

VÍKINGUR

SJÓMANNABLAÐIÐ

1. tbl. 2025 · 87. 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

Eimskip og Landeyjahöfn

Frá áramótum hefur veturinn verið rysjóttur á köflum til sjós og lands, blíða á köflum í janúar og í byrjun febrúar þannig að maður hélt að það væri komið vor, svo leiðindaveður lungann úr febrúar og byrjun mars. Miklar frátafir hafa verið frá veiðum vegna hvassviðris úr öllum áttum, einkum hafa suðlægrar vindáttar verið þrálátar, jafnvel stórvíðri sem valdið hafa landbroti og skaða á sjávarjörðum og hafnarmannvirkjum. Vegna óveðurs í lok febrúar og byrjun mars hefur Eimskip breytt siglingaleiðinni meðfram strönd Íslands með því að sigla norður fyrir landið, en venjuleg siglingaleið er með suðurströndinni eins og við vitum. Herjólfur hefur ekkert getað siglt í Landeyjarhöfn vegna veðurs og dýpis það sem af er mars og örfáar ferðir í febrúar, en höfnin grynist fljótt í svona látum og dýpkunarskipið Álfnes á óhægt um vik að dýpka vegna veðurs. Blessunarlega hefur allt gengið stórslysalaust hjá flotanum og veiðst vel þegar gefur. Það er gott að vita af björgunartækjum Landhelgisgæslunnar, einkum þegar svona viðrar, það veitir landsmönnum öryggi að búa yfir góðum tækjum og öflugum mannskap þegar á reynir.

Megi nýrri ríkisstjórn ganga allt í haginn

Frá því að síðasta blað Víkings kom út í lok árs 2024, hefur mikið vatn runnið til sjávar. Ný ríkisstjórn Samfylkingar, Viðreisnar og Flokks fólksins, var kynnt á Íslandi þann 21. desember sl. undir forystu Krístrúnar Frostadóttur. Við óskum þeim til hamingju og velgengni í þeirra störfum. Í stefnuýfirlýsingu ríkisstjórnarinnar er margt gott og metnaðarfullt, t.d. stjórnin gengur samstíga til verka, hún ætlar að ná stöðugleika í efnahagslífi og lækka vexti, rjúfa kyrrstöðu og vinna að aukinni verðmætasköpun í atvinnulífinu. Hún ætlar að bæta lífskjör, setja húsnæðisöryggi í forgang, hagræða í ríkisrekstri og margt fleira. Það er óskandi að þetta takist. Hitt er svo aftur annað sem vekur sumum ugg, að það eigi að auka gagnsæi og skerpa á skilgreiningu tengdra aðila, mín skoðun er að það sé bara sjálfsagt mál að það sé allt uppi á borðum.

Fundað með ráðherrum

Ríkisstjórnin mun tryggja 48 daga til strandveiða segir í stjórnarsáttmálanum. Ég hef fyrir hönd félagsins vakið athygli á að öll aukning í strandveiðikerfið er tekin úr aflamarkskerfinu, m.ö.o. tekin af öðrum. Okkar skoðun hjá félaginu er

að það eigi að gilda sömu reglur varðandi heildaraflamagn til strandveiða eins og gildir um aðrar veiðar. Dagakerfi án þess að heildarafl sé ákveðinn, gengur ekki upp til framtíðar.

Eftir að ný ríkisstjórn tók við völdum óskaði ég eftir fundi með ráðherrum til að kynna áherslur félagsins. Við Jóna Brynja Birkisdóttir áttum góðan fund með matvælaráðherra Hönnu Katrínu Friðriksson og hennar fólki, þar sem við kynntum sjónarmið félagsins varðandi strandveiðar, hvalveiðar, ráðgjöf hafnarsóknastofnunar, ábyrgð skipstjóra og fleiri mál.

Við Páll Ægir Pétursson áttum ágætan fund með innviðaráðherra Eyjólfí Ármannssyni þar sem við kynntum honum helstu áherslumál félagsins er varða, íslensk alþjóðlega skipaskrá, fagræð um siglingamál, menntunarmál, umferð skemmtiferðaskipa í íslenskri lögsögu og nauðsyn leiðsagnar og fleiri mál.

Ég bið enn eftir fundi með fjármálaráðherra Daða Má Kristóferssyni til að ræða málin við hann.

Loðnubrestur

Allt frá því að loðnuveiðar hófust á Íslandi árið 1963, hefur veiðin verið mismikil eftir árum, frá 100 þúsund tonn um upp í yfir milljón tonn. Í ár stefnir í fjórða árið frá upphafi veiða sem engin loðna verður veidd, en árin 2019, 2020 og 2024 veiddist engin loðna við Ísland. Það er grafalvarlegt þar sem góð loðnuvertið gæti skilað þjóðarbúinu 40 milljörðum í útlutningstekjur. Loðnan er einnig mikilvæg fæða fyrir þorsstofninn og aðra fiskistofna. Nú er nauðsynlegt að vísindamenn og aðrir hagsmunaaðilar eigi samtal um hvað veldur ástandi loðnustofnsins. Ég er þeirrar skoðunar að hvalir séu stór áhrifaþáttur í ástandi loðnustofnsins en auðvitað eru aðrir þættir sem spila þar inn í. Sjá má hugleiðingar mínar um ástæðu loðnubrests í Fiskifrétum 5. mars sl. og á fiskifrettir.is, en ég tel miklar líkur á því að fjölgun hvala eigi þátt í loðnubrestinum.

Munu Visir og Félag skipstjórnarmanna sameinast?

Á aðalfundi Vísis félags skipstjórnarmanna á Suðurnesjum sem haldinn var þann 29. desember sl. var samþykkt til laga formanns um að leita eftir sameiningu við Félag skipstjórnarmanna. Málið er í ferli. Vísismenn munu greiða atkvæði um sameininguna nú í mars. Verði tillagan samþykkt í Vísí, þá mun hún verða borin upp á aðalfundi FS föstudaginn 30. maí nk.

Arni Sverrisson



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

Forsíðumynd: Þorgeir Baldursson.

Efnis- yfirlit

- 4 Kallinn í brúnni er skipstjórinn Sigurður Grétar Guðmundsson.
- 8 „Versta veður sem ég hef lent í til sjós.“ Páll Ægir Pétursson ræðir við Ívar Gunnlaugsson skipstjóra.
- 12 Norðurlandaljósmyndakeppni sjómanna 2025. Úrslit.
- 16 Hver var Júlíus Júlínusson skipstjóri? Því svarar Heiðar Kristinsson.
- 20 Krossgátan er á sínum stað.
- 21 Norðmenn velja IMAS kerfið.
- 22 Hver voru rök Alþingis 2009 fyrir strandveiðikerfinu? Og hvernig hafa þau staðist tímans tönn? Því svarar Jón Hjaltason.
- 24 Gamla myndin – er tekin fyrir norðan. Bernharð Haraldsson sér um þáttinn.
- 26 Þau færðu okkur varninginn heim. Að þessu sinni fjallar Helgi Laxdal um Det Bergenske Dampskipsselskap.
- 32 Steingrímur Antonsson, skipverji á Harðbak EA 3, þoldi ekki hljómsveitina sem átti skömmu síðar eftir að verða sú frægasta í heimi hér.
- 33 Á Grænlandsmiðum. Ágúst Ingi Sigurðsson, yfirhafnsögumaður Hafnarfirði og Straumsvík, vakti athygli okkar á þessari fróðlegu grein vélstjórans Guðjóns Jónssonar.
- 36 Jón Kr. Friðgeirsson er á bryggjuröltinu og leggur leið sína í Skipasmíðastöð Njarðvíkur.
- 38 Einar ríki henti honum öfugum út. Sigmar Þór Sveinbjörnsson stýrimaður segir frá.
- 40 Boðuð gjöld Trumps á kaupskip smíðuð í Kína gætu haft slæmar afleiðingar fyrir Eimskip. Hilmar Snorrason er á fréttavaktinni í Utan úr heimi.
- 44 Lausn krossgátunnar.
- 45 Frívaktin er að þessu sinni helguð varnaðarorðum gegn ríkjandi tíðaranda tortryggni og vígbúnaðarhyggju þjóða.
- 46 Minnisvarðann er að finna á Siglufirði.

Útgefandi: Völuspá útgáfa,

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

Ritstjóri og ábyrgðarmaður: Jón Hjaltason, sími 862 6515,

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

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

Ritnefnd: Arni Sverrisson, Hilmar Snorrason og Jón Hjaltason.

Umbrot: Leturstofan / Prentun: Prentun.is

Aðstandendur Sjómannaþlaðsins Víkings:

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

Sjómannaþlaðið Vikingur kemur út fjórum sinnum á ári

og er dreift til allra félagsmanna ofangreindra félaga.

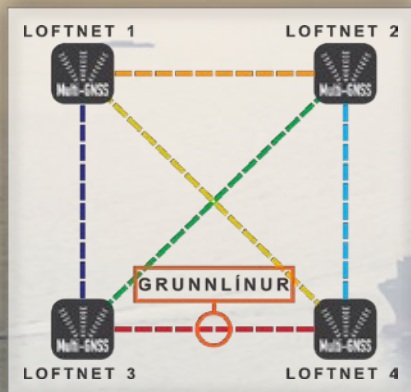
ISSN 1021-7231

Nýir GPS áttavitar frá Furuno

SCX-20/21



SCX-20 og SCX-21 GPS áttavitarnir eru enn ein nýjungin frá FURUNO. Með því að nota fjögur aðskilin loftnet eru SCX-20 og SCX-21 áreiðanlegri og nákvæmari en eldri gerðir svo lítilla áttavita. Hefðbundin loftnet reikna stefnu með einni grunnlínu á milli tveggja loftneta, en fjögur loftnet SCX-20 og SCX-21 geta reiknað upplýsingar um stefnu með því að nota eina af sex grunnlínunum sem dregnar eru á milli loftnetanna fjögurra. Þessi hönnun með fjórum loftnetum gerir tækjunum kleift að reikna út svo nákvæmar upplýsingar um stefnu, dýfu (pitch), veltu (roll) og híf (heave), sem stærri tæki gera. Áttavitarnir henta vel til uppsetningar við erfiðar aðstæður í möstrum þar sem getur skyggt á gervihnetti.



Tækin gefa út bæði haldna og stýrða stefnu með 1° nákvæmni og fylgir eftir stefnubreytingum um 45° á sek. Móttakarinn er innbyggður í loftnetið sem auðveldar mjög uppsetningu. SCX-20 gefur út merki á NMEA-2000 staðlinum en merkjabreytir er fánlegur fyrir NMEA-0183 og AD-10 merki. Báðir áttavitarnir gefa út merki til leiðréttingar á ölduhæð fyrir dýptarmæla. SCX-20 og SCX-21 henta vel fyrir minni báta.

SC-130



SC-130 áttavitinn er IMO „Wheel Marked“ Væntanlegur arftaki gýró áttavita



SC-70



SC-70 áttavitinn er IMO „Wheel Marked“



GPS áttavitarnir frá FURUNO eru löngu þekktir fyrir nákvæmni og góða eiginleika um borð í íslenskum skipum og bátum. Tækin gefa út bæði haldna og stýrða stefnu með 0.25° og 0.4° nákvæmni. Þau fylgja stefnubreytingum hratt eftir, 40° á sek. 14 útgangar eru á tækjunum sem einfaldar allar tengingar við önnur siglingatæki í skipinu. Gefa út merki til leiðréttingar á ölduhæð fyrir dýptarmæla. SC-130 hefur 3 loftnet og SC-70 hefur 2 loftnet.



KALLINN Í BRÚNNI

SIGURÐUR GRÉTAR GUÐMUNDSSON

Nafn, hvenær fæddur og hvar?

Sigurður Grétar Guðmundsson, fæddur 21. ágúst 1981 á Akureyri.

Maki: Hulda Elma Eysteinsdóttir.

Börn: Amelía Ýr, Sonja Björg, Guðmundur Steinn og Styrmir Lár.

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

10 ára fór ég á sem farþegi með pabba á gömlu Akureyrina en fyrsta launaða túrin sem hálfdrættingur á Baldvin Þorsteinssyni EA 10, þá 16 ára gamall. Það var svo 2001 sem ég ákvað að sjómennska yrði mín framtíð.

Hvaða ár laukstu skipstjórnarprófi?

2006.

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

Hef siglt á Baldvin Þorsteinssyni EA (báðum), Akureyrinni EA (ex Slettbakur), Berki NK, Margréti EA (ex Serene), Margréti EA (ex Antares), Hábergi EA, Kristínu EA, Aðalsteini Jónssyni SU, Vilhelm Þorsteinssyni EA, Polar Ammassak GR og Polar Amaroq GR.

Vilhelm Þorsteinsson EA 11 er eftirminnilegast þessara framantaldra skipa.

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

Polar Amaroq nóta og togveiðiskip 85x15



Skipperinn í brúnni.

m. Byggt sem Garðar í Noregi 2004. Afar gott sjóskip og vel útbúið til uppsjávarveiða, afkastamikil vinnsla þar sem hægt er að frysta 150-200 tonn á sólarhring.

Eftirminnilegasti skipstjóri sem þú hefur siglt með?

Ætli ég verði ekki að nefna Guðmund P. Jónsson. Fór marga eftirminnilega túra með honum og hef aldrei séð neinn sökkuva sér eins mikið inn í mælana eins og hann, frábær skipper og mikill fiskimaður.

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

Þá ætla ég ekki að gera upp á milli manna, margir góðir á sínum sviðum.



Sigurður Grétar og Ingvar Marinósson.



Fjölskyldan; Amelia Ýr, Sigurður Grétar, Guðmundur Steinn, Styrmir Lár, Hulda Elma og Sonja Björg.



Sigurður Grétar með föður sínum, Guðmundi Sigurðssyni, og Elvari bróður sínum.

Hver er skemmtilegasti maður sem þú hefur verið með á sjó? Svo margir skemmtilegir sem betur fer en ef ég á að nefna einn þá er það Ingvar Marinósson, frábær manneskja.

Hver er uppáhalds fiskurinn þinn að;

-a- borða? Kæst skata.

-b- veiða? Loðna.

Hvernig finnst þér best að matreiða fisk? Steikja á pönnu.

Hver er furðulegasti fiskurinn sem þú hefur veitt? Marhnútur.

Uppáhalds mið og af hverju?

Enginn sérstök mið en loðnuveiðar með nót í blíðu veðri eru skemmtilegustu veiðar sem ég hef stundað, aldrei dauð stund og hlutirnir gerast hratt.

Versta veðrið sem þú hefur lent í á sjó? Man ekki eftir neinu einu sérstöku.



Fedgar í brúnni, Sigurður Grétar og Guðmundur Sigurðsson.

Hefurðu upplifað ótvíræða lífshættu á sjó? Nei.

Eftirminnileg atvik, eitt eða fleiri?

Eitt mjög eftirminnilegt. Þá vorum við að landa í fraktara norður í hafi. Þetta var árið 2005 minnir mig. Þá varð slys um borð í fraktaranum. Maður um sextugt fell niður í lest hjá þeim og lést samstundis. Við fórum svo á veiðar eftir slysið. Um

viku seinna lögðumst við aftur upp að þeim til að landa og fórum þá að forvitnast um manninn. Eða líkið öllu heldur. Þeir höfðu þá bara hent því í sjóinn. Manni fannst þetta alveg ótrúlegt en það var ekki um annað að ræða, afsökuðu þeir sig, maðurinn var frá Filippseyjum og allt of dýrt að koma honum heim. Enn í dag man ég vel eftir þessum manni og finnst það þyngra en tárur taki að líkið fór í sjóinn en ekki heim til fjölskyldunnar. Já, afar sorglegt.

Hver er mesta breyting siglingatækja sem þú hefur upplifað? AIS.

Þín skoðun á kvótakerfinu og hvernig það hefur virkað?

Hefur stýrt veiðum á sjálfbæran hátt og skilað góðum og stöðugum fyrirtækjum. Myndi segja að það væri fint eins og það er.

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

Allt of miklar sveiflur á milli ára í loðnunni til dæmis, finnst vanmat sum árin og önnur ofmat á veiðistofni. Ég tel aðferðafræðina við mælingar aldrei getað skilað nákvæmara mati en raunin er í dag. Óskandi að það væri meiri stöðugleiki í þessu.

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

Veit það ekki en myndi giska á að fæðan myndi líklegast færast norðar og fiskurinn með.

Hefur þér tekist að vekja áhuga afkomendanna á sjómennsku?

Smá áhugi hjá eldri stráknum mínum en ekki gefist færi á að taka hann með en það er planið að leyfa honum að prófa.

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

Að lokum fyrir tónlistaráhugamenn, bíofara og bókaorma:

a) Hvers konar tónlist hlustar þú helst á? Uppáhalds tónlistarmaður?

Alæta á tónlist en held að Metallica sé uppáhalds hljómsveitin, hef ekki ennþá heyrt leiðinlegt lag með þeim.

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

Frekar lélegur í bókunum en finnst alltaf gaman að lesa Útkalls bækurnar.

c) Uppáhalds kvikmyndin? Uppáhalds leikari?

Horfði oft á Shawshank redemption svo elska ég allar Tarantino myndirnar. Jón Gnarr er einn af mínum uppáhalds leikurum.

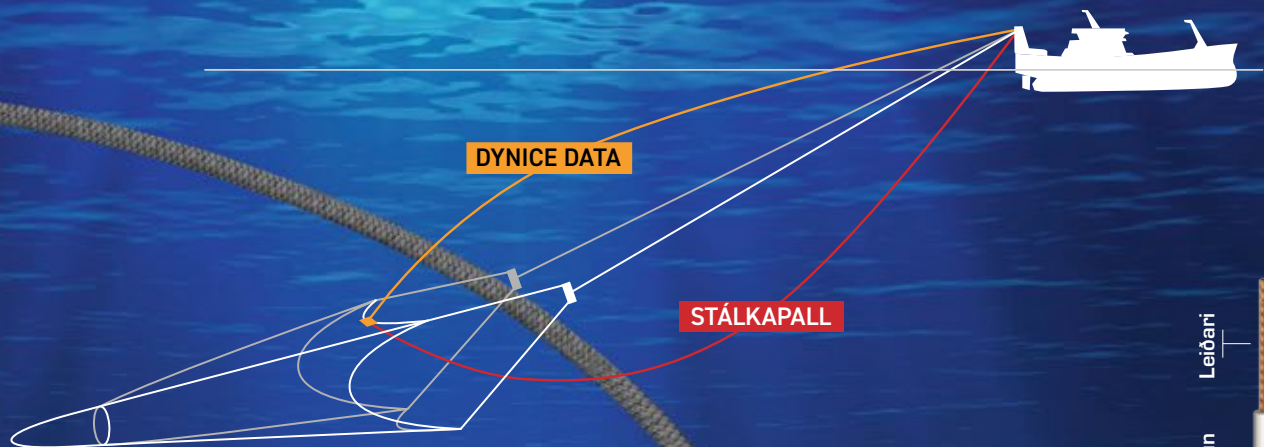


Skipperinn í brúarglugganum.



Sigmund av Teigum er góður ljósmyndari. Hér hefur hann fangað skipperinn í vinnugallanum.

- bylting í gerð höfuðlínukapla



Léttur gagnaflutningakapall, sérhannaður til gagnaflutninga frá trollsónar til stjórnstöðvar í brú.

Dynlce Data kapallinn

- Lyftist upp við tog
- Dregur höfuðlínu upp og eykur lóðréttu opnun trollsins
- Flýtur yfir trollhlera í beygjum
- Líftími í notkun yfir fimm ár
- Mikil gæði gagna
- Engin þörf á endurteknum splæsingum
- Ryðar ekki
- Þarf ekki að smyrja
- Í notkun á yfir 100 togurum í dag

Af þeim sem skipt hafa yfir í Dynlce Data -hefur enginn farið aftur í stálvír

Hátæknikapall

Dynlce kapallinn samanstendur af koparleiðara í miðju og skermi af koparþráðum sem eru vafðir þétt utan um hann til að varna gegn rafsegulbylgjum.



HAMPIÐJAN

- fyrir öll heimsins höf

Páll Ægir Pétursson skipstjóri

ÞRJÁTÍU ÁR FRÁ SNJÓ- FLÓÐUNUM Í SÚÐAVÍK

- viðtal við Ívar Gunnlaugsson skipstjóra

Það var mánudaginn 16. janúar 1995 að eitt mannskæðasta snjóflóð Íslands-sögunnar féll á Súðavík snemma morguns þegar íbúar voru í fasta svefni með þeim afleiðingum að 14 manns fórust, þar af átta börn. Foráttuveður geisaði fyrir vestan og dagana á undan hafði þrálát og óvenju stíf NV átt með mikilli ofankomu safnað miklum snjó í fjallið fyrir ofan þorpið. Ofsaveðrið geisaði allan tímann á meðan björgunaraðgerðum stóð en talið var að flóðið hafi verið um 400 metra breitt.

TUGIR BJÖRGUNARSVEITARMANNA AF STAÐ

Óveðrið sem olli hinu mannskæða snjóflóði var vegna lægðar sem myndaðist í hafinu suður af landinu. Tölvuspár þessa tíma náðu illa utan um það sem var að gerast og reiknuðu með því að ferill lægðarinnar myndi fremur ganga austur fyrir landið án þess að valda meiri vandræðum en eljagangi á norðaustanverðu landinu. Lægðin gekk hins vegar þvert yfir landið austanvert og aftur út á haf fyrir norðan land þar sem hún dýpkaði hratt. Þrýstílinur hafa ekki oft orðið jafnþéttar yfir landinu og þennan dag enda varð vindhraði eftir því.

Afar skammur fyrirvari gafst áður en mjög slæmt veður skall á víða um land. Mikil snjócoma fylgdi þessu veðri um allt norðvestanvert landið og þá sérstaklega á Vestfjörðum en þar hafði einnig snjóað mikið í hægum vindi dagana áður. Vindáttin á Vestfjörðum var í fyrstu austanstað, en eftir því sem leið á kvöldið á sunnudeginum 15. janúar færðist vindáttin til norðurs og svo rétt vestur af norðri. Norðvestanáttir eru sjaldgæfar á þessum slóðum og í bland við mikla úrkomu og skafrenning safnaðist snjór hratt í Súðavíkurhlíð ofan gömlu bygðarinnar.

