

# VÍKINGUR

SJÓMANNABLAÐIÐ

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

*Gleðileg Jól*



## Traustur félagi yfir hátíðirnar

Skeljungur óskar viðskiptavinum og landsmönnum  
öllum gleðilegra jóla og farsæls nýs árs.





Sjómenn og aðrir lesendur Víkings. Sendið okkur línu um efni blaðsins, gagnrýni eða hrós, tillögur um efnisþætti og hugmyndir um viðtöl. Hjálpið okkur að halda úti þættinum „Raddir af sjónum“. Netjói á [jonhjalta@simnet.is](mailto:jonhjalta@simnet.is)  
Forsíðumynd: Haraldur H. Hjálmarsson.

## Samvinna er lykillinn að árangri

Í dag þegar þessi orð eru skrifuð, göngum við Íslendingar til kosninga til Alþingis. Ég vona að okkur beri gæfa til að mynda eftir kosningar ríkisstjórn, sem starfar einhuga að hagsmunum fólksins í landinu, atvinnulífsins og ríkisins. Ríkisstjórn þar sem allir ganga í takt og vinna saman eins og samheldin áhöfn á skipi, samvinna er lykillinn að árangri.

### Djúpkarfi

Eins og lesendur vita, þá ráðlagði Hafró núllkvóta í djúpkarfa fyrir fiskveiðarárin 2023/2024 og 2024/2025. Ég mótmælti því strax fyrir hönd félagsins, bæði við Hafró og matvælaráðuneytið og lagði til að gefinn yrði út kvóti sem dygði til að hægt yrði að stunda veiðar á grálúðu og gulllaxi, en sem kunnugt er, þá veiðist djúpkarfi sem meðafli við þær veiðar. Eins og lesendur jafnframt vita sýndu ráðherrar Vinstri grænna okkur skipstjórnarmönnum ekki mikinn samstarfsvilja frekar en öðrum sem í sjávarútvegi starfa. Ef enginn kvóti er í fisktegund, þá er engin önnur leið en að landa viðkomandi fiski sem VS afla og fá einungis 20% af verðmætinu til skipta, eða með öðrum orðum, þá fá sjómenn aðeins einn fimmta laun úr VS afla.

Þegar nýir húsbændur tóku við í matvælaráðuneytinu hafði ég strax samband við þá og sendi inn skriflega ósk um að gefinn yrði út kvóti. Á rök okkar og fleiri hagsmunaaðila var hlustað, matvælaráðherra gaf út 3.800 tonna kvóta í djúpkarfa þann 26. október sl. Þess ber að geta að ákvörðun okkar um að fara fram á kvóta í djúpkarfa er byggð á ráðum okkar reynslumestu skipstjóra sem eru á miðunum árið um kring.

### Hvalveiðar

Síðastliðin sjö ár hafa Vinstri grænir stýrt matvælaráðuneytinu, stefna þeirra og markmið er að engar hvalveiðar verði stundaðar við Íslandsstrendur. Þau hika ekki við að brjóta lög og reglur í þeim tilgangi að ná fram markmiðum sínum. Ég hef í ræðu og riti talað fyrir nauðsyn hvalveiða vegna þess gífurlega magns af átu og öðrum fisktegundum sem hvalir éta úr lífríkinu í hafinu, með ófyrirsjáanlegum afleiðingum á helstu nytjastofna okkar. Það er nauðsynlegt að stunda sjálfbærar veiðar á hvöllum til að gæta jafnvægis í lífríki hafsins. Fjöldi fólks hefur atvinnutekjur af hvalveiðum og vinnslu afurða sem skapa gjaldyrstekjur fyrir þjóðarþúið. Ég ber þá von í brjósti að stjórnvöld gefi sem fyrst út ótímabært leyfi til hvalveiða, sú óvissa og ófyrirsjáanleiki sem starfsfólk og fyrirtækinu Hval hf. er boðið upp á er óskiljanleg og óþolandi.

### Lífeyrismál

Fyrir hönd félagsins mótmælti ég skriflega þann 4. október sl. áforum stjórnvalda í fjárlagafrumvarpi fyrir árið 2025 um að lækka jöfnunarförlag til lífeyrissjóða vegna örorkubyrði, en til stóð að lækka förlag ríkisins úr 7,2 ma.kr. fyrir árið 2024 niður í 2,5 ma.kr. fyrir árið 2025 og afnema það alveg árið 2026. Auk okkar þrýstu stjórnendur Gildis alvarlega á málið ásamt ASÍ. En málið snertir Gildi mjög mikið þar sem örorkubyrði sjóðsins er mun hærri en flestra annarra lífeyrissjóða. Hjá sjóðum eins og Lífeyrissjóði verslunarmanna, Almenna, Lífsverki og fleiri lífeyrissjóðum eru skuldbindingar vegna örorku á bilinu 3 til 8% af heildarskuldbindingum. En hjá Gildi og Festu, sem eru þeir sjóðir sem þyngstu örorkubyrðina hafa eru örorkuskuldbindingar tæp 20% af heildarskuldbindingum. Ríkið hefur um árabíl greitt lífeyrissjóðum árlega förlag til að jafna örorkubyrðina á milli sjóðanna. Verði því hætt eru heildaráhrif á lífeyrissjóðum áætluð um 5,7%. Það er að segja lífeyrissjóðum munu lækka um 5,7%. Niðurstaða málsins var að förlagið 2,5 ma.kr. verður eingöngu notað til að jafna örorkubyrði þeirra sjóða sem þyngstu byrðina hafa, þannig að áhrifin verða lítil sem engin á árinu 2025.

Það ber að þakka fulltrúum ASÍ og stjórn Gildis fyrir að berjast fyrir þessu máli. En megin tilgangur lífeyrissjóða er að greiða ellilífeyri, maka og barnalífeyri. Við teljum að örorkulífeyrir eigi að stærstum hluta að greiðast úr ríkissjóði. Baráttan heldur áfram fyrir því að ríkið greiði jöfnunargjaldið, vegna þess að því meiri sem örorkutíðni er hjá lífeyrissjóði, því minni er geta viðkomandi sjóðs til að greiða ellilífeyri.

**Ég óska sjómönnum, fjölskyldum þeirra og öllum lesendum Víkingsins velfarnaðar, gleðilegrar jólahátíðar, árs og friðar.**

Árni Sverrisson

## Efnis- yfirlit

- 4 Kallinn í brúnni er skipstjórinn Þorkell Pétursson.
- 8 Einstakur skipaskurður. Páll Ægir Pétursson leggur leið sína um Korintuskurð.
- 12 Þau færðu okkur varninginn heim, Botnía, Sterling og Arcturus. Helgi Laxdal segir frá.
- 16 Kallinn í brúnni er skipstjórinn Stefán Júlíus Sigurðsson.
- 22 Þerney í þremur útgáfum. Jón Kr. Friðgeirsson er á bryggjuröltinu.
- 24 Hvað heldur þú að sé að gerast með loðnuna? Fjórir skipstjórar segja álit sitt.
- 26 Skipstjórinn, ljósmyndarinn og bróðirinn sem komst af. Slegið á þráðinn til Vígúsar Markússonar á Dornbanka.
- 30 Harðsótt sæðisprufa! Sigurgeir Jónsson, fyrrverandi kennari og sjómáður, segir sínar farir ekki sléttar í nýttkominni bók, Fyrir afa – nokkrar smásögur.
- 32 Krossgátan er á sínum stað.
- 34 Ljósmyndakeppni sjómanna, úrslit.
- 36 Vallhumall, lúða og kvenfólk. Frívaktin er að þessu sinni helguð hjátrú sjómanna.
- 37 Áfengi og sjómennska fara illa saman. Bernharð Haraldsson flettir gömlum blöðum.
- 38 Rafn var draugur. Safnið hans Rabba á Dala-Rafni í Vestmannaeyjum.
- 39 Lausn krossgátunnar.
- 44 Titanic er að byggjast að nýju og verður okkur senn til sýnis. Hilmar Snorrason færir okkur fréttir utan utan úr heimi.

Útgefandi: Völuspá útgáfa,

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

Ritstjóri og ábyrgðarmaður: Jón Hjaltason, sími 862 6515,

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

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

Ritnefnd: Árni Sverrisson, Hilmar Snorrason og Jón Hjaltason.

Umbrot: Leturstofan / Prentun: Prentun.is

Aðstandendur Sjómanna-Bláðsins Víkings:

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

Sjómanna-Bláðið VIKINGUR kemur út fjórum sinnum á ári

og er dreift til allra félagsmanna ofangreindra félaga.

ISSN 1021-7231

## Furuno NAVpilot-1000 sjálfstýring

**NÝTT**


Navpilot-1000 er HCS (Heading Control System) viðurkennd sjálfstýring sem tengist bæði hliðrænum (analogue) stýrisbúnaði og ventla (solenoid) stýrisbúnaði sem oft er í stærri skipum. Velja má að hafa sjálfstýringuna stillta á IMO viðurkennda framsetningu eða ekki, allt eftir aðstæðum sem skipið er í á hverjum tíma. Vista má allt að sex mismunandi stillingar sem henta ólíkum aðstæðum og siglingum.

**Sjálfstýring (Auto-Mode):** Navpilot 1000 notast við háþróað reiknilíkan til að tryggja stefnufestu á siglingu og mýkt í beygjum þegar breytt er um stefnu.

**Sjálfvirk stilling (Auto Tune):** Navpilot 1000 stillir sig sjálf að eiginleikum skipsins og með því nær hún að hámarka stefnufestu á siglingu og mýkt í beygjum við stefnubreytingar.

**Vinnuviðmót (Work Profiles):** Hægt er að vista allt að 6 mismunandi vinnuviðmót í stýringunni. Þannig má forstillta eiginleika sem henta við mismunandi veður og veiðar, þetta er einstaklega hentugt fyrir fiskiskip.

Navpilot 1000 er IMO viðurkennd sjálfstýring.



## Furuno Navpilot 300/711C sjálfstýringar



Boðið er upp á 3 forritanlegar stillingar af notanda auk 4 möguleika við stýringu:

- AUTO** Eingöngu er stýrt eftir áttavita.
- ADVANCE AUTO** Stýrt er eftir áttavita og að auki eru upplýsingar frá GPS tæki notaðar við útreikninga á drift vegna strauma og vinds.
- AUTO FISHING** Stýrt er eftir áttavita og stýringin aðlagar stillingar í minni eftir því hvað veiðarfærið togar mikið í skipið.
- NAV** Stýrt er eftir siglingaleið frá leiðarrita eða GPS. Í þessum stýringum er meðal annars hugbúnaður sem lærir á hegðun skipsins.



Útistýrin frá japanska framleiðandanum Comax hafa reynst mjög vel í íslenskum bátum og skipum.

RC-45 er mjög vandað vatnshelt útistýri, sem passar við flestar gerðir sjálfstýringa.

# Kallinn í brúnni

## ÞORKELL PÉTURSSON

Nafn, hvenær fæddur og hvar?

Þorkell Pétursson, fæddur 11. júní 1971 á Akranesi

Maki: Guðrún Eiríka Snorradóttir.

Börn: Patrekur Sveinn og Óliver.

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

Byrjaði á sjó 1988 þá 17 ára á Höfðavík AK. Fór í Stýrimannaskólann 1995.

Hvaða ár laukstu skipstjórnarprófi?

Vor 1997.

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

Ég fór fyrst á Höfðavík Ak 1988, fór túr á Haraldi Böðvarssyni AK, Bjarna Ólafssyni 1991 og var þar allavega til 2022 á þremur skipum sem báru það nafn. Gekk þar í allar stöður. Leysti af einn túr á Sigþóri sem stýrimaður. Síðan Barði NK 120. Eftirminnilegast! Sennilega fyrsti Bjarni Ólafsson sem var meira neðansjávar en ofan þegar hann var fullur.

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

Barði NK 120 sem ég myndi lýsa sem mjög stóru og glæsilegu skipi þar sem fer afar vel um alla áhöfnina. Einstök sjóborg er orðið sem ég myndi nota um Barða.

Eftirminnilegasti skipstjóri sem þú hefur siglt með?

Ég verð að segja Gísli Runólfsson, mikill nótamaður. Ég lærði mikið af honum.

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



Fyrsti Bjarni Ólafsson AK sennilega eftirminnilegastur. Líktist stundum meira kaþbáti en siglandi fleyi.



Ég hef verið með ansi marga skemmtilega menn í gegnum árin sem ég get ekki með nokkru móti gert upp á milli.

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

8-12 menn um borð hverju sinni sem hafa sín hlutverk og skipta mig allir máli, en verið með mörgum góðum.

Hver er uppáhalds fiskurinn að;  
-a- borða? Þorskur/lax.  
-b- veiða? Loðna allan daginn.

Hvernig finnst þér best að matreiða fisk?  
Steikjan á pönnu upp úr eggji eða raspi.

Hver er furðulegasti fiskur sem þú hefur veitt?  
Tunglfiskur myndi ég halda.

Uppáhalds mið og af hverju?  
Faxaflói á nót. Það er einhver sjarmi yfir

því þegar komið er fyrir Reykjanes að elta hana vestur.

Versta veðrið sem þú hefur lent í á sjó?  
Hef lent í svo mörgum vondum veðrum á ævinni en Rockall mið geta verið erfið.



Barði er sannkölluð sjóborg.

Hefurðu upplifað ótvíræða lifshættu?  
Nei, ég held ekki.

Eftirminnileg atvik eitt eða fleiri?  
Fullt til en geymi þau flest með sjálfum mér. Skal þó segja ykkur frá því þegar ég

# STORM



Storm skipakranar.

Reynsla, hönnun og framleiðsla í yfir 100 ár.

Fást hjá Rubix.

# RUBIX

[rubix.is](http://rubix.is) / Dalvegur 32a / Kópavogi / s: 522 6262 / [rubix.is@rubix.com](mailto:rubix.is@rubix.com)

útskýrði fyrir vélstjóranum að hann mætti alls ekki halda í snurpuhring þegar skorið væri á stroffu. Frákastið gæti þá orðið honum skeinuhætt. Svo aðeins fáeinum mínútum síðar gerði ég einmitt þetta sjálfur sem ég var rétt að enda við að kenna vélstjóranum að mætti alls ekki gera. Og það var ekki að sökum að spyrja, fingurinn rifnaði upp endilangt. Ég hljóp inn með blóðslóðina á eftir mér, skellti í snarhasti einangrunarteipi á fingurinn og út aftur enda við að draga fulla nót. Seinna kom svo í ljós að fingurinn var brotinn og ég kláraði vertíðina í belgvettlingi. Ekki mjög gáfulegt af minni hálfu.

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

AIS er mjög ofarlega, svo belgsjáin en hvernig fór ég að því að vera án hennar skil ég ekki í dag.

**Þin skoðun á kvótakerfinu og hvernig það hefur virkað?**

Mér finnst það virka mjög vel og hefur stýrt veiðum.

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

Hún er það eina sem við höfum og fiskurinn þarf að njóta vafans en ég tel að þurfi að fara endurskoða það frá grunni hvernig við mælum.

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

Satt best að segja hef ég ekki hugmynd um það.

**Hefur þér tekist að vekja áhuga afkomenda á sjómennsku?**

Synir mínir hafa farið aðra leið en öll fjölskyldan er með í þessu. Svo er tengdapabbi sérlegur áhugamaður um Marinetraffic.

**Að lokum fyrir tónlistarmenn, bíofara, og bókaorma.**

**a) Hverskonar tónlist hlustar þú helst á? Uppáhalds tónlistarmaður (hljómsveit)?**

Ég frekar mikill rokk maður, Deep Purple eru inn en er að hlusta núna á nýju plötuna með Linkin Park þegar ég er að hjóla eða í bílnum.

