

VÍKINGUR

SJÓMANNABLAÐIÐ

2. tbl. 2025 · 87. árgangur · Verð í lausasölu kr. 1.490



*Sjómenn nær og fjær,
til hamingju með daginn ykkar*

Traustur félagi skipaþjónustunnar

Skeljungur veitir alhliða þjónustu í sjávarútvegi

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



Skeljungur

SAMSKÖTTUN HJÓNA OG HÆKKUN VEIÐIGJALDS

Frá því að kvótakerfið var sett á fyrir rúmum 40 árum, hefur þjóðin meira og minna rætt og ríft um sjávarútveg og fiskveiðistjórnun. Í málum sjávarútvegsins teljum við Íslendingar að við séum flest sérfræðingar eins og í nánast öllum málum sem koma upp, nefna má heilbrigðismál (td. Covid), innflytjendamál, menntamál, efnahagsmál, hvalveiðar og nánast hvaða mál sem er. Ég sakna faglegrar umræðu, rökraðu, samtals, samvinnu, sameiginlegs skilnings á málum er snerta sjávarútveginn og mikilvægi hans.

Við Íslendingar eigum að standa saman, stunda sjálfbærar fiskveiðar, veiða fiskinn með sem minnstum tilkostnaði í sátt við náttúruna, við eigum að vinna fiskinn sem mest á Íslandi og gera sem allra mest verðmæti úr honum, þannig að afkrasturinn sáldrist út í samfélagin öllum til góða. Á síðastliðnum 40 árum hefur orðið bylting í sjávarútvegi, gífurleg hagræðing hefur átt sér stað með mikilli fækkun báta, skipa, og fiskvinnsluhúsa. Sumir staðir hafa misst miklar eða allar veiðiheildir, á öðrum stöðum eru stöndug fyrirtæki sem skila hagnaði og greiða veiðigjöld til ríkisins. Við þurfum að eiga upplýsta umræðu um sjávarútveg í nútíð og framtíð, hvernig gæðunum er skipt, hvað er vel gert og hvað miður, það gerum við með samtali en ekki tilskipunum.

Ríkisstjórnin hefur kynnt mörg mál frá því að hún tók við þann 21. desember sl. Ég hef fyrir hönd félagsins sent inn umsagnir við nokkur þessara mála, hér ætla ég m.a. að fjalla um tvö þeirra.

Í fyrsta lagi um fjármálaáætlun fyrir árin 2026-2030

Það er mikilvægt að hafa í huga að þeir flokkar sem standa að ríkisstjórninni sögðust ekki ætla að hækka skatta á fjölskyldur í landinu. En með afnámi samsköttunar hjóna og sambúðarfólks munu skattar á margar sjómanns-fjölskyldur hækka.

Í fjármálaáætluninni sem nú er til umræðu á alþingi eru áform um niðurfellingu samsköttunar milli skattþrepa í tilvikum hjóna og sambýlisfólks. Fjármála og efnahagsráðherra hefur mælt fyrir málinu á alþingi. Ég geri alvarlega athugasemd við áformin og hef fyrir hönd félagsins mótmælt þeim og óskað eftir fundi með fjárlaganefnd.

Afnám samsköttunar kemur illa niður á sjómanns fjölskyldum, þar sem sjómenn eru í mörgum tilfellum aðalfyrirvinna heimilisins, makar þeirra eiga ekki sömu möguleika á því að vinna úti eins og sambýlisfólk sem vinna bæði í landi. Makar sjómanna eru í mörgum tilfellum með lægri laun en aðrir vegna þess að þeir gæta bús og barna þegar sjómenn eru fjarverandi vegna starfa sinna. Mörg dæmi eru um að makar sjómanna vinna ekki úti og því verulega ósanngjarnt að afnema samsköttun þeirra. Samkvæmt reiknivél á heimasíðu stjórnarráðsins getur afnám samsköttunar leitt til að hámarki 424.855 krónu hærri skattbyrði hjá hjónum og sambúðarfólks miðað við að sjómaðurinn sé sá sem aflar allra tekna heimilisins, að maki hans sé tekjulaus.

Ég hef vakið athygli á því að sjómannaafsláttur var tekinn af sjómönnum, hann var látinn fjara út á árunum 2011 til 2014, án þess að neinar bætur kæmu í staðinn. Sjómannaafslátturinn var skattaafsláttur, ákveðinn krónutala fyrir hvern dag á sjó, sem sjómenn fengu vegna vinnu fjarri heimili við erfiðar aðstæður og áhættu starfsins.

Í umsögn félagsins óska ég eftir því að sjómönnum verði áfram gert kleift að njóta samsköttunar með maka sínum eða þeim verði bætt upp sú skerðing sem þeir verða fyrir vegna þessara áforma, td. með upptöku sjómannaafsláttar að nýju eða með öðrum hætti.

Í öðru lagi stjórnarfrumvarp um veiðigjald

Málið verður á dagskrá Alþingis til fyrstu umræðu mánudaginn 5. maí. Í umsögn minni í samráðsgátt fyrir hönd félagsins bendi ég í fyrsta lagi á að við erum hlýnt því að greitt sé sanngjarnt veiðigjald fyrir afnot af fiskveiðiaudlindinni, en teljum varhugavert að hækka það svona mikið. Ég bendi á að ef veiðigjaldið er hækkað umfram sársaukamörk fyrirtækjanna, er hætt við því að:

- Útflutningur á ónunum fiski aukist, það er ódýrara að láta vinna fiskinn erlendis.
- Í kjarasamningi okkar frá febrúar 2023, er ákvæði um af hvaða ástæðum hægt er að segja upp samningnum að fjórum árum liðnum. Þar segir m.a. að hægt er að segja samningnum upp ef álögur ríkisins á sjávarútveg aukist í verulegum mæli, s.s. með umtalsverðri hækkun veiðigjalds eða öðrum opinberum álögum.
- Hætt er við að minni og meðalstór fyrirtæki lifi hækkunina ekki af, þau sameinist eða verði keypt af stærri fyrirtækjum.
- Það dragi úr frumkvæði, tækniþróun og nýsköpun. Afleiddum störfum fækki og við drögumst aftur úr.
- Með öðrum orðum, teljum við mögulegt að of há gjaldtaka af sjávarútveginum geti haft þverófug áhrif en stjórnvöld gera ráð fyrir, þannig að þjóðin fái minna út úr greininni en áður.