Strax var ljóst að um stórslys var að ræða og hófu heimamenn strax björgunaraðgerðir en um tíuleytið komu tugir björgunarsveitarmanna ásamt leitarhund-



Ívar Gunnlaugsson skipstjóri.

um frá Ísafirði og hófu strax björgunaraðgerðir. Óhætt er að segja að leitarhundarnir hafi sannað gildi sitt og björguðu þeir nokkrum mannslífum. Sjö skip, togarar og varðskip, sigldu frá Reykjavík og Vestfjörðum til Súðavíkur þennan dag og má þar nefna togarann Stefni með um 50 björgunarmenn frá Ísafirði, Varðskipið Tý

með 50 björgunarsveitarmenn, 4 lækna, 8 hjúkrunarfræðinga auk tækja og búnaðar, meðal annars snjóbil. Fagranesið með 60 manna björgunarlið, og togarann Engey sem sigldi frá Reykjavík um kvöldmatarleytið með 78 björgunarsveitarmenn. Formaður björgunarsveitar Slysavarnafélagsins á Sauðárkróki bauð fram fjölmennan flokk björgunarsveitarmanna til að fara til Súðavíkur. Almennavarnir ríkisins þáðu þetta boð.

ÓFÆRT FRÁ BRYGGJU SÖKUM VEÐUROFSA

Múlafoss, skip Eimskipafélagsins var staddur á Skagaströnd og barst félaginu beiðni frá björgunarsveitinni um að björgunarsveitarmenn fengju far með Múlafossi vestur á firði en skipið var á leiðinni til Ísafjarðar. Vegna veðurs komst Múlafoss ekki frá Skagaströnd fyrr en rétt fyrir miðnætti með 32 björgunarsveitarmenn, lækni auk 11 manna áhafnar og tveggja hunda. Samtals voru 44 einstaklingar um



Foráttubrim var fyrir utan höfnina á Skagaströnd og siglingaleiðin út úr höfninni var með öllu ófær eins og sést á meðfylgjandi mynd sem Ívar skipstjóri tók.



Múlafoss.

borð þegar skipið lagði af stað til Ísafjarðar og var ætlunin að flytja björgunarliðið síðan til Súðavíkur því skipið var of stórt til að leggjast þar að bryggju.

Veðrið hafði verið slæmt á Skagaströnd fyrr um daginn og þurfti áhöfnin að fylgjast stöðugt með landfestum og bæta við eftir þörfum. Mikil ókyrrð var inni í höfninni og stórsjór fyrir utan sem meðal annars braut á hafnargarðinum. Brottför var því seinkað því spáð var betra veðri er liða tæki á kvöldið sem gekk eftir.

Skipstjóri á Múlafossi í þessari ferð var Ívar Gunnlaugsson. Hann var búinn að sigla í tæp 30 ár á skipum Eimskipafélagsins frá því að hann byrjaði 1968 sem þilfarsdrengur á Dettifossi. Ívar er reynslumikill skipstjóri og farsæll sjómaður, fæddur í Reykjavík 27. júlí 1951 og alinn upp í Laugarhverfinu. Hann hafði verið skipstjóri í 3 ár þegar hann tók við skipstjórn á Múlafossi, 90 metra löngu 4.274 brl. gámaskipi sem félagið hafði þá nýlega tekið á þurrleigu.

Ívar gekk í Laugarnesskóla en hafði heillaði og aðeins 16 ára réði hann sig á bát frá Stykkishólmi á sildveidar. Fljótlega hvarf síldin og hóf Ívar þá að sigla á skipum Eimskipafélagsins, fyrst sem messagutti á Dettifossi en síðan viðvangingur og háseti þar til hann fór í Stýrimannaskólann í Reykjavík haustið 1970 og útskrifaðist vorið 1973 með farmannaþróf.

Ívar fann strax að farmennskan átti vel við hann enda ævintýri fyrir ungling að sigla til hafna í Evrópu og inn í Austursjóinn til Rússlands og Póllands en ekki síður til Ameríku á hafnir eins og New York og Norfolk auk fleiri hafna í Bandaríkjunum.

Ívar hafði siglt á nokkrum skipum Eimskipafélagsins sem þriðji, annar og loks yfirstýrimaður, lengst á Skógafossi. Á Múlafossi var Ívar búinn að vera skip-

stjóri í eitt ár þegar hann fór í þessa eftirminnilegu ferð sem liður honum seint úr minni.

Ívar rifjar upp að áhöfnin hafi átt fullt í fangi með að halda skipinu við bryggju vegna veðurs og var ákveðið að biða með brottför þar til vind lægði, en veðurspáin var ekki góð og því bjóst áhöfnin við að skipið tefðist um sinn á Skagaströnd. Siglingaleiðin út úr höfninni var með öllu ólær.

Þegar beiðnin kom um að taka björgunarsveitarmennina og lækinn um borð hinn 16. janúar 1995 þurfti að bregðast skjótt við, því ekki voru björgunarbátar um borð í Múlafossi fyrir þennan fjölda sem flytja átti til Súðavíkur. Til allrar hamingju lá í höfninni á Skagaströnd gamall togari sem brátt yrði seldur úr landi og fengu Múlafossmenn björgunarbáta lánaða í snatri fyrir brottför. Brottförin tafðist nokkuð en Ívar sagðist hafa komið til Skagastrandar fyrr um daginn í ágætis veðri en það hafi svo versnað fljótlega eftir komuna og vegna óhagstæðrar vindáttar myndaðist mikil hreyfing í höfninni. Þrátt fyrir vonda veðurspá ákvað skipstjórinn að leysa landfestar á mánudagskvöldið en töluverður þrýstingur var á hann að leggja af stað sem fyrst því ljóst var að margt fólk var grafið undir flóðinu og hver mínúta skipti máli.

Við eðlilegar aðstæður hefði siglinga-tími til Ísafjarðar átt að taka 10 klst.

VELSTJÓRINN SETTUR AF

Björgunarsveitarmönnum var raðað um allt skip, inn í alla klefa áhafnar, mat-salinn og víðar. Alls staðar þar sem hægt var að hola mannskapnum niður. Það var því þröngt á þingi um borð. Björgunarsveitarmenn höfðu á orði „að þröngt mega sáttir liggja“ og það reyndi nokkuð á andlegt þrek manna þegar liða tók á ferðina og flestir orðnir sjóveikir, með því

vonleysi sem því fylgir þegar ekkert annað en bræla og vond veðurspá er framundan. Þá er betra að vera þrútt en ekki klesstur upp við næsta mann.

Eftir brottför var haldið út í Húnaflóann en veðrið versnaði stöðugt og seinni part nætur var komið snarvitlaust norðan og NA bál með 20 metra ölduhæð. Ívar ætlaði að halda undir Kálfshamarsvíkina í var en þegar hann hélt undan veðrinu réði hann illa við skipið, það rak hratt út á hlið en ekkert áfram og hefði rekið upp í land á skömmum tíma vegna veðurofsans, því var ákvað að halda sjó og í raun ekki um annað að ræða.

Ívar sagði í blaðaviðtali á þessum tíma, að hann hafði aldrei lent í öðru eins veðri á þeim 27 árum sem hann hafði verið til sjós. „Þetta er ennþá versta veður sem ég hef lent í. Það var vægast sagt svakalegt.“

Fram kom hjá Ívari í öðru blaðaviðtali að þegar Múlafoss var staddur fyrir norðan Óðinsboða hafi hann fengið þær upplýsingar, frá veðurfræðingi, að vindhraðinn þar væri um 60 m/sek. „Hún sagði við mig þegar ég talaði við hana að ég væri staddur á versta stað í heiminum hvað veður varðar og á þeirri stundu væri það hvergi eins vont og þarna.“

Þegar komið var út á Húnaflóann miðjan það yfirvelstjórinn, sem var þýskur, um að drepjið yrði á aðalvélinni í smá stund þar sem einn armur eldsneytis-dælnar sem tengist aðalvélinni hafði dottið af, en við það hitnaði vélin. Það þurfti því að opna aðalvélinna til að tengja eldsneytis-dæluna við aftur. Það var hægt að gera með vélinna í gangi og hafði verið gert áður en yfirvelstjórinn tók það ekki í mál. Eftir um það bil hálf tíma var vélin sett í gang að nýju, en yfirvelstjóri þessi hafði neitað skipstjóra um að keyra vélina á því afli sem skipstjórinn taldi sig þurfa á móti veðrinu. Þegar vélina var sett í gang að nýju sat sá þýski enn við sinn keip en þá

greip skipstjóri til þess ráðs að skipa honum að yfirgefa vélarúmið og setti 2. vélstjóra yfir stjórn vélbúnaðar en sá var íslenskur og vanur maður sem kunni á vélina og allan búnað í vélarúminu. Eftir það náðist að halda skipinu betur á strikinu og það erfiðaði síður á móti veðrinu.

Þrátt fyrir mikinn velting og stamp var ástandið um borð nokkuð gott en eins og nærri má geta orðu flestir björgunarsveitarmenn sjóveikir. Fyrir vikið gekk lítið á vistir skipsins og því nægur matur fyrir þá sem höfðu matarlyst.

HVERSU LANGUR ER HANN ÞESSI ÓÐINSBOÐI?

Þegar veðrið var verst rak skipið undan og var á tímabili komið óþægilega nærri Óðinsboða. Menn tóku að okýrrast í höfuðstöðvum Slysavarnafélagsins í Reykjavík en deildarstjóri björgunardeildar var reglulega í sambandi við Múlafoß og fylgdist með gangi mála. Ívar var líka í reglulegu sambandi við höfuðstöðvar Eimskipafélagsins og var ákveðið að hafa samband við Landhelgisgæsluna til að athuga hvort varðskip gæti komið til móts við Múlafoß til öryggis. Varðskipið Týr lagði af stað til að vera til taks á svæðinu en kom aldrei að Múlafoßi, Ívar taldi ekki þörf á því.

Björgunarsveitarmaður sem var um borð í Múlafoßi sagði svo frá að aðfaranótt 17 janúar hafi veðrið verið orðið verulega slæmt. „Við vorum stödd út af Óðinsboða, ekki komin lengra. Þetta nafn Óðinsboði, áttum við eftir að heyra oftar en okkur grunaði. Fréttir úr brúnni voru þess eðlis að ekki létti brúnin á mannskapnum að ráði. Þriðjudagurinn leið og nóttin líka og allt var við það sama. Okkur þokaði ekkert. Við vorum skammt undan Óðinsboða. Sem sagt á sama blettinum ennþá og veðrið kolvitlaust.



Björgunarsveitarmenn huluðu sér niður um allt skip.

Sjórinns eins og hvítur marmari yfir að líta og öldurnar úfnar og æðisgengilega háar. Það brakaði og brast í skipinu. Skipverjar fylgdust með okkur og gerðu hvað þeir gátu til að létta okkur veruna um borð. Flestir okkar lágu fyrir og reyndu að sofa. Þeim sjóveiku leið ögn betur ef þeir lágu kyrrir, en það var ekki svo einfalt. Á miðvikudeginum bárust fregnir um að allir væru fundnir á Súðavík og þar með að aðstoð okkar væri afturkölluð og heimilt að snúa heim á leið. En það reyndist þrautin þyngri. Skipstjórinn tók ekki þá áhættu að snúa skipinu í þessu veðri. Stefnið í ölduna og halda sjó var dagskipunin. Veðrinu var síst að slota og enn var Óðinsboði á vörum manna. Hvað var hann eiginlega langur þessi boði? Ætluðum við aldrei að komast framhjá honum. Miðvikudagurinn leið og allt við það sama.

Skipstjórinn bauð öllum súpu. Flestir tóku við henni og skiluðu henni líka aftur. Upp var runninn fimmtudagur Skip-

stjórinn tók þá ákvörðun að sigla til Ísafjarðar. Sigling fyrir Horn var að hefjast og veðrið að skána. Það voru ekki nema 12 vindstig á okkur núna. Nú fór skipið loks að mjakast áfram og við sáum fram á að komast í land og heim.“

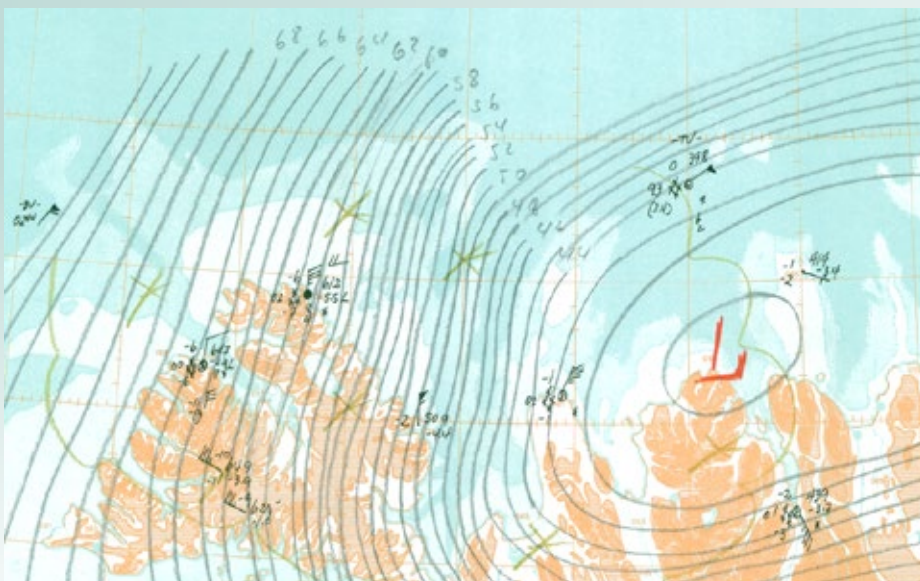
LEIST EKKI Á BLIKUNA

Það var svo fimmtudaginn 19. janúar að Múlafoß sigldi inn Ísafjarðardjúpið og lagðist að bryggju kl. 17:30 í finu veðri eftir 67 klukkustunda siglingu frá Skagastrand.

Gefum björgunarsveitarmanninum aftur orðið: „Við kvöddum skipverja á Múlafoßi og þökkudum fyrir okkur. Skipstjórinn Ívar Gunnlaugsson á mikið lof skilið fyrir æðruleysi sitt og örugg handtök í skipstjórn í þessari ferð. Hann gerði sér glögga grein fyrir þeirri ábyrgð sem á hann var lögð með því að taka um borð þennan mannskap og skila honum heilum heim. Enda báru ákvarðanir hans þess merki að öryggi þeirra sem um borð voru var fyrir öllu.

Það er vægast sagt léttir að þessari sjóferð er lokið. Ferðin var öllum sem hana fóru mikil lífsreynsla, jafnt skipverjum á Múlafoßi sem björgunarsveitarmönnum. Við komumst á leiðarenda, en að vísu ekki eins fljótt og til var ætlast í upphafi.“ Enn þann dag í dag, eftir áratuga skipstjórn, er þetta versta veður sem Ívar hefur nokkurn tímann lent í til sjós.

„Það má segja að við vorum heppnir að reka ekki hreinlega upp í Óðinsboðann þegar verst lét og við aðeins nokkur hundruð metra frá honum. Við sáum brjóta á honum í gegnum veðurgnýnn og eftir á að hyggja leist mér ekki á blikuna á tímabili. Við gátum ekkert gert nema keyra upp í uns veðrinu slotaði og hægt var að halda fyrir Horn og vestur eftir. Það var mikill léttir,“ sagði Ívar að lokum.



Veðurstofa Íslands. Mánudagurinn 16. janúar 1995 kl. 0300. Þrýstílinur hafa ekki oft orðið jafnþéttar yfir landinu og þennan dag.

Til hamingju með nýja hafrannsóknarskipið!



Aðal þilfarskrani skipsins er af gerðinni STORM KB 600
Þú færð hágæða skipakrana og búnað frá
STORM hjá okkur

RUBIX

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

Skannaðu og
skoðaðu STORM





SPRANGUR

1

Niðurstaða dómnefndar var að mynd Svíans Jörgen Språng bryta á Bit Flower „Fyrir ofan Corado“ hlyti fyrsta sæti en um myndina segir að hér sé maður við dagleg störf en fangaður frá skemmtilegu sjónarhorni. Litasamsetningin gult, rautt og ekki síst skupla mannsins, ljær myndinni sérstakan blá. Mynduppygging til fyrirmyndar. Verðlaun fyrir myndina gefur Ulykkesforsikringsforbundet for Dansk Søfart sem eru 5.000 danskar krónur.

HILMAR SNORRASON SKIPSTJÓRI

NORÐURLANDA ljósmyndakeppni Sjómannanna 2025



Ljósmyndakeppni sjómanna á Norðurlöndum fór fram að þessu sinni í netheimum en í nafni Sjómannablaðsins Vikings þann 6. febrúar síðastliðinn. Eins og endranær tóku 15 myndir frá hverju þátttökulanda þátt í keppninni eða samtals 75 ljósmyndir. Heildar þátttaka í undankeppnunum í hverju landi fyrir sig var með ágætasta móti. Í Danmörku tóku 59 sjómenn þátt og sendu inn 298 myndir. Frá Noregi voru 34 sjómenn með 237 myndir en frá Finnlandi voru það 24 sjómenn og 131 ljósmynd. Hjá okkur

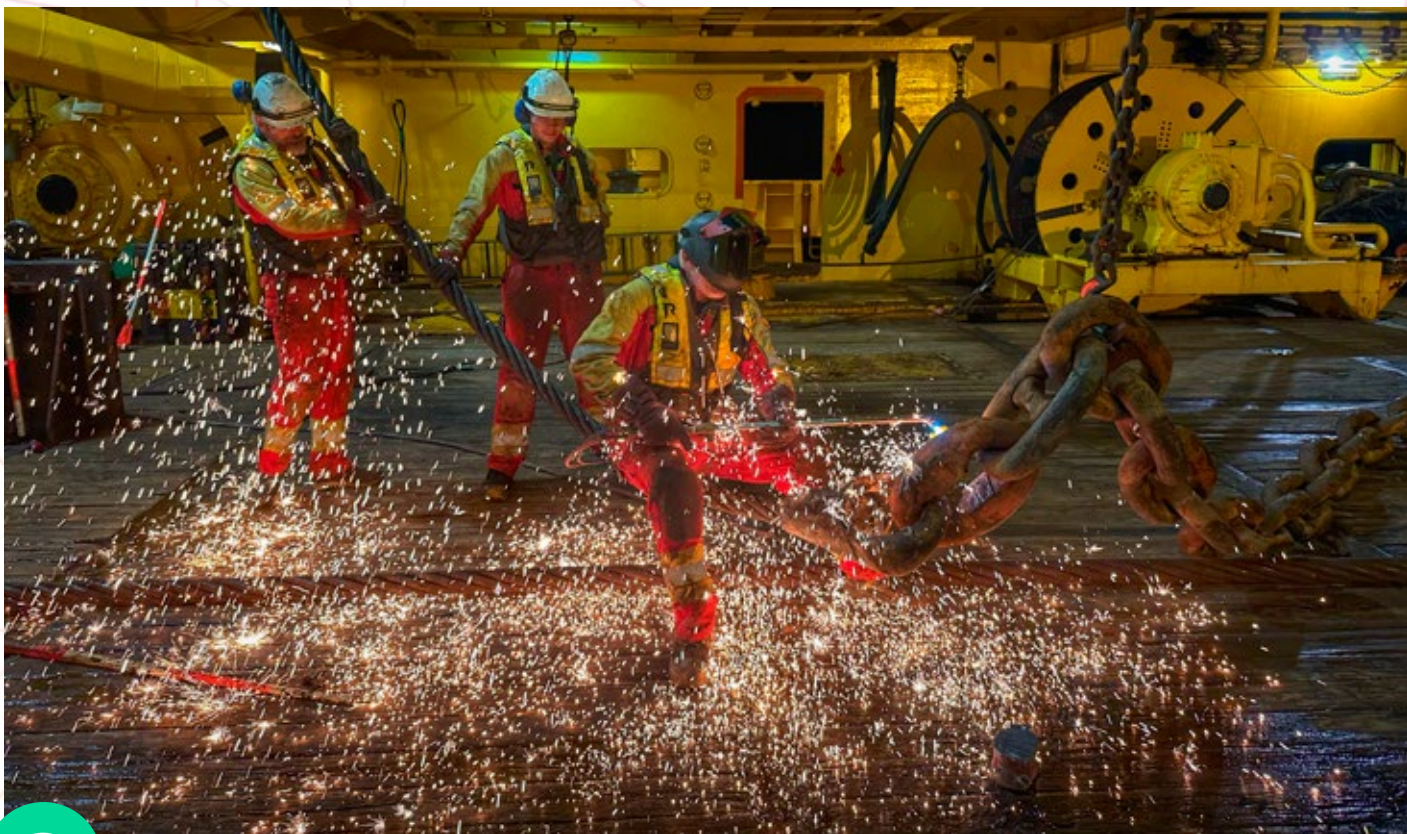
tóku 10 sjómenn þátt og voru myndirnar 98 en Svíþjóð var reyndar með fæstar myndir eða 95 en sjómennirnir sem tóku þátt voru 16 talsins.

Samtals voru þetta því 143 sjómenn sem lögðu sitt af mörkum til að freista gæfunnar en myndirnar voru í allt 859. Dómarar að þessu sinni voru Þórhallur Jónsson ljósmyndari á Akureyri og Sigfús Ólafur Helgason fyrrverandi sjómaður, áhugaljósmyndari og áhugamaður um sögu fiskiskipa.



2

Í öðru sæti varð mynd sænska vélstjórans Staffan Ahlstrand á Ib Idun, „Afising“, en dómur myndarinnar var að hún væri ekki tæknilega fullkomin. Ör-litið hreyfð. En harðneskjan sem skín af skipi og mönnum fangar augað og sendir skilaboð til okkar sem í landi búum. Það er ekki alltaf auðvelt að vera sjómaður. Það er saga þessarar flottu myndar. Verðlaunin gefa Sjófartstíðninginn í Svíþjóð sem eru 5.000 sænskar krónur.



