrstu eiginlegu björgunarþyrluna sem Íslendingar eignuðust, en hún var sameign Slysavarnafélags Íslands og Landhelgisgæslu Íslands, þótt ríkissjóður væri eini skráði eigandi hennar. Hún var keypt notuð af bandarísku strandgæslunni árið 1972 og kom að góðum notum hjá hinum nýju eigendum. Hún var ekki aðeins mun stærri og öflugri en fyrirrennarinn, heldur var hún líka með ýmsum búnaði sem var ekki í TF-EIR. Þar á meðal var spil til hifinga, sem átti eftir að reynast mikilvægt björgunartæki. Af öðrum búnaði má nefna súrefnistæki, loftspelkur, álteppi, tvennar sjúkrabörur og tvær björgunarstroffur fyrir spil.

TF-GNA

Að öllum líkindum var fyrsta sjúkraflug TF-GNA farið föstudaginn 6. október 1972, þegar sjúklingur var sóttur í Dalasýslu og fluttur til Akraness, til aðhlynningar. Þriðjudaginn 13. nóvember 1973 var farið sjúkraflug frá Reykjavík áleiðis að togaranum Þorkeli mána sem var úti fyrir Vestmannaeyjum. Komið var við á lóð Borgarspítalans og sóttir tveir læknar; Ólafur Jónsson og Frosti Sigurjónsson, en Ólafur var frumkvöðull í stofnun læknavaktar vegna sjúkraflugs. Þyrlunni var snúið við í þessu tilfelli áður en til hifingar kom þar sem sjúklingurinn lést en aðkoma lækna að sjúkrafluginu átti eftir að aukast, enda mikill áhugi meðal þeirra og skilningur á mikilvægi þessa samstarfs.

Í kjölfarið á sjúkraflugi til Þorlákshafnar vegna skipverja föstudaginn 15. febrúar 1974 var haldin fyrsta hifingaræfingin með lækna og fór hún fram á Sandskeiði með þátttöku lækna Ólafs Ingibjörnssonar og nafna hans Jónssonar. Auk lækna var hjúkrunarfræðingur með í sjúkraflugi í einhver skipti, hið fyrsta sunnudaginn 4. ágúst. Þá voru sóttir þrír sjúklingar með reykeitrun í Landmannalaugar, samkvæmt dagbók þyrlunnar. Með í för voru Ólafur Jónsson, læknir á Borgarspítalanum, og Lilja Harðardóttir hjúkrunarfræðingur.

Reyndar sagði í fjölmiðlum að bíll hefði orðið fastur í á og allir fjórir, sem í honum voru, fengið kolsýringseitrun en þrír af þeim hefðu verið fluttir með þyrlunni. Sunnudaginn 11. ágúst 1974 var farið í sjúkraflug frá Reykjavík og var Ólafur Ingibjörnsson læknir með í för ásamt hjúkrunarfræðingi. Flogið var yfir togarann Baldur EA 124 frá Dalvík þar sem tveir skipverjar höfðu slasast alvarlega. Læknir var látinn síga í fyrsta sinn úr þyrlunni um borð í skip í þessu tilfelli. Lagt var upp frá Reykjavík kl. 13:00 og Ólafur seig niður í togarann kl. 14:07. Rúmum hálf tíma síðar var annar hinna slösuðu hifður um borð í þyrluna og læknirinn þar á eftir, og svo haldið til Reykjavíkur. Hinn sjómaðurinn er talinn hafa látist samstundis í

slysinu og varð lík hans eftir um borð í skipinu.

TF-GNA eyðilagðist í nauðlendingu árið 1975 þegar verið var að flytja ljósastaura á skiðasvæði KR í suðausturhlíð Skálafells.

„SKYNDIÁRÁS“ Í SAMSTARFI VIÐ TOLLGÆSLUNA

Morgunblaðið birti æsilega fyrirsögn miðvikudaginn 22. júlí 1981: „Tollgæslan fer inn á nýjar brautir: „Skyndiárás“ úr lofti á

Benóný Ásgrímsson · Júlíus Ó. Einarsson · Páll Halldórsson

TIL TAKS

Pyrlusaga Landhelgisgæslu Íslands — fyrstu 40 árin



Álafoss úti á rúmsjó“.
Tilfnið var það að með-
limir í sérstökum rann-
sóknarhópi tollgæslunnar
í Reykjavík höfðu
verið sendir af tollgæslu-
stjóra til þess að koma
skipverjum að óvörum
vegna gruns um að um-
talsvert magn af smygl-
uðu áfengi leyndist um
borð í m/s Álafossi, sem
var í eigu Eimskipafé-
lags Íslands. Sú aðferð
var eitthvað tíðkuð með-
al sjómanna að varpa
smyglgóssi með áfastri
bauju fyrir borð, þangað
sem það var sótt í land á
smærri bátum. Að þessu
sinni þóttu efni til þess
að hafa samband við



Höfundar bókarinnar Til taks eru, talið frá vinstri: Benóný Ásgrímsson, Júlíus Ó. Einarsson og Páll Halldórsson.

flugdeild Landhelgisgæslunnar svo að koma mætti hinum grunuðu að óvörum tímanlega áður en þeim tækist að koma varningnum undan. Erindi tollgæslunnar var vel tekið og voru þrír tollverðir kvaddir út á Reykjavíkflugvöll þegar mál var að leggja í ferðina, þriðjudaginn 21. júlí. Tollverðirnir höfðu aldrei nærri slíkri aðgerð komið en þeir fengu leiðbeiningar um hvernig ætti að bera sig að áður en þeim var flogið í hæfilega hæð yfir flugvallarsvæðinu og þeir látnir síga einu sinni til jarðar. Það þótti takast með ágætum og var þetta eina hjálfunin sem tollverðirnir fengu áður en haldið var til móts við Álafoss ásamt tveimur stýrimönnum Landhelgisgæslunnar sem fara áttu þar um borð ásamt þeim. Ferðalagið gekk að óskum og þegar flugmennirnir lögðu það til að lent yrði á Dyrhólaey til þess að gæða sér á nesti, var því tekið fagnandi um borð. Í þann mund sást til Álafoss úti við sjóndeildarhring þannig að hætta þurfti við áninguna og haldið var til móts við skipið án tafar. Þyrlunni var nú flogið niður undir sjávarmál fjarri skipinu og farið aftur fyrir það svo að ekki vöknudu grunsemdir um borð um það hvað væri í undirbúningi. Álafoss var svo eltur upp í lágflugi, þyrlunni lyft yfir skipið um leið og hún var komin aftan að því og tollverðirnir þrír sigu niður á þilfar

ásamt stýrimönnum tveimur til yfirtöku skipsins sem var þá státt um fimm sjómilur suður af Kötlutanga. Aðgerðin gekk mjög vel og þrátt fyrir lítinn undirbúning mun hið fimm manna „árásarlið“, svo notað sé orðfæri Morgunblaðsins, allt hafa komist um borð í skipið á um tíu mínútum.

MINNISSTÆÐUSTU FLUGFERÐIRNAR

Mánudaginn 31. október 1983 var TF-RAN kölluð út til leitar að sex mönnum af fiskibátnum Hafneri SH-122 sem gerður var út frá Stykkishólmi.