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

Er að lesa Sæluríkið eftir Arnald (gengur hægt) en er hrifinn af fræðibókum. Las Ísland í aldanna rás spjaldanna á milli.

**c) Uppáhalds kvikmyndin? Uppáhalds leikari?**

007 stendur fyrir sínu.





# Við látum allt snúast um jólin

Við sendum öllum landsmönnum óskir um gleðilega hátíð.  
Megi gangverk jólanna vera taktfast og framleiða óstöðvandi  
hamingju og frið á heimilum og vinnustöðum um allt land.



# NOKKUR ORÐ UM KORINTUSKURÐINN Í GRIKKLANDI

Grikkland liggur við syðsta hluta Balkanskagans og því hefur gjarnan verið haldið á lofti að Grikkland væri vaggavestrænnar menningar sem sögð er hafa orðið til á tímabilinu milli 800 og 350 f. Kr. Menningin samanstóð m.a. af lýðræði, bókmenntum, heimspeki, stjórnmalum og auðvitað ólympíuleikum en upphaf þeirra má rekja allt aftur til ársins 776 f.Kr. Grikkland var því háþróað menningarsamfélag, það fyrsta reyndar í Evrópu segir sagan. Til gamans má geta þess að Grikkland er auk meginlandsins rúmlega 2500 eyjar sem væru þó mun fleiri ef allar smæstu eyjarnar yrðu teknar með í reikninginn en aðeins eru um 9% þeirra byggðar. Eitthvað hafa þó þessar tölur verið á reiki, það fer eftir því hvað menn skilgreina sem eyjar og hvað sem sker. Samkvæmt mínum upplýsingum er búið á 227 eyjum við Grikkland.

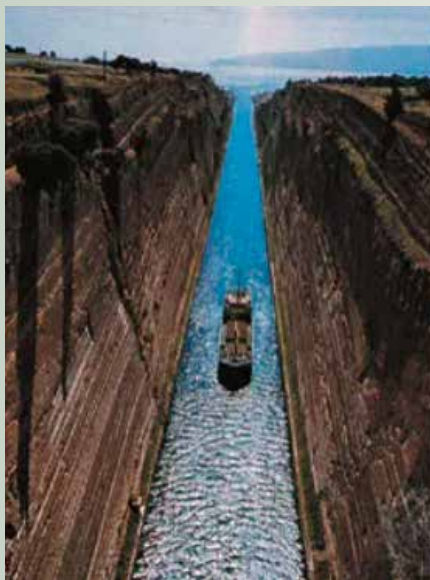
## EINSTAKUR SKURÐUR

Sumarið 2010 sigldum við á tankskipinu Brøvig Viento í gegnum Korintuskurðinn í Grikklandi á leið frá Astakos til Kalamaki og var farmurinn um 4200 tonn af Kornolíu. Ég sigldi nokkrum sinnum til Grikklands á árunum 2009 – 2019 og var eftirminnilegt að sigla í gegnum Korintuskurðinn. Skurður þessi er einstakur að mörgu leyti. Hann tengir Saroníuflóa í Eyjahafi við Korintuflóa og opnar þar með siglingaleið inn í Jónahaf og norður í Adríahaf og þar með til hafna í mörgum Evrópuríkjum.

Skurðurinn hafði því afar mikla þýðingu fyrir grískt efnahagslíf en hann stytir siglingaleiðina á leið til Piraeus um 100 til 180 sjómílar eftir því hvaðan siglt er að skurðinum með því að þurfa ekki að sigla suður fyrir Pelópsskagann. Piraeus er aðalhöfn Aþenu og stærsta höfn Grikklands og sú fjölfarnasta í Evrópu, með um það bil 20 milljónir farþega sem fara þar um á ári. Piraeus er austan við Kalamaki.

Það lá beint við að fara Korintuskurðinn því höfnin í Kalamaki er rétt austan við

skurðinn. Við losuðum allan farminn í Kalamaki en við höfðum þá verið að sigla töluvert í Miðjarðarhafinu og sigldum eftir losun til Nemrut í Tyrklandi norðan við Izmir og þaðan inn í Svartahaf til Samsun í Tyrklandi. Til gamans má geta þess að þá er siglt í gegnum Bosporussund en það sund tengir Marmarahaf við Svartahaf og



Sumarið 2010 sigldum við í gegnum Korintuskurðinn á Brøvig Viento.

skilur ásamt Dardanellsundi og Marmarahafi að evrópska og asíska hluta Tryklands.

Eins og áður sagði tengir skipaskurðurinn Korintuflóa í Jónahafi við Saroníuflóa í Eyjahafi og hann var grafinn þvert yfir þröngan hólma í Korintu og skilur Pelópsskaga frá gríska meginlandinu og gerir þar með skagann að eyju. Korintuskurðurinn er 6,4 kílómetrar (3,5 sjómílar) á lengd og tæplega 25 metrar á breidd við sjávarmál og innan við 21 metri þar sem hann er þrængstur. Það var tengdur einn dráttarbátur við skut skipsins til öryggis og drógum við hann á eftir okkur á „slow“ ferð í gegn. Nokkur straumur var í skurðinum sem sást best þegar við komum inn að austanverðu. Það

var komið rökkur þegar við tókum lóðsinn og því nokkuð drungalegt að sigla inn í skurðinn og horfa upp eftir hlíðum hans sem eru um 170 fet á hæð eða 52 metrar. Samkvæmt heimildum má rekja hugmyndina að Korintuskurðinum allt til 7. aldar f. Kr. en ekki var hafist handa fyrr en árið 67 e. kr. segir sagan og voru þá notaðir fangar við verkið sem var undir stjórn Nerós keisara Rómaveldis en á 3 öld f.Kr. náðu Rómverjar yfirráðum yfir öllu Grikklandi. Síðar tilheyrði Grikkland Austrómverska ríkinu og löngu síðar eða á 14 og 15 öld Ottómanveldinu tyrkneska en það var ekki fyrr en 1830 að Grikkland var viðurkennt sem sjálfstætt konungsríki og 1973 var konungsríkið lagt niður og tveimur árum seinna fengu Grikkir nýja lýðræðislega stjórnarskrá.

## AURSKRIFUR ÓGNA SKIPAUMFERÐ

Stuttu eftir dauða Nerós hætti gröfturinn. Ýmsar hugmyndir um skurðinn á næstu öldum kveiktu áhuga manna um að halda áfram með verkið en það var ekki fyrr en eftir að Súezskurðurinn hafði verið opnaður í nóvember 1869 að gríska stjórnin ákvað að halda áfram með verkið og ljúka því í eitt skipti fyrir öll. Það voru sett lög sama ár um að grafa skipgengan skurð í gegnum Korintueiðið og hafist var



Á meðfylgjandi mynd, sem tekin var 1. júní 2021 sést hvar skriða hafði fallið niður í skurðinn vegna skemmda á steinsúlum sem styðja bakkana. Skurðurinn var lokaður í nokkra mánuði meðan rannsókn og viðgerð fór fram.



# ALVÖRU VERKFAERI SÍÐAN 1997

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

GEDORE

Milwaukee

Wera  
BE A TOOL REBEL

KNIPEX

VERKFAERA  
SALAN

handa við verkið í maí árið 1882 og að verki loknu var opnunarathöfn sem fór fram þann 7. ágúst 1893. Ákveðið var að hefjast handa og grafa þar sem verkfræðingar Nerós höfðu valið skurðinum stað á sínum tíma. Það unnu milli 2000 og 3000 verkamenn að gerð hans í um það bil tíu ár og notuðu til þess bestu vélar sem fáanlegar voru á þeim tíma. Þeir fjarlægðu um 930.000 rúmmetra af jarðvegi og bergi.

Korinta var víðfræg og falleg borg sem græddi óhemju fjármuni á eiðinu sem aðskilur Jónahaf og Eyjahaf. Í fornöld voru skip dregin yfir eiðið eftir hellulagðri braut, kölluð diolkos, en hún var með timburplönkum smurðum feiti. Sjómenn vildu komast hjá því að sigla fyrir suðurodda Pelopsskaga sem gat stundum verið hættuleg siglingaleið minni skipum þess tíma. Vindar á svæðinu eru að mestu norðvestlægir og eru almennt fyrirsjáanlegir á sumrin, en á sérstökum svæðum, sérstaklega í Eyjahafi, eru s.k. Meltemi vindar sterkir og þurrir norðanvindar sem geta náð styrk allt að 7-8 á Beaufort kvarðanum í júlí og ágúst.



Sumarið 2010 sigldum við í gegnum Korintuskurðinn á Brövig Viento.

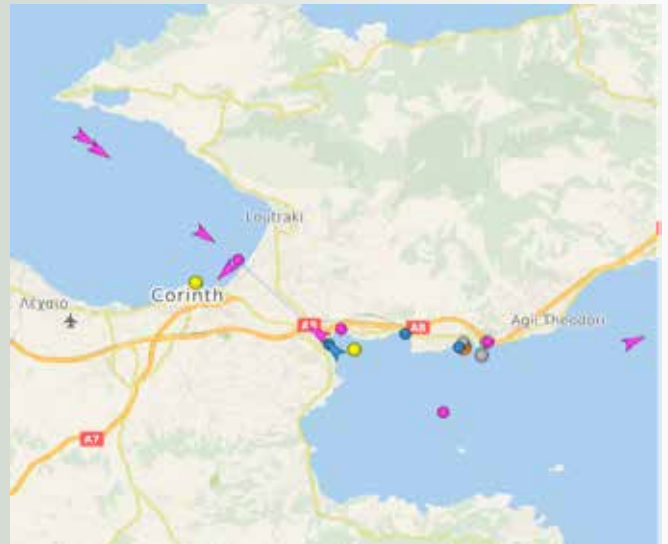
Meltemi vindurinn, sem blæs á sumrin, stafar af háþrýstisvæði yfir Balkanskaga og lágþrýstisvæði yfir Tyrklandi. En þrátt fyrir hvassviðri getur vindurinn verið líkt og bjargvættur á heitum sumrum, en þarna er hitastigið nánast óbærilegt og fer versnandi á því hlýindaskeiði sem við upplifum núna. En með því að draga skipin í fornöld yfir eiðið komust þau hjá hinna hættulegu siglingu fyrir Pelopsskaga, það kostaði hins vegar sitt að draga skip yfir þetta mjóa eiði og urðu kaupmenn að greiða mjög há hafnargjöld sem voru helsta tekjulind Korintuborgar.

„Korintumenn höfðu auk þess tekjur af kaupmönnum sem dvöldu í Korintu á meðan þeir biðu þess að koma skipum sínum yfir eiðið. Margir þeirra lifðu þar í alls kyns óhófi og lauslæti og eyddu töluverðu fé. Auk þess gáfu þeir musterunum gjafir og færðu heiðnum guðum fórnir. Allt þetta gerði það að verkum að Korinta var ein af auðugustu

borgum veraldar til forna, víðfræg borg munaðar og óhófs þar sem spilling austurs og vesturs mættist og blandaðist“.

Korintuskurðurinn var fullgerður árið 1893, en ýmis vandamál komu upp sem orsökuðu minni skipaumferð en rekstraraðilar höfðu búist við, m.a. voru skriðuföll úr bröttum veggjunum vandamál og hefur þá þurft að loka skurðinum tímabundið. Ekki er ósennilegt að sumum skipstjórum stærri skipa hafi í byrjun fundist skurðurinn líka full þröngur enda höfðu menn ekki áður siglt í gegnum skipaskurð sem byrgði útsýni til allra átta og gátu jafnvel átt von á að aurskriður féllu á skip sín.

Þegar þetta er ritað var nýkomin tilkynning frá Corinth Canal SA að 4. nóvember muni Korintuskurðurinn vera lokað til fjögurra mánaða vegna viðgerða. Þessi lokun miðar að því að tryggja langtímaöryggi skurðarins. Gert er ráð fyrir að verkefninu ljúki í byrjun mars 2025. Þetta er ekki í fyrsta sinn sem 131 árs gamli skurðurinn er lokaður vegna viðhalds og viðgerða. Stór aurskriða féll snemma árs 2021 og hefur skurðurinn gengið í gegnum mikið viðhald og breytingar sem leitt hafa til reglubundinna lokana.



Á myndinni sést að umferð er til vesturs og eitt skip í bið austan megin.

Það tók okkur tæpa klukkustund að sigla í gegnum Korintuskurðinum en stutt bið var eftir því að komast inn að vestanverðu. Hámarks siglingahraði er 6 sml/klst. Á síðustu árum hafa rúmlega 10.000 skip siglt um skurðinn árlega og yfirleitt er hagkvæmara að nota skurðinn en að sigla fyrir Pelopsskaga, það sparar eldsneyti og dýrmætan tíma. Eins og nærri má geta er umferðin aðeins leyfð í aðra áttina í einu.

Öll skip sem uppfylla reglur skurðarins mega sigla í geng. Félagið sem rekur skurðinn, Corinth Canal SA, áskilur sér rétt til að synja skipi um siglingu eða drátt í gegnum skurðinn ef hætta er talin stafa af því eða farni þess sem ógnað getur öryggi skurðarins. Reglur um stærð skipa eru að þau mega ekki vera hærri en 52 metrar, ekki breiðari en 18,25 metrar og ekki hafa meiri djúpristu en 6,5 metra. Einn dag í viku, frá 06.00 til 20.00, er skurðurinn lokaður fyrir siglingum vegna viðhalds og eftirlits.



Verkamenn grafa Korintuskurðinn á árunum 1882 - 1893.