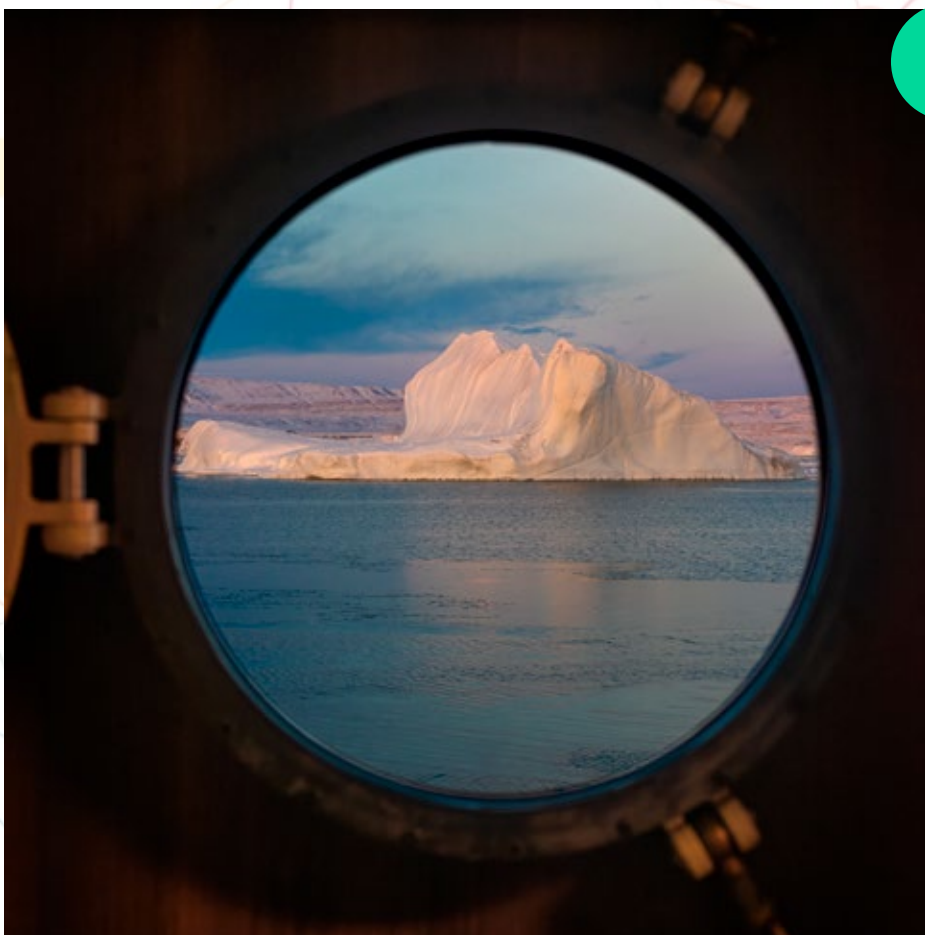
3

Bátsmaðurinn á norska skipinu Njord Viking, Daniel Möllerström, hlaut þriðja sætið fyrir mynd sína sem hann kallar „Jarðarförina“. Dómur myndarinnar segir að það sé mikið líf í þessari mynd. Karlarnir standa í neistafluginu miðju. Gliman við keðjuna er greinilega erfið. En menn verða að kunna að bjarga sér á sjónum. Mjög góð mynduppbygging. Verðlaun fyrir þessa mynd gefur norska siglingamálastofnunin Sjófartsdirektoratet sem eru 5.000 norskar krónur.



4

Í fjórða sæti kom mynd hásetans á Drangey, Davíðs Mús Sigurðssonar, sem kallaðist „Netavinna“. Um myndina segir: Skörp og hnitmiðuð. Vandað umhverfisportrett, tæknilega mjög vel útfærð og mynduppbygging til fyrirmyndar. Verðlaun fyrir þessa mynd gefur Félag skipstjórnamanna að upphæð 450 evrur. Eflaust velta lesendur fyrir sér af hverju verðlaunin eru gefin upp í efnum en þetta var ákveðið fyrir nærri þremur áratugum að hafa verðlaun Íslands og Finnlands í þeim gjaldmiðli.



5

Í fimmta sæti varð Norðmaðurinn Andreas Wolden, sem er skipverji á Konpris Haakon, fyrir mynd sína „Borgarís í kýrauganu“ en dómur myndarinnar er að ljósmyndarinn sé frjór. Hann kann að gripa augnablikið, kemur auga á hinn fullkomna ramma og smellir af. Afurðin er þessi klassíska og rómantíska sjávarstemningsmynd. Mjög vel gert. Verðlaunin eru gefin af skipafélaginu Finnlines sem eru 300 evrur.

Í næsta tölublaði sýnum við ykkur þær fimm ljósmyndir sem völdust í heiðursæti en þar átti Davíð Már Sigurðsson eina mynd.

Að lokum þakkar Sjómannablaðið Víkingur öllum þeim sem þátt tóku í keppninni að þessu sinni sem og fyrri keppnum. Við höldum ótrauð áfram að sækja til sigurs í Ljósmyndakeppni sjómanna en þess má geta að þegar eru farnar að berast myndir í næstu keppni. Ekki efast um ágæti mynda þinna heldur gefðu dómurum tækifæri til að sjá og dæma í þeirri von að hreppa góðan vinning líkt og nokkrir félagar okkar geta þegar státað af.

Umbúðir og pökkun eru okkar fag

Umbúðir og vélalausnir fyrir þína framleiðslu

Kassar - Öskjur - Rekstrarvörur - Pokar - Límmiðar
Tröllakassar - Ferskfiskkassar - Milliarkir - Límband
Framleiðsluvélar / Viðhald og margt fleira.



Samhentir

Heiðar Kristinsson

JÚLÍUS JÚLINÍUSSON

SKIPSTJÓRI

I. hluti

Sumarið 2009 komu í heim-sókn til okkar hjóna á Ísafjörð kærir vinir og var spjallað um heima og geima eins og gengur við þess háttar tækifæri. Talið barst meðal annars að strandi Goðafoss við Straumnes árið 1916. Hafði vinur okkar verið staddur þar sem flutt var frásaga af slysinu hvar hlutur skipstjórans Júlíusar Júlíníussonar var gerður á mælisverður svo ekki sé nú fastara að orðið kveðið.

Í starfi mínu í siglingum sem spanna tímabilið frá 1956 – 1995 hef ég margsinnis siglt yfir Aðalvíkina framhjá Straumnesi og séð flak Goðafoss í fjörugrjótinu innan við nesið, séð það eyðast smátt og smátt í árunna rás og mun þess sjálsagt ekki langt að biða að það hverfi alveg. Oft hef ég hugleitt og átt samtöl við skipsfélaga um strandið og hvernig það hafi borið að. Hægara er um að tala í nútíðinni með alla sína tækni en í að komast á vitalausri strönd á dimmri skammdegisnótt árið 1916. Ég hef lesið töluvert um Goðafoss slysið og eftir að við fluttum hingað vestur heyrst sögur um atvik slyssins og eftirmála þess í þeim anda sem vinur minn var áheyrandi að. Ég hef hinsvegar efasemdir um að rétt sé með farið og grun um að í einhverjum tilvikum sé um að ræða sögusagnir og mismunandi túlkun á orðum sem vitnað er til. Ég heyrði sem unglingur og síðar sagt frá slysinu. Í þeim frásögnum var ekki minnst á kæruleysi skipstjóra sem orsök strandsins eina og sér.

Haustið 2009 fór ég að hug-

leiða að gaman og hugsanlega fróðlegt væri að taka saman og skrifa þátt fyrir skúffuna mína – sem ég kalla svo – um strand Goðafoss. Athuga fleiri fleti á málinu, sýna framá að þó skipstjórinn sé auðvitað ábyrgur sem æðsti maður skipsins þá verði strand þess tæpast með sanngirni eingöngu rakið til andvaraleysis hans. Það hef ég gert í þessum skrifum sem sett eru saman fyrst og fremst fyrir sjálfan mig og ber ekki að líta á sem neinn stóra sannleik í málinu sem við fáum tæplega fullnaðar svör við úr þessu.

Nú er langt um liðið frá strandi Goðafoss og allir látnir sem komu beint að þeim vettvangi. Því er ekki neitt að hafa frá fyrstu hendi, en maður þekkir mann, brot og brot koma fram í spjalli og áhuga-vert að raða saman. Það er orðið hjá mér allmikið magn gagna að vinna úr sem samanstendur af yfirferð blaða og tímarita, þá koma nokkrar bækur við sögu og tilvísanir í samtöl. Við skoðum blaða og tímaritsgreina frá þessum tíma og reyndar framundir nútíðina reyndist furðu margt til um efnið sem byggja má á og álykta út frá.

Miklar vonir voru bundnar við fyrstu skip Eimskipafélagsins, Gullfoss og Goðafoss. Í fréttum blaða þess tíma er sagt frá þeim hlýju móttökum sem skipin fengu í höfnum landsins og þeim miklu vonum sem bundnar voru við þau. Það varð því allri þjóðinni mikið áfall þegar fréttist að Goðafoss hefði strandað við Straumnes austanvert í Aðalvík aðfaranótt 30. nóvember árið 1916.



Hornaflokkur Akureyrar um 1895. Júlíus er annar frá vinstri. Stofnandi flokksins og stjórnanði, Magnús Einarsson, er fyrir miðri mynd.
Mynd: Minjasafnið á Akureyri

Mikið og gott orð fór af traustri skipstjórn T. Júlíusar Júlíníussonar færni hans og áræði og þegar svo háttar til verða margir sem álangdar standa fúsir til að kveða upp dóma og kasta steinum. Rógburður verður alla jafna þrálátur og erfiður við að eiga þegar hann er einu sinni kominn á kreik og það sem sannara reynist vill oft gleymast. Fólki vill líka stundum hafa það sem því finnst skemmtilegra að heyra jafnvel þótt vitað sé að það sé ekki alveg rétt og öll rök hnígi að annarri og ólíkri niðurstöðu.

Svo fór hér að almannarómur kenndi skipstjóranum á Goðafossi um strandið, andvaraleysi hans í skipstjórninni hefði valdið slysinu. Júlíus bar þann kross alla æfi síðan og gott betur. Enn þann dag í dag, meira en fjórum áratugum eftir

lát Júlíusar og meira en hundrað árum eftir slysið, má finna á prenti og heyra í máli manna óstaðfestar frásagnir og kjaftasögur um hroka Júlíusar við þá sem hann átti samskipti við, svo og kæruleysi hans við stjórn skipsins og er mál að linni.

Teitur Júlíus Júlíníusson - uppruni

Þegar hugað er að uppruna og bernsku Teits Júlíusar Júlíníussonar¹ var þess ekki að vænta að þar færi væntanlegur stórskipa skipstjóri, fyrsti Íslendingurinn sem hægt er að gefa þann titil.

Júlíus var fæddur að Kirkjuhvammi í Miðfirði 14. nóvember 1877. Foreldrar hans voru hjónin Guðrún Teitsdóttir og Júlínus Jónasson. Sökum fátæktar fengu þau ekki jarðnæði til ábúðar og bjuggu fyrstu

æviár drengsins á nokkrum stöðum í Húnavatns- og Skagafjardarsýslum. Það var því ekki mulið undir Júlíus en fyrir áræði og dagnað hófst hann úr fátæktarbasli til æðstu metorða í sinni stétt. Frostaveturinn 1880,² þegar Júlíus var þriggja ára, fluttust foreldrar hans til Skagafjarðar og þar skildu leiðir um hríð. Júlíusi var þá komið niður hjá Sölva hreppstjóra á Ystahóli í Skagafirði. Sölvi hafði hjá sér unglinga í læri og hafði kennt Júlíusi að stafa þegar hann fór þaðan fimm ára gamall.

Eftir að Júlíus fór aftur til foreldra sinna voru þau í húsmennsku á ýmsum bæjum í Skagafirði. Fluttist fjölskyldan síðar til Sauðárkróks en festi þar ekki rætur og fluttist til Akureyrar að tveim árum liðnum. Á Sauðárkróki kynntist Júlíus tónlist og á Akureyri tók hann þátt í söngfélögunum Gígjunni, Hörpunni og var í Lúðrasveit Akureyrar. Hann eignaðist fiðlu og spilaði töluvert á það hljóðfæri. Tónlist varð þannig snar þáttur í æsku Júlíusar þrátt fyrir stopular tómstundir og hafði hann mikla unun af tónlist alla æfi. Frá unga aldri var Júlíus á sjó, fyrst á arabátum með föður sínum og síðar báti sem hann átti sjálfur og gerði út, meðal annars til flutninga á Eyjafirði. Sjómennsku á stærri skipum



Vesta á strandstað austan Bolungarvíkur.

Júlíus hélt góðu sambandi við Gottfredsen velgjörðarmann sinn. Gottfredsen var þauvanur Íslandssiglingum og hafði stundað þær til fjölda ára án óhappa, fyrst sem stýrimaður og síðar skipstjóri á Skálholti, Lauru og Vestu. Svo skeður það með þriggja ára millibili í blindbyl, fyrst í mars 1910 að Laura strandar við Skagaströnd og eyðileggst á strandstað. Þremur árum síðar í febrúar 1913, aftur í blind bil, rekst Vesta á sker skammt frá Hníf-

dal, gat kemur á skipið og mikill leki. Skipstjóri tekur það ráð að renna því á land. Nokkrum dögum síðar náði björgunarskipið Geir Vestu á flot aftur. Skemmdir voru óverulegar. Gert var við skipið sem hóf siglingar að nýju. Um þetta sagði Júlíus: „Gottfredsen tók þessi áföll ákaflega nærri sér hætti skipstjórn og missti heilsuna skömmu síðar.“

Ásgeir Jakobssyni: *Hart í stjór sjóferðaminn- ingar Júlíusar Júlínussonar, 1968)*

hóf hann 1896, þá á þilskipum frá Akureyri. Síðar lá leiðin á vélknúin farskip þar sem starfsvettvangur hans var í áratugi.

Á þessum árum og lengi síðar rak Sameinaða gufuskipafélagið DFDS skip í millilandasiglingum og í strandferðum við Ísland og má segja að félag-

ið hafi verið einrátt í þeim siglingum frá árinu 1877. Skipin önnuðust vöru-, póst- og farþegaflutninga á ströndina og á milli landa. Árið 1898 kaupir Sameinaða tvö nýleg systurskip 614 dwt, 548 brl, 321 nrt smíðuð í Oslo 1892. Þau báru nöfnin Vardö, sem fékk nafnið Skálholt, og Vadsö, sem fékk nafnið Hólar. Skipin voru ætluð til strandferða við Ísland og til millilandasiglinga þegar svo bar undir.

Eitt sinn er Skálholt var í höfn á Akureyri losnaði þar pláss þegar drykkfelldur sænskur háseti á skipinu gerði tilraun til að hengja sig í keðjukassanum en mistókst. Svíinn hélt lífi en missti plássið því Aaseberg skipstjóri kærði sig ekki um að hafa mann í þessháttar hugleiðingum um borð. Júlíus hafði spurnir af þessu,



Skálholt, skip Sameinaða gufuskipafélagsins sem Júlíus ræðist á í maí 1898. Mynd: Handels og Söfartsmuseet

¹ Teitur Júlíus notaði síðar oftast Júlíus eða T. Júlíus sem fornafn og verður það gert í þessum skrifum.

² Veturinn 1880 – 1881 hefur verið kallaður frostaveturinn mikli. Mun frostið þá hafa nálgast 40° C þegar mest var. Þá frusu útígangshestar í hel á

þorra, en bæjarhús fennti víða á kaf. Má því geta sér til um liðan almennings. Kristmundur Bjarnason: Skagfirðingabók 1. tbl. 01.01.1967.

för á fund Eggerts Laxdal kaupmanns og bað hann að tala við Aaseberg³ skipstjóra fyrir sig og reyna að fá pláss á skipinu. Eitthvað mun Páll Ólafsson konsúll líka hafa lagt þar gott til og í maí 1898 fékk Júlíus plássið sem léttmatrós á Skálholti. Geta má nærri að starfið á Skálholti hefur á margan hátt verið Júlíusi erfitt og mótdrægt. Auk skorts á málakunnáttu voru allar skipsvenjur og verk honum framandi, strangur agi ríkti og stéttaskipting var mikil um borð. Júlíus léttmatrós mátti því gjöra svo vel og ganga möglunarlaust í öll þau skitverk sem fyrirfundust um borð og aðrir vildu ekki fara í.⁴ Hann fékk jafnvel ekki mat sinn fyrr en hásetar sem töldu sig herra í virðingarstiganum höfðu fengið sitt. Tíminn líður, léttmatrósar verða hásetar og klifra áfram upp metorðastigann endist þeir í starfi, séu dugandi og ætli sér frama á sjónum.

Júlí í gílinu

Þegar það spurðist um Akureyri að Júlíus hefði verið ráðin á Skálholt þótti það engin smáræðis upphæfð, ekki bara fyrir hann heldur allt bæjarfélagið og jafnvel íslensku þjóðina. Það vakti ekki litla athygli karlanna í uppskipuninni á Akureyrarbryggju þegar Skálholt renndi þar upp að einu sinni sem oftast og það spurðist út að Júlí í gílinu væri háseti um borð. Karlarnir á bryggjunni vissu ekki í hvorn fótinn þeir áttu að stíga fyrir stolti. „Hugsa sér! Íslendingur orðinn háseti á útlandu gufuskípi. Það var mikill heiður fyrir Íslendinga,“ skrifaði Lárus Rist löngu síðar í endurminningum sínum en Lárus var einn þeirra sem mændu eftirvæntingaraugum á skipið í þeirri von að sjá Júlíus í þvögunni á þilfarinu.



Stýrimannaskólinn í Bogö. Júlíus og fleiri íslenskir skipstjórarmenn fengu þar menntun sína.

Þegar bryggjukarlarnir svo sáu Júlíus lá við að þeir hrópuðu ferfalt húrta svo hreyknir voru þeir af þessum landa sínum sem var þó aðeins óbreyttur háseti í lægstu stöðu. En það var afar fátítt á þessum árum að Íslendingar væru ráðnir á dönsk skip hér við land, jafnvel þó að staðan væri sú lægsta og óvirðulegasta um borð.

Þegar Aaseberg skipstjóri tók við Lauru í ársbyrjun 1901 gerðist J. Godtfredsen eftirmaður hans á Skálholti en hann varð kunnur Íslandsskipstjóri til fjölda ára. Godtfredsen sá skjótt mannkosti Júlíusar og hvatti hann til að afla sér skipstjórarmenntunar sem Júlíus hafði að vísu hugleitt en sá engin ráð til að láta verða að veruleika. Þegar Godtfredsen var að hvetja Júlíus til skólagöngu benti hann á að Íslendingar ættu sjálfir eftir að eignast hafskip og þá væri þjóðinni nauðsyn að eiga menntaða skipstjórarmenn en vera ekki upp á erlenda menn komnir í þeim efnum.

Það varð úr að Júlíus ákvað að freista þess að hefja

skólagönguna og kom þá ekki annar skóli til greina en stýrimannaskólinn í Bogö en þar hafði Godtfredsen⁵ sjálfur lært sín fræði. Godtfredsen skipstjóri gerði ekki endasleppt við Júlíus, hann skrifaði Svendsen skólameistara og sótti um skólavist fyrir Júlíus og mælti með skjólstæðingi sínum. Og sótti auk þess um fjárstyrk til námsins sem Danir áttu rétt á og fékk handa Júlíusi. Júlíus fór af Skálholti 22. desember árið 1900 en skólinn hófst í janúar árið. Námið reyndist Júlíusi erfitt. Hann var að vísu allgóður í dönskunni eftir veru sína á Skálholti en nú tóku við erfiðar kennslubækur á dönsku, auk þess sem reiknikunnátta hans eftir þrjá vetrarparta í barnaskóla dugði skammt í hinum danska skipstjórarskóla. Það hvarflaði að Júlíusi að láta sér nægja fiskimannapróf og í desember (1901) ætlaði hann að láta staðar numið, þá kominn með stýrimannspróf. Godtfredsen skipstjóri kom þá aftur til skjalanna og ásamt skólameistara Svendsen töldu þeir Júlíus

á að ljúka náminu sem hann gerði í maí 1902 með fullgildu skipstjóraprófi.

Það urðu fleiri þáttaskil hjá Júlíusi þetta vor því þá trúlofaðist hann stúlku í Bogö, Dagmar Elsine Ibsen, dóttur Jorgen Ibsen skipstjóra og konu hans Marie Kristine. Þau Júlíus og Dagmar Elsine giftust svo 1. júní 1905.

Þegar náminu lauk var Júlíus ekki kominn með nægan siglingatíma til að oðlast réttindi til stýrimanns, þar skorti 5 mánuði upp á nauðsynleg 5 ár. Þessir 5 mánuðir skyldu vera á seglskipi. Réðist Júlíus þá í siglingar sem háseti á danska skonnortubriggið Elise Høj. Siglt var með syurfarm frá Hamborg til St. John á Nýfundnalandi, með fisk þaðan til Genova og síðan farm frá Portúgal til Danmerkur. Þetta varð mikil hrakningasaga á hripleku skipi en heim til Bogö kom Júlíus 3. júní 1903 og hafði þá verið rúmt ár í ferðinni.

Eftir þessa siglingu taldi Júlíus sig færan í flestan sjó og það verk vart til á skipi sem hann

³ Johan Ferdinad Aaseberg skipstjóri var mest allan sinn starfsaldur í Íslandssiglingum hjá DFDS. Fyrst 2. og 1. stýrimaður á Lauru frá því að hún fór ný í sína fyrstu Íslandsferð árið 1890 til 1897. Tók þá við skipstjórna á Skálholti til ársloka 1900. Aaseberg var skipstjóri á Lauru frá ársbyrjun 1901 til ársloka 1909 en tók þá við Botniú og var með hana til 1915 að hann tók við Íslandi nýsmíðuðu og var skipstjóri þar það uns hann lét af skipstjórna sökum aldurs (65 ára) árið 1923. Aaseberg naut mikillar virðingar í starfi og átti hérlandis fjölda vina. Þegar hann hætti siglingum hafði hann farið 233 ferðir til Íslands. Hann varð fjörgamall hélt upp á 90 ára afmæli sitt með mikilli rausn. (Morgunblaðið 19. júní 1948). Aaseberg lést 22. nóvember 1954, 96 ára gamall.