Þyrlan fór í loftið í Reykjavík kl. 15:16 og rétt um klukkustund síðar var búið að hifa þrjá menn um borð við Bjarneyjar. Þá þegar var hafin leit að hinum þremur úr áhöfninni og henni haldið áfram fram í myrkur, án árangurs. Kl. 17:20 var lent í Stykkishólmi með mennina þrjá sem bjargað var en eftir það haldið til Reykjavíkur.

Aftur var farið til leitar að mönnum sem saknað var, miðvikudaginn 2. nóvember, en aftur bar leitin engan árangur.

Þegar starfsævinni er varið við leit og björgun að fólki, fer ekki hjá því að ýmislegt sitji eftir í huganum. Öll útköll fela í sér óvissu og mörg þeirra eiga sér sorglegar lyktir. Þó getur það verið allra erfiðast fyrir björgunarmann að neyðast til að sitja heima og fá ekki að gert þegar neyðin knýr dyra.

Páll Halldórsson flugmaður svaraði spurningu Sjómanna-
blaðsins Víkings þannig í viðtali árið 1997 um það hvort honum væri eitthvert eitt björgunarflug sérstaklega minnisstætt framar öðrum: „Minnisstæðustu flugferðirnar eru þær sem aldrei voru farnar. Þegar ekki var hægt að leggja upp í flugferð vegna veðurs eða snúa þurfti við vegna veðurs. Vita af fólki í hættu en komast ekki á staðinn.“

Ryðfrír stálbarkar

Barkasuða Guðmundar ehf.

fyrir

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



ÞAU FÆRÐU OKKUR VARNINGINN HEIM

PHÖNIX

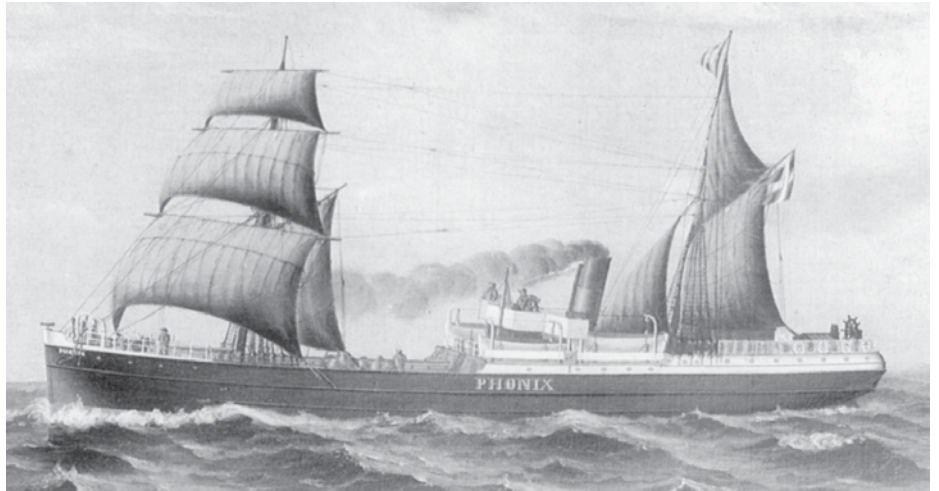
Farþega- og flutningaskipið Phönix var, tveggja mastra, smíðað úr stáli, með eitt þilfar í skipasmíðastöð James Henderson & Son Renfrew Skotlandi. Hljóp af stokkunum 29. ágúst 1861 og afhent eiganda sinum, A/S Det almindelige danske Dampskips-Selskab, Köbenhavn, skömmu síðar. Lengd, 60,15m., breidd, 7,17 m., dýpt 4,51. Stærð, 628 brl., 395 net. Knúid seglum ásamt 100 NHK gufuvél sem framleidd var af skipasmíðastöðinni.

Skipið hóf strax í áætlunarsiglinar á hafnirnar, England, Kaupmannahöfn og Ísland.

Det Forenede Dampskibs Selskab, DFDS eignast skipið 17. janúar 1867.

Skipið fer í breytingar hjá Burmeister & Wain í Kaupmannahöfn sem lýkur í apríl 1878. Fyrir breytinguna var skipið þriggja mastra, án brúar og yfirbyggingar sem hefst við brúna að framan og tekur yfir skipið afturúr. Að breytingum loknum mældist skipið 721 brl., stækkar um 93 brl. eða um tæp 15% og í 448 tonn netto. Gufuvélinni er breytt í svokallaða Compound vél og við það fer hún í 120 NHK.

Fyrsta ferð Phönix til Íslands var farin 7. júní 1864 og sinnti skipið áætlunarsiglingum til landsins allt til þess tíma er það fórst hér við land í febrúar 1881 og hafði



þá siglt hingað í um 16 ár. Phönix var fyrsta skipið sem sinnti svokölluðum miðvetrarferðum til landsins. Á þessum árum skipti það landsmenn miklu máli að fá með því ýmsan varning og halda um leið uppi samgöngum á milli Íslands og Evrópu yfir vetrartímann.

HINNA FERÐ PHÖNIX TIL ÍSLANDS

Póstskipið Phönix lagði frá Kaupmannahöfn 15. janúar 1881 og var ferðinni heitið til Íslands, með viðkomu í Skotlandi og Færeyjum. Á þessum árum voru gufuskifaferðir til Íslands ekki algengari en það að hingað gekk aðeins eitt skip - póstskipið - og kom það til Reykjavíkur síð-

ustu ferð ársins í nóvember. Síðan kom ekkert skip fyrir en seint í janúar, miðvetrarskipið, og eftir það var aðeins farin ein ferð í mánuði.

Veðurharkan veturinn 1881 hefur gengið undir nafninu Þorrabylurinn en hann var einn mesti frosta og harðindavetur sem gengið hefur yfir Ísland. Faxaflói það er innflóinn var að stórum hluta ísilagður.

Pegar Phönix í þessari ferð sigldi fyrir Reykjanes hreppti það aftaka norðanveður með hörkufrosti og blindhríð. Skipið var allt yfirsíð og erfiðlega gekk að stýra því, auk þess vissu menn ekki nákvæmlega hvar þeir voru staddir. Eftir tveggja sólarhringa baráttu við veðuröflin og þrotlausa vinnu við að brjóta ísinn af skipinu var áhöfnin að niðurlotum komin. Er skipið var stutt út af Löngufjörum, Snæfellsnesi, tók það niðri á blindskeri þannig að leki kom að því. Áhöfnin, alls 24 menn, höfðu engan tíma til að bjarga farmi skipsins, aðeins að sjósetja björgunarbáta. Það var til happs að skipið hafði strandað stutt frá landi, þannig að allir komust í land. Aftakabylur var og mikill kuldi -10° - 20° frost. Þegar áhöfnin náði til byggða eftir marga klukkustunda barning í illviðrinu, voru margir illa á sig komnir. Einn úr áhöfninni lést nokkrum dögum síðar, sökum kalsára. Þá varð lækni að fjarlægja útlími nokkurra skipbrotsmanna. Sá látni hét Alexius Bech, þritugur að aldri, hann var kokkur um borð. Alexius var jarðsettur í Miklholtskirkjugarði, 16. febrúar 1881.