Dæmi um hækkuð veiðigjalds samkvæmt frumvarpinu á bolfsk:

Á þorsk er gjaldið 28,68 kr/kg, en verður 45,59 kr/kg. Hækkar um 59%

Á ýsu er gjaldið 20,21 kr/kg, en verður 24,90 kr/kg. Hækkar um 23%

Það er óhjákvæmilegt að svona mikil hækkuð veiðigjalda á þorsk og annan bolfsk mun valda breytingum í rekstri sjávarútvegsfyrirtækja, þau munu þurfa og hafa þegar brugðist við þessum hækkunum.

Dæmi um hækkuð veiðigjalds á uppsjávarfisk samkvæmt frumvarpinu:

Á síld er gjaldið 10,1 kr/kg en verður 22,5 kr/kg. Hækkar um 123%

Á kolmunna er gjaldið 4,2 kr/kg en verður 4,7 kr/kg. Hækkar um 12%

Á makríl er gjaldið 10,4 kr/kg en verður 45,6 kr/kg. Hækkar um 338%

Áætlað veiðigjald ársins 2025 er samtals 11,2 milljarðar á grundvelli núgildandi laga, en samkvæmt frumvarpinu áætla ríkisstjórnin að veiðigjald ársins 2026 skili 17,3 milljörðum, sem er hækkuð um 54%. Gert er ráð fyrir hækkuð í framhaldi af því verði um 2% á ári til ársins 2030.

Vonandi næst samkomulag í meðförum þingsins um sanngjarnt veiðigjald.

Ég óska félagsmönnum, sjómönnum, fjölskyldum þeirra og landsmönnum öllum gleðilegs sjómanna dags.

Arni Sverrisson



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

Forsíðumyndin kemur af síðunni raudavik.net og sýnir löndun á Sigló. Árið gæti verið 1961.

Efnis- yfirlit

- 4 Raudavik.is – Valtýr Þór Hreiðarsson tekinn tali.
- 10 Kallinn í brúnni er Baldur Ágúst Sigbórsson, yfirstýrimaður á gámaskipinu Helgafelli.
- 14 Ampere, fyrsta farþegaferja heims, eingöngu knúin raforku.
- 16 Kallinn í brúnni er Hjörvar Hjálmarsson skipstjóri á Berki NK 122.
- 20 Skipstjórnarferillinn hófst í Danmörku. Heiðar Kristinsson segir frá skipstjóranum Júlíusi Júlínussyni. 2. hluti.
- 28 Bretarnir einstakir, enginn kali, eingöngu hlýja. Sigfús Helgason segir frá.
- 30 Talnagátan, stafir leiða af sér orð.
- 32 Eitt sinn áttu Íslendingar olíuskip. Helgi Laxdal rifjar upp gamlar minningar um olíuskipið Þyrl.
- 34 Karl Guðmundsson, skipstjóri á Brúarfossi, er Kallinn í brúnni.
- 38 Sterling var fyrst. Helgi Laxdal rekur mikilvægan söguþráð í siglingasögu Íslendinga.
- 41 Vigri RE-71. Jón Kr. Friðgeirsson er á bryggjuröltinu.
- 42 Kínaskattur Trumps. Utan úr heimi er að venju í umsjá Hilmar Snorrasonar.
- 46 Lausn talnagátunnar

Útgefandi: Völuspá útgáfa.

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

Ritstjóri og ábyrgðarmaður: Jón Hjaltason, sími 862 6515, netfang: jonhjalta@simnet.is Byggðavegi 101b, 600 Akureyri.

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

Ritnefnd: Arni Sverrisson, Hilmar Snorrason og Jón Hjaltason.

Umbrot: Leturstofan / Prentun: Prentun.is

Aðstandendur Sjómannaþaðsins Víkings:

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

Sjómannaþaðið Víkingur kemur út fjórum sinnum á ári

og er dreift til allra félagsmanna ofangreindra félaga og áskrifenda.

ISSN 1021-7231

NÝTT

Navitron NT1050 sjálfstýring

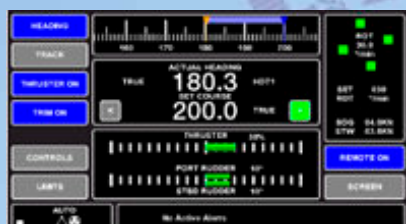


NT1050 er ný stafræn sjálfstýring frá breska framleiðandanum Navitron, þróuð og hönnuð fyrir fiskiskip, björgunarskip, hafnsöguskip og önnur vinnuskip. Stýringin byggir á áratuga reynslu og sérþekkingu Navitron á þróun og smíði sjálfstýringa fyrir allar gerðir skipa, allt frá smábátum til stærstu flutningaskipa. NT1050 er notendavæn stýring sem býr yfir eftirtöldum stöðluðum eiginleikum:



- 5" litaskjár, bjartur og skýr með góðu 80° sjónsviði frá öllum hliðum
- NMEA 2000 tengi
- Tveir NMEA0183 stefnuinngangar
- Inngangur fyrir stefnu frá seguláttavita
- Stýranleg frá leiðarita (plotter) út frá ferli
- Hægt að vera með þrjár stjórneiningar tengdar við stýringuna
- Innbyggð stefnuviðvörðun
- Innbyggð vaktviðvörðun
- NMEA0183 stefnuútgangur
- Innbyggðar hliðarskrúfu stjórnarir

Stýringin notast við sjálfaðlögun og sjálfstillingu (adaptive & self-tuning) til að læra á hegðun skipsins og ná fram stefnufestu á siglingu og mýkt í beygjum þegar breytt er um stefnu. Forstilla má mörg vinnuviðmót og kalla fram eftir mismunandi veðri og aðstæðum við veiðar, sem er einstaklega hentugt fyrir fiskiskip.