# LOFT & RAFTÆKI

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

AVS



**SPJALDLOKAR**  
Mörgum gerðum og stærðum



**LOKAR**  
ryðfrír  
**LOKAR MEÐ SUÐUENDA**  
Ryðfrír



**PVC LOKAR**



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



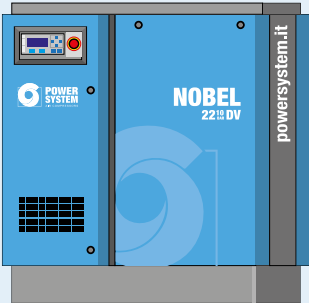
**LOFRÓTORAR**  
Ryðfrír eða Polymer plasti

DELABIE



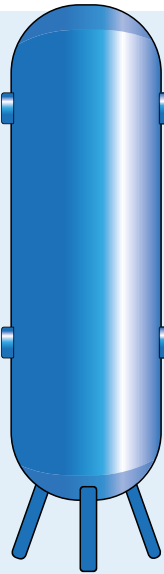
**HNESTÝRING EDA FÓTSTÝRING**  
Vatnsslokar

## Uppsetning fyrir þrýstiloftskerfi



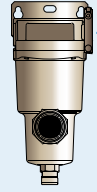
SKRÚFUPRESSA

LOFT

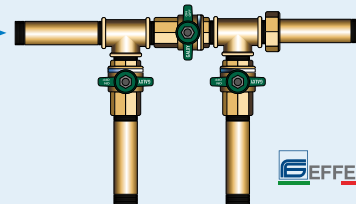


LOFTKÚTUR

VATNSKILJA



LOKAR - FRAMHJÁHLAUP



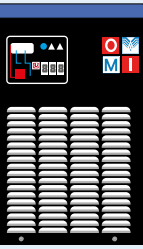
FÍNSIUR FYRIR LOFTKERFI



1 micron  
AF - Q

0,01 micron  
AF - H

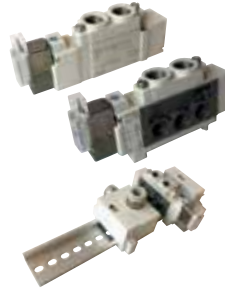
ÚT



KÆLIPURRKARI



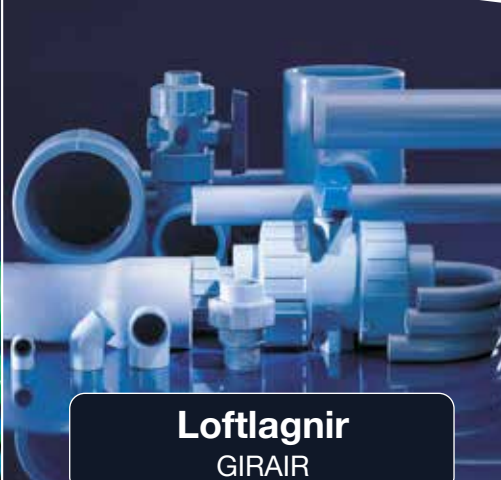
**TJAKKAR - LOFTLOKAR - FITTINGS**  
í mörgum stærðum og gerðum



**LOFTLOKAR - PRÝSTJAFNARAR - SÍUR - OLÍUGLÖS - MJÚKSTARTLOKAR**  
Súuelement - Síuhús



**Sjó- og krapalagnir**  
KRYOCLIM



**Loftlagnir**  
GIRAIR



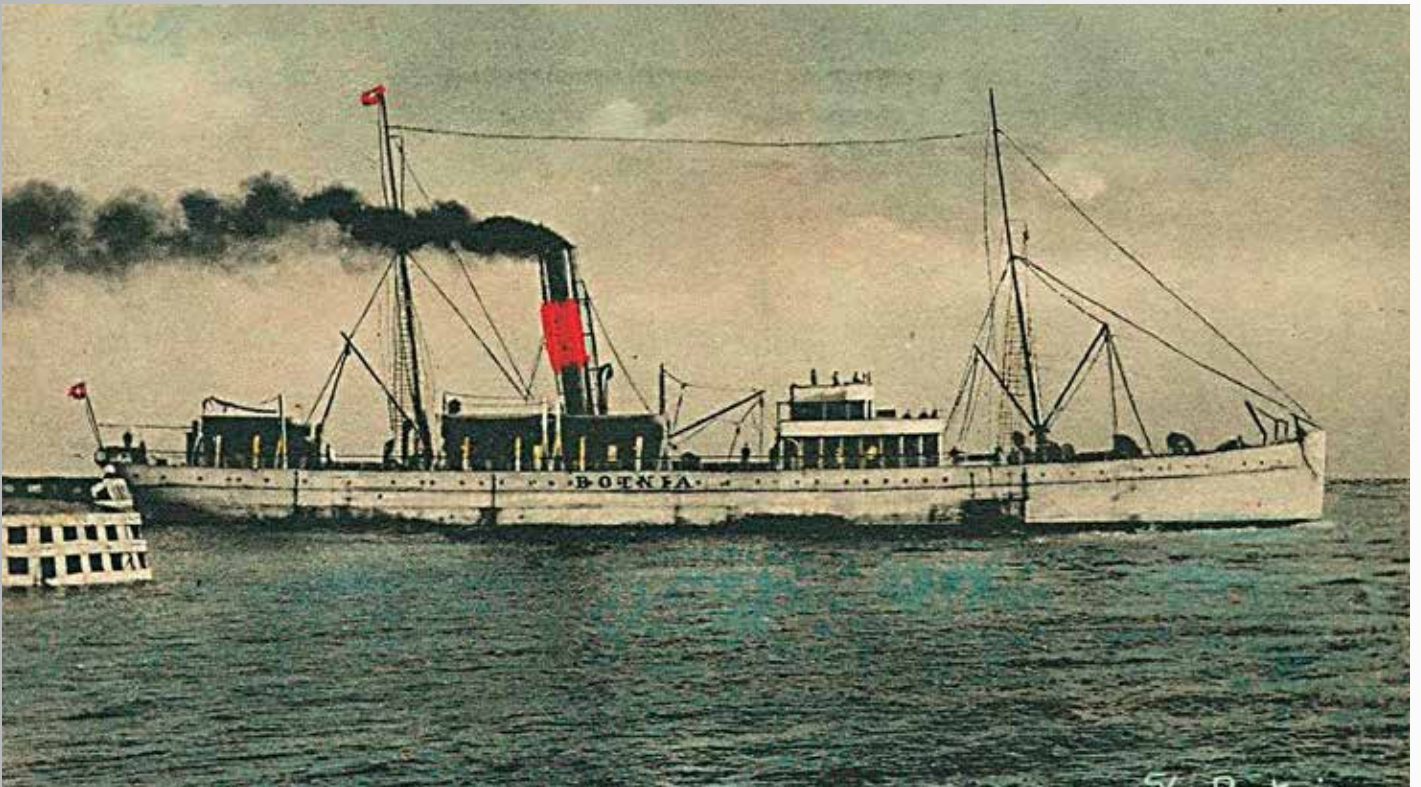
**Neysluvatnslagnir**  
SYSTEM'O - HTA

Skoðaðu betur á  
loft.is

Helgi Laxdal

# ÞAU FÆRÐU OKKUR VARNINGINN HEIM

BOTNÍA KOM MEÐ SUÐUSÚKKULAÐI



Farþega- og flutningaskipið Botnia var smíðað í skipasmíðastöðinni Löbnitz & amp; Co. Renfrew, Skotland, smíðanúmer 364, 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 afhent DFDS í nóvember 1891 og fékk haffærisskírteini 24. nóvember 1891. Carl Fredrik Tietgen var danskur iðnrekandi og fjármálamaður sem gegndi mikilvægu hlutverki í iðnvæðingu Danmerkur. Upp úr 1950 hóf hlutafélagið J. Lauritsen (J. L.) að kaupa upp hlutabréfin í DFDS þannig að frá 1970 var J. L. orðinn meirihluta eigandi í félaginu J. Lauritsen sem var og er útgerðarfélag í fullum rekstri í dag. Á heimasíðu þess má lesa eftirfarandi: Lauritzen Bulkens er skipafélag sem sérhæfir sig í þurrmagnsflutningum með starfsemi vítt og breitt um heiminn.

Einkunnarorð félagsins eru eftirfarandi: Lauritzen Bulkens leggur metnað sinn í að veita skynsamlegar lausnir á sjó og styðja þar með einnig mikilvægan vöxt og þróun samfélaga um allan heim.

## BOTNÍA Í TÖLUM

Lengd, 62,10 m., breidd 9,03 m., dýpt 4,58 m., stærð brt. 1032 og tdw 610. Knúíð þriggja þrepa 1050 ihk þenslu gufuvél, sem fékk orku frá tveimur gufukötlum. Hvoru tveggja framleitt af skipasmíðastöðinni. Ganghraði 11 sm/ klst., í reynslusiglingu.

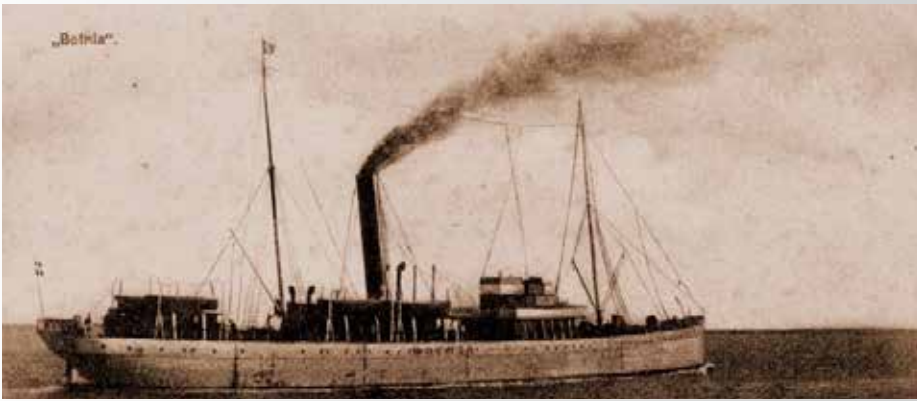
Skipið var smíðað úr stáli, hnoðað með skarðaða súð, drottningar skut en lóðrétt stefni. Tvö þilför stafna á milli,

fjórar lestar og tvö möstur.

Farþegafjöldi, alls 171 farþegi: á 1. farrými 71 farþegi, á öðru farrými 50 farþegar og 50 farþegar á opnu þilfari. Á skipinu var 34 manna áhöfn.



Botnia að leggja frá bryggju í Kaupmannahöfn árið 1906. „Islanderne“ eru íslensku alþingismennirnir að koma úr boðsferð til Danmerkur sem Friðrik 8. var aðalhvatamaður að.



Botnia á siglingu. Kolareykinn leggur til himins.

Af auglýsingum að dæma bæði hjá okkur og í Færeyjum er greinilegt að Botnia hefur sett svip sinn á mannlífð á báðum stöðum. Hér kemur ein íslensk:

**Nú komu loks aftur hattarnir**

margefnisþurðum með Botnia og nú verður það yður sjálfum að kenna, ef þjer lásið ekki hatt, sem er lagaður eftir höfðinu og fer yður vel. En allir vita, að þeir lásið hjá mjer og hvergi annarsstaðar í bænum eða jafnvel á öllu landinu.

Afarmikið úr að veija.

**Reinh. Andersson.**

Á HORNINU Á HOTEL ISLAND

**BOTNIA SETTI SVIP SINN Á MANNLÍFID**

Þessi auglýsing var blaði sem bar heitið Reykjavík í júlí, aldamótaárið 1900. Fyrir utan það að vera skemmtileg segir hún okkur hvað Botnia var okkur mikilvæg á þessum árum bæði hvað varðar flutninga á fólki og vörum.

Frá upphafi voru tveir skipstjórar á skipinu og voru um borð til skiptis þeir, C. J. Holm frá Köbenhavn og I. J. Warrer frá Köbenhavn.

Á árinu 1904 var skipið lengt hjá Skipasmíðastöð B&W, í Kaupmannahöfn, úr 62,10 m., í 74,42 m., sem jók burðargetuna úr 1032 í 1206 brl. og tdw úr 610 í 750.

Á árinu 1909 var skipið enn lengt og nú hjá Köbenhavns Flydedok & Skibsværft Köbenhavn, úr 74,42 m. í 86,62 m., sem jók burðargetuna úr 1206 í 1322 brl. og tdw úr 750 í 897.

Frá því að skipið var smíðað hefur það verið lengt úr 62,10 m. í 86,62 m. eða um tæp 40% sem eykur burðargetu þess úr 1032 brl. í 1322 brl. eða um tæp 30% og tdw úr 610 í 897 eða um 47%.

Þrátt fyrir nefndar breytingar á skipinu

varð ekki önnur breyting á aðbúnaði farþeganna en að eftir breytingarnar voru allir farþegar í skjóli, það er enginn á opnu þilfari.

**SIGLINGALEIÐIN**

Áætlun Botnía var í meginatriðum eftirfarandi: Frá desember 1891 sigldi skipið aðallega á milli Kaupmannahafnar og Hangö.

Frá 1892 til 1904 var aðallega siglt, Kaupmannahöfn, Hangö, Esbjerg, Harwich Kaupmannahöfn og þaðan til Leith, Færeyja og Íslands.

Frá 1900 fór skipið einstöku sinnum, Esberg – Thameshafn, Kaupmannahöfn – Riga, Stokkholmur, Stettin, Kaupmannahöfn og Kristjanía (Oslo) þar til í desember 1903. En þá fór skipið í lengingu hjá A/S Burmeister & Wain til 1904. Þaðan í frá og til 1909, sigldi skipið aðallega á milli Esberg og Grimsby.

Frá því í desember 1909 fram í febrúar 1910 var skipið endurbyggt, meðal annars lengt hjá Köbenhavns Flydedokk og Skipsværft Copenhagen.

Frá 1910 til 1917 var siglingaleiðin í meginatriðum Kaupmannahöfn, Leith og Færeyjar, Ísland. Var á tímaleigu hjá íslenska ríkinu frá í júní 1917 fram í ágúst 1917. Í framhaldinu var skipinu lagt á Seyðisfirði fram í febrúar 1918 en þá tímaleigði íslenska ríkið skipið fram á árið 1919. Þá tók við siglingaleiðin Kaupmannahöfn, Bergen Þórshöfn og Reykjavík. Frá 1920 og til 1927 var áætlunin áætlunin Kaupmannahöfn, Leith, Færeyjar og Ísland. Frá 1928 til 1934 var áætlunin Leith, Þórshöfn –

Vestmannaeyjar, Reykjavík. Var lagt í Kaupmannahöfn 1934. Selt til niðurriffs 1935 og tekið af skrá.

Þessi áætlun til viðbótar sigldi skipið töluvert á íslenskar hafnir og fór í einhverjum tilfellum hringinn með fyrstu og síðustu viðkomu í Reykjavík.

(Helstu Heimildir: Gustav Schmidt Hansen og Holger Petersen.)

**ÞORBERGUR FRÁ HALA**

Af sjálfu leiðir að margir landsmenn nýttu sér þjónustu skipsins, þar á meðal okkar ástkæri rithöfundur Þorbergur Þórðarson frá Hala í Suðursveit. Í dagbókafærslu hjá

**Med Botnia**

hafi ég fengið frá Stóra-Bretlandi hið alþekta át- og suðu-súkkulaði frá Cadbury's bræðrum.

Einungis fyrir kaupmenn og kaupfélög.

**O. J. Havsteen**

Reykjavík.

Einikasali fyrir Ísland.

Hér er önnur þar sem Botnia er í öndvegi, sem birtist í Visi 3. febrúar 1917.

**E. S. BOTNIA**

Að öllu forhallausu fer e.a. Botnia strandferð höðan frá Reykjavík 18. þ. m. vestur um land og kemur við á eftirtöldum stöðum: Hafnarfirði, Pálreksfirði, Blálandi, Ísafirði, Steingrimsfirði, Blálandi, Sandárkróki, Akureyri, Hasavík, Seyðisfirði, Eskifirði, Djúpa-vegi og Vestmannaeyjum.

Afgreiðslu skiptans hér hefir afgreiðslumaður Samnefnda gufukippafélagsins á hendi.

**STJÓRNARRÁÐID.**

Þessi auglýsing birtist í Visi 3. júní 1917 á þeim tíma var Botnia leigð hingað til lands af íslenska ríkinu.

Svo þessi að lokum frá frændum okkar Færeyingum.

**Med „Botnia“ er hjemkommet:**

Haarklippemaskiner — Barbérgarniturar — Barbérmaskiner — Barbérknive — Barbérsenstler — Gilletteblade — Strygeremne — Síte-maskiner til Gilletteblade.

Telefón 72. **Jens av Reyni.**

Þorbergi föstudaginn 1. febrúar 1918 kemur eftirfarandi fram:

„Loft alskýjað, ýmist austan vindur eða kaldi, hlýja og þökufult loft og dimt yfir.

Regnhraglandi öðru hvoru. Hiti kl. 3 var 7 stig., Kl. 6:8stig.

Eg vann 6 klt.

1. Ýmislegt.