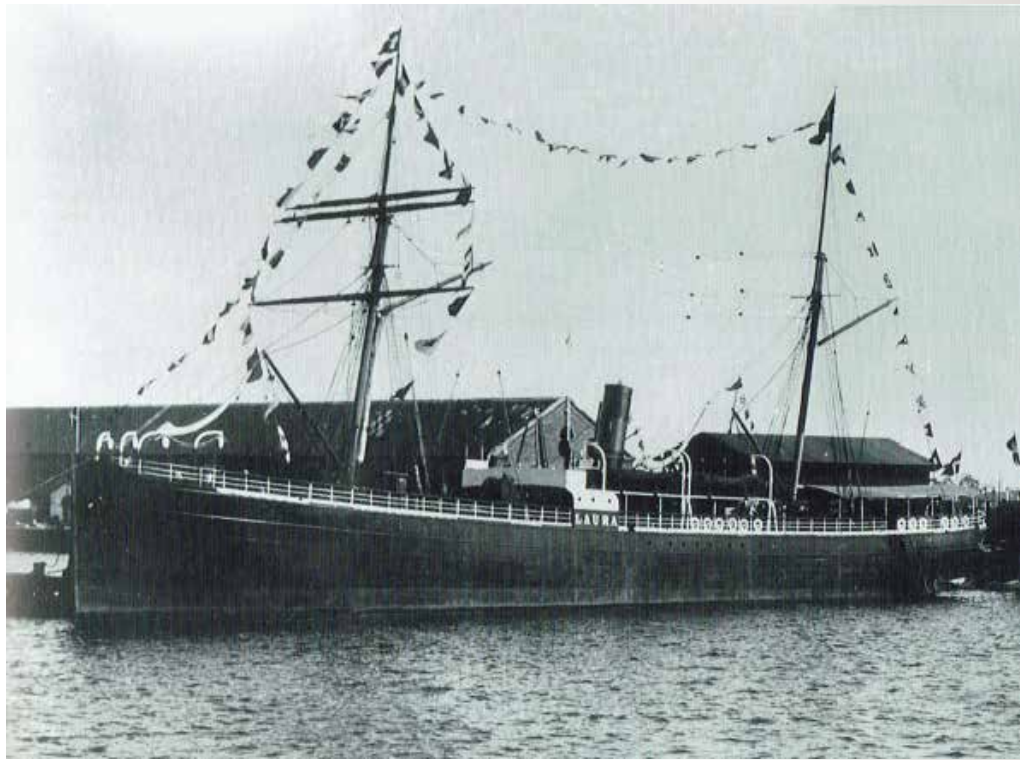


Næstu daga var reynt að bjarga einhverju af farni skipsins en það reyndist miklum erfiðleikum bundið. Margir misstu mikið við strand þetta enda mikið af nauðsynjavörum var um borð. Nokkrar ferðir voru farnar um borð í skipið þar sem það hékk á skerinu en lestin var full af sjó og því ógerlegt að bjarga póstpökum skipsins þar sem þeir voru geymdir í skuti skipsins. Töluverður reki varð úr flakinu og náði rekasvæðið alla leið frá strandstað að Búðum á Snæfellsnesi. Sagt var að rekasvæðið hafi verið allt að 10 mílur. Uppboð á reknum var haldið af sýslumanni og gat fólk boðið í það sem ekki var merkt ákveðnum eiganda.

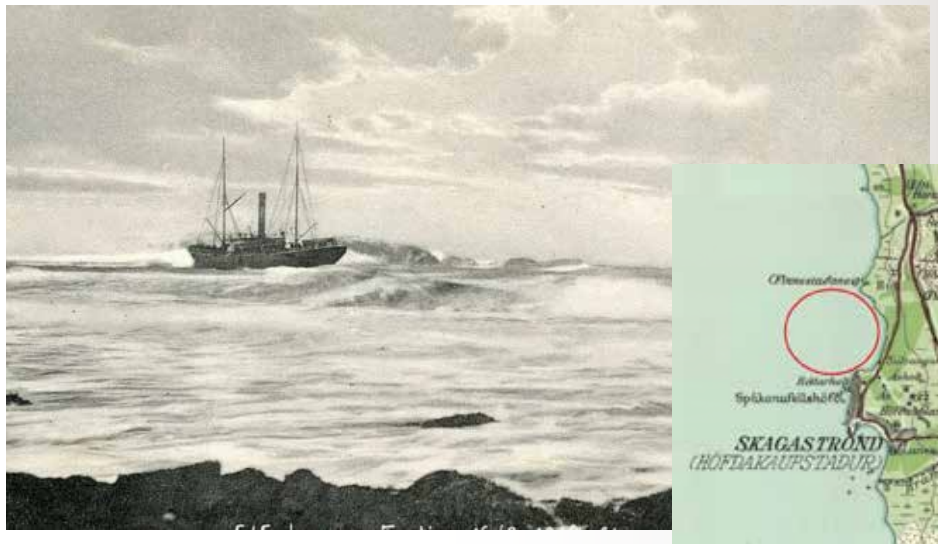
Þess ber að geta að árið áður en skipið fórst eða 4. maí 1880 voru jarðneskar leifar Jóns Sigurðssonar og konu hans, frú Ingibjargar fluttar með Phønix frá Danmörku til Íslands. Til heiðra minningu þeirra voru listamenn og myndhöggvarar fengnir til að koma með hugmyndir, gera teikningar og kostnaðaráætlanir að gerð minnismarkis, sem setja átti upp á Íslandi við leiði þeirra hjóna. Þessar tillögur og teikningar voru sendar með Phønix í þessari örlogaríku ferð. Einnig eru heimildir fyrir því að marmaraplata sem setja átti á leiði skáldsins Kristjáns Jónssonar, Fjallaskálds, hafi verið með í skipinu. Er þetta aðeins hluti af þeim munum og skjölum sem talið er að hafi farið niður með skipinu.

FARÞEGA- OG FLUTNINGASKIPIÐ LAURA

Farþega- og flutningaskipið Laura var tveggja þílfara skip, smíðað úr stáli í skipasmíðastöð Burmester & Wain í Kaupmannahöfn, smíðanúmer 124, eigandi Det Forenede Dampskibs Selskab DFDS sem stofnað var af C. F. Tietgen á árinu 1866, sem þá hafði sameinað í eitt stórt hlutafélag margar smærri útgerðir undir hatti nefnds félags. Skipið var nefnt Laura eftir eiginkonu eigandans, Carl Fredrik Tietgen, sem var danskur iðnrekandi og fjármálamaður sem gegndi mikilvægu hlutverki við iðnvæðingu Danmerkur. Skipið var sjósett 15. júlí 1882 og afhent eiganda sínum 9. nóvember sama ár. Ganghraði í reynslusiglingu 11,5 sm/h. Lengd. 68,02 m., breidd 8,11 m., dýpt að neðra þílfari 4,30 m., að efra þílfari 6,34 m. Stærð 1069 T. bruttó, 689 T. netto. Knúið 750 íhk gufuvél. Endurmælt árið 1896 og mældist þá 1049 T. brutto. Heildarfarþega fjöldi 120 menn, á 1. farrými 46 menn, á 2. farrými 44 menn, og á



Laura við bryggju líklegast í Danmörku við einhverja viðhöfn ef marka má fánanna. Möguleg sjósetning? (Heimild / ljósmynd; DFDS)



Laura á strandstað við Skagaströnd.