NT1050 hentar skipsskrokkum af hvaða lagi sem er og vinnslueiningin (distribution unit) getur tengst allt að þremur stjórneiningum (control unit). Stýringin er hönnuð út frá ýrtruðu nákvæmni- og áreiðanleikakröfum, þ.m.t. háþróaðri stjórngreind, sjálfvirkum stýrisstöðugleika, sjálfvirkri vigtnun (trim) á færslu stýris, innbyggðri viðvörðun og endurstillingar aðgerðum. Navitron studdist að allnokkru leyti við upplýsingar frá Brimrún við þróun stýringarinnar.

Stýringin samanstendur af stjórneiningu sem má festa á borð eða vegg og vinnslueiningu. Alhliða eða einföld stýrisstöðuviðnám eru fánleg með stýringunni. Vinnslueiningin er hönnuð þannig að við hana má tengja allt að sex úttakseiningar fyrir stýris- og skrufustjórnun.

Brimrún

Reykjavík - Sími 5 250 250 – Akureyri - Sími 5 250 260

MAREIND

Grundarfirði
Sími 438 6611

Útgerðarsaga á netinu

Við Rauðuvík í Eyjafirði stendur samnefndur bær, syðstur býla í gamla Árskógshreppi. Þar fæddist árið 1900 piltur sem við skírn fékk nöfnin Þorsteinn Valtýr. Foreldrar hans voru Þorsteinn Þorsteinsson og eiginkona hans Valgerður Sigfúsdóttir, í kirkjubók titluð húshjón á Rauðuvík. Faðir Þorsteins var þá búandi á Rauðuvík en 1928 tóku Valtýr – sonarsonur Þorsteins – og eiginkona hans, Dýrleif Ólafsdóttir, við búsförðum á bænum. Í fyllingu tímans gerðist Valtýr Þorsteinsson umsvifamikill útgerðarmaður. En því er þessi formáli hér að nú hefur Rauðavík gengið í endurnýjun lífdaga, en að þessu sinni á netinu.

MIKIL SAGA

Þegar farið er í netheima stingur upp kolli nýleg síða, raudavik.net – Þar er að finna fjölmargar ljósmyndir og annan fróðleik um útgerðarsögu þeirra feðga Valtýs Þorsteinssonar og Hreiðars Valtýssonar. Það er sonur hins síðarnefnda sem stendur að síðunni, Valtýr Þór Hreiðarsson. Við tökum Valtý Þór tali. Fyrst viljum við fá að vita hvernig hugmyndin að raudavik.net varð til.

„Það er nú svo að í gegnum árin hafa safnast að mér ýmis gögn um útgerð og fiskvinnslu afa og pabba, mest grafið upp úr ýmsum fjölskylduhirslum. Þar á meðal fjölmargar ljósmyndir, margar teknar af þeim feðgum.“

– Það er sannarlega af ýmsu að taka, þetta er orðin löng saga ekki satt?

„Það er rétt. Afi var bóndi en líka smiður. Hann hafði lært bátasmiði af afa sínum, Þorsteini Vigfússyni, og síðar Gunnari Jónssyni skipasmíðameistara. Hann var líka í útgerð og þetta var þegar síldin



Gylfi EA 628.

gerði menn ríka. Hann fór sér þó engu að ódslega en laust fyrir seinna stríð tók afi stóra stökkið þegar hann réðist í að smíða alvöru síldveiðiskip. Þetta var Gylfi EA 628, úr eik, sagður 35 smálestir en yfirsmiðurinn, Kristján Núi Kristjánsson, sagði hann stærri.“

– Og svo fylgdu fleiri bátar í kjölfarið?

„Þetta urðu alls sex skip, fjögur tréskip og tvö úr stáli, Ólafur Magnússon EA 250 og Þórður Jónasson EA 350, bæði smíðuð í Noregi, Ólafur 1960 og Þórður 1964.“

– Þetta er sem sagt orðin æði löng saga?

„Já og býsna margt sem hefur safnast upp hjá mér án þess að ég hefði nokkra rænu á að koma skipulagi á hlutina. En svo var það í kóvidinu að ég tók á mig rögg og ákvað að gera eitthvað í málinu. Enda ekki seinna vænna að koma einhverju skipulagi og formfestu á safnið. Ég tók mig því til, skannaði heilan helling af ljósmyndum og raðaði upp eftir



Feðgarnir Valtýr Þorsteinsson og Hreiðar á kontórnum í Fjólugötu á Akureyri.

bestu vitund og flokkaði eftir bátum, söltunarstöðvum, ártölum, já, bara eins og mér fannst haganlegast og aðgengilegast.“

– Svo hefur þú sett allt þetta á netið?

„Nei ekki strax. Það kom talsverð pása og miklar þælingar um framhaldið. Hvað ætti að gera við allt þetta mikla safn ljósmynda? Að lokum herti ég mig upp, skrifaði svolítinn inngang að köflunum og einfalda texta með myndunum. Þá fyrst varð til vefsíðan, raudavik.net með góðri hjálp tæknisinnnaðra í fjölskyldunni.

Hugmyndin er að sjómenn og aðrir sem hafa áhuga á þessari horfnu útgerð afa og pabba, og raunar útgerðarsögu Íslands, geti flett þarna í gegn og haft af bæði fróðleik og skemmtun.“

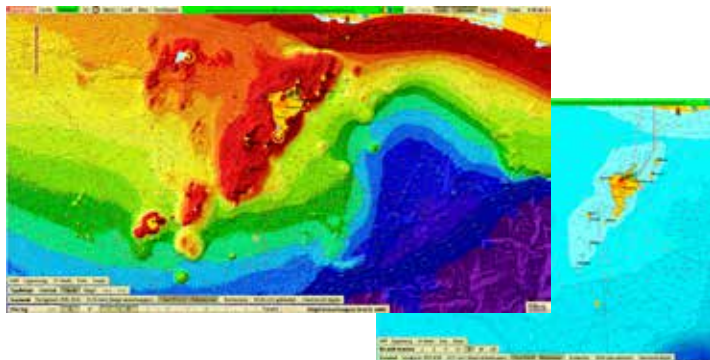


Akraborg EA 50, keypt frá Svíþjóð síðla árs 1946. Myndin er tekin 1947.

HEILDARLAUSN í siglingatækjum

Olex

– merki sem þú getur treyst!



OLEX 3D SIGLINGATÖLVA

- ★ Sónar er nýr umboðs- og þjónustuaðili á OLEX.
- ★ OLEX 3D siglingatölvan er gríðarlega öflug og nýtur vaxandi vinsælda.
- ★ OLEX 3D er siglingatölva sem skipstjórnendur treysta!