2. Las grisku.

3. Las Fru Piper.

Eg er í vondu skapi, þunglyndi og sárgrætilegar stemmingar sækja á mig. Mér leiðist lífið. Og að mestu leyti eru lífsleiðindi mín sprottin af því, að Finnlaug Einarsdóttir (f. 11. sept. 1897) fór af landi burt kl. 9 ½ í gærmorgun með Botníu. Eg þekti hana mæta vel. En nú er hún mér glötuð, sennilega fyrir fult og alt. Hún fór að elta unnusta sinn til Kaupmannahafnar, sem því miður náði tókum á henni áður en eg kyntist henni nákvæmlega. „Vér biðum og sjáum hvað setur.“

Í Tímanum 22. september 1917 kemur fram að á síðari hluta ársins 1916 festi landsstjórnin kaup á flutninga- og farþegaskipinu Sterling í Svíþjóð, skipið átti að hefja strandsiglingar við Ísland í maí 1917 en kom ekki til landsins fyrr en í ágúst. Þess vegna var Botnía tekin á leigu sem fór í þrjár ferðir umhverfis landið þar til Sterling kom og leysti skipið af hólmi. Þess má geta að Botnía þótti ekkert sérstaklega heppilegt skip til strandferða. Einkum var sett út á hversu kolafrek hún var.

## STERLING

### Strandaði í Seyðisfirði

Sterling var byggt hjá skipasmíðastoðinni S&N Morton & Co, Victoria Dock, Leith, Skotland árið 1890, fyrir Östlandske Lloyd Oslo (Rolf Andvord) Christiania. Stærð, 1030 brl. með rými fyrir 86 farþega á tveimur farrýmum, knúið af 820 hö. gufuvél, raflýst og gekk 10-11 sm/h.

Á árinu 1906 kaupir A/S Ganger Rolf (Fred Olsen A/S) Christiania skipið þegar hann tók yfir Östlandske Lloyds ruter þar Newcastle og Antwerpen Á árinu 1907 keypi A/S D/S Torre (Thor E. Tulinius) Kaupmannahöfn skipið. Íslenska ríkið kaupir svo skipið 1917, sem hafði þá skipt þrisvar sinnum um eigendur, og



Sterling strandaði 1. maí 1922 við Brimnes í Seyðisfirði. Allir sem voru um borð björguðust en skipið eyðilagðist á strandstað. Myndin er af skipinu á strandstað.



S/S STERLING under Frederik den VIII's Islandsrejse 1907. Myndina er að finna á M/S Maritime Museum í Kaupmannahöfn ásamt danska textanum.

felur H/f Eimskipafélagi Íslands að gera það út.

## Skipstjórnarmenn í Félagi skipstjórnarmanna



### Akureyri

Fundur verður haldinn laugardaginn  
28. desember kl. 14:00 - 16:00  
á veitingastaðnum Strikinu,  
4. hæð að Skipagötu 14.

Léttar veitingar.  
Félagar fjölmennið.

**Stjórnin**

### Reykjavík

Fundur verður haldinn föstudaginn  
27. desember kl. 14:00 - 16:00  
í salnum Hvammur  
á Grand Hótel Reykjavík.

Léttar veitingar.  
Félagar fjölmennið.

**Stjórnin**

# ARCTURUS

## Fyrsta póstskipið knúíð gufuvél

Póstskipið Arcturus, áður Victor Emanuel, sigldi hingað til lands á árabílinu 1857-1867. Skipið var smíðað 1856 í skipasmíðastöð Alexanders Dennys, Skotlandi og nefnt Victor Emanuel. Lengd um 50 m, breidd rúmir 7m., brl. 331. Danski útgerðarmaðurinn C. P. A. Koch & Vm. leigði skipið í fyrstu en eignaðist það 7. mars 1859 og nefndi Arcturus. Skipið var leigt og síðar keypt til að stunda áætlunarsiglingar til Skotlands, Færeyja og Íslands sem voru styrktar af danska ríkinu.

Á árinu 1866 stofnaði C. F. Tietgen, Det Forenede Dampskibs Selskab DFDS. Útgerð C. P. A. Koch & Vm var einn af stofnendum DFDS frá sama tíma og eignaðist DFDS Arcturus.

Victor Emanuel, síðar Arcturus, kom í fyrsta sinn til Reykjavíkur 27 apríl 1858 og var um leið fyrsta póstskipið knúíð gufuvél sem hingað kom en samningurinn um siglingar skipsins hingað til lands, Skotlands og Færeyja kvað á um sex ferðir á ári hverju, sú fyrsta að vori en sú síðasta að hausti. Sett var upp áætlun fyrir skipið sem sjaldan stóðst en olli margháttuðum vandræðum. Má meðal annars nefna að landpóstarnir mættu til Reykjavíkur á ætluðum komudegi skipsins sem oft drógst úr hófi sem olli því að þeir urðu þá að dvelja í Reykjavík sem seinkuninni nam á kostnað landssjóðs. Einnig var hávært ákall um að skipið sigldi á aðrar hafnir landsins. Við því var orðið þannig að tvisvar á ári var



*Arcturus, eins og hann leit út nýr í slipp hjá skipasmíðastöð Jacob Holm & Sønner í Kristjánshöfn í Kaupmannahöfn. Kristjánskirkja trónir yfir. Handan hennar og fjær er eitt kunnasta hverfi borgarinnar, fríríkið Kristjanía. Myndin er frá því um 1860 í eigu Handels- og Søfartsmuset Kronborg.*

komið við í Stykkishólmi, Ísafirði, Akureyri og Eskifirði.

Með tilkomu skipsins fjölgaði ferðum póstskipsins úr þremur í sex. Þegar þær hófust árið 1778 með seglskipi var bara um eina ferð á ári að ræða sem síðan var fjölgað í tvær og að lokum í þrjár. Í skrifuðum dönskum texta eftir Holger Pedersen sem hefur skrifað allnokkuð um siglingar til Íslands á þessum árum kemur fram að til Leith í Skotlandi á þessum árum hafi verið flutt 500-600 hross árlega sem voru notuð til að draga kolavagna í

skoskum kolanámum. Íslensku hestarnir þóttu henta vel, þeir voru litlir en mjög sterkir. Þegar ofan í námurnar kom urðu hestarnir iðulega svo hræddir að erfitt reyndist að ráða við þá. Á því vandamáli fann hinn snjalli Mammons þjónn „maðurinn“ skothelda lausn. Hann bara stakk augun úr blessuðum skepnunum sem reyndust auðsveipar eftir aðgerðina. Ég spyr mig, vissu íslensku seljendurnir um þessa meðferð á skepnunum?



*Hrossum skipað út í Reykjavíkurböfn. Þeirra beið ómurlæg ævi í breskum kolanámum þar sem þau voru iðulega augnstungin til að gera þau meðfærilegri.*



Mynd: Þorgeir Baldursson

# Kallinn í brúnni

## STEFÁN JÚLÍUS SIGURÐSSON

### Nafn, hvenær fæddur og hvar?

Stefán Júlíus Sigurðsson. Fæddur 1958 í Stærri-Árskógi á Árskógsströnd.

**Maki:** Guðrún Jóna Karlsdóttir.

**Börn:** Klara Fanney og Bjarni Fannar.

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

Ég var 18 ára þegar ég byrjaði á sjó og 22 ára þegar ég fór í Stýrimannaskólann í Vestmannaeyjum.

**Hvaða ár laukstu skipstjórnarprófi?**

Vorið 1982.



Stefán í brúnni á Guðmund í Nesi.

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

Ég var fyrst lögskráður á sjó 14. september 1976 á Sæfara EA-333 frá Hauganesi, hjá Útgerð Valdimars Kjartanssonar og co. En fór síðar á Auðbjörgu EA-22 hjá sömu útgerð. Ég var á Fagranesi EA frá Hauganesi haustið 1979, en 1980 fór ég

aftur á vetrarvertíð á Auðbjörgu EA. Sumarið 1980 fór ég á Arnþór EA-16 frá Árskógssandi, hjá útgerð G-Ben, og eftir stýrimannaskólann var ég stýrimaður á Arnþóri.

Árin 1983 og 1984 var ég stýrimaður og leysti af sem skipstjóri á Særúnu EA-251 frá Árskógssandi hjá Sólrún h/f. Í byrjun



SAMHENTIR ÓSKA YKKUR GLEÐILEGRA  
JÓLA OG FARSÆLDAR Á KOMANDI ÁRI



**Samhentir**

Suðurhraun 4a, 210 Garðabæ,- sala@samhentir.is - 575 8000



Sæfari EA-333.

árs 1985 hófst togarferillinn, þegar ég fór á Pál Pálsson ÍS-102 frá Hnífsdal, en fór síðan síðla sumars, sama ár á Hrímbak EA-306 hjá ÚA, fyrst sem stýrimaður og síðar skipstjóri, en ÚA tók Hrímbak úr rekstri í nóvember 1995. Árið 1996 fór ég til starfa hjá Skagstrendingi sem stýrimaður á Helgu Björgu HU-7 og var þar næstu árin. Vorið 2001 fór ég sem skipstjóri á móti Kristjáni Halldórssyni á Svalbak EA-2 á Flæmska Hattinn. Ég fór síðan sem stýrimaður á Örvari HU en haustið 2003 var ég ráðinn skipstjóri á Árbaki EA-308, og var þar til loka nóvember 2007. Fór þá sem stýrimaður á Arnar HU-1 og var þar fram á vor 2014. Sumarið 2014 fór ég til starfa hjá Brimi (sem síðar varð Útgerðarfélag Reykjavíkur) sem stýrimaður, síðar skipstjóri á Kleifabergi RE-70, og frá 2020 hef ég verið skipstjóri á Guðmundi í Nesi RE-13 . Eftirminnilegast eru árin á Kleifabergi RE-70

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

Guðmundur í Nesi RE-13. Gott skip, hefur mikið afl og góðan togkraft, aðbúnaður fyrir áhöfn góður og vinnuástaða ágæt.

#### Eftirminnilegasti skipstjóri sem þú hefur siglt með?

Hef verið með mörgum góðum skipstjórum, en ætla ekki að gera upp á milli þeirra.

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

Þeir eru nú margir en vil ekki nefna neinn sérstakan.

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

Hef verið með mörgum mjög góðum en geri ekki upp á milli þeirra.

#### Hver er upphalds fiskurinn þinn að; -a- borða? Þorskur.

-b- veiða? Grálúða miðað við þá veiðislóð sem ég stunda í dag, en það er líka spennandi að veiða ufsa. Það var einnig gaman að stunda þorskveiðar í Barentshafi.

#### Hvernig finnst þér best að matreiða fisk?

Þönnusteiktur þorskur í raspi er í miklu upphaldi

#### Hver er furðulegasti fiskurinn sem þú hefur veitt?

Skal ekki segja.

#### Upphalds mið og af hverju?

Hólarnir NNV-af Grímsey voru mikið

stundaðir á árum áður, en einnig voru Halinn og Tungan við Reykjafjarðarál í miklu upphaldi.

#### Versta veðrið sem þú hefur lent í á sjó? Á Flæmska hattinum á Helgu Björgu.



Á landleið eftir góðan netaróður á Sæfara vorið 1977. Stefán blóðgar þorsk.



ESKJA



Við sendum landsmönnum öllum  
hugheilar jóla- og nýárskveðjur með  
þökk fyrir árið sem er að líða.



# GLEÐILEGA HATIÐ

OG TAKK FYRIR SAMSTARFIÐ Á ÁRINU



UMBÚÐAMIÐLUN

555 6677 | umb.is | Korngörðum 5, Reykjavík

Hefurðu upplifað ótvíræða lífshættu á sjó?  
Nei.

Eftirminnileg atvik, eitt eða fleiri?  
Vil ekki nefna það hér.

Hver er mesta breyting siglingatækja sem þú hefur upplifað?

Það var þegar tölvuplotterarnir komu, en líka þegar AIS tækið kom sem sýnir heiti, stefnu, hraða annara skipa og ýmislegt fleira, er alveg frábært.

Þín skoðun á kvótakerfinu og hvernig það hefur virkað?

Mín skoðun er að það þurfi að stýra veiðum, eins og með kvóta.

Hvernig finnst þér fiskifræðin hafa staðið sig við að meta veiðiþol stofna? Nokkuð vel, en það má örugglega gera betur.

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?

Nei.

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

Hafi ungt fólk áhuga þá er bara að taka skrefið og kynna sér málið.

Og að lokum fyrir tónlistaráhugamenn, bíofara og bókaorma:

a) Hvers konar tónlist hlustar þú helst á?



Stefán hjólar jafnt sumar sem vetur. Og sækir þar á ofan í hjólaferðir til útlanda. Hér er hann í einni slíkri á ítölsku Rivertunni síðastliðið sumar.

Uppáhalds tónlistarmaður (hljómsveit)?

Hlusta á ýmsa tegund tónlistar. Nasareth og Creedence Clearwater voru flottir.

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

Síðasta bók sem ég las var um Moniku á

Merkigili, konan í Dalnum og dæturnar 7

eftir Guðmund G. Hagalín

c) Uppáhalds kvikmyndin?

Forrest Gump með Tom Hanks.

Uppáhalds leikari?

Harrison Ford og Kevin Costner eru góðir.

# Ryðfrír stálbarkar

## fyrir

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

**Barkasuða Guðmundar ehf.**

Hvaleyjarbraut 27

220 Hafnarfirði

Sími: 564 3338





*Við óskum sjómönnum og fjölskyldum  
þeirra gleðilegra jóla og farsæls komandi árs*

 **Skeljungur**

**Brimrún**  
FURUNO

**HAMPIÐJAN**  
www.hampidjan.is

**JÓN BERGSSON EHF**

 **ÍSFELL**  
Pekking og þjónusta

**Barkasuða Guðmundar ehf.**  
Hvaleyrarbraut 27 · 220 Hafnarfjörður  
Sími: 564 3338 · Fax: 554 4220  
GSM: 896 4964 · 898 2773

**RUBIX**

  
**SAMHENTIR**  
UMBÚÐALAUSNIR

**VERKFÆRA  
SALAN**

  
**VÉLAR  
OG SKIP**

  
**ekko**  
Toghlerar  
www.ekko.is

  
**FÉLAG  
SKIPSTJÓRNARMANNA**

 **Veðurstofa Íslands**

  
**Vélsmiðja**  
Orms & Víglundar

**FROST**

**VSV**  
VESTMANNAEYJAR  
ICELAND

 **Landsvirkjun**

  
**ÍSFÉLAG**  
VESTMANNAEYJA HF.

 **HD**



  
**BÓKAÚTGÁFAN HÓLAR**

# BRYGGJURÖLT

Myndir: Jón Kr. Friðgeirsson



Okkar góði ljósmyndari, Jón Kr. Friðgeirsson, tók þessa myndasýrpu í sumar. Þarna liggur nýr frystitogari Brims bundinn við Norðurgarð í Reykjavíkurhöfn og hefur nafnaskipti. Ilivileq GR 2-201 hverfur af síðu togarans sem hvílir um sinn nafnlaus við bryggjukantinn.

Nýr eigandi er Brim hf. en skipið kemur frá Grænlandi þar sem Arctic Prime Fisheries hefur gert það út síðan 2020. En það ár urðu þau þáttaskil í rekstri Brims að fyrirtækið keypti sig inn í hið grænenska Arctic Prime Fisheries jafnhliða því að selja Grænlandingunum flunkunýjan togara sem spænskir skipasmiðir í Gíjón við Biscayflóa höfðu þá rétt lokið við að smíða. Nú er sá togari kominn aftur heim til Brims og undir hinu gamalkunna Þerneyjarnafni.

Með þessu fylgdist Jón Kr. og færði nafnabreytinguna rækilega til bókar - eða kannski öllu heldur til mynda.



# Traustur félagi yfir hátíðirnar

Skeljungur óskar viðskiptavinum og landsmönnum öllum gleðilegra jóla og farsæls nýs árs. Skeljungur þakkar ánægjulegt samstarf á árinu sem er að líða.