3. farrými 30 menn. Skipið var smíðað til þess að annast áætlunarsiglingar á milli Kaupmannahafnar, Færeyja og Íslands. Fyrsta áætlunarferðin, Kaupmannahöfn, Leith, Færeyjar og Ísland, var farin 14. nóvember 1882, og sú síðasta í mars 1910. Alls um 204 ferðir á 28 árum. Þetta var aðaláætlun skipsins, þess utan fór það í einstakar ferðir m.a. til Pétursborgar, Stettin og á vesturströnd Noregs. Endalok Lauru urðu þau að skipið strandaði á skeri við Skagaströnd 16. mars 1910. Um atburðinn kemur eftirfarandi fram í greinaflokki um skipsströnd: Póstskipið Laura lagði frá Sauðárkróki í Skagafirði þann 16. mars 1910. Fyrsta stopp var Höfðakaupsstaður (heitir í dag Skagaströnd). Áður en Laura komst að Höfðakaupsstað rakst skipið á sker, í vik

innan við Finnsstaðanes og sat þar fast. Klukkan var þá um 11:30. Hríðarbylur var á tíma strandsins og mjög dimmt, en lítill stormur. Allir skipverjar og farþegar björguðust í land. Talið var að um 40 farþegar hafi verið um borð en í heildina með skipverjum 60 til 70 manns. Björguðust flestir í land að Hólanesi. Talsvert af farminum sem og póstinum náðist í land, en þó nokkuð fórst með skipinu líka. Reynt var að bjarga Lauru af skerinu og kom björgunarskipið Geir frá Reykjavík í þær björgunaraðgerðir. Veður versnaði þó til muna og ekki tókst að losa Lauru af strandstað. Líðast síðan skipið í sundur á skerinu og sökk. Ástæða strandsins er rakin til dimmviðris vega hríðarfjúks. Mynd af skipinu var á færeysku frímerki.



Minnismerkið á Moldhaugnahálsi. Fjar mætast hringvegurinn og Ólafsfjarðarvegur.

VIÐ ÞJÓÐVEGINN

MINNISMERKIÐ Á MOLDHAUGNAHÁLSI

Texti og myndir:
Jón Hjaltason

Á Moldhaugnahálsi, rétt norðan Akureyrar, er skothylki á stöpli – sem reyndar fæstir taka eftir því að það leynist í dæld neðan Þjóðvegarins, skammt austan af leggjarans út á Dalvík. Þetta minnismerki hefur getið af sér miklar sögur í Eyjafirði um sorgleg afdrif breskra hermanna í seinna stríði. Þegar ég á sínum tíma leyfði mér að efast um þennan skelfilega atburð var því afar illa tekið af hörgdælskum heimildarmönnum mínum.

– Við munum þetta umferðarslys eins og gerst hefði í gær, fullyrtu þeir. Bresku hermennirnir hefðu lokað Þjóðveginum þennan örlogaríka dag en fljótlega komist í hárnæmi hvað gerst hafði. Herflutningabíll hafði oltið út af veginum og á þriðja tug hermanna látið lifið.

Ég lét því kyrrt liggja og vogaði mér ekki að minnast einu orði á efasemdir mínar í

hernámsárasögu Akureyrar og Eyjafjarðar sem út kom 1991.

Seinna náði ég svo sambandi við hermenn sem áttu nöfn sín á skothylkinu sem sögðu mér undan og ofan af tilurð þess.

Ég veit, það er ekki alveg einfalt að nema staðar þarna á Moldhaugnahálsi. Reynið samt og gerið ykkur ferð niður brattann að skothylkinu. Á það er letrað:

DACRE BANKS / PITY ME
UBIQUE 448 FIELD BATTERY 274 FIELD
BATTERY
Garrison HORGA VALLEY 1940-1942
(Síðan eru letuð nöfn 26 liðsforingja.)

Dacre Banks og Pity Me eru tvö lítil þorp í Yorkshire á Englandi en þar hafðist 274. stórskotaliðið við áður það var sent til Íslands sumarið 1940. Þar tók hersveitin sér bólfestu í Hörgárdal – þar var líka sett á laggirnar 448. stórskotaliðið. Í september 1942 sneru sveitirnar heim aftur til Bret-

lands. Skömmu fyrir brottförina ákváðu liðsforingjarnir að reisa minnisvarða um dvöl sína á Íslandi, gerðan úr 25 punda reykskothylki sem þeir komu fyrir á stálfæti af fallbyssunefi og steypu undir haglega gerðan stöpul.

Ubique er upphafið á einkunnarorðum konunglegu stórskotliðssveitarinnar, eða kannski annað af tveimur eftir því hvernig á það er litíð, og vísar til þess að liðsmenn hennar hafa farið um allan heim. Ubique, verið alls staðar.

Botninn er: Quo Fas et Gloria Ducumb, þangað sem réttlætið og dýrðin leiðir. Og liðsforingjarnir 26 stóðu sannarlega undir þeim kjörorðum sveitarinnar. Frá Íslandi héldu þeir til Bretlands og þaðan til Normandí skömmu eftir D-daginn. Á meginlandinu tóku þeir þátt í hörðum bardögum, meðal annars orrustunni um Arnheim í september 1944 þar sem þúsundir bandamanna féllu eða særðust.

Frívaktin

Frívaktin er að þessu sinni helguð Fimm aurum, nýútkomin bók sem á vafalítið eftir að létta lund landans í skammdeginu sem senn fer í hönd.

*

Ég fór í berjamó um daginn og ætlaði að tína aðalbláber, en þau voru hvergi sjáanleg svo að ég tindi bara varabláber í staðinn.

*

Hvers konar mjöl er notað í djöfla-
tertu?
Fjandakorn.

*

Hvert fer Sherlock Holmes í berjamó?
Á Holmes-heiði.

*

Dönsk þæling:

Það góða við að vera einhleypur er að ef mig langar að skreppa í bæinn, þá skrepp ég í bæinn.
Ef mig langar í skyndibita þá fæ ég mér skyndibita.
Ef mig langar í bjór þá fæ ég mér bjór.
Og ef mig langar í kynlíf – þá borða ég köku.

*

Í BYKO:

„Ég ætla að fá hjá þér þingmannanagla.“
„Þingmannanagla! Ég hef aldrei heyrt um þá.
Hvernig líta þeir út?“
„Æ, það eru þessir hauslausu.“

*

Hvort setur maður símann vinstra eða hægra megin við diskinn?

*

Jólin og áramótin fóru alveg með mig.
Nú passa ég bara í sokkana.