TRANBERG®



- ★ Sterkbyggðir kastarar úr ryðfriú stáli.
- ★ Fáanlegir í LED, Xenon og Halogen.
- ★ Fjarstýrð geislabreidd.
- ★ Hitaelement í mótörhúsi.
- ★ Gott og þægilegt stjórnborð.
- ★ Söluhæstu leitarkastarnir í Noregi.

TRANBERG LEITARKASTARAR

JRC

gæðatæki

– ekki sætta þig við annað!



JMR-5400 RADAR

- ★ Vandaður Black Box radar, fáanlegur í X-band og S-band.
- ★ Ný tækni gerir smæstu báta mjög sýnilega.
- ★ Ný tækni tryggir einstaka virkni á styttri skölum.
- ★ Ný tækni á clutterum bætir virkni í slæmu veðrum og sjó.
- ★ Kortaoverlay mögulegt á radarmynd.
- ★ Hægt að tengja við wide screen skjái.

SAILOR®
COBHAM
SERVICE PARTNER



FREMSTIR Í FJARSKIPTUM

- ★ Allar talstöðvar með upptöku og endurspilun á kölluðum skilaboðum.
- ★ Sónar er umboðsaðili SAILOR á Íslandi.
- ★ Fáðu tilboð í SAILOR hjá okkur í nýsmiðar eða uppfærslur á eldri búnaði.
- ★ Verðið kemur á óvart!

Sjón er sögu ríkari

– verið velkomin að skoða skjáveggjakerfi í sýningarsal okkar!

SKJÁVEGGUR Í BRÚNA



- ★ Ný gerð skjáveggjalausnar sem komin er góð reynsla af í íslenskum skipum.
- ★ Margar útgáfur á framsetningu mynda frá tölvum, siglingatækjum, fiskileitartækjum, myndavélum, vélgæslukerfum, sjónvarpi og fleiru.
- ★ Öllu stjórnað á einfaldan hátt með einni mús.
- ★ Skjáveggur á mynd er úr mb Hákonni ÞH.

FLIR®

Sjáðu ...

á nóttu sem degi!



FLIR HITAMYNDAVÉLAR

- ★ Ný gerð fjarstýrðra hitamyndavéla, einstök upplausn!
- ★ Getur blandað saman hitamynd og hefðbundinni mynd.
- ★ Öflug veltuleiðrétting, mikill munur í slæmu veðri.
- ★ Nýtt og uppfært stjórnborð.
- ★ Kíktu í heimsókn, sjón er sögu ríkari!

Sónar ehf
Hvaleyjarbraut 2
220 Hafnarfjörður
Sími 512 8500
sonar@sonar.is
www.sonar.is

SÓNAR



Saltað á Raufarhöfn 1962. Fasteignir og bryggja urðu verðlaus að mestu eftir að sildin hvarf árið 1968.

Nú get ég ekki á mér setið að forvitnast nánar um skipstjórann sem var lengst af ævi sinnar í þjónustu þeirra fedga, Hörð Björnsson.

Í HEIMSÓKN HJÁ HERÐI SKIPSTJÓRA

„Vorið 2023 heimsóttum við frændur, Valtýr og Heimir, Hörð á heimili hans á Kirkjusandi í Reykjavík en hann var þá sestur í helgan stein fyrir allmörgum árum. Margt bar á göma í heimsókninni Meðal annars tilkoma kraftblakkarinnar sem olli ótrúlegri byltingu á sildveiðum frá áður hefðbundnum veiðum með snurpubáta, en Hörður var einn af fyrstu

íslensku skipstjórum sem fengu þetta nýja undur í hendur, kraftblökkina. Um margt annað var rætt eða öllu heldur sagði Hörður okkur frá ýmsu forvitnilegu varðandi sjósóknina, skipin og ekki síst tæknina.

Áhugavert og einna skemmtilegast var þó að heyra hann segja frá því þegar hann var ráðinn til útgerðar afa okkar, Valtýs Þorsteinssonar. Herði fórust orð eitthvað á þessa leið: Þeir komu keyrandi frá Akureyri til Dalvíkur snemma um vorið 1960 fedgarnir Valtýr Þorsteinsson og Hreiðar sonur hans til að hitta mig. Ég var þá skipstjóri hjá frænda mínum á ný-

legum 75 tonna stálbáti, Júlíusi Björnsyni EA 216. Eins og fleiri hafði ég heyrt að útgerð þeirra fedga væri með stóran stálbát í smíðum í Noregi, en hafði ekki hugsað meira um það. Þeir voru með góða skipstjóra á sínum vegum og því sennilegt að einhver þeirra tæki við þessu nýja skipi.

Svo reyndist þó ekki vera og til að gera langa sögu stutta þá buðu þeir Herði að taka við skipstjórn á þessu nýja skipi og ná í það til Noregs þegar það yrði afhent. Þessu var ekki hægt að neita fyrir 33 ára gamlan skipstjóra, nýtt skip búið þeim bestu tækjum til sildveiða sem til voru á

Til hamingju með
daginn sjómenn



EIMSKIP

Þessum tíma. Hörður sigldi Ólafi Magnússyni EA 250 fánum skreyttum í heimahöfn á Akureyri 5. júlí 1960.

Þessi ráðning reyndist gæfuspör fyrir útgerð og skipstjóra og varði í fjörutíu ár, eða átta ár með nýja skipið Ólaf Magnússon EA-250 og þrjátíu og tvö ár með Þórði Jónasson EA-350. Hörður var einstaklega farsæll og góður skipstjóri.

Valtýr Þorsteinsson féll frá 1970, en Hörður og Hreiðar störfuðu saman í fjörutíu ár eða þar til Hörður lagði Þórði Jónassyni upp að Torfunefsbyggju hinn 27. júní árið 2000 og svaraði blaðamanni Morgunblaðsins: „Nú er ég steinhættur á sjó.“

Árið eftir seldi Hreiðar skipið og þar með lauk útgerðarsögu Rauðuvíkur-feðga.“



Það er auðvelt að gleyma sér yfir myndunum á raudavik.net. Skipamyndirnar skipta tugum og ótal myndir eru af landvinnslunni. Söltunarplön á Rauðavík Raufarhöfn, Hjalteyri, Svalbarða (eða hafinu þar í kring öllu heldur) og á Seyðisfirði en þar urðu umsvif þeirra feðga langsamlega mest. Árið 1960 höfu þeir feðgar sildarsöltun á Seyðisfirði. Myndin sýnir aðstöðu fyrirtækisins (Norðursild hf.) fyrstu þrjú árin en þá var saltað á bryggjunni, fast við hraðfrystihúsið.