# HVAÐ HELDUR ÞÚ AÐ SÉ AÐ GERAST MEÐ LOÐNUNA?

Nú er ljóst að engin loðnuveiði verður þetta árið og útlitið hreint ekki gott fyrir það næsta. Fiskifræðingar Hafró komu svektir í land eftir haustleiðangurinn í október. Því miður, sögðu þeir, bergmálmælingar okkar vekja engar vonir um neina loðnuveiði á næstunni. En leitinni verður haldið áfram og væntanlega mun endanleg niðurstaða um veiði eða ekki-veiði fást í janúar en þá fer eftir hefðinni fram vetrarmæling sem fjögur skip standa að. Hafró stendur straum af tveimur þeirra en útgerðin hinum tveimur. En hvað er þetta með loðnuna? Því lætur hún ekki sjá sig? Við leitum til fjögurra skipstjóra með þessa spurningu: Hvað heldur þú að sé að gerast með loðnuna? Svör þeirra fara hér á eftir.



**Bergur Einarsson**  
skipstjóri á Venusi NS:

„Þetta er stór spurning og erfitt að negla niður eitt ákveðið svar. Mín tilfinning er samt sú að hér eigi hvalir töluverðan hlut að máli. Þeim hefur sjáanlega fjölgað mjög mikið. En svo má auðvitað líka benda á breytingar sem eru að verða í hafinu.“



**Guðmundur P. Jónsson**  
skipstjóri á Vilhelm Þorsteinssyni EA:

„Það er hvalurinn sem er að gera skurk í þessu. Hann er í harðri samkeppni við okkur. Sjálfsagt má nefna fleira sem spilar inn í, svo sem hitastig sjávar eins og fiskifræðingarnir hafa bent á. En í mínum huga er enginn vafi. Ég er algjörlega sannfærður um að hvalurinn á stærstan þátt í loðnubrestinum.“



**Hjalti Einarsson**  
skipstjóri á Svani RE:

„Etli skýringarnar verði ekki jafnmargar og mennirnir sem þú spyrð. Ég veit ekki hvað skal segja. Það blasir þó við að samkeppnin um þennan fisk í dýraríkinu hefur stórauðist. Hvalastofninn hefur stækkað gríðarlega á undanfönum árum. En það eru líka að verða breytingar í



hafinu. Eitthvað er sannarlega óðruvísi en var í denn. Loðnan er til dæmis farin að hrygna í auknum mæli út af Norðurlandi. Það sem er þó mest áberandi, finnst mér, er að stóru göngurnar koma ekki lengur eins og var áður. Þá komu miklar loðnutorfur og aðrar smærri fylgdu á eftir. Að vísu komu öflugar göngur í fyrria en einhver breyting hefur orðið á göngumynstrinu.“

**Sigurður Grétar Guðmundsson  
skipstjóri á Polar Amaroq:**

„Ég held að það séu nokkrir þættir sem geta valdið loðnuleysi. Margskonar breytt skilyrði í hafinu, til dæmis hitastig og æti en kannski hefur mest áhrif fjöldi hvala og þá sérstaklega Hnúfubaks sem virðist



vera í stanslausu loðnuæti. Ég held að það hafi klárlega einhver áhrif.

Svo er maður hugsi yfir nýju aflareglunni en eftir 2016 þegar hún var sett á hefur í fjörgang ekki mælst nægilega mikið til að gefa út byrjunar kvóta og það fær mann til að hugsa En þetta eru vangaveltur. Með hvalinn hins vegar vitum við að honum hefur fjölgað og ef heldur fram sem horfir étur hann okkur út á gaddinn og drepst svo væntanlega úr hungri. Ég skil ekki þessa friðunarstefnu á hval því ég sé engan mun á hvalveiðum og öðrum veiðum. Svo mætti kannski veiða meira af þorski því maður heyrir frá togaraköllum að það sé alls staðar þorskur og hann afi minn, Siggí í Bót, kenndi mér að ef við höldum ekki jafnvægi í náttúrunni þá fer ekki vel.“

**VINNSLUSTÖÐIN HF** ● **HAFNARGATA 2** ● **900 VESTMANNAEYJAR** ● **VSV@VSV.IS** ● **VSV.IS**

Á Leturstofunni bjóðum við upp á hönnun og umbrot á alls konar verkum.

Auglýsingar / logo / sálmaskrár umbúðir / fréttabréf nafnspjöld / boðskort bæklinga / límmiða og allt sem þér dettur í hug.

Vertu í sambandi við okkur og við förum yfir þetta í sameiningu.

leturstofan@leturstofan.is



/leturstofan /leturstofan



# Skipstjórinn, ljósmyndarinn og bróðirinn sem komst af

Vigfús Markússon, stýrimaður og skipstjóri á Rífsnesi SH-44, er á línunni: „Við erum hérna úti á Dornbanka, við miðlínuna. Veðrið? Jú það er alveg sæmilegt, sól og logn.“

Ég opna munninn til að spyrja um aflabrögð en í því er hóað í Vigfús.

„Heyrðu, ég hringi aftur,“ segir hann og kveður.

Eftir nokkra stund hringir síminn.

„Það eru einhver vandræði með kælikerfið,“ útskýrir Vigfús.

„Sjórinn er svo fjári kaldur, mínus 0,7 gráður. Lofthitinn er að vísu nálægt einni gráðu í plús. En engu að síður, ef væri kaldafýla myndi allt frjósa hér hjá okkur. Það var kaldara í gær þegar við komum eða mínus tvær gráður.“



Bátur þeirra bræðra, Bakkavík ÁR 100, sem fórst í innsiglingunni að Eyrarbakka í september 1983.

\*\*\*

Rífsnes SH er línuveiðaskip, nálega 40 metra langt og tæp 780 brúttótonn.

„Þeir eru ekki nema fimm eftir línubátarnir af þessari stærð en voru 25 þegar ég byrjaði fyrir svona aldarfjórðungi síðan,“ segir Vigfús. Hann horfir út um brúargluggann. Sunnan við hann eru fáeinir togarar að veiðum. Það eru 140 sjómílur til Rífs, hins

forna verslunarstaðar á utanverðu Snæfellsnesi sem er jafnframt heimahöfn Vigfúsar.

„Við erum 14- 15 klukkustundir að sigla hingað.“

Hvernig eru aflabrögð?

„Við erum rétt að byrja, komum í gærmorgun og byrjuðum þá strax að leggja. Við erum 4 til 5 klukkustundir að leggja. Svo er dregið og þegar endinn kemur inn er aftur byrjað að leggja. Þetta er stöðug vinna og mikil enda eru 14 karlar á og áhöfn í landi til skiptanna svo að karlarnir fái nauðsynlega hvíld.“

Hér er mikill straumur og línan vill slitna sem tefur. Í fyrra var hér algjör veisla. Í hittifyrri líka.“

Fyrir hvaða fisk er verið að egna?

„Porsk. Þeir slefa yfir honum heima. Er svo þéttur í sér og góður í vinnslunni. Mánudagar eru löndunardagar hjá okkur. Eftir áramótin styttest túrarnir, lögnum fækkar í fjórar og túrinn fer úr viku niður í fimm daga. Meira æti í fiskinum kallar á styttra úthald svo hann sé sem ferskastur þegar vinnslan í landi tekur við.“

\*\*\*

Annars var erindið að fræðast um ljósmyndaáhuga Vigfúsar.

„Að taka myndir er nú eiginlega eina hobbíið mitt. Myndavélin er alltaf hérna við hliðina á stólnum mínum.“

Og myndarðu jafnt í landi sem á sjó?

„Nei ekkert í landi.“

Nú verður augnabliks þögn í símanum.

„Nei þetta er kannski ekki alveg rétt hjá mér. Við búum hérna beint á móti innsiglingunni í Reykjavíkurhöfn. Á Kirkjusandsreitnum. Og ég viðurkenni að ég stenst ekki mátið þegar bátar og skip bruna fram og til baka svo að segja beint undir glugganum hjá mér, ég fæ fiðring og áður en ég veit af er myndavélin komin á loft.“

Svo að þú myndar í landi líka?

„Já, en aldrei landslag eða neitt þess háttar. Bara það sem er að gerast á sjónum. Skip og bátar eru mitt mótív, ekkert annað, og helst í brælu. Það er skemmtilegast. Stundum hefur það komið fyrir að ég hef kallað á kokkinn eða vélstjóran til að leysa mig af þegar ég sé báta sigla í ólgusjó. Yfirleitt fer ég nú ekki langt, brúarglugginn dugur mér langoftast. Ég er með Sony vél og mikinn aðdrátt, allt upp í 1200 mm sem gengur reyndar ekki um borð í skipi sem sjaldnast er kyrrt undir fótum manns. Ég nota ekki meira 600 mm., það sleppur yfirleitt til og krefst ekki þrífótar.“



Vigfús í brúnni  
á línubátnum  
Tómasi Þorvaldssyni

Mynd/Ása Magnea Vigfúsdóttir



Gullver NS 12 í norðan þræsingi. Vigfús á líka dróna en segist ekki hafa náð neinum tókum á honum ennþá. Mynd: Vigfús Markússon

Eitthvað hefur þú haft annað fyrir stafni á frívaktinni en að dunda þér við ljósmyndir? „Jú, reyndar. Ég skrifaði sögu bátanna frá Eyrarbakka sem kom út á bók. Byggt var á handriti Vigfúsar heitins Jónssonar oddvita sem lést 1989. Ég endurbætti það og jók að efni.“

Fleira?

„Ég á sumarþustað á Eyrarbakka sem stendur við svonefndan Gónhól. Álög hvíla á hólnum og er bannað að slá hann eða hreyfa mikið við honum. Ég tók nú samt sjensinn og setti upp stóra loftmynd á hólnum efst þar sem ég var búinn að merkja inn öll skerir í sjónum fram undan Eyrarbakka. Þarna er vinsæl gönguleið og ég sé að margir nema staðar til að skoða myndina sem er afar skýr.“

\*\*\*



Stormur SH 177 á leið í land og fær á sig brot á Eldeyjarbanka.

Vigfús er á fésbókinni, Brimbarinn. Þar er opin aðgangur að hans frábæru skipamyndum. Mynd: Vigfús Markússon

dáinn. Hafði ekki þolað kuldann geri ég ráð fyrir enda hafði hann lent í eldsvoða þegar hann átti Boðann og aldrei náð sér í húðinni eftir það.

Hvarflaði ekki að þér eftir þetta að hætta á sjónum?

„Ég held ekki. Mánuði síðar var ég kominn á sjóinn aftur. Ætlaði að prufa þetta og þar er ég enn, líðlega fjórutíu árum síðar.“



Sigurbjörg ÓF 1 á leið til löndunar hlaðin fiski. Mynd: Vigfús Markússon



*Við óskum sjómönnum og fjölskyldum  
þeirra gleðilegra jóla og farsæls komandi árs*



VÖLUSPÁ ÚTGÁFA

**VÍKINGUR**  
SJÓMANNABLAÐIÐ

**LETURSTOFAN**



**VÍSIR**  
félag skipstjórnarmanna  
á Suðurlandi



**Simberg**  
www.simberg.is

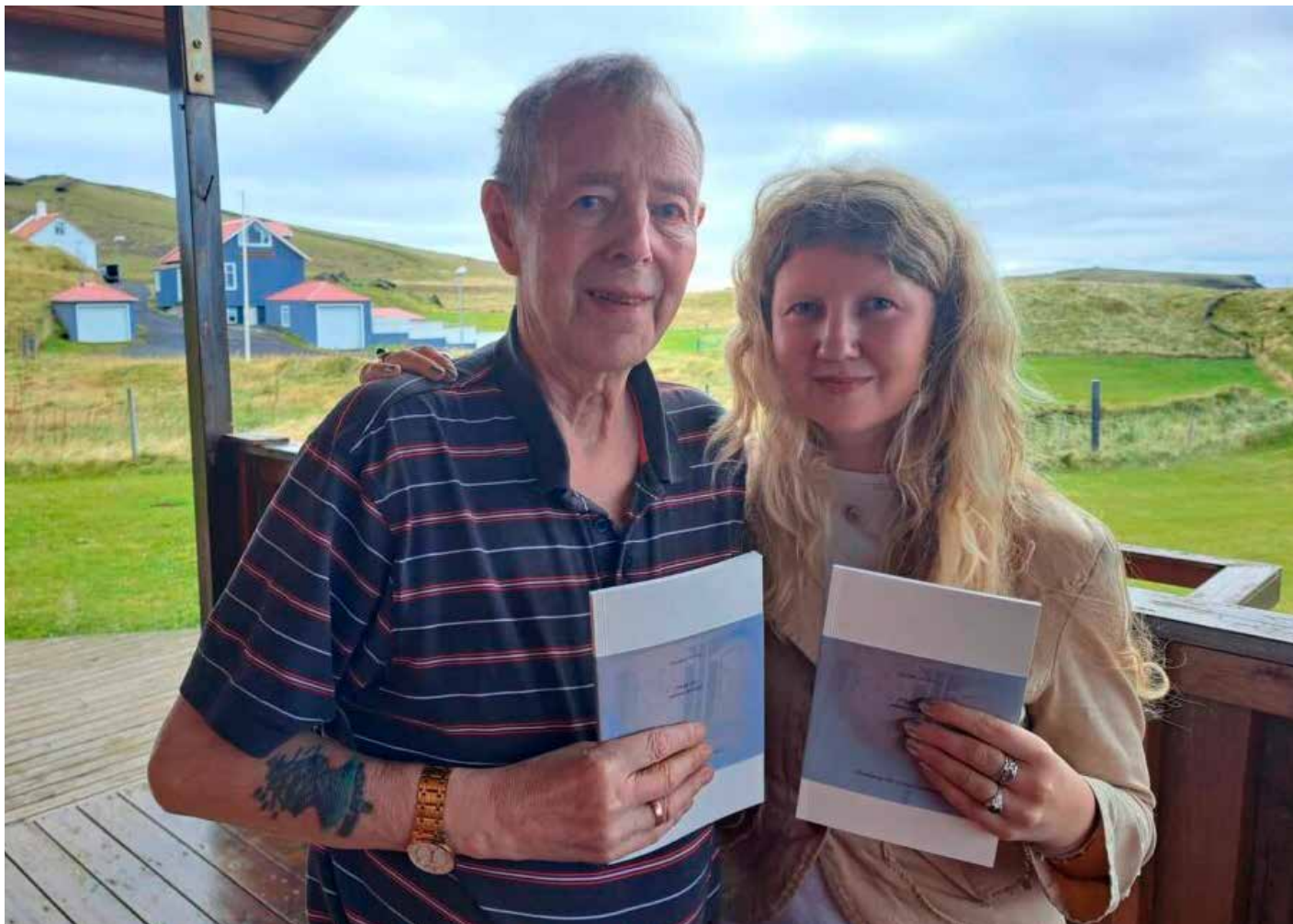


**LAUGARÁS**  **BÍÓ**  
BARA LÚXUS



Sjómann- og  
vélstjórafélag  
Grindavíkur

# Sæðisprufan



Sigurgeir Jónsson, ásamt sonardóttur sinni, Katrínu Hersisdóttur, sem sá um myndskreytingar í bókinni, *Fyrir afa – nokkrar smásögur*.

Út var að koma bókin *Fyrir afa – nokkrar smásögur* – eftir Vestmannaeyinginn Sigurgeir Jónsson, fyrrverandi kennara og sjómann, já, einn af þeim sem forðum sóttu síldina í Norðursjóinn. Sögur hans eru býsna smellnar og auðvitað með óvæntum lokahnykk, eins og þessi hér, *Sæðisprufan*, sannar:

Ég var búinn að finna fyrir ákveðnum óþægindum um nokkurn tíma. Þau byrjuðu nokkru áður en ég hélt upp á áttæðisafmælið og héldu síðan áfram. Þetta lýsti sér helst sem þreyta og máttleysi og var ekkert endilega bundið við líkamlegt erfiði. Reyndar var ég alltaf dauðuppgesinn eftir hring á golfvællinum en fann líka fyrir þessu eftir minni átök, svo sem að sprauta á gluggana eða sjá um að elda kvöldmatinn.