*

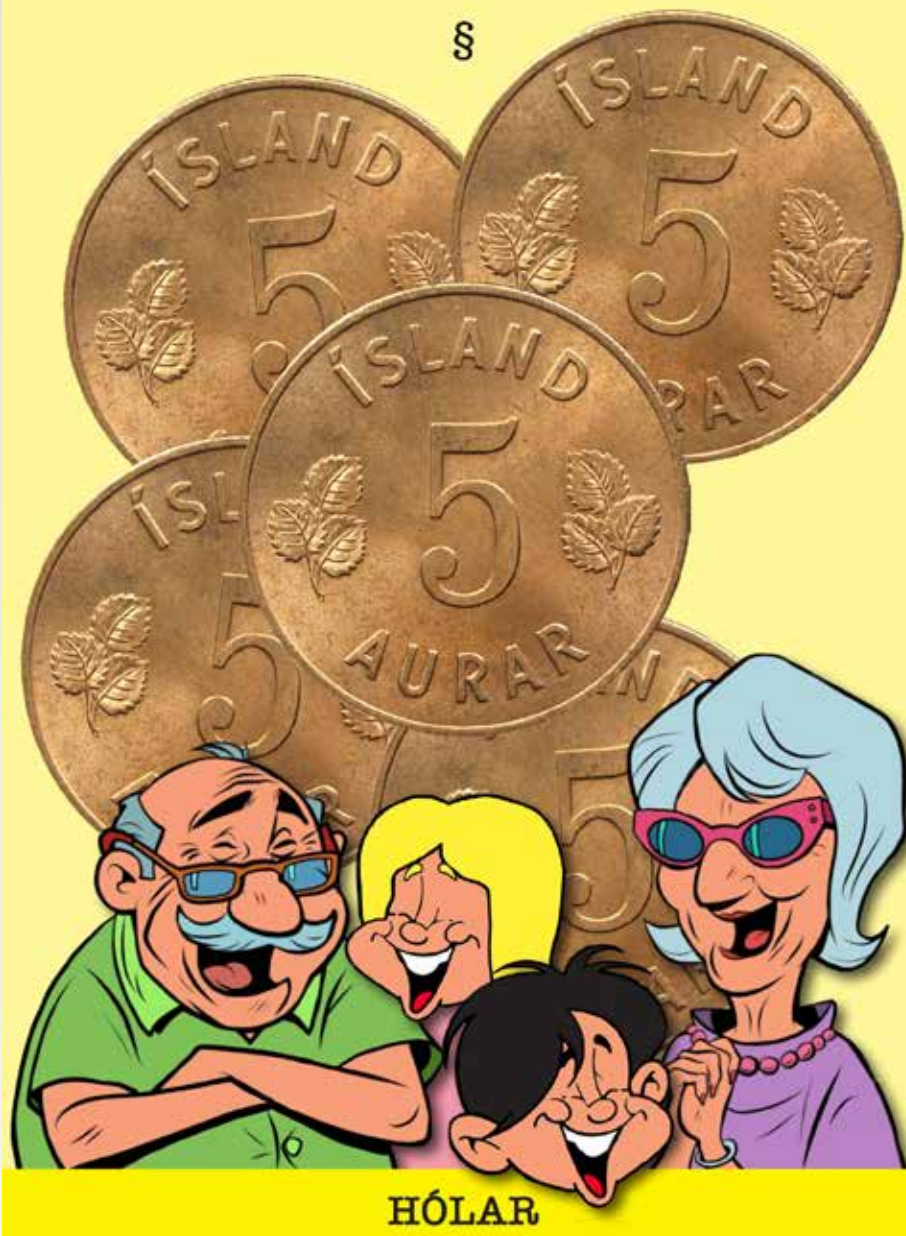
Áfengisneysla heldur manni ungum, eða eins og læknirinn minn sagði:
„Ef þú heldur áfram að drekka verður þú ekki mikið eldri.“

*

FIMM AURAR

Fyndnustu brandarar í heimi!

§



Höfuðlús er orðin ónæg fyrir mörgum lúsalyfjum og vísindamenn klóra sér í hausnum út af því.

*

Ég heyrði þetta rosalega lófatak úr geymslunni í gærkvöldi.

Ég fór þangað inn og gáði hverju þetta sætti og þá reyndust þetta vera klappstólarnir.

*

Í sjónvarpsþættinum um kvennaknattspyrnuna er hvað eftir annað farið yfir mörk kvenna.

*

VARÚÐ!

Þeir sem neyta hrossakjöts geta átt á hættu að lenda í Blakkáti.

*

Ég reyndi einu sinni fjárkúgun en svo jarmaði sauðurinn og gekk burt.

Hilmar Snorrason skipstjóri

Utan úr heimi

IKEA vill styrkja sjómenn

Velferðarstofnun sjómanna, The Mission to Seafarers, hefur komist að samkomulagi við IKEA keðjuna um þriggja ára samstarf sem kynnt var á Alþjóðadegi sjómanna þann 25. júní sl.

Með þessu samkomulagi mun IKEA vinna með Velferðastofnuninni að því að byggja upp þekkingu og vitund um óaðskiljanlegt hlutverk sjómanna innan aðfangakeðju IKEA með það að markmiði að auka velferð sjómanna. Samstarfið mun snúast um þjálfunaráætlun fyrir starfsmenn IKEA, sem ber heitið, „Allt sem þú þarft að vita um sjómenn“.

Samstarfið spratt upp í kjölfar heimsfaraldursins og þeim erfiðleikum sem sjómenn um allan heim stóðu frammi fyrir, fastir um borð í skipum sínum, en héldu flutningaleiðum opnum. Í þessu samstarfi mun IKEA meðal annars fræða starfsfólk sitt um lífið um borð í skipum, velferðarþarfir sjómanna, fjölskyldulíf þeirra auk laga- og reglugerða sem vernda og standa vörð um réttindi þeirra. Starfsmenn IKEA munu fá þýðingarmikla innsýn í þær áskoranir sem sjómenn standa frammi fyrir sem er ómetanlegt fyrir fyrirtæki sem treystir mikið á sjómenn innan aðfangakeðjunnar en hefur ekki bein samskipti við þá.

Framkvæmdastjóri aðfangakeðju IKEA sagði við upphaf verkefnisins: „Velferð sjómanna er forgangsverkefni okkar í IKEA og þeir gegna mikilvægu hlutverki í að tryggja að vörur okkar nái til viðskiptavina okkar. Við erum staðráðin í að bæta vinnuskilyrði og vernda mannréttindi þeirra sem starfa á sjó. Nýlega kynntum við viðbótarkröfur um sjóflutninga í síðareglum IKEA birgja (IWAY) til að beina kastljósinu að velferð sjómanna. Með því að vinna með sérfræðingum sem koma með mikla þekkingu sína á velferð sjómanna, stefnum við að því að hafa jákvæð áhrif á daglegt líf sjómanna.“

Uggvænlegar staðreyndir

Í nýrri skýrslu norska tryggingafélagsins Gard kemur fram að um 11% andláta meðal sjómanna sem skráð eru hjá félaginu voru vegna sjálfsvíga. Telja Gard menn að talan sé í raun mun hærri en þetta sé gríðarlegt áhyggjumál. Það er skoðun þeirra að mögulega hefði verið hægt að koma í veg fyrir mörg þeirra tilfella. Undanfarin 5 ár hefur Gard skráð yfir 400 andlát sjómanna hjá útgerðum sem hjá þeim tryggja en versta ár síðustu fimm ára var árið 2021.