Félagar til 40 ára snúa bókum saman, Hreiðar Valtýsson, með kvikmyndavél, og Hörður Björnsson.



Árið 1968 tóku feðgarnir á leigu 800 tonna færeyskt skip, útbúið sem söltunarstöð, og eltu sildina norður undir Svalbarða (Spitsbergen). Leiðangursstjóri var Hreiðar Valtýsson. Áhöfnin taldi 30 manns, farnar voru tvær ferðir þangað norður og saltað í samtals 7.500 tonn sem var landað á Raufarhöfn eftir fjögurra sólarhringa siglingu frá Svalbarða. Þarna hefur Ólafur Magnússon lagst upp að hinni færeysku Elisabeth Hentzer, sildinni er sveiflað yfir þar sem Hreiðar og söltunarfólkið tekur við henni.



Hörður skipstjóri og Hreiðar útgerðarmaður taka utan af bakstroffuvir. Vælstjórinn Jón Óskarsson fylgist grannt með. Mynd: Þorgeir Baldursson

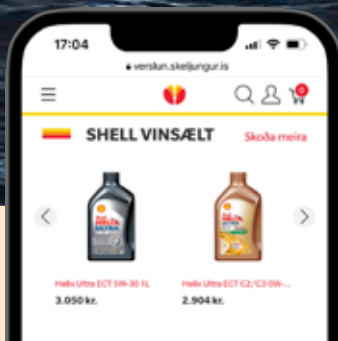


Árið er 1964. Þórður Jónasson á leið til fyrstu löndunar í Krossanesi. Myndina tók Valtýr Þór sem gat ekki á sér setið að smella af aftur þegar hann sá bátinn á Húsavík tæpum 60 árum síðar eða 2021. Þórður Jónasson var þá mikið breyttur og nafnið líka. Þegar þarna var komið sögu beið bátsins að fara í niðurriif og brotajárn.

Traustur félagi skipaþjónustunnar

Skipaþjónusta Skeljungs veitir alhliða þjónustu í sjávarútvegi.

Markmið Skeljungs hefur frá upphafi verið að sinna orkupörf 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



KALLINN Í BRÚNNI

BALDUR ÁGÚST SIGÞÓRSSON

Nafn og hvenær fæddur og hvar?

Baldur Ágúst Sigþórsson, fæddur 11. apríl 1984 í Reykjavík.

Maki: Þorkatla Kristín Sumarliðadóttir.

Börn: Hekla Mist, Hinrik Freyr og Hilmir Þór.

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

Ég byrjaði 17 ára á sjó sem messagutti á Frera og svo háseti hjá Eimskip. Ég byrjaði 16 ára í Stýrimannaskólanum en tók pásu eftir verkfall kennara og byrjaði aftur 18 ára.

Hvaða ár laukstu skipstjórnarprófi? 2005.

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

Frera, Brúarfossi, Selfossi, Dettifossi, Mánafoffi, Óðni, Arnarfélli og Helgafelli. Eftirminnilegast er Selfoss enda voru margir skemmtilegir karakterar þar.

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

Helgafell er gámaskip sem er á rútu-siglingum með 10 viðkomur á 14 dögum, og getur flutt 909 gámaeiningar og er 8890 brúttótonn og 138 metra að lengd, smíðað 2005 og er með 11420 hestafla aðalvél.



Kallinn í brúnni siglir skipi sínu inn til Gautaborgar.

Eftirminnilegasti skipstjóri sem þú hefur siglt með?

Valdimar Olgeirsson, alltaf poll rólegur.

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

Guðmundur Egill Ragnarsson kokkur mjög erfiður og krefjandi en skemmtilegur.

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

Skúli Kristinsson og Unnar Sæmundsson.

Hver er uppáhalds fiskurinn þinn að borða?

Soðin ýsa.

Hvernig finnst þér best að matreiða fisk?

Konan mín er frábær kokkur og ég passa mig bara að vera ekki fyrir.



Hjónin Baldur Ágúst og Þorkatla Kristín Sumarliðadóttir með börnum sínum, Hinrik Frey, Heklu Mist og Hilmi Þór.



Brunaefing, Ari og Baldur.

Hver er skemmtilegasta höfnin sem þú hefur siglt til?

Varberg í Svíþjóð, frábær staður að sumri.

HETJUR HAFSINS

TIL HAMINGJU MEÐ
SJÓMANNADAGINN



sala@samhentir.is



samhentir.is



575 8000



Suðurhraun 4a, 210 Garðabæ



Samhentir

Hvaða siglingar hafa þér þótt bestar?
Pessi Evrópu siglingarleið sem við erum á er mjög góð, margar hafnir á fáum dögum og tíminn fljótur að líða.

Versta veðrið sem þú hefur lent í á sjó?
Jólin 2011 mjög eftirminnileg, héldum sjó frá aðfangadegi og fram á jóladagskvöld í snarvitlausu veðri milli Íslands og Færeyja, rækjukokteillinn endaði á veggnum.

Hefurðu upplifað ótvíræða lífshættu á sjó? Nei.

Hver er mesta breyting siglingatækja sem þú hefur upplifað?

Predirector, nota það mikið í manueringu, og vindmælirinn.

Hvaða breytingar hafa helstar orðið á flutningum síðan þú hófst farmennsku? Búnaður og aðgerðir til að minnka mengun.

Hver er mesta byltingin í farmennsku sem þú hefur upplifað á þínum ferli?



Einar V. Einarsson skipstjóri, Einar Árni Sigurðarson yfirvélstjóri og Baldur yfirstýrimaður.

Internetið, að geta verið í sambandi við fjölskylduna hvenær sem er.



Vestmannaeyjabær fyrir stafni.