⁴ „Það var ekki til það skitverk á dönskum herskipum sem kadettar eins og þeir eru kallaðir voru látnir vinna.“ (Sjómannadagsblað Vestmannaeyja 2020.) Guðjón Ármann Eyjólfsen sjóliðsforingi og skólameistari Stýrimannaskólans í samtali við Sigmar Þór Sveinbjörnsson og Kristján V. Óskarsson árið 2009. Svo mun þetta hafa verið á dönskum kaupskipum líka.

⁵ Godtfredsen var stýrimaður og síðar skipstjóri hjá DFDS í Íslandsferðum frá 1896-1913. Hann var vel látinn af Íslendingum enda þrúðmenni. Heimild: Siglirðingur 11. sept. 1919.

treysti sér ekki til að vinna og segja fyrir um. Hann hét hins vegar sjálfum sér að á seglskip færi hann aldrei aftur.

Eftir ferðina með Elise Høj gat Júlíus greitt upp námskuld-ir sínar sem ekki voru miklar, einhverjar krónur þó. Atvinnu-tækifærin heima voru hins vegar af skornum skammti. Það var erfitt fyrir ungan stýri-mann að komast að í Íslands-siglingum, skipin voru sárafa og yfirmenn yfirleitt danskir. Hér er rétt að staldra við í sögu Júlíusar Júlínusson og skoða nánar þá mynd af íslenska kaupskipaflotanum sem blasti við honum um aldamótin 1900.

Kaupskipaflotinn íslenski um aldamótin 1900

Mér hefur verið sagt í svip að sig hún taki að yggle og ætli nú að eignast skip, þótt enginn kunni að sigla.

Svo kvað Jónas Hallgrímsson á nítjándu öldinni.

Um og upp úr 1800 höfðu Íslendingar ekki átt haffær skip um aldaraðir og þekktu lítt til siglinga. Um miðja 19. öld fara að gerast breytingar í hin-um stóra heimi er gufuvélin kemur til sögunnar, skipin stækka og stálskip knúin orku frá gufukötlum komast á flot. Í fyrstu var jafnframt notast við segl en fljótlega tók vélaraflið yfir. Menn voru ekki lengur al-gerlega háðir vindi, seglum og árum og erlendar þjóðir hófu að vélvæða flota sína og stækka skipin.

Árið 1878 keypti Gránufé-



Rósa í sænskri höfn. Myndin er úr safni Þórhalls Söfussunar Gjöveraa og birt með leyfi hans.

lagið á Akureyri, fyrir nokkur hundruð krónur, franska fiski-skútu úr strandi á Fáskrúðs-firði. Skipið, sem fékk nafnið Rósa, var skráð á Seyðisfirði en í danskri skipaskrá eru þessar upplýsingar um Rósu; 136 brl. smíðuð í Dunkerque árið 1863.

Skipið var í þjónustu Gránu-félagsins til ársins 1912 og síð-ar Hinna sameinuðu íslensku verslana framá annan áratug tuttugustu aldarinnar er skipið var selt til Svíþjóðar.

Um aldamótin 1900 saman-stóð kaupskipafloti Íslendinga til millilandasiglinga af þremur skipum, skonnortunni Rósu, eign Gránufélagsins á Akur-eyri, sem var í flutningum fyrir félagið á hafnir norðan og austan lands. Skipstjóri var danskur, J. P. Petersen (kallað-ur Gránu Pétur) frá Rudköp-ing, liðlegur og vel látinn maður sem hafði áður verið með Gránu, minna skip, sem

strandaði 17 október árið 1896 við Lewis á Hebrideseyjum þegar skipið var á leið til Liver-pool á Englandi með salt-fiskfarm. Mannbjörg varð en skipið eyðilagðist á strandstað. Annað skipið var Á. Ásgeirs-

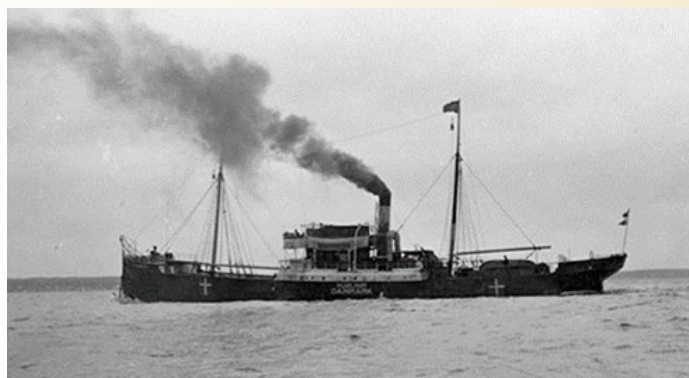


Á. Ásgeirsson fyrsta gufuknúna millilandskip í eigu Íslendinga. Árið 1855 sáu Íslendingar hins vegar gufuskip í fyrsta sinn þegar danska gufuskipið Thor kom til Reykjavíkur. Fyrsta gufuskipið á Pollinum við Akureyri var HMS Snake sem kom norður tveimur árum síðar eða 1857.

son sem Ásgeir Ásgeirsson⁸ keypti árið 1893, danskt gufu-skip 850 DWT / 512 nrt British Rule, smíðað í Skotlandi 1869 og hét áður „Helge“. Ásgeir skirði það upp og nefndi „Á. Ásgeirsson“. Ásgeir lét gera miklar endurbætur á skipinu sem kom fyrst til Ísafjarðar 8. maí 1894. Skipið var fyrsta gufuknúna millilandskip í eigu Íslendinga en var alla tíð skráð í Danmörku sem fyrr segir. Skipstjóri skipsins nær allan tíman sem það var í sigl-ingum fyrir Íslendinga var danskur, H. J. Gregersen að nafni. Tveir Íslendingar voru þar stýrimenn um tíma. Árni

Áðalbjörnsson Riis var 2. og síðar 1. stýrimaður á árunum 1906 – 1907 og 1909 – 1912 og Einar Stefánsson síðar stýri-maður og skipstjóri hjá Eim-skipafélagi Íslands var þar 2. stýrimaður árin 1910 – 1911. Árni var svo skipstjóri á skip-inu árin 1913 – 1915. En þá var skipið selt til Finnlands og fórst af völdum tundurdufls nokkru síðar.

Skipið flutti að mestu varning frá Danmörku og Englandi til margra hafna á Ís-landi, svo sem til Eskifjarðar, Reykjavíkur, Ísafjarðar og annarra Vestfjarðahafna. Þá flutti skipið saltfiskfarma frá Ísafirði og öðrum Vestfjarða-höfnum og sjálfsagt fleiri höfn-um til Spánar og Ítalíu. Hval-lýsi flutti það frá hvalstöðvum hérlandis til Skotlands og kol og salt frá enskum og skoskum höfnum til Íslands.



Mjölur.

⁸ Ásgeir Ásgeirsson frá Rauðamýri við Djúp, stofnaði Ásgeirsverslun árið 1852. Hann tók skipstjóraráðgjöf í Danmörku árið 1848 og var nefndur Ásgeir skiphera.

⁹ Um íslenska kaupskipaflotann um aldamótin 1900 er mikið stuðst við bókina, Skipstjórnir og skip, II, útgefin 1986 eftir skipstjórnara Jón Eiríksson og Jóhannes Ingólfsson, kaflann, Íslendingar eignast kaupskip bls.18.

Krossgátan



☐	Flagó Él	Slungin	Skrúfa	Af- styrmi	Fljóta Sigræði	Karl- fuglar
Ró			2.			
Krafs Eins						
Sérhl.			Langa Hrein- lynd Eykt 3.			
Bjartar						

☐	Þröngin Dreifa Leit	Hjálp- sögn	Forsetn.	'Att Dýramál Fiskur Mabur				
For- mæðrum Sleipan				1.				
Nagli Töluorð								
Utan	5.		Heilög Vofu Samteng.				Frumeftir 'Oprif	
Samhl.		Hermab- urinn Leida Reiðihljóð					6.	Samhl. Drauga- legt, hljóð
Vinna					Kaolinum 'Ofug (kiljanska)			
Strák Eydd Fjör								
Samhl. Mynt 'Att							Sak- felld	Líta Dauð- yfli
Löngun þar til Skora		8.						7.
Fyrirtæki Hress								
Forsetn.								

Norðmenn velja IMAS kerfið



Forstjórinn Gorm Hillgaar er sáttur. Hann sér fram á bættu eldsneytisnýtingu og þar með mikið hagræði í rekstri björgunarflota hins norska Sjöbjörgunarsambands.

Á heimasíðu hins meira en 130 ára Sjöbjörgunarsambands Norðmanna (Redningssselskapet) birtist í upphafi árs fréttatilkynning sem á heldur betur erindi til okkar Íslendinga. Þar segir að sambandið hafi síðan 2020 leitað stafrænna lausna til að hagræða í rekstri og jafnframt til að grynna kolefnisspor björgunarflotans. Eftir að hafa borið víða niður í leit sinni að rétta kerfinu og eftir ítarlegar prófanir varð það niðurstaða Norðmannanna að semja við Hefring Marine.

Við viljum fá kerfið ykkar í alla okkar báta, hljómaði ósk hinna norsku frænda

okkar og áttu þar við Intelligent Marine Assistance System (IMAS), snjallsiglingakerfið sem kynnt var í 3. tölublaði Víkingsins í fyrra.

Gorm Hillgaar, en hann er forstjóri Sjöbjörgunarsambandsins (maritim direktor), er að vonum ánægður með að fá IMAS í alla sína báta: „Við erum í sjöunda himni yfir að hafa náð þessum stóra áfanga sem samningurinn við Hefring Marine er og væntum mikils af samstarfi okkar við fyrirtækið í framtíðinni. Við höfum lagst í afskaplega vandaðar prófanir og farið í saumana á þörfum okkar og

Rifjum upp niðurlagsorð Björn Jónssonar í grein hans í 3. tölublaði Víkings í fyrra þar sem hann fjallaði um IMAS snjallsiglingakerfið. En þess má geta að IMAS er einnig í öllum nýju björgunarskipum Landsbjargar: „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 snjallsiglingakerfið frá Hefring Marine geta skipstjórnarmenn bætt eldsneytisnýtingu, dregið úr rekstrarkostnaði og aukið arðsemi – allt á meðan þeir stuðla að sjálfbærari framtíð greinarnar. 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.“

erum algerlega sannfærð um að IMAS snjallsiglingakerfið, sem Hefring Marine hefur þróað, mun gefa okkur það sem við höfum verið að sækjast eftir, nefnilega hámarks hagræði í rekstri bátaflotans og umtalsverða grynnskun kolefnisspors flotans.“



Sjöbjörgunarsambandið norska hefur á líftíma sínum komið yfir sex hundruð þúsund börnum, konum og körlum til hjálpar og þar af bjargað meira en 6.800 úr bráðri lífshættu.. Fyrir þá sem vilja kynna sér nánar mál efni Sjöbjörgunarsambandsins er tilvalið að fara inn á heimasíðu þess, <https://rs.no/>



STRANDVEIÐAR, FORSENDUR OG RÉTTLÆTING

Texti:
JÓN HJALTASON

Myndir:
JÓN KR. FRÍÐGEIRSSON

Formaður atvinnuveganeftndar, og þingmaður Flokks fólksins fyrir Norðausturkjördæmi, Sigurjón Þórðarson, vill gefa handfæraveiðar frjálsar. Í viðtali á Útvarpi Sögu studdi hann þessa sannfæringu sína þeim rökum að fyrir 100 árum hefðum við veitt meira en 330.000 tonn. „Ég tel hægt að auka veiði allra báta,“ fullyrti Sigurjón. Vöxtur fiska 7 til 8 ára væri langt undir meðaltali sem benti til að auka ætti veiðar. Það er mikil skammsýni, sagði hann, að draga úr veiðum á einni fiskislóð í þeirri trú að aflinn aukist við það á öðrum miðum. Nýtingarstefna síðastliðinna ára hefur ekki byggst ekki á mikilli líffræði heldur er hún búin til í hagfræðideild háskólans, er skoðun Sigurjóns. Líffræðingar horfa fyrst og fremst á vöxt fiska en í því ljósi er ekkert vit að friða hægvasa fisk heldur er rétt að nýta öll fiskimið lands-

ins er niðurstaða þingmannsins og formanns atvinnuveganeftndar Alþingis.

Rök Alþingis sumarið 2009

Ekkert skal um það fullrytt hvort stefna núverandi ríkisstjórnar verði í þessum anda. Þó er ljóst að það sem Sigurjón sagði um að fjölgun strandveiðidaga í 48 er eitt markmiða stjórnvalda sem skal gerast strax í sumar. Og þá væntanlega með auknum kvóta umfram ráðgjöf sérfræðinga Hafnarsóknastofnunar en í áttina að skoðun Sigurjóns sem telur rétt að auka veiðar á Íslandsmiðum um allan helming.

En til hvers erum við með þetta strandveiðikerfi?

Því má halda fram með sterkum rökum að mannréttindaneftnd Sameinuðu þjóðanna hafi þröngvað því upp á Íslendinga. Með kvótasetningunni hefðum við brotið gegn 26. grein Alþjóðasamnings um borgaraleg og stjórnmálaleg réttindi, voru skilaboð mannréttindaneftndarinnar árið 2007. En þar er kveðið á um að mismunun þegnanna, í hvaða

formi sem hún kann að birtast, er með öllu óheimil.

Tveimur árum síðar brást löggjafinn við með því að heimila strandveiðar allra báta sem á annað borð uppfylltu kröfur til að stunda veiðar í atvinnuskyni. Strandveiðarnar hófust þetta sama ár, eða 2009, en síðan þá hefur afli strandveiðibáta farið úr 4000 tonnum í um 12.500 tonn í fyrra. Bátunum hefur líka fjölgað úr 557, sem voru skráðir til veiða 2009, í 764 á síðasta ári.

Það er kannski of sterkt til orða tekið hér að framan að segja mannréttindaneftndina hafa þröngvað frjálsum handfæraveiðum upp á landsmenn. Margir fögnuðu þessu nýja kerfi. Meðal annars meirihluti Alþingis. Það mun gera mönnum „mögulegt að stunda veiðar með ströndinni á sjálfbæran og ábyrgan hátt“, var eindregin skoðun alþingismanna (svo vitnað sé í Alþingistíðindi 2009). Enn fremur áttu strandveiðarnar að verða „til styrk-



Deilt er um gæði aflans eftir veiðarfærum, botntrolli eða handfærum.

ingar og örvunar atvinnustarfsemi í sjávarbyggðum“, þær áttu líka að auðvelda „ungu og áhugasömu fólki [...] að afla sér reynslu og þekkingar“. Síðast en ekki síst átti þessi kerfisbreyting að auka sveigjanleika í niðurnjörvuðu aflamarkskerfi og þannig auka möguleika „nýrra aðila til að stunda veiðar í atvinnuskyni“.

Þannig hljómaði boðskapur Alþingis sumarið 2009.

Hvernig skyldi þetta svo hafa gengið eftir?

Hinn sjálfbæri og ábyrgi háttur

Það má leggja ýmsa mælikvarða á hinn sjálfbæra og ábyrga hátt. Til dæmis finnst Sigurjóni Þórðarsyni ekkert athugasemjulegt við að virða ráðleggingar Hafrannsóknastofnunar að vettugi. Sem verður væntanlega gert í sumar fáir strandveidimenn leyfi til veiða í 48 daga.

Um hitt verður vart deilt að það er á ábyrgð sjómanna að koma með sem bestan afla að landi þannig að úr honum verði sem mest verðmæti þjóðinni í hag. Undirritaður hefur vissulega heyrt þær raddir – meðal annars frá forstöðumönnum fiskvinnsluhússins á Dalvík – að afli strandveidimanna sé heilt yfir sá versti sem þangað berst.

Þeir eru hlutdrægir Dalvíkingarnir, kunna einhverjir að svara með tilvísun til þess að Samherji á fiskvinnsluhúsið. Rök hníga þó að þessari niðurstöðu. Bátarnir eru að veiðum yfir hásumarið „þegar fiskur er í slæmu ástandi af náttúrulegum ástæðum“, segir í skýrslu Matis, Matvælastofnunar og Fiskistofu frá 2011. Enn fremur segir í skýrslunni: Strandveidibátarnir halda sig á grunnslóð, þar er fiskurinn smærri, ormarikari, hann kemur óslægður að landi og stundum er kælingu ábótavant sökum erfiðleika við að útvega ís.

Það er auðvitað galli við þessar niðurstöður hversu þær eru komnar til ára sinna. Þó

stendur lýtt haggð að „náttúrulegar ástæður“ eru hinar sömu árið 2025 og þær voru 2011.

Formaður Félags skipstjórnarmanna, Árni Sverrisson, hefur líka, í viðtali við Fiskifréttir í janúar síðastliðnum, bent á og stutt beinhörðum tölum, að hærra verð fáiast á mörkuðum fyrir þorsk veiddan í botntroll en á handfæri sem er öndvert við málflutning þeirra sem bera uppi sjónarmið strandveidisjómanna. Gæðin ráða verðinu hljótum við að álykta.

Til styrkingar atvinnustarfsemi í sjávarbyggðum

Gluggum í Auðlindina okkar (rit 1) sem kom út 2023 á vegum Matvælaráðuneytisins. Þar

53% (heimahöfn), 62% (þorp-íð) og 70% (heimasvæði).

Samkvæmt þessum tölum eru landanir strandveidibátanna einkennilega fátíðar í heimahöfnum þeirra. Hvert fer þá þessi fiskur ef ekki til heimahafnar? Í önnur héruð eða ef til vill á erlenda markaði? Getur verið að umtalsverður hluti afla strandveidibátanna fari til útflutnings? Framangreindar hlutfallstölur draga síst úr þeim sem halda slíku fram þótt þær taki ekki af vafa í þeim efnum. Árni Sverrisson veltir þessu fyrir sér í aðurnefndu viðtali við Fiskifréttir. Hann segir athyglisvert að útflutningur á ónunnum fiski aukist einmitt á strandveiditímanum og er mestur í júní



Spurt er: Hafa strandveidar styrkt atvinnustarfsemi í sjávarbyggðum?

heitir ellefti kaflinn: Vísbendingar um byggðafestuáhrif sjávarútvegs. Byggt er á gögnum fyrir árin 2017-2022.

Þegar skoðaðar eru tölur yfir landanir kemur í ljós að strandveidibátarnir skera sig úr með áberandi hætti. Þó varla jákvæðum ef haft er í huga það markmið strandveida að styrkja atvinnulíf í sjávarbyggðum. Aðeins 13% afla strandveidibáta er landað í heimahöfn. Þessi tala hækkar aðeins um 3% ef horft er til sveitarfélagsins og nær aldrei nema 27 prósentum þótt heimalandssvæði bátanna (eftir gömlu kjördæmaskipaninni) sé haft til viðmiðunar. Meðaltal allra fiskiskipa samkvæmt þessari sömu skiptingu er um

og júlí. Er það tilviljun?

Daði Már Kristófersson, fjármála- og efnahagsráðherra, vildi þó kveða allar slíkar raddir í kútinn þegar hann fullyrti á Alþingi 18. febrúar síðastliðinn að það færi „ekki meira af ónunnum fiski frá strandveidunum í útflutning heldur en frá öðrum atvinnugreinum“.

Unga fólkið og nýliðunin

Aftur að hugleiðingum Árna Sverrissonar í viðtali við Fiskifréttir í janúar síðastliðnum. Þar bendir Árni á að lögaðilar í strandveidum séu fæstir að hagnast neitt á veiðunum. Flest fyrirtækin greiði engan tekjuskatt.

Það blasir því við að kerfið skapar ótraustan efnahags-

grundvöll fyrir ungt fólk að hasla sér frekari völl í útgerð þar sem kaupa þarf, eða leigja, aflaheimildir til að gera fiskveiðar að lífibrauði allan ársins hring.

Í Auðlindinni okkar er líka bent á að meðalaldur sjö hundruð sjötíu og tveggja skipstjóra á strandveidum árið 2022 hafi verið 54 ár og miðgildið 57 ár. Túlki hver þessar tölur með sínu nefi en erfitt er að verjast þeirri hugsun að ráðherrann Daði Már Kristófersson – svo við vitnum nú í hann aftur – hafi hitt naglann á höfuðið þegar hann á Alþingi 18. febrúar síðastliðinn sagði „að strandveidikerfið hefði ekki verið brú fyrir nýliðun inn í aflamarkskerfið eins og vonast hafði verið til“ og bar fyrir sig í því sambandi skýrslu frá Háskólanum á Akureyri frá 2017.

Að lokum

Skoðanir eru vissulega skiptar um ágæti strandveida. Fleiri rök en færri virðast þó hníga að þeirri niðurstöðu að þær séu ekki að þjóna þeim þriðætta tilgangi sínum sem hér hefur verið dregið á. En hversu stórir eru gallar strandveidikerfisins? Í riti Matvælaráðuneytisins, Auðlindinni okkar (númer 1, bls. 114), er að finna þessa misvísandi niðurstöðu. Látum hana verða lokaorðin í þessari stuttu umfjöllun um meginmarkmið strandveidikerfisins:

„Að öllu samanlögðu telur starfshópurinn ljóst að strandveidikerfið sé ýmsum annmörkum háð þrátt fyrir stuðning í samfélaginu. Hluti hópans taldi gallana of marga til að unnt væri að leggja til óbreytt vægi veiðanna en annar hluti taldi samfélagsleg og byggðaleg sjónarmið vega það þungt að rétt væri að viðhalda kerfinu með einhverjum lagfæringum. Þannig þyrfti að kveða skýrar á um markmið, árangursmælingar og aðgengi til þess að ná betur fram upphaflegum markmiðum kerfisins.“

GAMLA MYNDIN

UMSJÓN: BERNHARÐ HARALDSSON

Þessi mynd er tekin á útmánuðum 1960 en þá var umsjónarmaður í stuttu námshléi frá Þýskalandi og hafði fengið vinnu í nótaskóðinni Odda og frystihúsi Útgerðarfélags Akureyringa. Margir starfsmenn voru honum með öllu ókunnir en þó þekkti hann nokkra að nafni til. Vinnan var hefðbundin frystihúsvinna, flökun og frágangur fisks til frystingar.