Þar sem þetta virtist ekkert ætla að lagast, þrátt fyrir alls kyns inntökur á vítamínum og bætiefnum, ákvað ég að hringja í heimilislækninn og fá ráð. Ég fékk

símatíma eftir nokkra daga og tjáði honum þá hvað væri að angra mig; ég væri ekki neinn átakamaður lengur.

„Það fylgir nú bara aldrinum, góði minn,“ sagði doktorinn og bætti svo við: „en það er svo sem allt í lagi að kíkja nánar á þetta ef það skyldi nú vera eitthvað annað. Enda sýnist mér nokkuð langt síðan þú hefur komið í skoðun.“

Eftir að hafa kannað málið, sagði hann mér að mæta í blóðprufu eftir viku og hafa þá jafnframt þvagsýni meðferðis. „Við skulum hafa þetta allt á hreinu,“ sagði hann og bætti við að hann myndi svo hafa samband við mig í sömu viku upp á framhaldið.

Ég mætti í blóðprufuna á tilsettum tíma og skilaði af mér gulum vökva. Tveimur dögum seinna hringdi doktorinn í mig og sagði mér að mæta í viðtal klukkan 11 daginn eftir.

Nú heimitaði konan að fara með mér til að fá að vita milliliðalaust hvað út úr þessu kæmi. Að sjálfsögðu var það látið eftir

henni og klukkan 11 á miðvikudegi vorum við mætt niðri á heilsugæslu þar sem doktorinn vísaði okkur inn á stofuna sína.

„Ég er búinn að fara yfir þetta allt hjá þér og miðað við mann á þínum aldri, finn ég nánast ekkert athugavert,“ sagði hann og bætti svo við einhverri speki um rauð og hvít blóðkorn sem hann sagði litlu máli skipta. „Það var eins með þvagprufuna, ekki að sjá að neitt alvarlegt sé að. En ég ætla að mæla hjá þér blóðþrýstinginn, svona til öryggis,“ bætti hann svo við.

Ég var ekkert að upplýsa hann um það að ég hefði sjálfur tekið hann heima um morguninn, hugsaði með mér að kannski væru græjurnar á heilsugæslunni betri. Sú mæling skilaði nánast sömu tölum og ég hafði lesið á mínum mæli fyrir um morguninn.

„Hmm,“ muldraði doktorinn. „Þetta virðist bara vera í lagi líka, púlsinn reyndar ívið of hár en bara í góðu lagi. Segðu mér aftur hvað það er sem er að hrjá þig.“

Ég endurtók það sem ég hafði áður sagt

honum um sífellda þreytu og mæði eftir jafnvel minnstu átök. „Ég treysti mér varla lengur til að fara átján honur á golfvöllinum,“ sagði ég. „Það er talsverð breyting frá því sem var.“

„Það er nú kannski ekkert undarlegt með mann á þínum aldri,“ sagði doktorinn. „Úthaldið minnkar eftir því sem árin færast yfir.“

Nú fannst konunni rétt að hún fengi að láta ljós sitt skína og hún upplýsti doktorinn um að við hefðum verið í golfherð í fyrra með honum Árna, 87 ára gömlum, sem hefði leikið sér að því að spila minnst átján holur á dag og stundum meira. Reyndar gleymdi hún að taka fram að Árni þessi var fyrrverandi margfaldur meistari í skíðagöngu en ég var ekkert að blanda mér í þá frásögn.

„Já,“ sagði doktorinn. „Það er misjafnt eftir mönnum hvernig aldurinn fer í þá. Málið er að ég finn bara ekkert alvarlegt sem amar að þér. Hins vegar ætla ég að gera eina lokatilraun með þig. Mig langar að fá hjá þér sæðisprufu, það er að segja ef þú treystir þér til þess,“ sagði hann og leit á mig ákveðnum augum.

Ég gaut augum á konuna sem sýndi bara jákvæð viðbrögð svo að ég sagði: „Jú, það

ætti að vera í lagi, reyndar þori ég ekki að ábyrgjast magnið núorðið og því síður gæðin.“

„Það er ekki magnið sem skiptir máli,“ svaraði doktorinn að bragði. „Án þess að lofa neinu, gæti verið að í þeirri prufu væri eitt eða tvö atriði að finna sem gætu skýrt þennan slappleika þinn. Ég ætla því að láta þig hafa dós með þér heim sem þú svo tæmir þig í eftir hentugleikum í kvöld eða nótt og skilar svo til mín strax í fyrramálið þannig að við getum úrskurðað fljótlega hvort eitthvað er á því að græða.“ Við hjónin kinkuðum bæði kalli en doktorinn fór ofan í skúffu og náði þar í grænleita dós sem hann afhenti mér.

„Þú kemur svo með þetta beint til mín klukkan tíu í fyrramálið. Er ekki í lagi með þá tímasetningu?“

Þar sem hvorugt okkar hjóna hafði orð á öðru en að það væri í lagi, lauk samtalinu og við höldum heim.

En ýmislegt fer öðruvísi en ætlað er. Kvöldið fram undan var ekkert til að hrópa húrri fyrir og eftir svefnlitla nótt mættum við enn á ný til fundar við doktorinn þar sem ég afhenti tóma, græna dós með þeim orðum að þetta hefði bara ekki gengið sem skyldi.

„Nú,“ sagði doktorinn. „Hvað klikkaði?“ Ég hagræddi mér í stólnum á móti honum og sagði honum að fyrst hefði ég reynt í gærkvöldi, fyrst með hægri hendi, svo með vinstri og loks með báðum en ekkert hefði gengið.

„Þá kallaði ég á konuna til að hjálpa mér,“ bætti ég við. „Hún reyndi fyrst með báðum höndum og síðan með tönnum og enginn árangur. Þá datt okkur í hug að hringja í hana Dóru, nágrenniskonu okkar, og biðja um aðstoð. Hún er afskaplega lagin við marga hluti og oft fljót að redda hlutunum. Hún kom en það var sama hvað hún reyndi, með báðum höndum, í handarkrikanum og svo loks milli fótanna. En allt var við það sama og hjá okkur hjónunum, ekkert losnaði. Og rétt fyrir miðnættið gáfumst við endanlega upp. Þess vegna færðu núna tóma dós.“

„Ætlið þið virkilega að segja mér,“ sagði doktorinn og horfði spurnaraugum á okkur, „að þið hafið fengið hana nágrenniskonu ykkar til að hjálpa ykkur við þetta?“

„Já,“ svaraði ég. „Og það var alveg sama hvernig við reyndum, öll þrjú. Við gátum ekki náð lokinu af andskotans dósinni.“

**JRC**

**SIMBRAD**

*Fyrir sjálfbærar fiskveiðar*



**KONGSBERG**

**JOTRON**  
Performance for Life

**Hytera**

**Olex**

**Sperry Marine**

**Óskum viðskiptavinum okkar gleðilegra jóla og farsældar á komandi ári.**

**Þökkum viðskiptin á árinu sem er að líða**

Askalind 2  
201 Kópavogur

**Simberg**  
Simi: 414-4414

www.simberg.is  
simberg@simberg.is

H. E.	Skammt- inn Ólmar	Bók- hljóðið Sárar	Gruggið Börðu	Hirða- um Tyggja Tönn	Skífur	Patti	Möður	Flein A föti Skegfi	Fjall á V-landi	H. E.	Elskar Rugli	Kona Hvildu Nýlja- löndin	Sigla Nota	
Þraut				4.						Víðkvam Forsetn.				
Arstið- inni Hlunn- indanna						>						3.		
Köllin Snæddir Frýs	2.				>						v	v		
Saur Lúsar- egginn			v	>						Jullu Möður Hirslur				
Heibr- aði		v					Veiddu Kaun	v						
Niska				5. v		Ílát Skemm- ist			1.				v v	
Þefar Andleg						>								
Kveink- udu sér					Fjöll Staka Hús- guga					6.				
Syngir							Alin Manni	v			Eins Náðhúss			
Samhl.			Af Iveimur Til- burðum	v					Birta Sæti Vesöl	v				
Tönn		Sátu Hátíða- söng Tönn						Virki Ósami- legt						
Fitla				Gleði- merki Gulu Staur Lardi				7.				Lúsar- eggj- unum	Keyr	
H. E.	Svikul Himna- verur						Garð- álfana Fugl							
A í Evrópu					Merki- lína Leiknum				8.					
Mann Fors.						>	Sló Sekk		v				Greinir	
Kátt					12.	Skoráyr Hás			9.		Eins Töluoið			
Rösa- vefur Vidkvam			10. v			>				Stafir Drap				
Saukj- dýrið Fisks						>			Astkona Samhl.					
Þveng- jum		v					Gnafir	13.		11.				



*Okkar bestu óskir um*

# *Gleðileg Jól*

*& farsælt komndi ár!*

## **VILTU GERAST ÁSKRIFANDI?**

Hægt er að gerast áskrifandi af blaðinu  
í síma 8626515 eða senda tölvupóst  
á netfangið: [jonhjalta@simnet.is](mailto:jonhjalta@simnet.is)

Sjómannablaðið VÍKINGUR kemur út fjórum sinnum  
á ári og er málagn skipstjórnarmanna á Íslandi.

Blaðinu er dreift til allra félagsmanna í Félagi  
Skipstjórnarmanna, Skipstjóra og  
stýrimannafélaginu Verðandi, Skipstjóra og  
stýrimannafélaginu VÍSI og félagi Bryta,  
þeim að kostnaðarlausu.



**VÍKINGUR** SJÓMANNABLAÐIÐ

# Ljósmyndakeppni Sjómanna 2024



Fimmtudaginn 5. desember sl. fór fram ljósmyndakeppni Sjómanna blaðsins Víkings en sú keppni er jafnframt undankeppni í Norðurlandljósmyndakeppni sjómanna sem að þessu sinni er í höndum Víkingsins. Alls tóku tíu sjómenn þátt í keppninni með 90 ljósmyndum. Dómaramir sem fengu það erfiða verk að velja þrjá vinningsmyndir, auk 12 mynda til viðbótar vegna Norðurlandakeppninnar, hafa verið dómamar íslensku keppninnar um árabíl. Þau eru Sigrún Elín Svavarsdóttir stýrimaður, Sigrún Sigurðardóttir Fossdal áhugaljósmyndari og Sigurður Ó. Sigurðsson atvinnuljósmyndari. Þakkar blaðið þeim kærlega fyrir dæminguna.



Fuglar, mynd Davíðs Más Sigurðssonar, háseta á Drangey.

Það var niðurstaða dómnefndarinnar að mynd Davíðs Más Sigurðssonar, háseta á Drangey, Fuglar, hlýti fyrsta vinning sem er ljósmyndabókin Reykjanes logar eftir Sigurð dómara. Í öðru sæti var einnig mynd Davíðs, Trollið faðmað, og í þriðja sæti var mynd Ágústis Inga Sigurðssonar hafnsögumanns í Hafnarfirði, Komnir glaðir til hafnar. Hreppa þeir í sinn hlut bækurnar Síldardiplómasíu eftir þá Ted Karlberg og Hákan Juholt (2. verðlaun) og Svarta ketti, fullt tungl og rauðhærðar konur eftir Símon Jón Jóhannsson.

Sjómanna blaðið Víkingur þakka þátttakendum fyrir þeirra framlag og vonar að sjómenn haldi áfram að vera duglegir við myndatökur og sem flestir þeirra freisti gæfunnar í næstu keppni að ári.



Trollið faðmað, höfundur einnig Davíð Már.



*Ágúst Ingi Sigurðsson, hafnsögumaður í Hafnarfirði, hreppti 3. sætið með myndina, Komnir glaðir til hafnar.*



*Dómarar ásamt umsjónarmanni keppninnar. Hilmar og Sigrún Elin eru í efri röð, Sigurður Ó. og Sigrún þeirri neðri.*

# Frívaktin

## Hjátrú sjómanna

Út var að koma bókin *SVARTIR KETTIR, FULLT TUNGL OG RAUÐHÆRÐAR KONUR*, eftir *Simon Jón Jóhannsson*. Í bókinni er að finna hjátrú af ýmsum toga og auðvitað er sjómennskan þar ekki undanskilin og líklega er óviða meira um hjátrú en einmitt þar. Hér á eftir verður gripið niður í þessa bráðskemmtilegu og fróðlegu bók:

– Alltaf á að snúa báti réttisælis þegar honum er ýtt á flot því annars versnar veðrið eða óhöppin dynja yfir.

– Það er ólán að rétta eitthvað yfir bát eða kasta einhverju yfir skip því þá gera öldurnar eins.

– Titri bátur þegar hann er settur á flot er það váboði.

– Það er slæmur fyrirboði þegar sjómenn mæta svörtum ketti, konu, nunnunni, presti eða líkbíl á leiðinni til skips.

– Von er á stormi detti sjómaður á hnakkann á leiðinni um borð.

– Ólán er að búa um rúm sjómanns fyrr en þrem nöttum eftir að hann er farinn að heiman því þá á hann ekki afturkvæmt.

– Ekki má viðra rúmföt, lesa í bók, þrjóna eða viðra bækur meðan menn eru í róðri því þá skellur á illviðri eða eitthvað slæmt gerist um borð.

– Þeir sem eru kvensamir eru fisknari en aðrir.

– Hundar og konur eru váboðar um borð í skipum.

– Þegar prestur fer á sjó á að hafa kirkjuna opna á meðan.

– Fari rottur, mýs eða skipsdraugar frá borði áður en skip leggur úr höfn ferst það.

– Það er ólánsvegur að blístra, syngja eða bölvva um borð í skipum því þá getur skollíð á stormur, illhveli dregist að skipinu eða fjandinn sjálfur mætt á svæðið.

– Það er einnig ólánsboði fiskist óvenju vel í fyrsta róðri, veiðist rauðmagi eða skötuselur á færi, berji menn vettlingum við skip, kasti menn lús í sjóinn, veiðist selir í net, syndi selir þvert á leið skips eða á móti því, taki ófisknir menn upp á því að veiða vel, afhausi menn fiska um borð og fleygi hausunum útbyrðis, þvói menn af sér slorið í róðri, þvói menn kaffibollann sinn um borð eða þvói menn fiskislor af bátum áður en vertiðinni er lokið.



– Það veiðist vel sé formaðurinn fullur nöttina fyrir róður, sé lítill fiskur geymdur einhvers staðar í bátinum, fari konur höndum um veiðarfæri áður en lagt er af stað í veiðiferð, veiðist lítið í fyrsta róðri eða hlaupi lykkja á færi.

– Hræki menn upp í lítinn fisk sem veiðist og kasti honum fyrir borð veiðst annar stærri fiskur.

– Þegar fiskitorfur stefna í vindátt, sé áberandi mikill skarkoli, krossfiskur eða marflær í sjónum eða mikill fjörumaðkur er það fyrirboði um storm og brim.

– Margir sjómenn telja það illt vita að sigla á óskirðu skipi.

– Gerist eitthvert óhapp við skipsskið veit það á gott því þá er óhappið búið og

kemur ekki fyrir seinna.

– Þegar skip stendur á sér þegar verið er að hleypa því af stokkunum er það ólánsmerki.

– Það er ólánsvegur að skíra skip eftir skipi sem hefur farist.