Hvernig sérðu framtíð kaupsiglinga frá Íslandi fyrir þér?

Skipin eru að stækka og ég hef trú á að Ísland verði með alþjóðlega skipaskrá í framtíðinni.

Hefur þér tekist að vekja áhuga afkomenda á sjómennsku? Nei ég held ekki, en kannski of snemmt að segja, þau eru svo ung.

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

Að lokum fyrir tónlistaráhugamenn, biófara og bókaorma:

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

Popp og R&b. Uppáhaldstónlistarmenn eru Robbie Williams og Macklemore
b) Hvaða bók ertu að lesa núna? Uppáhalds rithöfundur?

Les ekki mikið, hef mest lesið eftir Stefán Mána.

c) Uppáhalds kvikmyndin? Uppáhalds leikari?

Starsky and Hutch með Ben Stiller og Owen Wilson,
Uppáhalds leikarinn er Þorsteinn Bachmann



Manuering í Reykjavíkurhöfn.



Það er ekki eitt heldur allt sem flutt er með skipum Samskipa.



Slippur Munkebo Danmörku.

Til hamingju
með daginn
sjómenn!



HAMPIÐJAN

- fyrir öll heimsins höf



ÁRATUGUR MEÐ AMPERE

Í febrúar síðastliðnum voru liðin tíu ár frá því fyrsta farþegaferja heims, eingöngu knúin raforku, hin norska Ampere, var sjósett. Ferjan braut blað í þróun rafvæðingar hafskipaflota veraldar og hefur breytt miklu um ferjuútgerð í Noregi sem um veröld víða. Litum nánar á hvað gerst hefur síðan ferjunni var gefið nafn 2014 og hver áhrif Ampere hefur haft á þróun kolefnisfrírra flutninga.

TÍMAMÓT Í KOLEFNISLAUSUM FLUTNINGUM

Hinn 16. febrúar 2015 urðu kaflaskil í sjóflutningum þegar Ampere hóf áætlunarsiglingar yfir dýpsta og lengsta fjörð Norðs, Sognsfjörð. Siglt var á milli bæjanna Lavik og Oppedal og ferjan drifin eingöngu af rafmagni, sú fyrsta slíkrar tegundar í heiminum. Síðan þá hefur Ampere orðið til eftirbreytni um hvernig grynna megi kolefnisspor á sjónum og sett öðrum ný viðmið í þeim efnum.

Í byrjun var það krafa norsku vegagerðarinnar, um að hönnuð skyldi ferja er ylli sem minnstum umhverfisskaða, sem leiddi skipaverkfræðinga út á þessa nýstárlegu og byltingarkenndu braut. Norska ferjufyrirtækið Norled, sem starfrækir rúmlega 60 ferjur þar í landi, tók áskoruninni og þróaði hugmyndina um ferju sem eingöngu gengi fyrir rafmagni. Þannig varð ferjan Ampere, smíðuð í Fjellstrandskipasmíðastöðinni árið 2014, algjör nýlunda í flota veraldar og markaði stórkostleg tímamót í kolefnisfríum skipaflutningum.

BYLTINGARKENND TÆKNI

Ferjan Ampere er 80,8 metra löng, 20,8 metra breið, byggð úr áli (svo verði sem léttust), rúmar 120 fólksbila og 350 farþega. Ferj-

an er búin rafhlöðutækni sem Siemens hefur þróað en rafhlöðurnar eru hlaðnar í hvert skipti sem ferjan leggur upp að Lavik og Oppedal. Hleðslutími er um það bil tíu mínútur.

Verkfræðingurinn Ketil Aagesen hjá Siemens hafði þetta að segja þegar ferjunni var gefið nafn 2014: „Þetta er spennandi verkefni sem er afskaplega gaman að glíma við. Okkar hlutverk er að tryggja að ferjan hafi alltaf nægt afl. Í því skyni höfum við byggt hleðslustöðvar sem tengja má við rafkerfið sem fyrir er í landi þannig að ekki þurfi að gera neinar breytingar á því ferjunnar vegna.“

FRÁ EINNI FERJU TIL FLOTA

Síðan Ampere hóf siglingar hefur hún farið yfir 100.000 ferðir sem samsvarar um það bil sautján siglingum umhverfis hnöttinn. Sparnaður í olíu er í kringum eina milljón lítra á ári hverju. Í kolefnisspori þýðir þetta að jörðinni okkar er árlega hlíft við yfir 570 tonnum af koltvísýringi (CO₂) sem annars hefði farið út í andrúmsloftið ef Ampere væri knúin jarðefnaeldsneyti. En koltvísýringur er sú lofttegund sem leggur mest til heimshlýnnar. Hér hefur raunar verið gengið svo rækilega til verks að sigling skipsins mengar ekki frá sér neinum gróðushúsalofttegundum. Til dæmis hvorki metani né köfnunarefnisdíoxíði.

Rafvæðingin – eða eigum við að segja byltingin – sem Ampere hleypti af stokkum, hefur haft verulega áhrif þannig að í dag sigla 68 norskar ferjur fyrir rafmagni. Heidi Wolden, forstjóri Norled, segir á heimasíðu fyrirtækisins: „Ampere var fyrsta skrefið hjá okkur að umhverfisvænum flota. Í dag er helmingur skipa okkar þannig útbúin að kolefnislosun hans er lítil eða engin. Við höfum sett okkur hjá Norled að hækka þetta hlutfall umtalsvert.

ÞRÓUNIN MUN HALDA ÁFRAM

Norsk stjórnvöld hafa gefið út þá yfirlýsingu að eftir fimm ár, eða þegar árið 2030 gengur í garð, skuli allar ferjur landsins orðnar umhverfisvænar. Reynslan af Ampere hefur tekið af allan vafa um að rafvæðing sjóflutninga er vissulega möguleg. Hins vegar er ljóst að skrefið frá jarðefnaeldsneyti yfir í raforku er stórt og krefst fjárfestinga í tæknibúnaði og innviðum.