Pegar kemur að dánarorsökinni eru 74% þeirra sem skráð eru hjá Gard vegna veikinda. Samkvæmt Alþjóðaheilbrigðismálastofnuninni (WHO) eru 74% allra dauðsfalla á heimsvísu vegna ósmitlegra sjúkdóma. Í skýrslu Gard eru greindar nokkrar af helstu þróunum innan áhafnar- og fólkestengdra tryggingakrafna og lögð áhersla á algengustu meiðsli, veikindi og aðra áhættu sem sjómenn geta staðið frammi fyrir um borð. Í skýrslunni er sjónum sérstaklega beint að mikilvægi geðheilbrigðis sem og fyrirbyggjandi aðgerðum sem útgerðarmenn, stjórnendur og sjómenn sjálfir geta gripið til.



Heimsins stærsta skipaakkeri á sjóminjasafni í Hong Kong tilheyrði Seawise Giant. Ljóm: Internetið

Heimsins stærsta akkeri

Það ætti ekki að koma okkur á óvart að stærsta akkeri heims hafi tilheyrt heimsins stærsta skipi allra tíma eða ULCC (ultra large crude carrier) tankskipinu Seawise Giant sem smíðað var árið 1979 hjá Sumitomo Heavy Industries í Yokosuka, Kanagawa í Japan. Tíu árum síðar var það nefnt Happy Giant en tveimur árum síðar fékk það nafnið Jahre Viking sem það bar lengst eða í 13 ár. Þá var nafni þess breytt í Knock Nevis fram til 2009 að það fékk sitt síðasta nafn Mont sem var svokallað „jardarfarnafn“ skipsins. Skipið, sem oft rataði á þessar síður, var selt til niðurrifs árið 2010 í Alang á Indlandi. Það var ekki létt verk að bíta þetta heimsins stærsta skip í pottana en það fór heilt ár í niðurrif þess og fleiri þúsund manns komu að því hjá einni af

stærstu niðurrifsstöð í heimi. Annað akkeri skipsins varð reyndar ekki pottinum að bráð því það ásamt 20 liðum af keðju var gefið til sjóminjasafns í Hong Kong. Akkerið er engin smásmíði því leggur þess er sjö metra langur, þvermál þess eru 4,45 m, þykktin 1,13 m og þyngdin ein 36 tonn. Þrátt fyrir órlög skipsins en enn hægt að berja augum hluta sögu skipsins til að minna okkur á forna tíð.

Kallað eftir hjálp

Þann 2. mars sl. skutu Hútar eldflaugum að stórflutningaskipinu Rubymar, sem er 32.000 tonn að stærð, undan strönd Jemen skammt frá Mocha með þeim afleiðingum að skipið sökk að hluta. Um borð í skipinu voru 22.000 tonn af áburði (Kjarna), 200 tonn af svartolíu og 80 tonn af gasolíu. Olíubrúkin frá flakinu spannar tugi kílómetra. Alþjóðasiglingamálastofnunin (IMO) hefur kallað eftir stuðningi ríkja við Jemen til að takast á við þá mengun sem orðið hefur á svæðinu. Þar í landi er skortur á sérhæfðum olíuvarnarbúnaði sem er nauðsynlegur til að stjórna leka frá Rubymar. IMO leitaði eftir framlögum frá alþjóðasamfélaginu til að draga úr umhverfisspjöllumun.

Árásin á Rubymar markaði upphaf árása Húta, með stuðningi Írana, á siglingar í samstöðu með Palestínunöfnum á Gaza í nóvember. Hafa hryðjuverkasamtökin lýst yfir ábyrgð á meira en 80 árásum á flutningaskip sem hafa leitt til þess að tveimur skipum var sökkt og fjórir sjómenn hafa látist að ónefndum fjölda slasaðra og tjóni á skipum. Ákall IMO um framlög kemur í kjölfar viðleitni Sameinuðu þjóðanna til að fjarlægja meira en eina milljón tunna af olíu úr tankskipinu FSO Safer tankskipinu við Jemen í ágúst 2023 og koma í veg fyrir olíuslys sem í versta falli hefði eyðilaggt strandsamfélög og skapað mikla kreppu. Það skip hafði verið í hættu síðan borgarastyrjöldin hófst í landinu árið 2015 en ástand þess var orðið mjög lélegt.

Ísbrjótar framtíðar

Þann 11. júlí 2024 var sannarlega söguleg dagur fyrir vestræna skipasmíði en þá tilkynntu ríkisstjórnir Kanada, Bandaríkjanna og Finnlands í sameiningu um stofnun Icebreaker Collaboration Effort, eða „ICE Pact“. Þetta framtak boðar aukna samvinnu og þekkingarmiðlun milli samstarfsaðilanna til að ná fram skilvirkari, hraðari og hagkvæmari smíði á ísbrjótum fyrir bæði innlendan- og útflutningsmarkað. Finnar hafa verið leiðandi í smíði ísbrjóta í heiminum og eru 50% þeirra smíðaðir þar í landi. Með ICE Pact sjá menn fram á aukin gæði í smíði ísbrjóta fyrir þessi þjóðríki og að þeir verði leiðandi í heiminum í þessum sérhæfðu skipum.

Wilson endurnýjar flotann

Það hefur ekki farið framhjá þeim sem fylgjast með siglingum skipa að við Íslandsstrendur er talsvert um skip frá norsku útgerðinni Wilson. Því miður hefur komið fyrir að skip útgerðarinnar hafa orðið fyrir óhöppum við íslensku ströndina eins og Wilson Muuga og Wilson Skaw. Slík atvik vekja eðlilega oftar meiri athygli en sá fjöldi skipa útgerðarinnar sem hefur viðkomu í höfnum landsins án nokkurra óhappa. Í júní á síðasta ári var gerður samningur um smíði á sex flutningaskipum sem verða 3.800 dwt en ári síðar ákvað útgerðin að bæta við átta skipum



Þessi skip munu brátt heyra sögunni til. Ljós: Hilmar Snorrason.

þannig að skipin verði 14. Að vísu verða þau stærri eða 6.300 dwt en lögd er áhersla á umhverfismarkmið útgerðarinnar og eiga þau að verða fullkornustu skip hvað varðar umhverfisvernd og skilvirkni. Með þessum skipum mun Wilson útgerðin styrkja stöðu sína í að minnka kolefnisspor en minni skipin verða afhent á tímabilinu 2025 til 2028 og síðan koma stærri skipin.