Ekki voru allir alla daga við sömu verkin og því gerðist það umsjónarmaður var settur út í fiskgeymslu ásamt öðrum manni, Höskuldi, er hafði viðurnefnið blíðalogn. Þennan dag var hið besta veður og við sáum Erling Davíðsson, ritstjóra Dags, með myndavél í hendi eins og hann væri að leita að skemmtilegu viðfangsefni. Umsjónarmaður, sem var öllu málgladari en Höskuldur, gekk í veg fyrir Erling og bauð honum að taka mynd af okkur verkamönnum og birta í blaði sínu. Því tók Erlingur mjög vel og myndin kom skömmu síðar í Degi. Þar var að vísu talað um frystihús KEA en ekki frystihús Útgerðarfélags Akureyringa, enda kannski ekki við öðru að búast í blaði Framsóknarmanna á Akureyri. Ekki munu samskipti starfsfélaganna hafa orðið miklu lengri en þessi mynd sýnir.

Umsjónarmaður starfaði síðar sem kennari um áratugaskeið en Höskuldur stundaði almenn verkamannastörf eftir því sem heilsa leyfði. Lengi bjó hann með föður sínum öldruðum í gömlu kofaskrifli við Ránargötu. Höskuldur hét fullu nafni Höskuldur Sigurjón Kristjánsson, var fæddur 5. júlí 1912 í Framnesi í Grýtbakkahreppi og lést 16. ágúst 2006 á Akureyri, ókvæntur og barnlaus. Hann stundaði alla tíð verkamannavinnu og þótti nokkuð ölkær. Heldur mun hann hafa verið talinn dauður til átaka sem kannski hefur orðið kveikjan að viðurnefni hans.

*Höskuldur blíðalogn og Bernharð Haraldsson fjær. Þetta er myndin sem Erlingur Davíðsson tók í mars 1960 og birti í Degi með textanum: „Í fiskvinnu við Hraðfrystihús KEA.“
Mynd: Erlingur Davíðsson / Minjasafnið á Akureyri*





ÞAU FÆRÐU OKKUR VARNINGINN HEIM

Skipafélagið, Det Bergenske Dampskipsselskap, DBS, var stofnað í Bergen 12. desember 1851 til þess að koma á áætlunarsiglingum á milli Bergen og Hamborgar í Þýskaland. Stofnað af hópi kaupþýslumanna í Bergen að frumkvæði Michael Krohn (1793–1878), sem var áhrifamikill norskur kaupmaður, búsettur í Bergen. Hann var ekki bara hvatamaður að stofnun BDS heldur einnig að öðrum þekktum fyrirtækjum. Þar mun hæst bera Bergens Mekaniske Verksted, 1851 og Bergens Privatbank 1855. Nefna má að í einhverjum af nýjustu og fullkomnustu fiskiskipunum okkar eru aðalvélar frá Bergens Mekaniske. Talið er að BDS sé fyrsta skipafélag Noregs sem sinnti áætlunarsiglingum, en hjólaskipið Bergen í eigu þess hóf áætlunarsiglingar vikulega í febrúar 1853 milli Bergen, Stavanger, Kristiansand og Hamborgar. Með árunum fjölgaði siglingaleiðunum til annarra Evrópulanda og að lokum einnig til Ameríku. Skip félagsins voru yfirleitt nefnd eftir stjörnum himinsins eða fyrirbærum þeim tengd.

Bergenske skipafélagið BDS stundaði áætlunarsiglingar milli Noregs, Færeyja og Íslands allt frá 1908 til um 1950. Siglingarnar tengdu ekki bara land og þjóð við hinar Norðurlandþjóðirnar heldur og ekki síður bættu þær íslenskt mannlíf verulega.

Siglingar á milli Bergen og Íslands ná til þess tíma þegar íbúar landsins voru á bilinu 870 – 930 manns. Allt fram undir 1400 var Bergen helsta verslunarmiðstöð landsmanna þar fór verslun þeirra fram. Árið 1397 verður Ísland ásamt Noregi hluti af Kalmarsambandinu, konungssambandi Danmerkur, Noregs og Svíþjóðar undir stjórn Margrétar miklu Danadrottningar sem beindi verslun landsmanna í auknum mæli til Kaupmannahafnar af pólitískum ástæðum, sem var landsmönnum ekki til hagræðis. Sjóleiðin, Ísland-Færeyjar-Bergen er 885 sjómílur en til Kaupmannahafnar 1270, eða allt að 50% lengri. Það var því sögulega nokkur atburður þegar BDS hóf siglingar með gufuskipinu Úranus 2. júní 1908 til Íslands.

Otto Wathne hóf fyrstur siglingar á milli Noregs og Íslands og þá frá Stavanger árið 1887. Frá 1908 fékk hann styrk frá



norska ríkinu sem nam 10.000 nkr árlega en skip hans voru ekki nógu traust til þess að stunda þessar siglingar, því lenti hann í ýmsum erfiðleikum sem leiddu til þess að hann seldi BDS siglingaleiðina ásamt þeim viðskiptum sem fylgdu en reiknað var með svipuðu flutningamagni

til og frá Stavanger og til og frá Bergen.

Árið 1911 hóf BDS siglingar fyrst frá Kristjaníu (Oslo) og síðar Stavanger til Færeyja og þaðan til Austfjarða og áfram til Reykjavíkur og sömu leið til baka, með eftirtalda fasta viðkomustaði; Norðfjörð, Seyðisfjörð, Húsavík, Akureyri, Siglu-

fjörð, Ísafjörð og Patreksfjörð sem fasta viðkomustaði. Árið 1909 hóf flutninga- og farþegaskipið Flora í eigu BDS siglingar til Íslands og Færeyja sem var með rými fyrir um 42 farþega, 20 á fyrsta farými og 22 á þriðja farými.

BDS stefni að því að halda þessum siglingum áfram allt árið en það var síður en svo auðvelt vegna þess hve veturinn var illviðrasamur.

ann sem var í reyksalnum. Sett var á fulla ferð og reynt að sigla upp í norðaustan bylinn en skipið bar af leið það mikið að brátt sáu skipverjar strönd Grænlands í gegnum sortann. Í öllum látunum komst sjór inni lokuð rými, sali og mannaíbúðir. Á meðan öll ósköpin gengu yfir lá skipstjórinn í koju sinni veikur af þvagsýrugigt sem gerði stöðuna enn erfiðari. Eftir sex daga baráttu við veðurhaminn tókst

Ákveðið var að þetta yrði síðasta ferð Floru til Íslands það árið. Það var ekki bara vetrarveðrið sem reði, heldur og ekki síður að á þessum árum voru fáir vitar við strendur landsins og því var talið óráð að sigla hingað í svartasta skamdeginu þegar allra veðra var von við óbreyttar aðstæður. Engu að síður ákvað forstjóri BDS að reynt yrði að halda uppi siglingum til landsins framvegis allt árið sem skipti landsmenn miklu máli.

Fyrri heimsstyrjöldin, sem hófst 1. september 1914, olli siglingum um Norðursjó og í Noregshafi miklum vandkvæðum sem varð til þess að BDS neyddist til að hætta siglingum til Englands. Engu að síður var áfram siglt til Íslands. Yfirleitt var ekki vanda- mál að sigla til Reykjavíkur en í eitt sinn þegar Flora var á heimleið var skipið hertekið af bresku varðskipi og fært til Lerwick á Hjaltlandi til skoðunar.

Í júní 1917 þegar Flora var að koma frá Lerwick á Hjaltlandi kom allt í einu þýskur kaþbátur siglandi og skaut skipið niður. Áhöfnin komst í björgunarbáta og bjargaðist en Flora hvarf í haf- ið sem var fyrsta skipið sem var skotið niður á leið sinn að eða frá landinu.

Eftir að Floru naut ekki lengur við urðu siglingar til Íslands færri og óskipulagðari allt fram til ársins 1922 en þá hóf skip frá BDS að sigla Bergen, Færeyjar, Reykjavík. Til að sinna því keypti félagið árið 1925, 1470 brl. farþega -og flutningaskip sem nefnt var Lyra.

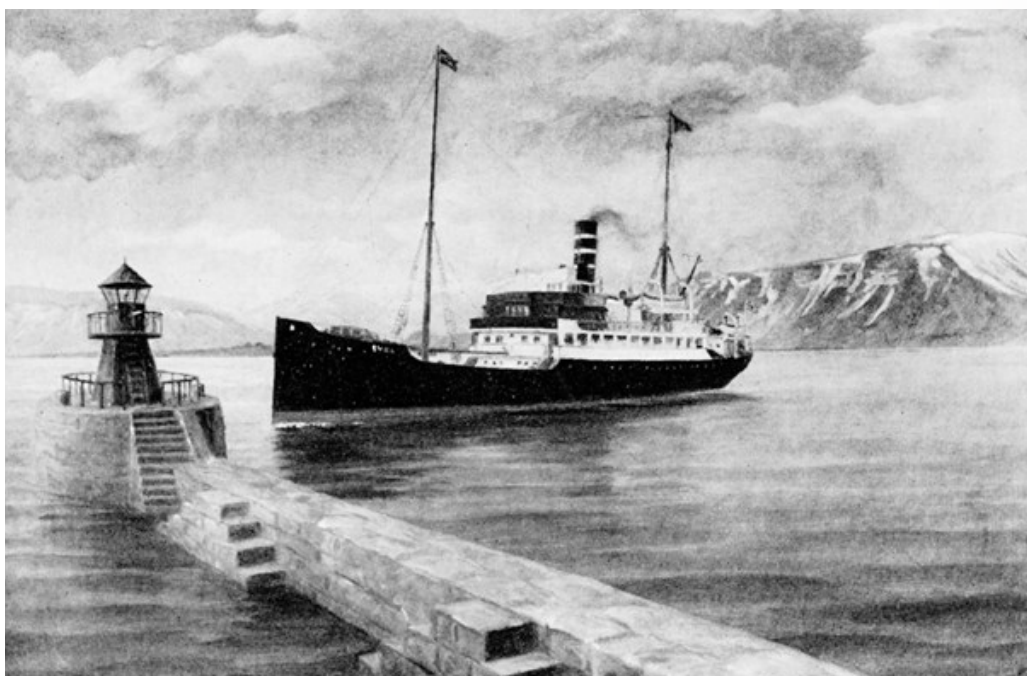
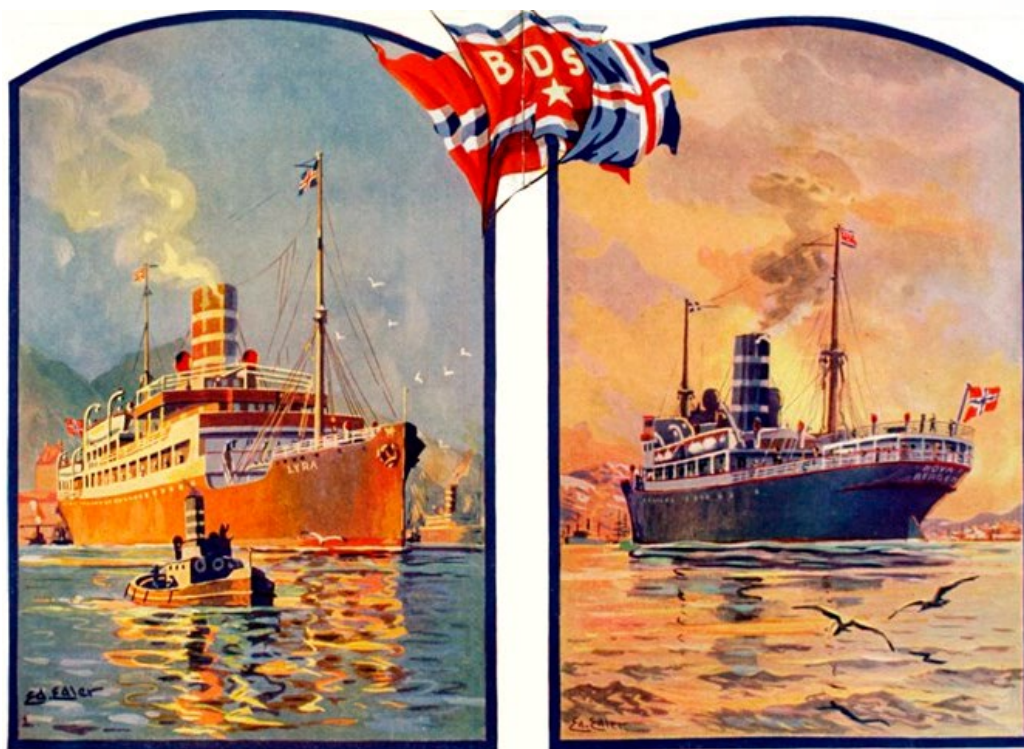
Nýja siglingaleiðin varð brátt álíka vinsæl og sú fyrri.

Skipafélagið BDS lét útbúa metn- aðarfullt kynningarrit fyrir siglingar félagsins til Íslands allt fram til 1930. Þar kom meðal annars siglingaáætlunin fram.

Á kápunni var litmynd af Íslands- förunum tveimur, Lyru og Noru, öðru á forsíðu en hinu á baksíðu með fána félagsins frá kili og út á síðurnar. Félagið lagði bæði metnað og þó nokkra fjármuni í gerð þessa rits, hugsanlega að hluta til vegna væntinga um aukna fólksflutninga í tilefni af

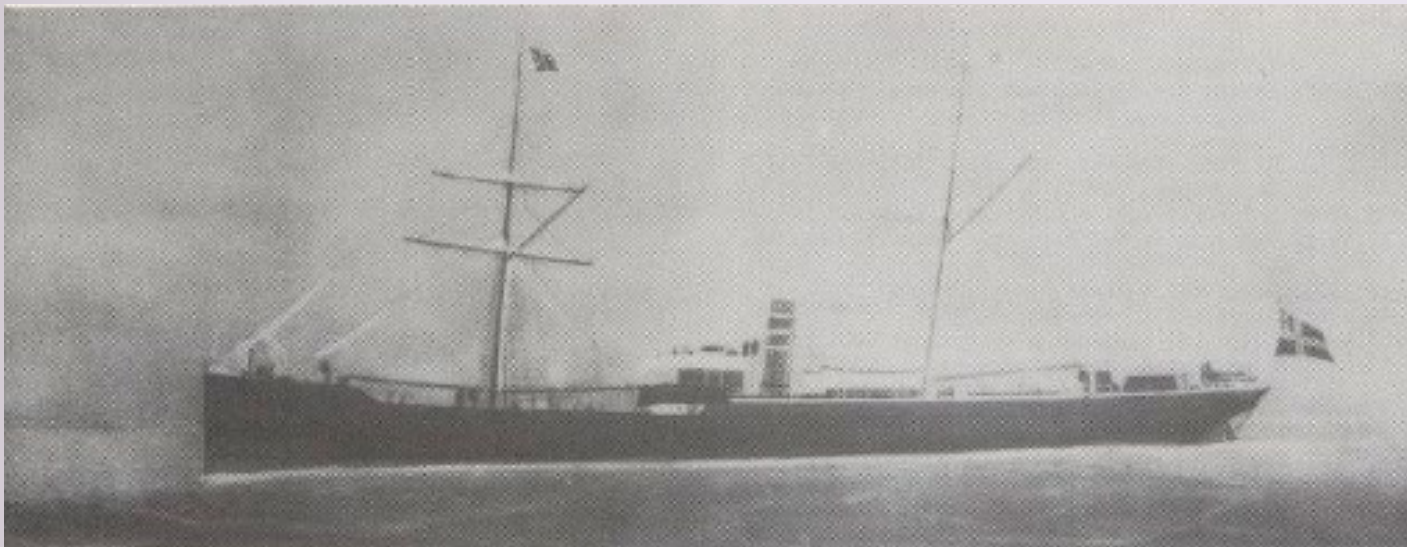
1000 ára afmæli alþingis sem var framundan. Fyrir utan greinargóðar upp- lýsingar um áætlun skipanna til 1930 voru í ritinu nýtsamar upplýsingar af ýmsu tagi ásamt kortum og myndum.

Þýtt og endursagt úr nefndu riti.



Í nóvember 1909 lenti Flora í aftaka veðri á leið sinni frá Húsavík til Ísafjarð- ar. Slíkur var veðurofsinn að brúin fór af skipinu. Við það brotnaði stýrishjólið það mikið að súrra varð það fast þar sem áttavittinn fór með brúnni og var ekki um annað að ræða en notast við varaáttavit-

stýrimanninum, Kristian Jansen, að sigla skipinu til næstu íslensku hafnar. Þaðan var síðan haldið til Reykjavíkur eftir að veðrinu slotaði það mikið að fært væri á milli hafna. Þegar þangað kom var gengið í að gera við það um borð sem aflaga hafði farið í óveðrinu.



Flutningaskipið Uranus.

FLUTNINGASKIPIÐ URANUS var fyrsta skip Det Bergenske Dampskipsselskap, BDS sem sigldi til Íslands, fyrst í júlí 1908.

Skipið var smíðað hjá Bergens Mekaniske Verksted Bergen, Norgei árið 1880 fyrir M. Aug. Schjeldrup o.fl. Bergen, og nefnt Unitá. Helstu stærðir: Lengd 49,3 m., breidd 7,4 m., dýpt 4,0 m., brl. 601, knúið 250 íhk gufuvél. Ganghraði í reynslusiglingu 8 sm/h. Skipið sigldi með ávexti frá höfnum við Karabískahafið til Mið-Ameríku.

Det Bergenske Dampskipsselskap, BDS, kaupir skipið árið 1894 og nefnir Uranus. Endurbyggt á árinu 1901, meðal annars sett á skipið ný og breytt yfirbygging. Eftir breytingar mældist það 601 brl. Fór úr 500 í 601 brl. eða stækkun um 20%.

Uranus sigldi fimm sinnum til Íslands árið 1908, fyrst með salt sem affermt var á nokkrum höfnum landsins á Suður-, Vestur- og Norðurlandi.

Tekið af skrá 1924.



Flora við ankeri í höfninni í Bergen sennilega árið 1911.

FLUTNINGA- OG FARÞEGASKIPIÐ FLORA hélt uppi áætlunarsiglingum frá Bergen í Noregi til Þórshafnar í Færeyjum og Reykjavíkur frá í júlí 1905 og fram á haust árið 1917.

Skipið var smíðað í hollensku skipasmíðastöðinni, Nederlandsche Stoomboot Maatschappij, Rotterdam, árið 1891. Smíðanúmer 157, fyrir Naami Vennootschap Maatschappij Norwegen (D. Burger & Zoon), Rotterdam. Nefnt Olav Kyrre. Det Bergenske Dampskipsselskap kaupir skipið árið 1907 og nefnir Flora. Vegna fyrirhugaðra áætlunarsiglinga þess til Íslands og Færeyja fór það í töluverða yfirhalningu hjá Bergens mekaniske Værksted sem var í eigu skipafélagsins.

Helstu stærðir: Lengd 63,2 m., breidd 8,4 m., dýpt 4,5 m., brl.

818, knúið 99 *NHK gufuvél sem skilaði því 11 sm/h í reynslusiglingunni. Farþegafjöldi, 42, 20 á fyrsta farrými og 22 á þriðja farrými. Skipið var aðallega vöruflutningaskip sem fór fyrst til Reykjavíkur en síðan norður með landi og austur um með viðkomu á helstu höfnunum.

Þau urðu endalok Floru og siglinga skipsins til Íslands og Færeyja að í júní 1917 þegar skipið var að koma frá Leirvík á Hjaltlandi kom allt í einu þýskur kaþbátur siglandi og skaut skipið niður. Áhöfnin komst í björgunarbáta og bjargaðist. Flora varð þannig fyrsta skipið sem skotið var niður á leið sinn að eða frá landinu.

*NHK nominale hestekrefter. Nominelle hestekrefter er útreiknuð stærð en ekki raunveruleg.



Farþega- og flutningaskipið Lyra í Bergen.

FLUTNINGA- OG FARÞEGASKIPIÐ LYRA hélt uppi áætlunarsiglingum frá Bergen í Noregi til Þórshafnar í Færeyjum og Reykjavíkur á árunum frá 1921 til og með ársins 1939.

Skipið var smíðað árið 1912 í skipasmíðastöðinni Vulkan Werke í borginni Stettin Þýskalandi fyrir þýsku útgerðina, Neue Dampfer Kompanie, Stettin, og nefnt Prins Eitel Friedrich, smíðanúmer, 325.

Helstu stærðir: Lengd 73,6 m., breidd 10,5 m., dýpt 4,7 m., brl. 1474 knúð 1180 ihk gufuvél sem skilaði því 11,5 sm/h í reynslusiglingunni. Farþega fjöldi, 85 þar af 51 á fyrsta farrými.

Det Bergenske Dampskipsselskap í Bergen kaupir skipið og nefnir Lyra, sem er stjórnuheiti. Í framhaldinu hefjast siglingar til Færeyja og Íslands

Áætlunin gerði ráð fyrir að skipið sigldi hálfsmánaðarlega til Íslands og Færeyja og væri í Reykjavík annan hvern föstudag. Lyra kom í fyrsta sinni til Reykjavíkur 21. júní 1921. Af því tilefni var móttaka um borð í skipinu þar sem ræðismaður Norðmanna bauð gesti velkomna. Garðar Gíslason, fyrir hönd kaupmanna, lýsti ánægju með komu skipsins sem hann taldi að mundi meðal annars bæta hag kaupmanna landsins.

Einnig tók Sveinn Björnsson til máls og talaði fyrir hönd Eimskipafélags Íslands sem stofnað var 17. janúar 1914 og átti þá meðal annars farþegaskipið Gullfoss, en Lyra var nokkru stærri en hann. Síðan var glösum lyft og gestum boðið að skoða skipið sem var að mati þeirra sem um fjölluðu hið glæsilegasta í alla staði og mun ekki aðeins bæta samgöngur við Noreg og Færeyjar heldur einnig við fjarlægari staði, samanber auglýsingu félagsins hér að neðan.

Í september 1939 tók norska varnarmálaráðuneytið skipið í sína þjónustu og notaði til flutninga af ýmsu tagi fyrir norska herinn. Þar með lauk áætlunarsiglingum Lyru til Íslands og Færeyja með viðkomu í Vestmannaeyjum sem verður að halda til haga.