– Hafi sjómenn hegrakló undir ilinni þegar þeir róa stingur klóin þá þegar fiskur er undir.

– Í Færeyjum er til sú hjátrú að heilladrjúgt sé fyrir sjómenn að hafa hegrakló innanklæða, þá fiski þeir vel.

– Sjómenn í suðurbyggðum Englands suðu hegraklær og settu fiskilínur sínar ofan í vatnið í þeirri trú að þá fiskaðist betur.

– Sjómenn höfðu vallhumal stundum með sér til verndar á sjó.

– Sjómenn trúðu því áður fyrr að eyrnalokkar vernduðu þá fyrir drukknun og gæfi þeim góða sjón.

– Sjómenn telja það illt vita að mæta konu, kirkjunnar þjónum eða líkbíl á leið til skips.

– Það er illt viti fyrir sjómenn að hrasa á leið til skips.

– Sér til verndar og heilla hafa sjómenn stundum bundið hnúta á klæði sín.

– Veiðist lúða í net á sá sem fyrstur snertir hana barn í vændum.

– Snúi dökka hliðin á lúðunni upp þegar hún er veidd þá veiðist önnur.

– Ef sjómenn sofa hjá nöttina áður en haldið er í veiðiferð koma þeir til með að veiða lúðu. Stundum var líka sagt að kona þess sjómanns sem veiðir lúðu sé ófrísk.

– Kvenhylli fylgir lúðuveiðum og gefi sjómaður konu lúðu á hún að þakka fyrir sig með því að sofa hjá honum.

# AF GÖMLUM BLÖÐUM

Umsjónarmaður: Bernharð Haraldsson

## Bakkus er ekki besti hásetinn

25. s.m. [nóvember, 1872] fór skip með 6 mönnum frá Brunnastöðum á Vatnsleysuströnd inn í Hafnarfjörð til þess að sækja eldivið o.fl. til hins nýstofnaða barnaskóla þar í hreppnum. Skipið var eign Guðmundar Ívarssonar hreppstjóra á Brunnastöðum, og var fenginn fyrir það Þórður Erlendsson bóndi á sama bæ. Ferðin til Hafnarfjarðar gekk vel og lagði skipið heimleiðis að áliðnum sama degi. Við dvöl sína í kaupstaðnum höfðu skipverjar allir drukkið helzt til mikið, og síðan bætt á sig á leiðinni, nema Sigmundur, mágur skipeigandans, maður um tvítugt. Veður var gott og byr hagstæður. Gekk þeim vel suður á móts við Keilnes, en þá vildi formaðurinn taka við stjórninni og var það látið eftir honum. Var hann þá orðinn svo ráðlaus, að hann stýrði jafnan af réttari leið, og þótt Sigmundur segði honum til leiðar og bæði hann að halda betur í horfinu, sinnti hann því í engu. Loks stýrði Þórður skipinu á fleygiferð upp á sker, fram undan Ásláksstöðum á Suðurströnd. Sigmundur fór þegar upp á

skerið og var vel stætt á því. Ætlaði hann að reyna að yta skipinu af því, en með því að enginn hinna hafði rænu á að veita honum lið og skipið ruggaði á skerinu og tók að fyllast af sjóum, er gengu yfir það, fór Sigmundur aftur upp í það til þess að fella seglin, er engum hinna hafði dottið í hug að hreyfa sig. En áður en hann hafði lokið því, hvolfdi skipinu. Sigmundur, Þórður formaður og tveir menn aðrir komust á kjöl, en tveir drukknuðu. Voru það Sigurður Matthíasson vinnumaður í Landakoti og Markús Auðunsson vinnumaður á Hlöðunesi. Lítið var farið að skyggja, og sáu menn úr landi, er skipinu hvolfdi. Brá Árni Sveinsson í Móakoti samstundis við, fór út að skipinu og bjargaði þeim fjórum, er á kili voru.

Pétur Guðmundsson: Annáll 19. aldar, 4.b.

## TAKK Íslenskur sjávarútvegur

KAPP ehf hefði ekki, án ykkar samvinnu og metnaðar, tekist að þróa og framleiða umhverfisvænar lausnir í kæli- & frystilausnum.



JÓLA-  
OG NÝARS-  
KVEÐJA TIL YKKAR  
ALLRA MEÐ ÞÖKK FYRIR  
VIÐSKIPTIN Á ÁRINU SEM ER

AD LÍÐA

**KAPP** ehf

# Stórkostlegt safn í Vestmannaeyjum

Myndir: Jón Kr. Friðgeirsson



Þórður Rafn rabbar við karlana.

Á fésbókinni stendur: „Safnið hans Rabba, Flötum 23, er opið fimmtud-sunnud. kl. 13-16!“

Þangað lögðu leið sína í haust einir 50 félagsmenn Gamalla skipa og báta og urðu ekki fyrir vonbrigðum.

„Okkur dugði alls ekki sá klukkutími sem við höfðum til umræða til að skoða safnið,“ segir Jón Kr. Friðgeirsson. „Hvað þá til að hlusta á kallinn segja frá öllu því sem þarna bar fyrir augu.“

Kallinn er hinn kunnir útgerðarmaður í Eyjum, Þórður Rafn Sigurðsson, oft kenndur við Dala-Rafn – Rabbi á Dala Rafni – sem var bæði nafn útgerðarfyrirtækis Þórðar Rafns sem og fyrsta bátsins sem hann eignaðist og þess síðasta. Rót nafngiftarinnar lá í augum uppi, töldu menn. Skipstjórinn knái væri jú fæddur og uppallinn á Dalabæ vestan Siglufjarðar og skírður Rafn.

En skýst þó skýr sé.

Staðreyndin er sú að nafnið er fengið úr þjóðsögum þar sem segir frá bóndanum Rafni sem forsi á aftakaveðri. Síðan hefur Rafn gert vart við sig, iðulega í sjónum fram af fæðingarstað Rabba, og alltaf fylgt honum fávíðri.

Útgerðarsögu Þórðar Rafns lauk snemma

árs 2014 þegar Ísfélag Vestmannaeyja keypti útgerðarfélagið Dala-Rafn ehf. og um leið togbátinn Dala-Rafn VE 508.

\*\*\*

Þar með lauk þó ekki afskiptum Þórðar Rafns af sjávarútvegssögu Íslands, síður en svo. Fólk var að henda á haugana allskonar tækjum og tólum sem tengdust hverfandi

tímum. Það skorti hreinlega á virðingu fyrir fortíðinni, var skoðun Þórðar Rafns, sem gat illa sætt sig við þetta skeytingarleysi. Hann tók því að safna til sín gömlum hlutum er tengdust sjómennsku og hugðist þannig leggja grundvöll að sjó- og gosminjasafni.

Til þess vildi ég að bærinn keypti gömlu Tangahúsin, útskýrði Þórður Rafn í viðtali



Sjóminjasafnið hans Rabba er í húsi við Flatir sem áður tilheyrði útgerð hans sem komst á legg 1975 við kaup á Marz RE, 90 tonna eikarbáti, smíðuðum í Svíþjóð sem varð um leið fyrsti Dala-Rafn í eigu Þórðar Rafns. Árið eftir hóf hann að bjarga gömlum munum frá því að fara á haugana.

# Lausn krossgátu

H. E.	Skamm- tinn Ólmar	Beik- hljóðs sárar	Gruggi's Börðu	Hirða- um Tuggja Tótt	Skifur	Patti	Máður	Pinna Átæti Skeftri	Fjall a V. landi	Vid- kuem	Elskar Rugli	Kona Hvildu Nytja- Cönnu	Sigla Nota		
Þraut	K	R	O	S	S	G	'A	T	A	For- setning	A	U	M		
Arstid- inni Kvenni- ndanna	V	O	R	I	N	U	R	E	K	A	N	N	A		
Köllin Snæddir Frjós	<sup>2.</sup> O	P	I	N	E	T	N	I	R	F	N	A	S		
Saur Lúsar- egginn	T	A	Ð	N	I	T	I	N	A	Julia Máður Hirslur	B	'A	T		
Heiðr- aði	A	Ð	L	A	Ð	I	Veiddu Kaum	'O	F	L	U	Ð	U		
Niska	N	A	U	M	A	<sup>5.</sup> Ilát Skemm- ist	S	K	J	'O	L	U	R		
þefar Andleg	N	U	S	A	R	'S	'A	L	A	R	L	E	G		
Kveink- eðu ser	Æ	M	T	U	<sup>Fjöll Staka Innan- stokksm</sup>	Ú	R	A	L	<sup>6.</sup>	E	I	N	A	
Syngir	R	A	U	L	I	R	<sup>Alin Manni</sup>	'O	L	N	<sup>Eins Náð háð</sup>	G	G		
Samhl.	Ð	R	<sup>AF tveim. Tilbúð- um</sup>	A	N	N	A	R	<sup>Birta Sæti Vaxól</sup>	S	K	I	N		
Tönn.	A	<sup>Sáðu Hattla- sons Tönn</sup>	L	A	N	A	R	<sup>Virki Ósam- legt</sup>	S	K	A	N	S		
Fitla	R	J	'A	<sup>Gleði- merki Gull Staur- lærdi</sup>	B	R	O	S	<sup>7.</sup>	E	I	M	<sup>Lúsar- eggjanum</sup>	Keyr.	
H. E.	<sup>Svikul Himna- verur</sup>	'O	T	R	Ú	<sup>Gard- alfana Fugl</sup>	N	I	S	S	A	N	A		
'A í Evrópu	E	L	B	A	<sup>Merki- lína Leiknam</sup>	M	I	Ð	<sup>8.</sup>	S	T	R	I	K	
Mann fors.	N	A	R	F	'A	<sup>Sló Sekk</sup>	'A	L	A	U	S	T	<sup>Greini</sup>		
Kátt	G	L	A	T	<sup>12.</sup>	<sup>Skordýr Hás</sup>	M	A	U	R	<sup>Eins Töluord</sup>	I	I		
Rör- vefur Viðkuam	L	A	G	<sup>10.</sup>	N	I	R	'A	U	M	<sup>Bok- Stofur Dráp</sup>	E	N	N	
Snikju- deyfið Fisks	A	G	Ð	A	N	'A	L	S	<sup>Ástkonu Samhl.</sup>	V	I	N	A		
Þvengj- um	R	E	I	M	U	M	<sup>Gnefir</sup>	<sup>13.</sup>	T	R	<sup>11.</sup>	O	N	I	R

Lausnarorð: 1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10. 11. 12. 13.  
JÓNSMESSUNOTT



*Yfir 700 munir eru á safn Þórðar Rafns.*

við Eyjafréttir þegar hann var kjörinn Eyjamaður ársins 2013. Af því varð þó aldrei „þannig að ég er orðinn minn eigin safnvörður,“ sagði Rabbi.

Og það er ekki orðum aukið. Safnið hans Rabba geymir nú meira en 700 safngripi. Þar er til dæmis hið stórskemmtilega skipslíkanasafn Sigtryggs heitins Helgasonar, sextant frá árinu 1863 og ferðakompás sem spænsku konkvistadorarnir, eða landvinningamennirnir, notuðu til að rata yfir hafið til Ameríku í leit að Inkagulli.

Og svo mikið er víst að karlarnir í félaginu Gömul skip og bátar nutu þess í ríkjum mæli að skoða safnið hans Rabba. Flestir gamlir sjómenn komnir á virðulegan aldur sem sáu á safninu hlutgerast gamlar minningar.



*Hluti af miklu safni Eyjaskipa Sigtryggs Helgasonar sem Þórður Rafn keypti árið 2013 af dætrum Sigtryggs.*

# ► TÍGULL ◀

LÍFIÐ Á STÓNUM á [www.tigull.is](http://www.tigull.is)



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





*Við óskum sjómönnum og fjölskyldum  
þeirra gleðilegra jóla og farsæls komandi árs*



ÞÓRSBERG ehf.  
Fiskvinnsla - útgerð  
Tálknafirði



Síldarvinnslan hf



Faxaflóahafnir sf  
Associated  
Icelandic  
Ports



HAFNARFJARÐARHÖFN

Útvegsmannafélag  
Suðurnesja



AKUREYRARSTOFA



SAMHERJI



HUGVIT Í VERKI



HVALUR HF  
Reykjavíkurvegi 48, Hafnarfirði



SJÓMANNASAMBAND  
ÍSLANDS

# Þrautir

		3			4			8
7	2	4	8		9	6		3
			1				5	
	7		9			2		
4	8				2			7
		6		7	3	8	9	
	9			4	1			
1		5	2		8	7	3	9
6						1		

5			1		3	7		6
	7		8		6			4
	6	9						8
	8	1	5		4	2		7
		5		3				
	3				9	8		5
		7		4	2	5		
	9	4	3			6	7	
6					1		8	2

F T T C V R Y D J V K R P M Y E S L C K  
 Y U S Q B Z I A G Ó A R Ó J N S K J D Q  
 X I D P N H H K S E I R T T K S J Q J Q  
 I C P K A U V Ý E C A I J Ó L A L J Ó S  
 E T K U N B T J J R V G N W B M H F N K  
 R I F A J G M M J Ó T E T I H V K Ö F Q  
 R E U Z Y I R U M U L I T S N E M N I J  
 W A Ð V E N T A N E R A T E X R K D R A  
 A P L S H H P T E I K K T D Z A K U Y C  
 L W I N N P Ö K K U N S I R K L G R Y Q  
 J O P F F Z K S H V P J I Ó É H F F S M  
 T M U T D I G A P C M L C U B G E E U Q

- AÐVENTAN
- JÓLALJÓS
- GJAFIR

- SKEMMTUN
- JÓLATRÉ
- KERTI

- SAMVERA
- FÖNDUR
- INNPÖKKUN

- KÓSÝ
- KAKÓ
- SNJÓR

*Við óskum félagsmönnum  
okkar og aðstandendum  
þeirra gleðilegra jóla  
og farsældar  
á komandi ári.  
Þökkum samstarfið.*



Félag Skiptjórnamanna

Hilmar Snorrason skipstjóri

# Utan úr heimi



Ný Titanic í smíðum. Ljósmynd: Internetið

## Engar magakveisur þar

Siglingar með skemmtiferðaskipum hafa aukist gífurlega á síðustu áratugum og eflaust eiga margir lesendur blaðsins ljúfar minningar að ferðast sem farþegar með þessum skipum og þurfa ekki að hafa áhyggjur af neinu. Þegar verið er að spá í slíkar ferðir þá eru eflaust einhverjir sem velta því fyrir sér hversu mikið hreinlæti sé á viðkomandi skipi enda hafa sagnir af veikindum, magakveisum og öðrum kvillum sem herja á farþega komist í fjölmiðla. Það vill svo til að fleiri taka sér far með þessum skipum en mannfólkið eins og til dæmis örveruflóran sem bíður eftir að ráðast á ónæmiskerfið farþeganna og eru ekki allar útgerðir jafn góðar í baráttunni gegn þessum ósýnilegu farþegum sem geta breytt draumaferð í magakveisumartröð.