Sendir heim

Danska freigátan Iver Huitfeldt lagði af stað til Rauðahafsins í lok janúar til að vera hluti af flotadeild NATO sem þar sinnir varnar- aðgerðum. Framundan var að skipið, ásamt Niels Juel, átti að verða flaggskip NATO flotans frá miðju ári en þetta átti heldur betur eftir að breytast. Þann 9. mars var ráðist að skipinu á Rauðahafi sem þá varð fyrir kerfisbilun en að auki voru um borð gölluð skotfæri. Engu að síður tókst áhöfninni að skjóta niður fjóra dróna en ekki tókst að skaða skipið. Varnarmálaráðherra var ekki tilkynnt um atvikið heldur las hann það í fréttamiðli um hernað. Um var að ræða villur í ratsjárkerfum og skotfærum og var skipinu snúið heim í apríl nokkrum vikum fyrr en áætlað var. Ljóst er



Varnarkerfi Iver Huitfeldt biluðu og varð skipið að snúa heim til Danmerkur fyrr en áætlað var.

að freigátan mun ekki verða framlag Dana til NATO-flotans eins og sakir standa. Varnarmálastjóri Dana var þegar leystur frá störfum og tók varavarnarmálastjóri við starfinu. Framlag Dana, meðan skipin uppfylla ekki kröfur sem tryggja öryggi sjóliða flotans og varnargetu, verður í formi hernaðarstjórnunar frá landstöðvum.

Góðir kunningjar að hverfa á braut

Meira af danska flotanum. Við þekkjum vel til þeirra skipa sem hafa í gegnum árin verið við eftirlitsstörf við Færeyjar og Grænland. Skipin eru af gerðinni Thetis og voru smíðuð fjögur skip af þeirri gerð en það fyrsta THETIS (F 357) var tekið í notkun í október 1988. Systurskipin eru TRITON (F 358), VÆDDEREN (F 359) og HVIDBJORNEN (F 360) en það síðasta var tekið í notkun í nóvember 1992. Nú er verið að hanna ný skip til að leysa þessi fjögur skip af hólmi og er búist við að hafin verði smíði á fyrsta arftaka Thetis gerðarinnar á næsta ári.

Baráttan gegn mútum

Fréttastofa BBC gerði sér nýlega far um að kynna sér stöðu sjómanna og fékk nokkra sjómenn til viðtals. Einn þeirra sagði að hafnaryfirvöld víða krefjast reglulega reiðufjár, sígaretta, mats og drykkjarfanga áður en skipum væri hleypt að eða frá bryggju. Svokallaðar „þakkir“ eru andstæðar alþjóðlegum lögum gegn spillingu en Maritime Anti-Corruption Network (MACN) sagði að þeim hafi á árinu 2023 borist 5.183 tilkynningar um mútur í höfnum víða um heim. Fyrirverandi skipstjóri sagði að sér hafi einu sinni verið haldið eftir þegar hann neitaði að afhenda sígarettur í höfn í Asíu. „Þeir fóru með mig í land undir vopnavaldi og ég var lokaður inni þar sem var tekin mynd af mér auk fingrafara.“ Á endanum var hann látinn laus eftir að hann samþykkti að greiða 1.500 dollara sekt vegna óreglu í pappírsvinnu sem hann taldi vera ólöglegt og í hefndarskyni fyrir að afhenda ekki sígarettur. Dæmi voru um að krafist væri matar úr birgðum skipa sem orsak-

aði að ekki var nægur matur um borð til næstu hafnar. Yfirmaður MACN sagði að reynsla, eins ógnvekjandi og skipstjórinn lenti í, væri sjaldgæf en að skipaðnaðurinn væri „nokkuð útsettur fyrir spillingarhættu“ og að fjöldi atvika sem tilkynnt var um væri aðeins toppurinn á ísjakanum. Samtökin væru að vinna með ríkisstjórnnum níu landa við að takast á við spillta embættismenn en að enn væri langt í land með að verja sjómenn gegn þessum vinnubrögðum.

Gripaflutningaskip

Áströlsk stjórnvöld hafa tilkynnt að þau muni banna flutning á lifandi sauðfé á sjó frá og með maí 2028 í kjölfar hörmulegra atvika við gripaflutninga. Flutningur á sauðfé á sjó frá Ástralíu hefur dregist verulega saman síðustu 20 árin eða frá 5,9 milljónum gripa í 650 þúsund á síðasta ári. Búist er við mikilli andstöðu við banninu og sagði formaður Landssambands bænda, þar í landi, að þeir muni ekki unna sér hvíldar fyrir en ríkisstjórnin dragi ákvörðun sína til baka. Gripaflutningaskipaflotinn er með elstu kaupskipum í heimsskipaflotanum en yfir 60% flotans er kominn yfir 30 ára aldur.

Margar þjóðir um allan heim hafa endurskoðað lög sín varðandi gripaflutninga á undanförunum árum en hjá Evrópusambandinu eru 78 gripaflutningaskip sem hafa vottun sambandsins. Ekki er samt sem áður allt gull sem glóir í þeim efnum því meðal þessara skipa er 41 árs gamalt skip sem er á svörtum lista hafnarríkis-eftirlitsins mengað af asbesti, PCB og öðrum eitruðum efnum. Hefur það verið kyrrsett fimm sinnum á undanförunum árum. Af þessum flota viðurkenndra gripaflutningaskipa eru einungis fimm þeirra sérsmíðuð til gripaflutninga en hin eru breytt flutningaskip. Þá sigla 43 skip á þjóðfánum sem eru skráðir á svartlista Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar en einungis 21 skipanna tilheyra útgerðum innan Evrópusambandsins en af þeim eru einungis tvö skip sem sigla undir fána Evrópuríkis skráð í Lúxemburg.



Sarah M er á lista Evrópusambandsins en sigldi áður mikið á norsku ströndinni. Ljós: Hilmar Snorrason