Þrátt fyrir að áætlunarferðum Lyru hingað til lands lyki sigldi skipið nokkrum sinnum hingað eftir það. Útgerð skipsins ákvað í apríl 1947 að Lyra færi í fjórar áætlunarferðir það sumar, auk ferðar í tengslum við að Ólafur krónprins afhjúpaði stytta af Snorra Sturlusyni í Reykholti í júlí, þá um sumarið. Stytta var

Den norske Amerikalinje

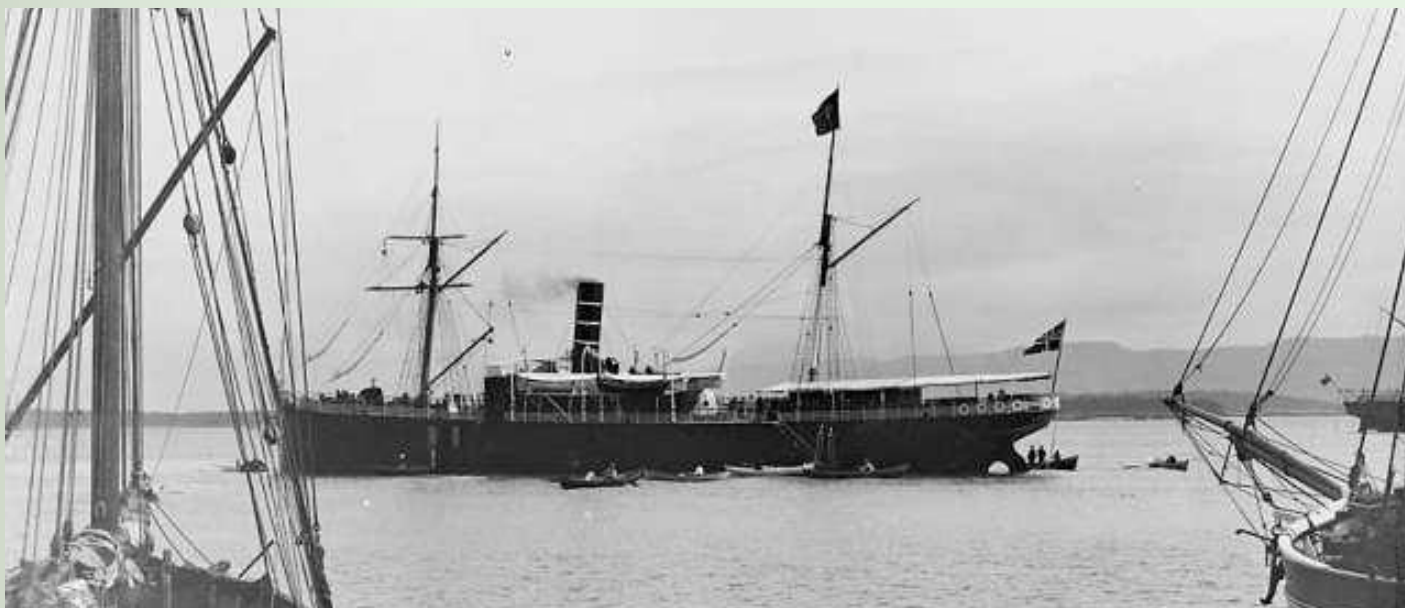
heldur uppi reglubundnum ferðum, með farþegaskipunum »Stavangerfjord« og »Bergensfjord«, til Halifax og New York. Hédan eru altaf fastar ferðir til Bergen með s/s »Lyra« annanhvern fimtudag. Afar hentugar ferðir fyrir þá, sem ætla sér að fara til Ameríku. Farsedlar og allar nánari upplýsingar fást hjá

Nic. Bjarnason -- Reykjavík.

gerð af Gustav Vigeland. Lagt var upp með styttna, 25. júní, en það var verkfall hjá hafnarverkamönnum í Reykjavík þegar skipið kom til Reykjavíkur. Lyra fór því með styttna aftur til Bergen, þar sem annað skip tók hana og flutti til Reykjavíkur. Lyra sigldi aftur til Íslands 15. júlí með krónprinsinn, forsætisráðherrann og stjórn Snorrafélagsins, auk nokkurra annarra þekktra manna. Þegar föstu ferðunum fjórum til Íslands lauk síðla sumars hóf Lyra aftur sínar fyrri siglingar til Kirkenes í Noregi.

Endalok skipsins urðu þau að það strandaði í júlí 1958 á ferð til Jeddah með pílgríma. Skipið var þá í eigu Adel Abdul-Waha í Beirut Libanon en hélt nafninu Lyra.





Flutninga- og farþegaskipið Sirius.

FLUTNINGA- OG FARÞEGASKIPIÐ SIRIUS hélt uppi áætlunarsiglingum frá Bergen og Noregi til Þórshafnar í Færeyjum og Reykjavíkur á árunum frá 1921 til og með ársins 1925.

Skipið var smíðað í skipasmíðastöðinni Flensburger Schiffbau-Gesellschaft í Flensburg Þýskalandi, fyrir Det Bergenske Dampskipsselskab, árið 1885 og nefnt Sirius.

Helstu stærðir: Lengd 63.3 m., breidd 8.70 m., dýpt 6.1 m., brl. 962, knúið 750 ihk gufuvél sem skilaði því 11,5 sm/h í reynslu-

siglingunni sem farin var á árinu 1885. Farþegafjöldi, 225 m.v. strandsiglingar en 70 milli landa. Á fyrsta farrými 24. Á öðru farrými 22 og á þriðja farrými 24.

Þegar Þjóðverjar hertóku Noreg í apríl 1940 var Sirius orðinn að eftirlitsskipi. Í maí á sama ári þegar skipið var við eftirlit var það skotið niður af þýskri sprengjuflugvél á leið sinni frá Tromsø til Risøyhafnar. Ellefu björguðust en 7 fórust, þar á meðal bæði skipstjórinn og fyrsti stýrimaður.



Farþega- og flutningaskipið Nova.

FLUTNINGA- OG FARÞEGASKIPIÐ NOVA hélt uppi áætlunarsiglingum frá Bergen til Þórshafnar í Færeyjum og Reykjavíkur frá því í júlí 1925 og fram á haust 1939.

Skipið var smíðað í frönsku skipasmíðastöðinni Ateliers et Chantiers de la Seine Maritime i Le Trait, í borginni Trait sem er við Signu fyrir Det Bergenske Dampskipsselskap. Smíðanúmer, 32.

Helstu stærðir: Lengd 70,5 m., breidd 10,4 m., dýpt 6,6 m., brl. 1382 knúið 900 ihk gufuvél sem skilaði því 10,5 sm/h í reynslusiglingunni. Farþegafjöldi, 56, 22 á fyrsta farrými og 34 á þriðja farrými. Skipið var aðallega vöruflutningaskip sem fór fyrst til Reykjavíkur en síðan norður með landi og austur um með viðkomu á helstu höfnunum.



Framsækið fyrirtæki í sjávarútvegi



eskja.is

HÉÐAN OG ÞAÐAN

ÞOLDI EKKI HLJÓMSVEITINA

Steingrímur Antonsson var skipverji á Harðbak EA 3 og sigldi eitt sinn sem oftast til Hamborgar með aflann. Karlarnir voru kátir, sáu fram á góða sölu og góða heimkomu með kannski ýmislegt sem ekki átti neitt endilega að sjá dagsins ljós. En fyrst vildu þeir njóta lystisemda stórborgarinnar, klæddu sig upp á og skelltu sér í land til að fá sér í tána. Meðal annars hinn bannaða bjór heima á Íslandi.

Þeir snarast inn á ónafngreinda krá en á sviðinu er fjöggra manna hljómsveit að glamra eitthvað. Þrátt fyrir bjór og aðrar guðaveigar fer Steingrími að leiðast þarna inni. Hljómsveitin fer æ meira í taugarnar á honum og að lokum er honum nóg boðið.

„Strákar, ég nenni ekki að hanga hér lengur, þessi hljómsveit er svo hundhelvíti leiðinleg að ég er bara farinn aftur niður í skip.“

Við svo búið rýkur Steingrímur út, skellir á eftir sér og fer á harða stökki niður á bryggju dauðfeginn að þurfa ekki lengur að hlýða á spilamennsku fjórmenninganna, svo ekki sé nú minnst á gaulið í þeim.

Það er hins vegar af hinn glötuðu hljómsveit að segja að hún átti senn eftir að slá í gegn svo rækilega að varla getur um aðra frægari í veraldarsögunni, hvorki fyrr né síðar. Sveitin átti rætur í Liverpool og kenndi sig við bjöllur.



Hljómsveitin sem Steingrímur Antonsson þoldi ekki voru sjálfir Bittlarnir.



Steingrímur bregður á leik. Hann var lengi á síðutogaranum Harðbaki EA 3 – þar sem myndin er tekin – og lenti meðal annars í Nýfundnalandssveðrinu 1959 þar sem Harðbakur var hætt kominn.



Tveir Steinar um borð í Harðbaki, Þorsteinn Vilhelmsson og Steingrímur Antonsson.

Á GRÆNLANDSMIÐUM

Ágúst Ingi Sigurðsson, yfirhafnsögumaður Hafnarfirði og Straumsvík, skrifar: „Tímaritið Víkingur er oft með fróðlegar greinar um líf og störf okkar sjómanna. Ein lítil saga ætti að mínú mati erindi í blaðið.

Fyrir allmörgum átti ég samtal við gamlan mann sem hafði verið á fiskveiðum við vesturströnd Grænlands. Ég fletti gamla manninum upp eins og maður gerir nú til dags á vef Heimaslóðar í Vestmannaeyjum.

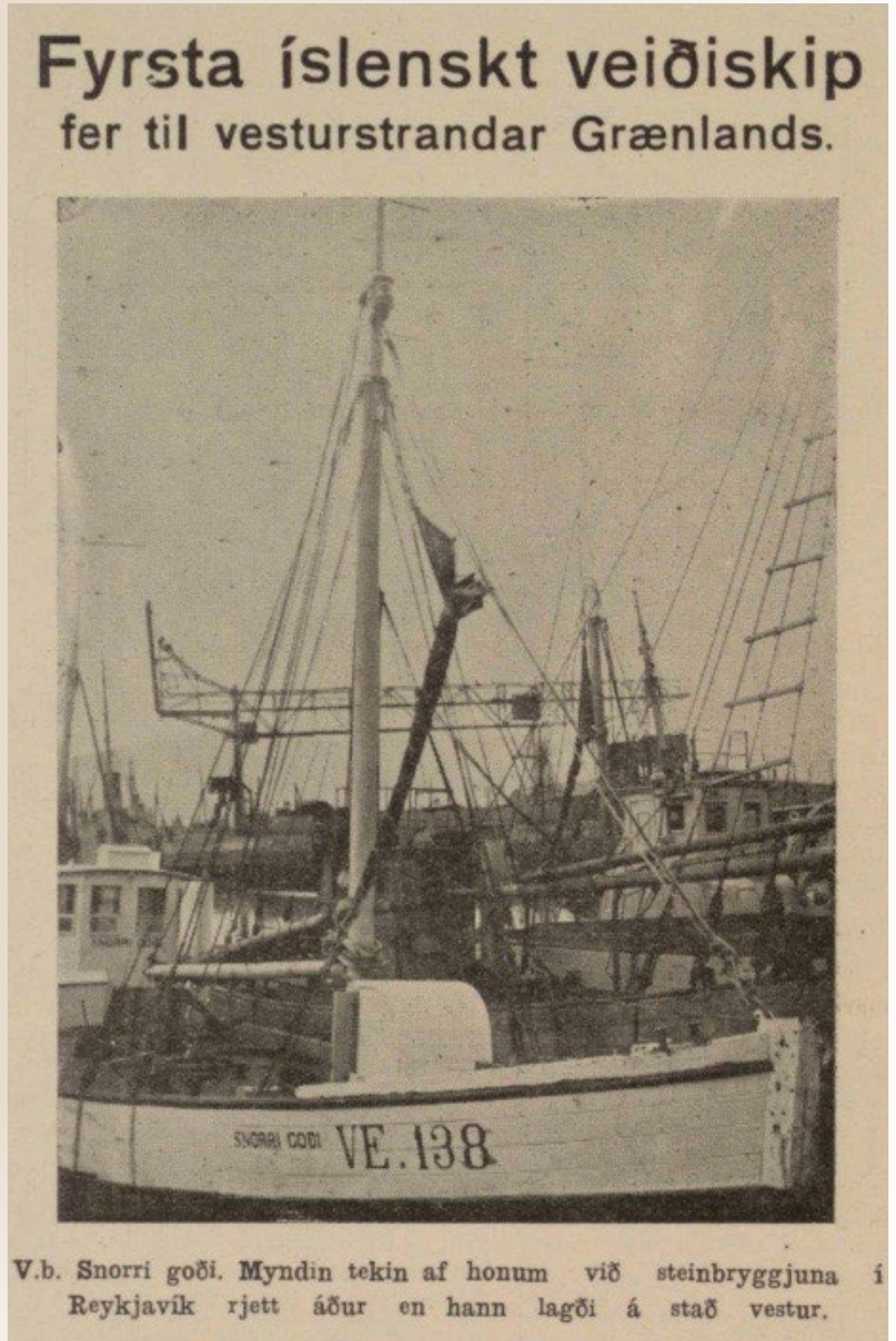
Og viti menn. Jú, kallinn hafði skrifað þessa sögu í Blik sem kom út í Eyjum 1969.“

Ágúst Ingi gerði það ekki endasleppt við okkur. Hann hafði samband við son gamla mannsins, Hafþór Guðjónsson, sem var hjartanlega sam-mála Ágústi Inga um að frásögn föður hans, vélstjórans Guðjóns Jónssonar, ætti sannarlega vel heima í Víkingnum. Við þökkum þeim báðum hugulsemina og að hafa blaðið okkar í þanka sínum. Og hér er hin fróðlega frásögn Guðjóns um veiðiferð sem hann fór á Snorra goða árið 1936 en litlu mátti muna að báturinn sigldi inn í mikla veðrið sem grandaði Pourquoi Pas? þá um haustið. Millifyrirsagnir eru Víkings.

ARCTICK OG SNORRI GOÐI

Árið 1936 var ég vélstjóri á v/b Snorra goða, VE 188, sem var 24,62 lestir að stærð. Hann var eign Gunnars Ólafssonar og Co. Eftir vetrarvertið var báturinn leigður Óskari útgerðarmanni Halldórssyni í Keflavík til fiskveiða við Vestur-Grænland. Hlutafélagið Norðurljós-íð gerði út þennan leiðangur. Aðalstofnendur þess voru menn frá Danmörku, Noregi, Færeyjum og svo Íslandi (Óskar Halldórsson).

Félag þetta tók á leigu hið fræga skip Arctick, sem var búið frystitækjum til þess að frysta aflann, sem var aðallega lúða.



Morgunblaðið sagði frá því 7. júní 1936 að vélbáturinn Snorri goði hefði haldið til veiða við Grænland og væri „fyrsta íslenska skipið, sem siglir á þær slóðir síðan Grænlandsbyggð Íslendinga leið undir lok.“

Norðmenn og Færeyingar voru með 4 „doriur“. Það voru þilfarsbátar 6-7 smálestir að stærð. Í þilfarinu voru göt fyrir

karlana til að standa í. Fjórir menn voru á hverri „doriu“.

Í leiðangri þessum var 60 smálesta bátur frá Færeyjum

með 12 manna áhöfn.

Við vorum 10 á Snorra goða. Skipstjóri var Finnbogi Kristjánsson frá Reykjavík, og voru

flestir skipverjanna þaðan. Að-
eins tveir frá Vestmannaeyj-
um, Axel Sveinsson og ég, sem
þetta skrifa. Axel Sveinsson
var 2. vélstjóri.

V/s Arctick kom við í
Keflavík á leið sinni til Græn-
lands og tók þar ýmsar
naðsynjar. Það lagði af stað
vestur tveim dögum á undan
okkur eða 1. júní en við 3.
júní.

Við fengum sæmilegt veður á
leiðinni, en mikill hafis
reyndist vera við austurströnd
Grænlands. Sökum hans
komumst við hvergi nær
ströndinni en svo sem 50 míl-
ur. Loks komumst við í gegn-
um ísinn 80 mílur suður af
suðurodda Grænlands. Eftir
það gekk ferðin ágætlega
norður með Vesturströndinni.
Við náðum til Færeyingahafn-
ar eftir 8 sólarhringa siglingu.

SKIPSTJÓRINN VAR ÓVIÐFELLDINN

Á leiðinni til Grænlands
reyndi skipstjórinn okkar þrá-
sinnis að ná talsambandi við
Arctick en án árangurs. Hún
svaraði aldrei. Við höldum
ástæðurnar þær, að hún væri
svo langt á undan okkur, að
hún heyrði ekki til okkar.

Þegar við komum til Fær-
eyingahafnar, var Arctick
ókominn. Eftir tvo sólarhringa
heyrðist í henni, og var hún þá
80 sjómílur suður af Fær-
eyingahöfn. Hún kom til Fær-
eyingahafnar eftir tvo sólar-
hringa. Okkur hafði flogið í
hug, að hún hefði farið í hafið,
en sem betur fór kom hún í
höfn heilu og höldnu.

Einn Íslendingur var á Arct-
ick, og sagði hann okkur, að
ferðalagið vestur hefði verið
dálítið sérlegt.

Þegar þeir fóru frá Keflavík,
var stefna tekin á Grænland,
um það bil 300 sjómílur norð-
an við suðurodda landsins. Þar
komu þeir að feiknamiklum
hafis. Þá var breytt um stefnu
og siglt í suðaustur alla leiðina
150 sjómílur suður fyrir
suðurodda landsins, og svo í
200 mílna fjarlægð frá
ströndinni norður með Græn-
landi vestanverðu. Skipstjór-
inn á Arctick var danskur, afar
sérkennilegur og óviðfelldinn
maður.



Frá vinstri: Finnbogi Kristjánsson, skipstjóri. Markús Sigur-
jónsson, stýrimaður. E. Frederiksen, bryti. Guðjón Jónsson, 1. vjel-
stjóri. Axel Sveinsson, 2. vjelstjóri. Guðmundur Elífasson, háseti
Guðjón Gíslason, háseti. Gísli Jónsson, háseti. Jón Sigurðsson, há-
seti. Daði Björnsson, háseti. Óskar Arngrímsson, háseti.

Grænlandsfarið Snorri goði kom í gærkvöldi.

Morgunblaðið 19. september 1936.

Í Færeyingahöfn var áður
Eskimóabyggð. En þegar Fær-
eyingar fengu höfnina, voru
allir Eskimóarnir fluttir þaðan.
Eftir var aðeins danski eft-
irlitsmaðurinn, sem bjó þar í
myndarlegu húsi ásamt fjöl-
skyldu sinni. Við höfnina var
viðgerðar verkstæði, og unnu
þar þrír Færeyingar yfir sum-
arið, því að þarna var mikið af
færeyskum skútum. Inna
þurfti því af hendi þar ýmis-
konar viðgerðir fyrir þær, og
voru viðgerðarstrákarnir fjör-
miklir og hjálplegir.

TEKNIR Í LANDHELGI

Tveim dögum eftir að Arctick
kom, var farið út til veiða. Við
notuðum aðallega lúðulínu.

Hún var lögð í hallinu á veiði-
svæðinu. Stansa varð lögn
öðru hvoru til þess að lóða,
kanna dýpið, með handlóði.
Lúðan reyndist afar treg. Viða
var leitað eftir henni, allt niður
á 250 faðma dýpi. Á sjálfum
fiskibankanum virtist vera
feikimikið af þorski. Við lögð-
um eitt sinn 6 bjóð af
þorsklínu og ég hef aldrei séð
aðra eins ástöðu. Ég hygg, að
fiskur hafi verið á hverjum
þeim krók, sem komst til
botns með beitu. Við sóltuð-
um þennan afla og skipuðum
honum síðar upp í móðurskipi-
ð, sem hét Anana, sem er
grænenska og þýðir mamma.
Færeyingarnir tjáðu okkur, að
meiri lúðu væri að fá inni í

fjörðunum, og þar héldu þeir
Færeyingar sig, sem stunduðu
lúðuveiðarnar þarna að sum-
inu. En þau lúðumið eru inn-
an landhelgislínunnar og varð-
skip var stöðugt á verði.
Færeyingarnir töldu það
vandalaust að fara í kringum
þau. Ekki væri annað en að
leggja lúðulínuna bólalausa.
Svo lánuðu þeir okkur áhald
til þess að slæða hana upp.
Allt heppnaðist þetta vel. Við
lögðum línuna, slæddum hana
síðan upp og öfluðum ágæt-
lega. Oft sluppum við naum-
lega frá varðskipunum. Í eitt
sinn skaut varðskipið á okkur
8 þúðurskotum, en Snorri var
hraðskreiðari en varðskipið,
sem skaut, og bjargaði það



Guðjón Jónsson lést 4. mars 1994, tæp-
lega níræður að aldri. Guðjón var
fæddur í Landeyjum en fluttist til Vest-
mannaeyja árið 1927 og átti þar heim-
ili upp frá því.

okkur undan vendi laganna. Eitt sinn vorum við að draga línu inni í firði í svarta þoku. Allt í einu er kominn árabátur upp að bakborðshliðinni á okkur. Maður með borðalagða húfu vindur sér inn fyrir öldu-
stokkinn og tilkynnir okkur um leið, að við séum teknir í landhelgi.

Finnbogi skipstjóri var snar í snúningum og þrífur tví-
hleypta haglabyssu, sem hann hafði við hendina, kallar til mannsins og segir honum, að hann láti skotið ríða af, ef hann hypji sig ekki burt á stundinni. - Vesalings manni-
num brá svo hastarlega, að hann datt öfugur ofan í báttinn.

Svo réru þeir félagar hans líf-
róður út í þokuna. Byssan var óhlaðin og ekkert skot til í hana um borð.

NEI, FÁIÐ EKKI AÐ KOMA Í LAND

Við höfðum sterkan hug til að komast til höfuðstaðar Græn-
lands, Goodthaab, en þangað máttum við ekki koma nema í lífsnauðsyn.

Um sumarið varð einn háset-
inn veikur. Hann fékk svo mikla hæsi, að hann mátti naumast mæla. Farið var með sjúklinginn til Færeyingahafnar. Þar var þá staddur læknir frá Goodthaab. Hann hét að senda honum lyf.