Ein helsta áskorunin sem blasir við er uppbygging nauðsynlegra hleðslustöðva og að þær falli bæði að þeim skipakosti sem þær eiga að þjóna og þeim innviðum sem til staðar eru. Ampere hefur gegnt mikilvægu hlutverki í þessari þróunarsögu sem hófst fyrir alvöru í Noregi fyrir áratug síðan. Og henni er engan veginn lokid, þvert á móti. Enn er verið að skrifa fyrsta kaflann. Þeir sem á eftir koma munu taka breytingum eftir því sem tækniþekkingu okkar vindur fram. Og ekki síst ef þjóðir heims leggjast á eitt um að fjárfesta í tækni er lýtur að framtíð jarðar fremur en því sem miðar að eyðileggingu og drápum.



Ampere er upplýst með LED-perum, sólarcellur safna rafmagni og varmi um borð er gjörnýttur, meðal annars til loftkælingar. Allt eru þetta orkusparandi aðgerðir. Mynd: MariusLtu/istock

Þýtt og endursagt úr Maritim Logg, nr. 2, 2025.



Til hamingju með daginn sjómenn!





KALLINN Í BRÚNNI

HJÖRVAR HJÁLMARSSON

Nafn og hvenær fæddur og hvar?

Hjörvar Hjálmarsson fæddur 7. desember 1965.

Maki: Júlía Sigrún Ásvaldsdóttir.

Börn: Hrefna Rún, Freydis Ósk og Sóley.

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

Byrjaði 15 ára á Barða NK 120 og fór í Stýrimannaskólann 21 árs að aldri.

Hvaða ár laukstu skipstjórnarprófi?

Það var árið 1988.

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

Barði (franski), Hólmadrangur ST 70, Bjartur NK 121, Barði (ex Júlíus Geirm), Barði (ex Snæfugl), Birtingur (ex Hákon), Háberg (ex Haugaberg), Súlan EA, Birtingur NK (ex Borkur), Beitir (ex Margrét), Borkur (ex Malena S) og Borkur NK 122 nýi. Bjartur NK 121 er eftirminnilegastur.

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

Öflugt, flott og vel búið skip, Borkur NK 122.

Eftirminnilegasti skipstjóri sem þú hefur siglt með?

Sveinn Benediktsson. fyrirmynd mín sem fiskimaður og skipstjóri.

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

Þeir eru margir, en einn skemmtilegur er að hætta hjá mér núna um Sjómannadag (er að fara í land.)



Fjölskyldan. Aftari röð frá vinstri, Sóley, Hrefna, Freydis og Kris. Fremri röð, Júlía, Hafsteinn, Ægir, Hjörvar og Stormur.

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

Þeir eru margir og get ekki valið á milli.

Hver er uppáhalds fiskurinn þinn að;

-a- borða? Þorskur.

-b- veiða? Loðna / síld.

Hvernig finnst þér best að matreiða fisk?

Steikja.

Hver er furðulegasti fiskurinn sem þú hefur veitt? Lúsifer.

Uppáhalds mið og af hverju?

Breiðafjörður á síldveiðum. Spennan var geggjúð að vera með stórum skip og veiðarfæri innan um sker og eyjar.

Versta veðrið sem þú hefur lent í á sjó?

Veit ekki.



Við óskum sjómönnum til hamingju með daginn!

Gildi er bakhjarl sjómanna og styður við þá og fjölskyldur þeirra á öllum æviskeiðum. Aðild að sjóðnum tryggir meðal annars:

- Ævilangan ellilífeyri við starfslok
- Áfallalífeyri í kjölfar veikinda eða vinnuslyss
- Rétt á maka- og barnalífeyri

Með séreignarsparnaði fást auknar ráðstöfunartekjur við starfslok en hann getur einnig nýst við fasteignakaup. Við vekjum jafnframt athygli á tilgreindri séreign en með henni er mögulegt að ráðstafa hluta af hefðbundnu lífeyrisiðgjaldi í aukinn séreignarsparnað. Mikilvægt er að kynna sér kosti og galla tilgreindrar séreignar áður en sú leið er valin.

Allir sem greitt hafa til Gildis geta sótt um húsnæðislán hjá sjóðnum.

Kynntu þér málið nánar á gildi.is

Hefurðu upplifað ótvíræða lífshættu á sjó? Nei.

Eftirminnileg atvik, eitt eða fleiri?

Fyrsta siglingin á Grimsby. Þá var ég orðin blanker og skipstjórinn neitaði mér um pening. Þá sagðist ég ætla að ná mér í stelpu. „Hvað viltu mikið? sagði hann þá. Ég var 15 ára.

Hver er mesta breyting siglingatækja sem þú hefur upplifað?

Þegar GPS kom fyrir loran.

Þín skoðun á kvótakerfinu og hvernig það hefur virkað?

Besta sem hefur hent íslenska þjóð og varð þess valdandi að við erum með best rekna sjávarútveg í heimi. Það var ekki svo fyrir tíma kvótakerfis, þá voru fyrirtækin á hausnum og þau fengu lélegt verð fyrir mikinn fisk og mikla vinnu.

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

Pokkalega, en finnst þeir oft vera tveimur til þremur árum á eftir toppunum með sína ráðgjöf.

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

Reikna með að allt færast norðar, en það koma kannski ný tækifæri líka.

Hefur þér tekist að vekja áhuga afkomendanna á sjómennsku?

Já held það, stelpurnar mínar eru vel tengdar við hafið.

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

Já tvímælalaust.



Birtingur, áður stóri Borkur.

Að lokum fyrir tónlistaráhugamenn, bíofara og bókaorma:

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

Allskyns rokk og Bubbi er minn maður.

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

Hvalur framundan en Pétur Tutein er uppáhalds höfundur. (Alltaf sami strákurinn og sjómenn).

c) Uppáhalds kvikmyndin? Uppáhalds leikari?

Notting Hill (upp í sófa með Júlíu).



Biörgunaræfing um borð í Berki. Kallinn í brúnni með selfi. Talið frá Hjörvari, Halldór, Örvar, Hörður, Atli, Axel, Pétur og Haraldur.



640 tonna kolmunnahol.

Wynn skipaþurrrkur

Rómuð gæði



Nánari upplýsingar hjá sölumönnum í síma **522 6262**.