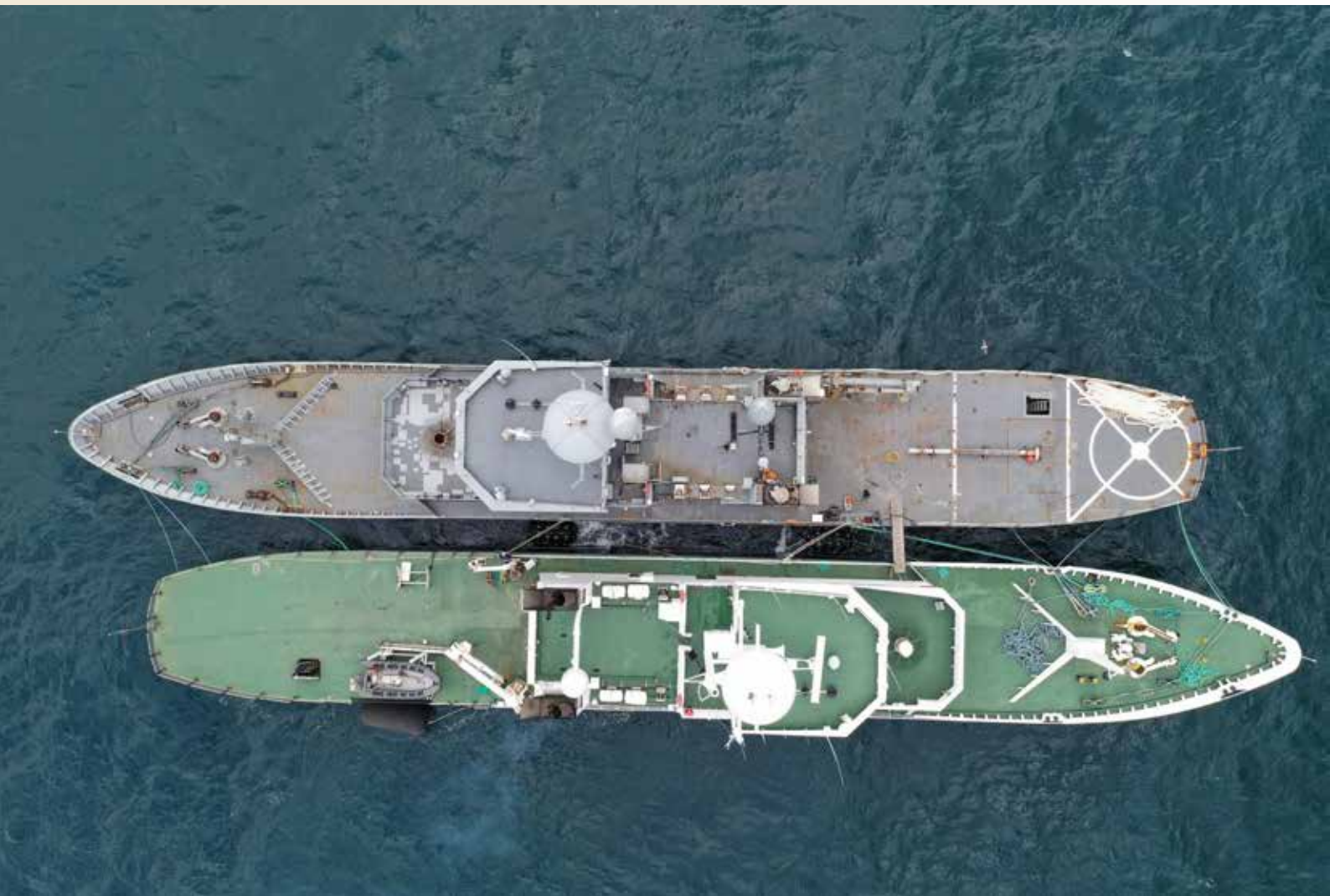
Lausn krossgátu



						Sund skorðgr	Tregan	Párar	Saðlon- danna Baksar	Mann	Eins Brúka	Stjórna Ílát		
						Rán- fugla	F	A	L	K	A	N	N	A
						Reimat Konung	'O	L	A	R	K	Ö	N	G
						Þjóð- flokk- inn	T	A	T	A	^{3.} R	A	N	A
						Baksa	^{1.} B	R	A	S	A	^{Jökull Mabul Limi}	O	K
H. E.	Ill- gengur	Aftar	'Att	Föln- aði	'Dns Tónn Vond	O	F	N	S	N	'O	T	A	
Fjall	H	E	N	G	I	L	L	^{Svarar Staup}	A	N	S	A	R	
Frá	A	F	^{Rúlluda Brestir Fugl Tala K. Þ.}	U	L	T	U	B	R	A	K	^{'Att Mögu legt}	N	
Happ- aði Bati	S	T	A	L	L	A	G	I	^{Sorg Frá}	R	A	U	N	
Ett- göngi	T	I	G	N	^{Hita Hiti Samhl. Ögatti}	B	^{5.} A	K	A	^{2.} O	R	N	I	
Grafön	U	R	Ð	A	Ð	U	^{Leifar Vor- kenndi}	A	F	G	A	N	G	
Samhl	R	^{Þátt- taken- deif Hrekks}	A	Ð	I	L	A	R	^{Virða Grugg Ahalís}	^{7.} A	R	T	A	
	^{Ímynd- in Orðtak}	G	R	I	L	L	U	^{Madk Gömul}	O	R	M	^{Tala Strik}	L	
Frið- korn	F	R	Æ	^{Sligar Ljá}	L	A	M	A	R	^{Bors Sveitla}	A	L	S	
Brötti	R	I	Ð	L	I	^{Þhjóli}	K	L	'A	R	^{Fræg}	I	^{Alpost}	
Keyri Kinn- anna Rekna	A	K	I	'A	N	N	A	'D	R	I	F	N	A	
Flýtti sér Eftirþj	S	K	^{10.} U	N	D	A	Ð	I	'I	^{9.} Ð	R	U	N	
Þuff Ainn Meiða	A	S	K	A	'A	F	I	N	N	'S	Æ	^{11.} R	A	

1. - 2. - 3. - 4. - 5. - 6. - 7. - 8. - 9. - 10. - 11.

Lausnarorð: **B O R Ð A L A G Ð U R**



BRYGGJURÖLT

Það var í ágúst í fyrra að varðskipið Týr kvaddi landsmenn. Seldur til Grikklands þar sem nýir eigendur völdu honum nafnið Poseidon eftir hinum gríska sjávarguði sem heldur verndarhendi yfir sæfarendum. Raunar átti Ægir einnig að sigla utan, seldur til sömu kaupenda, sem höfðu sömuleiðis valið honum nýtt nafn, Oceanus.

Grikkirnir, sem gáfu fimmtíu og eina milljón fyrir bæði skipin, urðu þó á láta sér lynda að geyma Ægi enn um sinn við Skarfabakka. Varðskipið gamla var einfaldlega ekki í því standi að því væri treystandi yfir hafið.

Nú gerðist það á dögnum að Poseidon V - áður Týr - sneri til Íslands að ná í Ægi. Og þá vildi svo vel til að okkar góði ljósmyndari, Jón Kr. Friðgeirsson, var á bryggjunni og tók þessar skemmtilegu myndir af hingað komu

Týs og kveðjustund Ægis, öðru nafni Poseidon V og Oceanus V.

Jón Kr.: „Týr var með lóðs sem sigldi inn undir Engey. Síðan eyddu þeir þó nokkrum tíma dólendi fram og til baka áður en þeir lögðust við akkeri norðarlega í Faxaflóanum. Svo leið og beið uns hafnsögumenn komu með Ægi út til þeirra og þeir fundu sér legusvæði út af Kjalarnesi. Svo var það seint að kveldi að Týr koma að olubryggjunni í Örfirisey að fá olíu. En þá var ég farinn í rúmið en frétti seinna að þaðan hefði hann farið um klukkan þrjú um nóttina. Fljótlega eftir það voru skipin horfin af legunni en ég fylgdist með þeim austur fyrir Möltu, á meira og minna átta sjómílna hraða alla leiðina.“



Poseidon V kom til hafnar í Reykjavík, undir fána sambandsríkisins - og eyjanna – St. Kitts og Nevis en þær er að finna í Karabíska hafinu. Mættur til að draga Ægi í slipp á Grikklandi. Viðey RE 50 og hafnsögubáturinn Haki eru einnig í mynd.



Poseidon V og Ægir – merktur á skut sem Oceanus V – tjóðraðir saman á Faxaflóa. Á skut beggja skipanna stendur skýrum stöfum, Basseterre, sem er nafn höfuðborgar eyríkisins St. Kitts og Nevis.



Kveðjum varðskipin góðu, Ty og Ægi, með þessari mynd Jóns Kr. sem hann tók í fyrra. Þarna liggja þau hlið við hlið, systurskipin, komin með ný nöfn. Bæði kemnd við grísk goð, sjávarguðinn Poseidon og Oceana, guð hins ósalta vatns.



Uppbygging um allt land

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

Við erum betri saman