Ekki komu lyfin, þótt tímar liðu, og mannum batnaði hæsin.

Nokkrum dögum síðar var afraðið að halda til Godthaabs og gera sér það til erindis, að sækja lyfin, enda þótt manni-
num væri bötnuð hæsin.

Komið var til Godthaabs seinni hluta dags. Við ætluð-
um hiklaust að leggjast að bryggju. En þar var þá hafnarvörður á verði. Kallaði hann til okkar, að við skyldum leggjast við akkeri í hæfilegri fjarlægð frá bryggjunni. Síðan kom hann um borð og spurðist fyrir um það, hvert erindið væri. Honum var tjáð það. Þá bað hann skipstjóran að koma með sér í land. Eftir svo

sem hálfa stund kom báturinn aftur. Þá vandaðist málið heldur betur: Sjúklingurinn skyldi fluttur í land og lagður inn á sjúkrahús. Því neitaði maðurinn afdráttarlaust. Loks lét hann þó tilleiðast og fór í land með skipstjóranum. Tvær hjúkrunarkonur tóku við honum í sjúkrahúsinu og læknir og rannsókuðu þau hann mjög gaumgæfilega. Maðurinn svaraði spurningum þeirra ekki einu orði, en skipstjóri varð þá fyrir svörum.

Engin sjúkdómseinkenni fundust alvarleg, þó fékk hann lyf, og læknirinn óskaði honum skjóts bata.

Daginn eftir fór skipstjórinn þess á flot, að við fengjum að koma í land og skoða staðinn. Hafnarvörður flutti þá beiðni okkar til ráðamanna staðarins. Svar fengum við frá þeim eftir tæpan sólarhring þess efnis, að landganga yrði ekki leyfð og best væri okkur sjálfum að hafa okkur á burt.

HEFÐU LÍKAST TIL FARIST

Þriðjudaginn 8. september lögðum við af stað frá Grænlandi til Íslands. Veðurbliðu fengum við suður með Grænlandi vestanverðu. Ekki fórum við þá suður fyrir suðurodda landsins. Sund nokkurt skilur suðuroddann frá meginlandinu. Það er 70 mílna langt.

Mjög skemmtilegt var að sigla þar um sundið; himinhá fjöll beggja vegna og sundið sums staðar afarmjótt, ekki meira en 500-600 metra breitt. Ekki vorum við óhræddir að fara þessa leið, ef hafís reyndist vera við austurströndina. Til allrar hamingju reyndist þar alveg auður sjór.

Pegar við höfðum siglt 60 sjómílur austur í hafið frá austurströndinni, afréð skipstjórinn að snúa við, því að veðurútlitið var mjög ískygglegt; djúp lægð við suðurodda Grænlands og spáð miklu hvassviðri. Við lögðumst á vikina á austurströndinni.

Að morgni þriðja dagsins var komið gott veður. Þá héldum við heim á leið. En að kvöldi þess dags skall mikla veðrið á við Ísland, þegar franska haf-
rannsóknarskipið fórst við Mýrar.

Hefðum við ekki snúið við og lagst á vikina, hefðum við verið komnir langleiðina til Íslands, þegar veðrið skall á, og tel ég mjög miklar líkur fyrir því, að við hefðum ekki afborið það veður.

Til Reykjavíkur komum við að kvöldi 19. september. Létti þá mörgum, því að við vorum taldir af. Við sendum skeyti, þegar við lögðum af stað, en náðum ekki talsambandi fyrr en við vorum komnir langleiðina að Reykjanesi.



ÞÆGINLEG & ÖRUGG Á SJÓ VIÐ ERFIÐUSTU AÐSTÆÐUR



Enginn
málmur

100%
vatnsheld

Lipurt efni,
auðvelt að þrifa

Við til þæginda
við daglega
notkun

Sóli loksaður svo þú
geta ekið gripur í sveiglin

JONBERGSSON
#JONBERGSSON

KLLETHÁLS 15 | 110 REYKJAVÍK | WWW.JONBERGSSON.IS | 598 8881



Jón skólastjóri GK 60, Máni DA 68 og Birna GK 154. Að baki þeim sér á Guðbjörgu GK (eldri) sem heitir reyndar í dag, Oddbergur GK. Oddbergur er Kínabátur líkt og Gunnar Bjarnason SH, smíðaður í Dalian skipasmiðastöðinni árið 2001. Upphaflegt nafn bátsins var Ársæll Sigurðsson HF en hann er eini Kínabáturinn smíðaður gagnert til netaveiða. Af einhverjum ástæðum hefur Ársæll Sigurðsson ekki landað fiski síðan í júlí 2019 en stendur nú uppi í Skipasmiðastöð Njarðvíkur. Hann er í eigu stöðvarinnar.

BRYGGJURÖLT

Jón Kr. átti leið um Njarðvík og fór þá auðvitað niður á bryggju þar sem hann tók þessar myndir í Skipasmiðastöð Njarðvíkur sem á langan aldur að baki, stofnuð í lok seinna stríðs, og hefur heldur betur blómgastr síðan þá.

Þarna sjáum við uppi í skipakvinni, sem byggt var yfir 1998, einn hinna svokölluðu Kínabáta, Gunnar Bjarnason SH 122. Við tölum um Kínabátinn Gunnar því í júlí 2001 lagðist að flutningaskipið Wiebke að bryggju í Hafnarfirði. Um borð voru níu vertíðarbátar, allir smíðaðir í kínversku hafnarborginni Dalian þar sem er að finna hina sögufrægu Artúrshöfn (Porth Arthur). Gunnar Bjarnason SH hét þá að visu Rúna RE 150 en

síðan hefur mikið vatn runnið til sjávar, skipið skipt um hendur og nafnabreytingar orðið.

Þarna sjáum við líka nýjasta skip Stakkavíkur, Guðbjörgu GK 9, sem var að stærstum hluta smíðað í Tyrklandi en lokagerð smíðinnar fór fram í Skipasmiðastöð Njarðvíkur.

Ög þarna er eikarbatúrin Jón skólastjóri GK 60 sem er augljóslega kominn nokkuð til ára sinna, smíðaður 1974. Við hlið hans er línu- og handfærabáturinn Máni DA 68.

Þriðji báturinn í röðinni er Birna GK 154 sem lengst af hét Íslandsbersi HF 13, smíðaður á Skagaströnd árið 1990.



Gunnar Bjarnason SH 122 var upphaflega Rúna RE 150, seinna Ósk KE 5 en frá miðju ári 2006 hefur báturinn borið núverandi nafn.

Myndir: Jón Kr. Friðgeirsson



Guðbjörg GK 9 er 13 metra langur stál- og álbatúr, hannaður af Ráðgarði Skipa-ráðgjöf. Smiðin fór að mestu fram í Tyrklandi en Skipasmiðastöð Njarðvíkur rak smiðshöggjið á verkið. Báturinn kom til landsins í október 2023 og hét þá Margrét GK 9.

Ryðfrír stálbarkar

fyrir

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

Barkasuða Guðmundar ehf.



Úr minningabókinni ÞAÐ GEKK EKKI ALLTAF VEL AÐ FÁ BORGAD HJÁ EINARI RÍKA

Ég var um tíma með Binna í Gröf heitnum á Elliðaey VE 45. Þetta var á þeim árum sem uppgjörstímabil sjómanna skiptust í þrennt. Það var vetrarvertíð, sumarvertíð og haustvertíð. Á þessum tíma átti Einar Sigurðsson ríki (f. 7. 2. 1906, d. 22. 3. 1977) Elliðaey VE 45. Ekki gekk alltaf vel að fá borgað þann aflahlut sem maður átti hjá Hraðfrystistöð Vestmannaeyja eða Einari ríka þótt vel fiskaðist. Benóný Friðriksson (f. 7.1. 1904, d.12.5. 1972) fiskaði alltaf mikið og hlutur var alltaf langt yfir lágmarks tryggingu eins og sagt var í þá daga.

Einar Sigurðsson nafni Einars ríka sem lengi var vélstjóri með Binna á Gullborg RE 38 og um tíma á Elliðaey VE reiknaði alltaf út aflahlutinn eftir hvern túr, þannig að við skipsfélagar hans vissum nákvæmlega hvað við áttum mikla peninga inni hjá Hraðfrystistöðinni.

Eitt sinn sem oftar fór ég á skrifstofuna til að fá pening fyrir víxli sem ég þurfti að borga, ég vissi að ég átti töluverða upphæð inni hjá útgerðinni þegar hér var komið sögu.

Á skrifstofu Hraðfrystistöðvarinnar réði lengi ríkjum ein ágætis kona er Ósk hét. Hún var til svara þegar ég kom á skrifstofuna og bað um pen-

inga og sagði henni jafnframt að ég þyrfti að borga með þeim víxli sem væri að falla á mig. En það var til síðs á þessum árum að gera grein fyrir því hvað maður ætlaði að gera við peningana sína sem maður bað um.

Ósk sagði að enginn peningur væri til, þannig að ég gæti

ekki fengið þá peninga sem ég bað um og vantaði. Ég var ekki sáttur við það og benti henni á að ég ætti þessa peninga inni hjá útgerðinni og miklu meira en það. Þegar ég hafði rætt þetta nokkra stund við Ósk var farið að fjúka í mig, ég benti henni á að það væri helviti hart að geta ekki

fengið þá peninga sem maður ætti hjá útgerðinni til að borga sínar skuldir en henni var ekki hnikað.

Þegar hér var komið sögu kemur Einar ríki inn úr innri skrifstofunni öruggur í fasi. Hann hafði örugglega fylgst með þegar ég var að biðja Ósk um peningana. Hann labbar beint að mér og er með í hendinni sjómanna-samningana, hann leggur þá á borðið og segir: „Hér stendur svart á hvítu í samningunum að ég er ekki skyldugur til að borga þér nema tryggingu fyrr en að vertíð lokinni. Það höfum við alltaf gert og meira en það, þannig að þú átt ekki heimtingu á að fá meira frá útgerðinni.“

Ég var náttúrulega ekki sáttur við þetta og bað hann að leyfa mér að skoða samningana. Þar sýndi ég honum grein sem sagði að útgerðin ætti að gera upp eftir hvert tryggingatímabil en það hefði hann ekki gert, ég

spurði hann hvort hann væri þar að fara eftir samningum. Hann gaf lítið út á það og eftir nokkurt þras um samningana lauk okkar samtali með því að ég varð ösku illur og henti samningunum í hann. Einar var þá einnig orðinn bálvondur og skipaði mér út af skrif-





Binna í Gröf.



Einar ríki.

stofunni, sagðist ekki vilja hafa svona menn eins og mig í vinnu. Ég sagði á móti að ég yrði dauðfeginn að hætta hjá svona skítafyrirtæki en ég ætlaði ekki út af skrifstofunni fyrr en ég hefði fengið mína peninga. „Ef þú hypjar þig ekki út strax þá hendi ég þér út,“ sagði þá Einar ríki við mig. Eftir að hafa staðið í smá stund við afgreiðsluborðið, kom kallinn askvaðandi, lyfti með látum og skellum upp hleranum á afgreiðsluborðinu og kom fram fyrir borðið og spurði mig hvort ég ætlaði ekki að hlyða og koma mér út? Nei, svaraði ég, ég ætla að fá peningana mína áður en ég fer.

Einar kom þá ógnvekjandi að mér, reif í öxlina á mér og byrjaði að toga í mig að hurðinni. Ég reyndi að streitast á móti en kallinn var ótrúlega sterkur og hann hafði lítið fyrir því að koma mér út að hurðinni og henda mér langt út með þeim orðum að svona menn vildi hann ekki hafa í vinnu í sínu fyrirtæki.

Ég lét hann einnig fá nokkur vel valinn orð sem ekki verða endurtekinn hér.

Sonur Binna var líka við afgreiðsluborðið og hafði fylgst með þessu öllu saman þannig að hann varð vitni af látunum.

Þegar ég kom heim hringdi ég strax í Binna og sagði að ég væri hættur á bátnum, enda hefði Einar ríki, eigandinn sjálfur, rekið mig. Binna sagði vera búinn að fréttu þetta allt og hann ætlaði að tala við Einar og sjá til þess að ég fengi þessa peninga sem ég bað um. Það var auðheyrð að hann var ekki sáttur við þetta háttalag Einars ríka. Ég gaf lítið út á þessi orð Binna enda ekki búinn að ná mér niður eftir þrasið við Einar.

Eftir hádegisdag hringdi Binna í mig aftur og sagðist vera búinn að tala við Einar og hann hefði lofað að peningarnir yrðu tilbúnir þarna seinna um daginn. Ég sagði að ég vildi einnig fá uppgjör mitt frá síðustu vertíð og var þá reyndar búinn að ákveða að

fara aldrei um borð í bát hjá Einari ríka eftir þessa uppákomu (reyndin varð önnur).

Eftir hádegisdag var ég búinn að jafna mig nokkuð á þessu sem gerðist um morguninn og fór á skrifstofuna til að ná í peningana. Þegar þangað kom sá ég að Einar sat glottandi þar við skrifborð með lappirnar upp á borði og var að drekka kaffi, ekki var ég vanur að sjá hann þarna því hann hélt sig oftast inni á innri skrifstofu sinni. En þarna sat hann og fylgdist með mér en hafði sig ekki í frammi.

Þegar ég kem að afgreiðsluborðinu kemur Ósk strax til mín með ávísanaheftið og spyr mig hvað ég þurfi mikið. Ég hélt mig nú við þá upphæð sem ég hafði beðið um fyrr um morguninn en sá strax eftir að hafa ekki beðið um meira. Hún skrifaði ávísun og lét mig fá hana og spurði síðan hvort þetta væri þá ekki allt í góðu lagi. Ég sagðist vilja fá uppgjör mitt sem ég ætti inni hjá útgerðinni. Hún sagði það ekki vera tilbúið en lofaði

að það yrði til þegar ég kæmi næst af sjó (sem Ósk stóð við). Þetta lét ég gott heita og var á leiðinni út þegar Einar ríki kallaði glottandi á eftir mér: „Heyrðu Sigmar minn, hefurðu nokkurn tímann verið hjá betri útgerðarmanni en Einari Sigurðssyni?“ Og svo skellihló hann.

Ég var ekki í skapi á þessari stundu til að svara kallinum, heldur hélt mínu striki út af skrifstofunni og upp í Útveggsbanka til að borga mína víxilskuld. Ég held að Einar hafi bara haft gaman af þessu, alla vega fann ég aldrei til þess meðan ég var hjá fyrirtækinu að hann hefði neitt á móti mér síður en svo. Ég hélt áfram á bátnum og átti ágæt samskipti við Einar ríka eftir þetta, var reyndar hjá útgerðinni samfleytt í að minnsta kosti 7 ár fyrst þarna með Binna og síðan með reyndar hjá útgerðinni samfleytt í að minnsta kosti 7 ár fyrst þarna með Binna og síðan með frænda mínum Gísla Sigmarssyni skipstjóra.

Utan úr heimi

Bretar styrkja réttindi sjómanna

Bresk stjórnvöld hafa ákveðið að gera réttindi sjómanna skýrari og sterkari með nýjum lagabreytingum. Þessar breytingar eru hluti af umfangsmiklum umbótum á vinnuréttindum í Bretlandi og fela í sér lögfestingu svokallaðs Sjómannasáttmála. Sáttmálinn er sjálfviljugur samningur milli breskra stjórnvalda og skipafélaga sem miðar að því að bæta starfsskilyrði og velferð sjómanna. Sáttmálinn var kynntur sem hluti af áætlun stjórnvalda til að styrkja réttindi sjómanna eftir atvik eins og hópuppsagnir hjá P&O Ferries árið 2022 sem fjallað var um hér á sínum tíma. Með honum verður tryggt að sjómenn fái betri starfsaðstæður, sanngjörn laun og hvíldartíma sem koma skal í veg fyrir ofþreytu.

Helstu atriði sáttmálans eru að sjómenn fái greidd laun sem samsvara að lágmarki breskum lágmarkslaunum, og yfirvinnu á a.m.k. 1,25-földum grunntaxta. Þá er áhersla lögð á að tryggja hámarksvinnutíma og lágmarkshvíldartíma til að koma í veg fyrir þreytu og stuðla að öryggi og að útgerðir skulu tryggja að sjómenn fái viðeigandi þjálfun og tækifæri til faglegra framfara.

Þrátt fyrir að sáttmálinn sé sjálfviljugur hafa stjórnvöld lagt til breytingar á vinnuréttarlöggjöf sem myndi gera hann lagalega bindandi, með það að markmiði að koma í veg fyrir misnotkun og tryggja sanngjörn starfsskilyrði fyrir alla sjómenn sem starfa reglulega í breskum höfnum. Mikilvægi sjóflutninga fyrir efnahag Bretlands er gríðarlegt en greinin skilaði 18,7 milljörðum punda í þjóðarþæði árið 2019. Með því að tryggja betri starfsaðstæður og laun fyrir sjómenn er vonast til að efla atvinnugreinina enn frekar og laða að fleiri í starfið.

Kínversk smíðuð skip skattlögð í USA

Bandarísk stjórnvöld hafa lagt til stigvaxandi sektir fyrir notkun kínverskra kaupskipa til að minnka yfirburði Kína í sjóflutningum. Samkvæmt tillögunum þyrfti einnig hluti bandarískra vara að vera fluttur á bandarískum skipum.

Forstjóri MSC skipafélagsins, Søren Toft, varaði við því að fyrirhuguð gjöld á kínversk byggð skip og fyrirtæki sem eiga þau gætu hækkað gámaflutningsgjöld um 25% ef af yrði. Útgerðir muni annaðhvort þurfa að endurskipuleggja leiðanetið og hætta að þjóna ákveðnum höfnum eða velta kostnaðinum yfir á viðskiptavinum. Hann áréttaði að neytendur muni að lokum borga brúsann. Ef útgerðir yrðu rukkaðar um eina milljón dollara fyrir hverja viðkomuhöfn í Bandaríkjunum, gætu þau þurft að skera niður fjölda hafna sem þau heimsækja, sem gæti haft neikvæð áhrif á smærri hafnir sem eru mikilvægar fyrir bandarískan landbúnað og útflutning. Samkvæmt mati World Shipping Council gætu áhrifin á iðnaðinn numið meira en 20 milljörðum dollara, sem gæti þýtt aukakostnað upp á 600 til 800 dollara fyrir hverja gámaeiningu.

Eimskip hefur þrjú skip í siglingum til Portland og eru tvö

þeirra, Bakkafoss og Ef Ava, smíðuð í Kína þannig að þessi breyting myndi sannarlega hafa áhrif hér á landi. Þriðja skipið, Vivienne Sheri D, var hinsvegar smíðað á Spáni og mun því sleppa við sektir.



Axlarskúfur sem breskir vélstjórar bera til heiðurs og með virðingu fyrir vélstjórum Titanic. Ljósmynd: Internetið

Heiðursmerki vélstjóra

Einkennisbúningar hafa verið tákn um stöðu sjómanna um borð í kaup- og herskipum (varðskipum) um aldur og ævi. Þar hafa skipverjar klæðst búningum við hæfi þar sem einkenni eru á ermum jakka en einnig hafa verið notaðir axlar-skúfar (epilettur) til viðbótar. Axlar-skúfarnir eru að öllu jöfnu gylltar strípur á dökkum grunni. Á þessu er þó undantekning í breska flotanum en árið 2001 veitti Elísabet Bretadrottning öllum vélstjórum í Breska samveldinu axlar-skúfa með blárrí rönd til heiðurs og minningar um vélstjórana á TITANIC sem fórnðu lífi sínu í vélarúminu til að halda rafmagni á skipinu meðan það var að sökkva. Axlar-skúfurinn er með fjólubláum röndum við hlið þeirra gylltu. Allir vélstjórar skipsins lokuðust niðri í vélarúminu og enginn þeirra lifði slysið af. Enn í dag bera allir vélstjórar í flota og flugi Breska samveldisins þessi fjólubláu merki með stolti til minningar um þennan hóp hetja.

Nýjar leiðbeiningar fyrir bílaskip

Japanska flokkunarfélagið ClassNK eða Nippon Kaiji Kyokai, sem er eitt stærsta og virtasta flokkunarfélag heims, hefur gefið út nýjar leiðbeiningar sem eiga að tryggja að áhafnir bílaflutningaskipa geti yfirgefið skip sín á öruggan hátt ef eldur kemur upp í farmrými. Jafnframt hafa þau kynnt nýja öryggismerkingu bílaflutningaskipa, AMEVC(EV), sem segir að skip sé búið að auka-búnaði sem auðveldar rýmingu í neyðartilvikum.

Bílaflutningaskip eru hönnuð þannig að íbúðar- og björgunar-svæði áhafnarinnar eru yfir farmrýminu. Þetta þýðir að reykur og eldur frá farmrýmum geta fljótt breiðst út og torveldað rým-ingu. Slíkar aðstæður geta skapað mikla hættu fyrir áhöfnina, sérstaklega þegar rafbílar eru um borð, þar sem eldur frá þeim getur verið mjög erfiður viðureignar.

Flokkunarfélagið hefur unnið með skipafélögum og skipa-smíðastöðvum að því að greina áhættur og koma með úrbætur. Meðal öryggisráðstafana sem mælt er með er að vera með úðakerfi á öllum þilföllum til að kæla yfirborð þilfara skipanna og að sérstök eldvörn verði sett undir björgunarbáta skipanna til að vernda þá frá hita ef eldur er um borð. Þá er lagt til að auka rým-ingarbúnað og möguleika á framenda skipanna til að tryggja fleiri flóttaleiðir. Með þessum kröfum er miðað að því að gera sjóflutninga á bílum og sérstaklega rafbílum öruggari fyrir áhafn-ir bílaskipa en megin þorri bílaskipa eru í eigu útgerða sem eru með skip sín tryggð hjá ClassNK.