Bandarísk heilbrigðisvöld hafa framkvæmt sérstakar skoðanir á skemmtiferðaskipum hvað varðar hreinlæti og gefa hverju skipi einkunn. Sex þeirra 19 skipa sem stóðu sig langbest voru frá Norwegian Cruise Line, þrjú frá MSC Cruise Line svo eitthvað sé nefnt. Aðeins eitt þessara skipa, Celebrity Equinox, hefur haft viðkomu á Íslandi eftir því sem blaðinu er kunnugt um. Þrátt fyrir að þessi skip hafi fengið hrós fyrir hreinlæti voru þó greindar 10 bakteríu- og veirusýkingar á skemmtiferðaskipum á þessu ári, aðallega vegna noroveiru. Þetta eru þó færri tilfelli en á síðasta ári en tölurnar veita ekki mikla hugarró fyrir þá sem eru fastir í klesfanum sínum, bundnir við næstu salerni. Meirihluti af 119 skipum sem skoðuð voru í ár fengu yfir 95 í einkunn, en aðeins 19

skip náðu fullkominni einkunn, samanborið við 34 í fyrra. Að vísu er líka svart listinn til staðar en þar reyndist skemmtiferðaskipið Hanseatic Inspiration skora lægst eða einungis 62 stig. Meðal skipa í neðstu sætunum var eitt sem títt heimsótti íslenskar hafnir en líklega hverfur brátt á braut vegna aforma stjórnvalda um að afnema tollfrelsi og leggja aukinn skatt á skemmtiferðaskip en það var Le Boreal sem skoraði 89 stig. Nú er að velja vel næstu ferð og skoða hversu vel staðið er að hreinlæti til að fara ekki í skemmtiferð sitjandi á klósettinu allan tímann.

## Siglingin vakti athygli

Í október var flutningaskip, sem sigldi undir fana Tansaniu, stöðvað af spænskum

og frönskum tollyfirvöldum um 130 sjómilur undan Kanaríeyjum. Hið 70 metra skip, Ras, vakti athygli tollyfirvalda fyrir siglingu sína frá Tyrklandi um Miðjarðarhaf yfir til Atlantshafsins og þaðan til Sierra Leóne og Gíneu-Bissá án þess að virðast lesta eða losa farm áður en það gerði undarlegan krök á leið sinni til Íberískagans. Þegar skipið var stöðvað af spænska eftirlitsskipinu Petrel og franska eftirlitsskipinu DPF-3 fundust 4.000 kíló af kókaini í því. Talið var að koma hefði átt kókaininu um borð í fiskiskip eða skemmtibáta undan Kanaríeyjum en með þessari samvinnu tollyfirvalda tveggja landa tókst að handsama smyglarana í tíma.

## Settu upp eigið fjarskiptanet

Sjólíðar í bandaríska sjóhernum hafa af öryggisástæðum oft takmarkaðan aðgang að interneti þegar skip þeirra eru í leiðöngrum. Hins vegar settu háttsettir undirmenn á strandvarðskipinu Manchester upp sitt eigið Starlink-kerfi á laun þegar haldið var í leiðangur árið 2023, samkvæmt rannsókn sjóhersins. Strandvarðskip af þessari gerð herskipa, Littoral Combat Ship (LCS) eru hönnuð fyrir sjóherinn til að starfa á grunnsævi og nálægt ströndum en þau eru hraðskreið með léttari brynvörn en hefðbundin herskip og eru notuð til að hafa eftirlit með kafbátum og sprengjuhreinsun. Undir forystu Grisel Marrero næstráðanda um borð settu yfirmennirnir upp Starlink-gervihnattadisk og bjuggu til net sem þeir kölluðu „STINKY“ fyrir eigin notkun. Þetta gaf þeim tækifæri til að streyma kvikmyndum og fylgjast með íþrótafréttum, á meðan aðrir sjólíðar höfðu takmarkaða tengingu. Hinsvegar hefur bandaríski sjóherinn sitt eigið örugga Starlink-kerfi sem kallast Starshield, sem tryggir öryggi tengingar og kemur í veg fyrir að búnaðurinn verði rekjanlegur af óvinaskipum. Þó ákváðu 16 yfirmenn á þessu skipi að bíða ekki heldur settu ótryggðan gervihnattadisk á bretti á þilfari skipsins. Þetta óleyfilega kerfi skapaði alvarlega öryggisáhættu að mati sjóhersins en Marrero laug itrekað að yfirmönnum sínum um tilvist þess og falsaði notkunargögn þegar hún var spurð út í það. Hún var að lokum sakfelld fyrir herrétt og lækkuð í tign.

## Spítalaskip

Þegar styrjaldir geisa er mikil þörf á aðstoð fyrir þá sem hafa slasast vegna átakanna. Indónesar voru að fá afhent nýtt spítalaskip, DR. WAHIDIN SUDIROHUSODO frá skipasmíðastöðinni PT Pal um miðjan júlí en þá var búið að mála það hvítt og merkja

Rauða krossinum, í samræmi við 32. grein Genfarsamningsins frá 1949. Það, ásamt systurskipinu DR. RADJIMAN WEDYODININGRAT, eru á leið til Gaza til að veita mannúðaraðstoð á svæðinu. Fyrir á þessu ári lagðist DR. RADJIMAN WEDYODININGRAT að bryggju í egypsku höfninni Al Arish til að afhenda 242 tonn af mannúðaraðstoð og læknaþeymi til Gaza.

## Titanic verður brátt aðgengileg

Fullkomin eftirlíking af farþegaskipinu Titanic er nú í smíðum í Sichuan-héraði í Kína. Verkefnið hófst árið 2014 og er hluti af skemmtigarðsverkefni í Daying-sýslu. Eftirlíkingin er 850 fet að lengd og 92 fet að breidd eða eins og upprunalega fyrirmyndin var. Þegar smíði skipsins lýkur verður því varanlega lagt við bryggju á löni og mun ekki sigla. Meira en 23.000 tonn af stáli og nokkurra ára vinna hafa farið í verkefnið en það á að innihalda sögulega nákvæm smáatriði eins og matsali hurðarhúna og virka gufuvél til að líkja eftir upplifuninni af því að vera um borð í upprunalega skipinu. Áætlaður kostnaður við verkefnið er um einn milljarður júana (150 milljónir dollara), og er eftirlíkingin hugsuð sem fimm stjörnu hótél og safn

sem muni laða að ferðamenn frá öllum heimshornum.

## Ekkert til sparað í skólaskipum

Nýlega var annað af fimm systurskipum sjósett hjá Phylly Shipyard í Bandaríkjunum en skipin eru hluti af nýjum þjóðaröryggisskipum. Við afhendingu skipsins, sem hlotið hafði nafnið Patriot State, voru mættir samgöngu- og flotamálaráðherrar Bandaríkjanna en skipin eru verkefni sem samgönguráðuneyti landsins vinnur að til að útvega fullkomna þjálfunaraðstöðu fyrir verðandi sjómenn. Skipin fimm munu síðan verða notuð af sjómannaskólum í New York, Massachusetts, Maine, Texas og Kaliforníu. TOTE Services sér um framkvæmd verkefnisins og tryggir afhendingu allra fimm skipanna innan sex ára tímamarka. Patriot State mun þjóna Massachusetts Maritime Academy sem háþróað skólaskip fyrir komandi sjómenn. Skipið er einnig útbúið til að veita neyðaraðstoð ásamt því að vera með sjúkrahús og lendingarpall fyrir þyrlur. Mun skipið, og systurskip þess, hafa rými fyrir allt að 1.000 manns í mannúðaraðgerðum. Fyrsta skipið, Empire State VII, var afhent í september 2023.



Ría stöðvuð undan Kanaríeyjum. Ljósmynd: Franska tollgæslan

## Einstakt skip

Í júní 2008 var skipinu Kingdom siglt á land við niðurrifsstöð á Indlandi. Það þótti að vísu ekki fréttæmt enda skipið 31 árs gamalt og mörgum gleymt og grafið. En það var á hinn bóginn eitt af merkilegri skipum sem smíðað var í Skandinavíu. Það var í maí 1977 sem ferjan FINNJET var afhent eigendum sínum frá Wartsila skipasmíðastöðinni í Helsinki en það þótti vera alveg einstakt skip. Markmiðið við smíði þess var að byggja það nógu stórt og hraðskreitt til að geta komið í stað tveggja minni og hægsigldari skipa. Það var búið tveimur Pratt & Whitney gasaflstúrbínum sem gáfu því 75.000 hestöfl og hámarkshraða yfir 30 hnúta. Þannig gat það farið fram og til baka milli Helsinki og Travemünde á 48 klukkustundum með aðeins tveggja tíma stoppum í hvorri höfn. Skipið gat flutt 1500 farþega og þótti það vera mjög rúmgott með svefnpláss framan í skipinu og setustofur og matsali aftan til. Það kemur fáum lesendum á óvart að skipið eyddi mikið af gasolíu eða um 300 tonnum á sinni 22 tíma ferð auk 20–30 tonna fyrir ljósavélarnar. Þegar oliuverð hækkaði umtalsvert varð reksturinn óhagkvæmur þrátt fyrir breytingar eins og viðbótar diselvéllum til að spara eldsneyti á veturna. Fljótlega fór útgerðin að gera tilraunir með skipið á mismunandi ferjuleiðum en allt kom fyrir ekki. Var það því komið í söluferli. Árið 2005 var FINNJET leigð út til Louisiana State University Health Science Centre sem gistiskip í Baton Rouge en árið 2007 var það selt til Club Cruise Entertainment og fékk nafnið DA VINCI. Því var breytt í Genoa en vegna óvæntra kostnaðar var hætt við breytingarnar og það selt til niðurrifs á Indlandi. Þegar komið var að því að brytja skipið niður í bræðslukatanna kom í ljós að það var svo vel byggt að niðurrifið tók mun lengri tíma en áætlað var og endaði með tapi fyrir niðurrifsaðilana. Það var því reyndin að allir sem á einhvern hátt eignuðust skipið urðu einungis fyrir barðinu á endalausum tapi enda skipið mjög dýrt í rekstri.

## Vantar starfsfólk

Skemmtiskipaútgerðin Royal Caribbean er í viðræðum við bæði nýja og núverandi markaði um allan heim til að ráða þúsundir starfsmanna á skip sín vegna metaukinnar eftirspurnar eftir skemmtisiglingum. Við fjölgun farþega sem vilja fara í skemmtisiglingar eykst vinnuafslþörfin en fjöldi farþega náði nýju hámarki hjá útgerðinni árið 2023. Útgerðin áætlað að ráða til sín 10.000 starfsmenn á næstunni. Við lok árs 2024 hafði Royal Caribbean um 88.700 manns í vinnu á skipum útgerðarinnar sem er 6% færri en árið áður



Finnjet var með glæsilegri ferjum sem smíðaðar hafa verið en jafnframt dýrust í rekstri. Hér er skipið komið á endastöð. Ljósmynd: Martin Rogge

en landstarfsmenn voru um 9.500 sem er 17% aukning. Fyrirtækið skráði metbókanir á fyrsta ársfjórðungi og þrefaldaðist hlutabréfaverð þeirra á síðasta ári. Royal Caribbean vinnur með ferðamálayfirvöldum víða um heim, þar á meðal í Karíbahafi, á svæðum eins og Gambíu og St. Maarten, til að mæta vaxandi eftirspurn eftir starfsmönnum. Á sama tíma þegar fólk hefur bæði efni og möguleika á að ferðast með skemmtiferðaskipum ætla íslensk stjórnvöld að draga úr komu þessara skipa til landsins með höftum sem þekkjast hvergi í heiminum.

## Niðurrif skipa

Hong Kong-samningurinn um örugga og umhverfisvæna endurvinnslu skipa mun taka gildi 26. júní á næsta ári. Eftir að Tyrkland (janúar 2019), Indland (nóvember 2019) og Banglades (júní 2023) fullgiltu samninginn þá hefur Pakistan nú einnig staðfest hann. Í dag hafa 23 lönd staðfest Hong Kong-samninginn en þau eru Banglades, Belgía, Kongó, Króatía, Danmörk, Eistland, Frakkland, Pýskaland, Gana, Indland, Japan, Liberia, Lúxemborg, Malta, Holland, Noregur, Pakistan, Panama, Portúgal, Saó Tóme & Prinsípe, Serbía, Spánn og Tyrkland. Árið 2022 sáu Tyrkland, Indland, Banglades og Pakistan um niðurrif 85% allra skipa og 94% ef miðað er við endurvinnslutóm.

Frá og með 26. júní á næsta ári þurfa næstum öll skip að vera rifin í samræmi við kröfur Hong Kong-samningsins ef niðurrifið á sér stað í þessum löndum. Engu að síður hafa nokkur Evrópulönd eins og Ítalía, Grikkland og Pólland ekki staðfest samninginn en það hafa heldur ekki Bandaríkin, Rússland, Filippseyjar eða Indónesía gert. Hong Kong-samningurinn bannar ekki niðurrif skipa á ströndum, en krefst þess að hlutar strandarinnar séu þéttir, að vatni sé safnað og hreinsað og að úrgangur sé fjarlægður og flokkaður efst á ströndinni. Sumar indverskar niðurrifsstöðvar hafa þegar fengið vottun til samræmis við staðla samningsins frá flokkunarfélögum sem eru aðilar að alþjóðasamtökum þeirra IACS. Samningurinn bannar heldur ekki niðurrif skipa á floti, en krefst þess að kerfi til að halda olíu og öðru vökvaúrgangi séu notuð. Þá setur hann ekki kröfur um reglubundna dýpkun á seti undir niðurrifssvæðum á sjó en það er í valdi niðurrifsstöðvanna og yfirvalda hvers lands fyrir sig. Besti kosturinn er heildar- eða hlutaniðurrif í þurrkvi. Samningurinn kveður á um að aðildarríki verði að tryggja að samræmi sé á milli niðurrifsstöðva innan sinna landa en það er engin trygging fyrir að eftirlit verði samræmt. Sum lönd, þar á meðal Pakistan, hafa enn ekki innleitt innlendar reglur um niðurrif skipa.

# Til taks

Benóný Ásgrímsson · Júlíus Ó. Einarsson · Páll Halldórsson

## TIL TAKS

Þyrlusaga Landhelgisgæslu Íslands — fyrstu 40 árin



Áhöfn þyrlusveitar  
Landhelgisgæslu Íslands hefur oft  
lagt sig í líma við að bjarga  
mannslífum og hefur það ekki verið  
áhættulaust eins og dæmin sanna.  
Saga þyrlusveitarinnar á erindi  
við okkur öll.



BÓKAÚTGÁFAN HÓLAR  
holabok.is / holar@holabok.is

BEKINA  
BOOTS



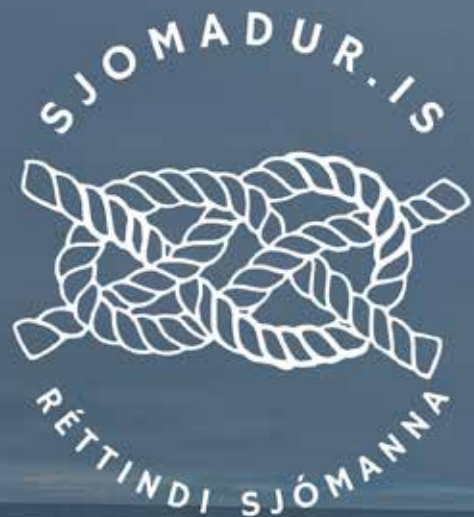
PÆGINLEG &  
ÖRUGG Á SJÓ  
VIÐ ERFIÐUSTU  
AÐSTÆÐUR



**JÓN BERGSSON**

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

[f /JONBERGSSON](#) [#JONBERGSSON](#)



SÉRHÆFUM OKKUR Í  
SLYSUM  
SJÓMANNA

[www.sjomadur.is](http://www.sjomadur.is) | [sjor@sjomadur.is](mailto:sjor@sjomadur.is)



# Ekki gefa bara eitthvað, gefðu frekar hvað sem er

Með gjafakortinu er ekkert mál að velja réttu jólagjöfna. Þú ákveður upphæðina og sá sem þiggur velur gjöfna. Þú færð gjafakort í næsta útibúi eða á [landsbankinn.is](https://www.landsbankinn.is).