Hættulegur farmur fyrir borð

Ímyndaðu þér að þú sért á strönd í Suður-Afríku, nýtur sólarinn-ar og hlustar á öldurnar skella á sandinn. Skyndilega tekurðu eft-ir óvenjulegu magni af plastflöskum sem bylgjurnar bera með sér – og þær eru fullar af pillum! Þetta var raunveruleikinn fyrir íbúa í nokkrum bæjum við Indlandshaf í september 2024, þegar lyfjaflöskur úr týndum farmgámi byrjuðu að skolast á land. Alls misstu nokkur flutningaskip nær 200 gáma yfir átta vikna tímabil frá júlí sama ár. Meðal skipanna sem urðu fyrir þessu óhappi voru Benjamin Franklin, CMA CGM Belem, Maersk Stepnica, Rio Grande Express og MSC Antonia. Einn þessara gáma innihélt lyf sem dreifðust með straumum og birtust í bæj-um og á ströndum víða meðfram Sunshine Coast í Suður-Afríku.

Þegar gámar tapast á hafi úti getur það skapað hættu bæði fyrir skipaumferð og umhverfið. Gámar geta flotið rétt undir yfir-borðinu og verið ósýnilegir fyrir skip, sem eykur árekstrarhættu. Ef innihald þeirra skolast á land, eins og gerðist í þessu tilfelli, getur það valdið mengun og skapað heilsufarsáhættu.

Suður-afríska siglingaöryggisstofnunin SAMSA tók strax til starfa og hóf rannsókn á málinu. Þeir unnu með lögreglunni, umhverfisstofnuninni og fleiri aðilum til að greina lyfin og tryggja örugga förgun þeirra. Skipafélögin sem áttu í hlut hafa lýst yfir fullri samvinnu og lofað að standa straum af hreinsunar-aðgerðum ef frekari mengun verður.

Þó nokkrir gámar hafi þegar fundist og ekki víst að sé búið. SAMSA hefur beðið skip og almenning um að tilkynna ef þeir sjá fljótandi gáma eða farm á reki. Staðsetning, litur og númer gáma geta verið lykilorðið í að rekja uppruna þeirra og koma í veg fyr-ir frekara tjón.

Þessi atvik undirstrika hversu farmur sem fellur fyrir borð skipa getur í raun verið hættulegur. Veðrið getur skyndilega orðið skæðara en skipstjórar búast við, og farmur sem átti að vera örugglega tryggður á skipinu getur endað á sandströnd þús-undir kílómetra í burtu. Spurningin er bara: Hverju mun skola á land næst?

Ný námsbraut - snjallskipafræði

Nemendur í snjallskipafræðum í Kína fá verklega þjálfun í bæði hefðbundnum og sjálfvirkum skipum. Þeir þurfa að ljúka þjálfun í hermi og um borð í samræmi við þjálfunaráætlun fyrir sjómenn á úthafsskipum.

Helstu verklegu námskeiðin fela í sér siglingaleiðaráætlanir, færni í öryggismálum, eins og allir sjómenn heims, og almennri sjómennsku.

Þjálfun í sjálfvirkum skipum felur í sér notkun hermikerfa, rekstur sjálfvirs siglingakerfis og fjarstýringu skipsins Xin Hong Zhuan í gegnum ROC kerfið.

Með stuðningi Samgönguráðuneytis Kína hóf DMU smíði á tví-þættu rannsóknar- og þjálfunarskipi árið 2018. Í júlí 2024 var MV Xin Hong Zhuan, fyrsta skip heims í þessum flokki, afhent í Dalian. Skipið er 69 metrar á lengd, 11 metrar á breidd og með hámarks hraða 18,5 hnúta. Mælist skipið 1.483 tonn og er búið tveimur 1.500 kW skrúfum sem veita því framúrskarandi stjórn-



Skólaskipið Xin Hong Zhuan við afhendingu. Ljósmynd: Internetið.



United States fer niður Delaware flóa í síðasta sinn en dagar skipsins eru senn taldir. Ljósmynd: Internetið.

hæfni. Áhöfnin telur 15 manns en til viðbótar eru 5 sérfræðingar en pláss er fyrir 30 nemendur. Skipið sinnir einungis þjálfun framtíðar sjómanna en hvorki farmflutningum né fiskveiðum. Skipið er smíðað í samræmi við CCS reglur um snjallskip og hefur getu til sjálfvirkar siglingar á opnu hafi, snjallstýringu vélarúms, samþætts upplýsingakerfis og fjarstýringar. Með gervigreind og gögnum getur það framkvæmt sjálfvirkar ákvarðanir um að forðast árekstur og er tengt við miðlæga upplýsingamiðstöð sem veitir fjarstýrðan stuðning við siglingar. Um borð er rannsóknarstofa fyrir snjallskipafræði og sérstakt svæði á þilfari fyrir dróna og ómönnuð rannsóknartæki. Skipið veitir nemendum tækifæri til að læra um nýjustu MASS-tæknina (Maritime Autonomous Surface Ships) með stafrænni tvíburatækni og sýndarveruleika. Þannig geta þeir bæði fylgst með prófunum og sinnt fjarstýrðum verkefnum í rauntíma.

Nýir sjókortastaðlar

Alþjóðasiglingamálastofnunin (IHO) hefur samþykkt fyrstu rekstrarstaðlana innan S-100 rammans, sem marka stórt skref í stafrænum siglingum. Þessir staðlar munu gera strandríkjum kleift að bjóða upp á opinberar vörur og þjónustu sem auka öruggi, skilvirkni og umhverfisvernd við siglingar. S-100 kerfið sameinar mismunandi gagnalög, þar á meðal rafræn sjókort (S-101), dýptarkort (S-102), vatnshæðarupplýsingar (S-104), yfirborðsstrauma (S-111) og stjórn á lágmarksdýpt undir skipum (S-129). Þetta auðveldar skipstjórnarmönnum ákvarðanatöku og eykur siglingaöryggi.

Innleiðingin styður stefnu Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (IMO) um kolefnisskerðingu og leggur grunninn að sjálfvirkri siglingu. Fyrsta fasa innleiðingar lýkur á þessu ári en frá 1. janúar 2026 verða S-100 siglingakerfi lögleg til notkunar, með fullri

innleiðingu fyrir árið 2029. Þessi árangur byggir á yfir 20 ára samvinnu sérfræðinga og aðildarríkja, sem hafa lagt grunn að snjallari, öruggari og skilvirkari siglingum framtíðarinnar.

Lagt í hann eftir 30 ár

Eftir að hafa legið við bryggju í Suður-Filadelfíu í nær 30 ár og eftir fjölmargar misheppnaðar tilraunir til að endurvekja frægð þess „sigldi“ SS United States frá bryggjunni sinni í hinna sinn þann 20. febrúar sl. eftir Delaware-ánni. Margir söfnuðust saman þrátt fyrir mikinn kulda til að kveðja fyrrum flaggskip þjóðarinnar í síðasta sinn. Skipið var dregið í gegnum Delaware-flóa og út á Atlantshafið á leið sinni til Mobile í Alabama. Þar verður United States hreinsað, rifið og undirbúið til að verða sökkkt undan strönd Okaloosa-sýslu í Flórída. Markmiðið er að breyta skipinu í stærsta manngerða kóralrif heims. Skipið var í siglingum frá 1952 til 1969 og setti þá hraðamet yfir Atlantshafið með siglingu sem tók aðeins rúma þrjá daga á 35 hnúta meðalhraða og hreppti skipið þá hina eftirsóttu viðurkenningu Bláa borðann. Ljóst er að mikið verk er framundan því eflaust þarf að fjarlægja mikið af spilliefnum enda litið hugsað um þá þætti þegar skipið var smíðað.

Nafngiftir

Nöfn skipa geta stundum vafist fyrir fólki að bera fram enda framandi letur sem prýða skip eftir því hvaðan þau eru „ættuð“ ef svo má að orði komast. Það er að sjálfsögðu eigandi skips sem ákveður hvaða nafn það skuli bera. Oft eru nöfn skipanna stutt en það er reyndar allur gangur þar um. Eitt af lengstu skipsnöfnum sem hafa orðið á mínum vegi er eflaust FLIEGERKOSMONAUT DER DDR SIGMUND JAHN. Þetta var skip sem var af-

hent austur-þýska ríkisútgerðarfélaginu Deutsche Seereederei árið 1979 en það var upphaflega sjósett undir nafninu PASEWALT. Nafni þess var síðan breytt til heiðurs fyrsta geimfara Austur-Þýskalands. Við sameiningu Þýskalands var nafn skipsins stytta og einfaldað í SIGMUND JAHN. Nafnið var svo langt að það þurfti að skrifa það í tvær línur á bóga og skut en það hefur eflaust verið þreytandi að skrifa nafnið í skeytum og skjölum en þeir sem nefndu skipið hafa eflaust kært sig kollótta um hversu óþægilegt þetta hefur verið fyrir pappírsvinnuna.

Reyndar slógu Rússar þetta nafn út með ADMIRAL OF THE SOVIET UNION FLEET ISAKOV sem er einum staf lengra en þetta skip var fjórða freigátan af svokallaðri Admiral Gorskov-gerð sem var sjósett við Severnaya skipasmíðastöðina í Sankti Pétursborg þann 27. september s.l. eða rétt tæpum 11 árum eftir að kjölur hennar var lagður.

Fyrstu tvær freigáturnar í þessum flokki fengu vélar frá Úkraínu eftir að löndin tvö stofnuðu sameiginlegt fyrirtæki, Turborus, árið 1993 til þróunar, afhendingar og viðgerða á knúningskerfum fyrir rússneska flotann. Þegar Rússland innlimaði Krím rofnuðu þessi samskipti, sem olli töfum á smíði skipagerðarinnar. Reyndar má líka nefna hér indverska olíuskipið CAPTAIN GURBACHAN SINGH SALARIA PVC sem var í eigu Shipping Corporation of India. Það var smíðað árið 1984 og rífið árið 2009. Enn á ný var það pólitískur vinkill innan ríkisútgerðarinnar sem réði nafninu, frekar en praktísk sjónarmið. Hvað skyldi vera lengsta skipsnafn sem skráð hefur verið í íslenska skipastólinn?

Þjóðbraut á sjó

Síðustu 40 árin hafa sjóflutningar aukist gríðarlega og er hafið orðið þjóðvegur eins og var einkenni okkar hjá Skipaútgerð ríkisins - Ríkisskip, Þjóðbraut á sjó, og því ætti það að vera orðið

fjölakreina hraðbraut fyrir flutningaskip. Árið 1980 voru um 3,7 milljarðar tonna af vörum flutt með skipum um heiminn, en árið 2019 hafði þessi tala þrefaldast í 11 milljarða tonn. Þetta er eins og að bæta við milljónum fullhlaðinna gámaflutningaskipa á heimshöfin á hverju ári. Þessi þróun er langt frá því að hætta. Spár benda til þess að sjóflutningar gætu aukist um 40–115% til ársins 2050, samanborið við árið 2020. Það þýðir að við munum sjá enn stærri skip, kraftmeiri vélar og fleiri siglingaleiðir á næstu áratugum. Þessi ótrúlegi vöxtur í alþjóðaviðskiptum er aðalástæðan fyrir stækkun flutningaskipa. Þar sem eftirspurnin eftir vörum eykst, verða skipin stærri og öflugri til að anna öllum þessum farmi. Frá því að litil seglskip sigldu með krydd og silki yfir úthöfin hafa nú risaöluflutningaskip, gámaflutningaskip og skemmtiferðaskip tekið yfir hafið – og það lítur út fyrir að þessi þróun haldi áfram.

Andlega streita meðal sjómanna

Viðamikil rannsókn Yale-háskóla, sem unnin var fyrir ITF Seafarers' Trust, sýnir að sjómenn glíma við hættulega mikla andlega streitu. Skýrslan inniheldur tillögur um hvernig draga megí úr vandanum. Í rannsókninni voru tekin viðtöl við 1.572 sjómenn frá ýmsum svæðum í heiminum, í mismunandi stöðum innan skipstjórnar og á skipum með mismunandi fána. Niðurstöðurnar leiddu í ljós að á síðustu tveimur vikum áður en þeir svöruðu könnuninni höfðu 20% íhugað sjálfsvíg eða sjálfsskaða, 25% þjáðst af þunglyndi og 17% fundið fyrir kvíða.

Ennfremur fannst tenging milli slæmrar andlegrar heilsu og aukinnar hættu á slysum og veikindum um borð. Meðal mögulegra orsaka, sem rannsóknin nefndi, var skortur á fullnægjandi þjálfun, upplifun af ofbeldi eða hótunum um ofbeldi og litil starfsánægja.

BEWI

for a better everyday



Lausn krossgátu



	Flagó Él	Slungin	Skrúfa	Afstýrmi	Fljóta Sigrabi	Karl- fuglar					
	Rö	S	K	2. R	Ú	F	A				
Krafs Eins	K	L	'O	R	R	R					
Sérhl.	A	'O	Langa Hrein- lynd Eykt	H	'A	A					
Bjartar	S	K	3. Æ	R	A	R					
		S		R	A	V					
For- mæðsum Sleipan	'O'	M	M	U	M	1. H	'A	L	K	A	N
Nagli Töluorð	S	A	U	M	U	R		E	I	N	N
Utan	5. I	N	N	Heilög Vofu Samteng.	H	E	L	G	Frumefni Óþrif	N	I
Samhl.	N	S	Hermab- urinn Leida Reiðihljóð	D	'A	T	I	N	6. N	Samhl. Drauga- legt hljóð	4. R
Vinna	S	T	A	R	F	Kaólinum Ófug (keljanská)	T	'O	I	N	U
Strák Eydd Fjör	T	U	M	A	U	R	I	N	T	'A	P
Samhl. mynt Átt	R		A	U	R	A	N	Sak- feld	Líta Dauð- yfli	7. G	'A
Löngun þar til Skora	'A	H	8. U	G	A	U	N	S	H	A	K
Fyrirtæki Hress	S	V	R	E	R	N	? Sö- gn Átt	E	9. R	U	S
Forsetn.	'A	E	R	N	I	G		K	Æ	L	I

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

Lausnarorð: H R Æ R I N G U R

Frívaktin

A þessum tímum vaxandi tortryggni, fjandskapar og ófriðar ættum við að hafa eftirfarandi í huga:

Þegar kjarnorkufræðingurinn Oppenheimer, sem hafði yfirumsjón með smíði fyrstu kjarnorkusprengjunnar, mætti fyrir þingnefnd til að gefa upplýsingar var hann spurður hvort nokkrar öruggar varnir væru hugsanlegar gegn þessu nýja vopni.

„Vissulega,“ svaraði Oppenheimer sannfærandi.

„Og þær eru ...?“

Kjarnorkufræðingurinn leit yfir þöglulan hóp nefndarmannanna, sem biðu eftirvæntingarfullir eftir svari hans, og sagði síðan hátt og skýrt:

„Friður.“

„Það er útilokað að takast í hendur með kreppta hnefa.“

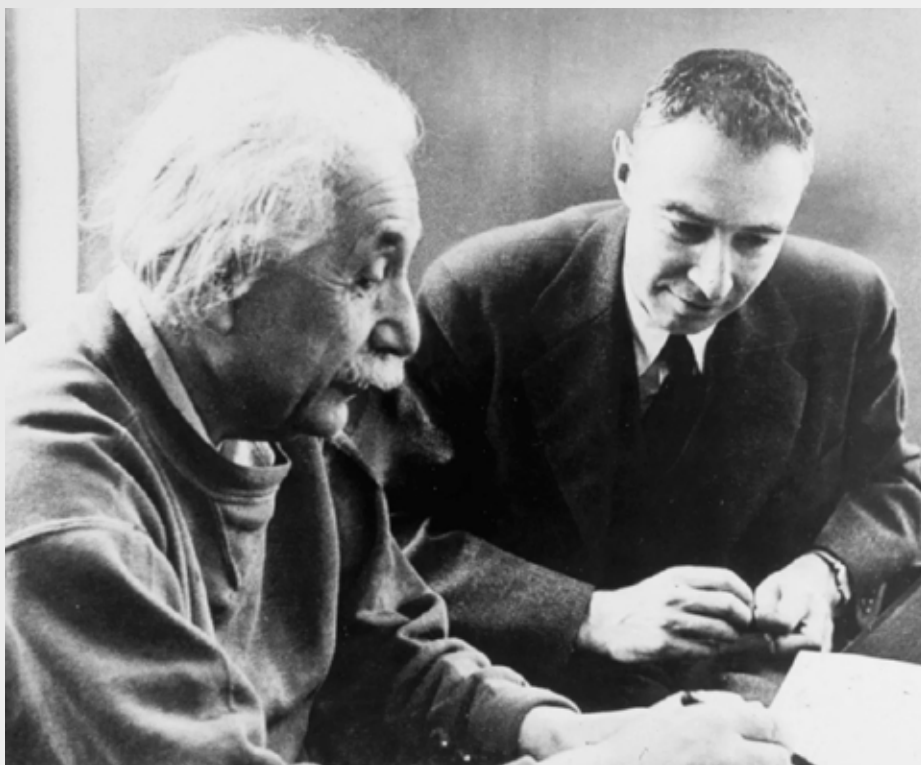
Indira Gandhi

Hvers vegna skyldir þú, sem ert á langferð, geyma þér að gleðjast þangað til þú ert kominn á áfangastað? Það er alls ekki víst að þú náir þeim leiðarlokum sem þú hefur hugsað þér. Reyndu því að njóta þeirrar fegurðar sem er á leiðinni.

Það þarf lítinn eld til að brenna sig á en mikinn til að verma sig við.

Við verðum að líta á okkar eigin galla með augum annarra. Kínversk speki

„Það er almennt álitid, að æðsta skylda góðs hermanna sé að fórna lífi sínu fyrir föðurlandið. Þetta er misskilningur. Æðsta skylda góðs hermanna er að láta óvini sína fórna lífinu fyrir föðurland þeirra.“ Óþekktur nemandi í herskóla



Einstein og Oppenheimer bera saman bækur sínar. „Friður verður aldrei tryggður með vopnum heldur aðeins með skilningi manna á millum,“ var skoðun Einsteins.

Það eru til ýmsar góðar varnir gegn aðvifandi hættu en öruggust þeirra allra er hugleysi.

Mark Twain

Nektin ein getur komið á alheimsfriði, því væru allir hermenn naktir væri ómögulegt að greina samherja frá óvinum.

Þvílíkt himnaríki væri ekki hér á jörðu ef við höguðum okkur eins gagnvart meðbræðrum okkar og hundinum okkar.

Albert Einstein var beðinn að lýsa vopnunum sem hann teldi að yrðu notuð í þriðju heimsstyrjöldinni. Einstein kvaðst ekki vita hvernig þau yrðu en hann kvaðst geta sagt hvaða vopn yrðu notuð í fjórðu heimsstyrjöldinni.

„Og hvaða vopn verða það?“ var hann óðara spurður.

„Grjót.“

„Að láta auga fyrir auga gerir heiminn á endanum blindan.“

Mahatma Gandhi

Að safna vopnum til að tryggja friðinn er eins og að safna olíu til tryggingar gegn eldsvoðum

Þótt þú þekkir ekki náungann í hinu heimshorninu skaltu engu að síður elska hann því að hann er alveg eins og þú. Hann á sér sömu drauma, sömu vonir og sömu martraðir. Við eigum okkur aðeins þessa eina veröld, þessa einu jörð, félagi. Við erum öll nágrannar.

Frank Sinatra

Lífið er stutt en listin löng, tækifærið hverfult, tilraunin vafasöm og erfitt að dæma um hvað rétt sé.

Hippokrates



Ráðhústorgið á Siglufirði blasir við neðan kirkjutrappa þeirra Siglfirðinga. Þar á torginu mun Gústi standa um ókomna tíð.

Minnisvarðinn SIGLUFJÖRÐUR

Á Ráðhústorginu á Siglufirði stendur Gústi guðsmaður um aldur og ævi – steypdur í brons – og minnir gesti og gangandi á hinn æðsta tilgang mannvistar okkar dauðlegra sem er að vera náung-anum stoð og stytta. Þarna stóð Gústi löngum, þá af holdi og blóði, og predikaði: „Sælla er að gefa en þiggja.“

Hann hafði gert samning við almættið. „Ég hitti Guð á Akureyri árið 1948 en þar samdist svo með okkur, Guði og mér,“ sagði Gústi, „að ég keypti bát með honum og færi í útgerð þar sem öllum afla yrði varið til kristniboðs.“

Báturinn sem Gústi keypti til að standa við samninginn, Sigurvin SI 16, er varðveittur á Sildar-minjasafni Íslands á Siglufirði.

Styttuna af Gústa gerði listakonan Ragnhildur Stefánsdóttir en það voru þremmenningarnir Vigfús Þór Árnason, fyrrverandi sóknarprestur og bæjarfulltrúi á Siglufirði, Kristján L. Möller, fyrrverandi alþingismaður, ráðherra og bæjarfulltrúi á Siglufirði og Hermann Jónasson framkvæmdastjóri, sem beittu sér fyrir gerð hennar.



Gústi guðsmaður hét fullu nafni Guðmundur Ágúst Gíslason, fæddur í Hvammi í Dýrafirði árið 1897. Til Siglufjarðar fluttist hann 1929 og þar lést hann í mars 1985. Það var amma Gústa sem gaf honum trúna á guð. Hún kenndi honum Passíusálmana sem Gústi sagði síðar að hefðu oft bjargað honum og varðveitt hann í lifandi trú.



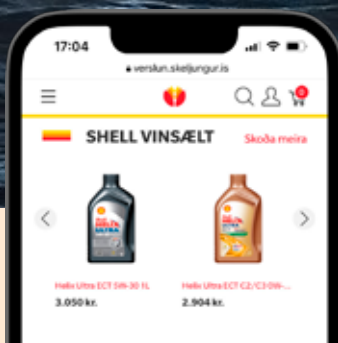
Gústi vekur forvitni yngri sem eldri þar sem hann stendur á Ráðhústorgi Siglufirðinga. Þess má geta í því sambandi að Sigurður Ægisson hefur ritað ítarlega ævisögu guðsmannsins, Gústi – alþýðuhetjan, fiskimaðurinn og kristniboðinn, sem kom út hjá Bókautgáfunni Hólum árið 2019.

Texti og myndir: Jón Hjaltason

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, olíurannsókn, gerð smurkorta og afgreiðslu eldsneytis í innlendum og erlendum höfnum. **Veldu traustan félaga í sjávarútvegi.**



verslun.skeljungur.is

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



Skeljungur