RUBIX

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

Heiðar Kristinsson

JÚLÍUS JÚLINÍUSSON

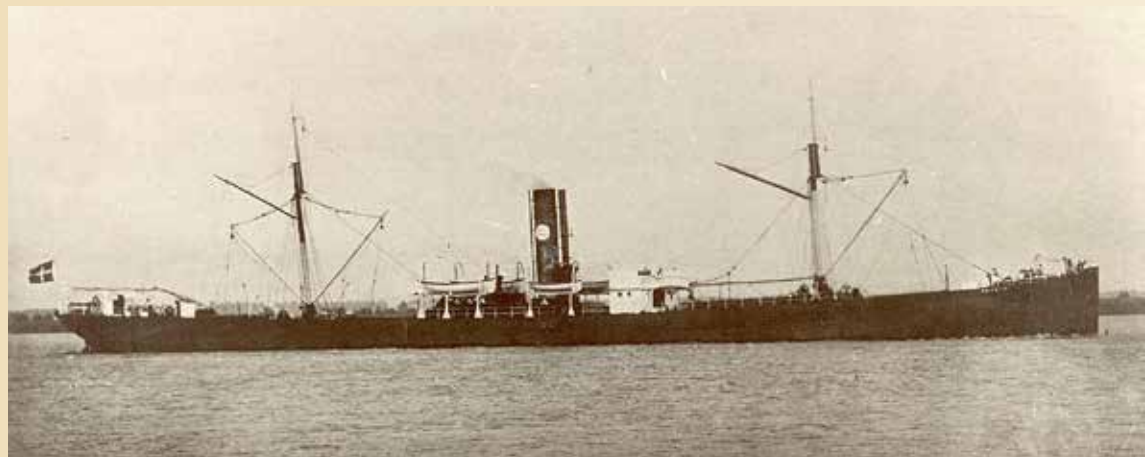
SKIPSTJÓRI

2. hluti

Skipstjórnarferillinn hafinn í Danmörku

Hvort Júlíus hefur reynt að komast á eitthvert þeirra skipa sem frá greinir í kaflanum um íslenska kaupskipaflotann um aldamótin 1900 eða skipa DFDS vitum við ekki. Öll þau skip höfðu danska skipstjóra og að stórum hluta danskar áhafnir. Íslenskur skipstjóri á íslensku kaupskipi í millilandasiglingum var óþekkt fyrirbrigði. Skipin sem fluttu vörur, póst og farþega milli landa voru erlend, stjórn landsins var dönsk og embættismenn danskir eða með danskan hugsunarhátt. Ekkert af þessu kom þó í veg fyrir að Júlíus réði sig hjá dönsku útgerðarfélagi sem hann gerir fljótt eftir heimkomuna úr ferðinni með „Elise Høj“. Í júní 1903 býðst honum staða sem aðstoðarstýrimaður, það er stýrimannsefni hjá Dampskibsselskabet Union og hjá því útgerðarfélagi er hann næstu árin, fyrst stýrimannsefni á e/s Patria sem var um sumarið í flutningum á jární frá norður Svíþjóð til Emden í Þýskalandi.

Í október það sama ár er Júlíus talin fullfær stýrimaður og færður á e/s Gallia 3500 dwt



PATRIA. Mynd frá Holger Petersen.

skip í eigu sama útgerðarfélags og er þar III. stýrimaður næstu 9 mánuði. Því næst er Júlíus II. stýrimaður í 8 mánuði og eftir það I. stýrimaður þar til í desember 1909. Þessi skjóti uppgangur í starfi hlýtur að segja nokkuð um mannkosti og hæfi Júlíusar og það álit sem forráðamenn útgerðarfélagsins fengu á hinum unga stýrimanni. Galia sigldi víða þau 6 ár sem Júlíus var þar um borð. Fyrsta ferðin var frá Hamborg með saltpéturssora (notað í áburð) til Savannah í Bandaríkjunum. Síðan tóku við ferðir í nokkra mánuði frá Kúbu til New York með sykur.

Frá Savannah til Englands með harðvið, síðan á hafnir í Norðursjó um Eystrasalt, aftur til Bandaríkjanna og víðar lágu leiðir.

Óhætt er að segja að Júlíus hefur aflað sér mikillar og góðrar reynslu á þessum tíma sem eflaust hefur komið honum vel í starfi sínu. Framtíðin virtist í góðu lagi hjá hinni dönsku útgerð hvað atvinnu varðar hjá Júlíusi og honum líkaði þar vel auk þess sem hann er kvæntur og búinn að eignast heimili með Dagmar Elsine konu sinni. „En römm er sú taug sem rekka dregur föðurhúsa til“.

Hvað sem því hefur valdið þá segir Júlíus lausri öruggri stöðu sinni í desember 1909 hjá Dampskibsselskabet Union og hefur störf hjá Thore félaginu í janúar árið 1910.

Thorefélagið

Gufuskipafélagið Thore, eða Thorefélagið, var skipafélag sem Þórarinn E. Tulinius stofnaði vorið 1903 utan um skiparekstur sinn. Þórarinn var aðaleigandi og jafnframt framkvæmdastjóri félagsins sem var með nokkur skip í siglingum, meðal annars til Ís-

lands. Fyrir stofnun Thorefélagins var Sameinaða gufuskipafélagið, DFDS, nær einrátt um ferðir til Íslands og lækkuðu farmgjöld og fargjöld þess við samkeppni Thorefélagins sem tók við rekstri skipa Þórarins en það voru skipin e/s Perwie og e/s Mjöltnir. Félagið keypti til viðbótar skipin e/s Kong Inge og e/s Scotland og var einnig með 3-4 leiguskip í siglingum. Thorefélagið varð fyrir miklum skakkaföllum og missti allmörg skip. Viking, keypt 1899, strandaði og eyðilagðist við Sauðárkrók sama ár. Inga fórst í ís undan Melrakkaslétu 1902 árið 1904 missti félagið tvö skip þegar Scotland strandaði og eyðilagðist við Færeyjar. Tveimur mánuðum síðar strandaði Kong Inge við Bakkafjörð en var bjargað, gert upp og hóf siglingar aftur en strandaði öðru sinni í febrúar 1906, þá við Flatey á Skjálfanda, og varð ekki bjargað. Skipið var að koma frá Akureyri, með viðkomu á Húsavík, á leið til Leith og Kaupmannahafnar. Mannbjörg varð. Skipstjóri var F. T. Schiøtz

Í stað Scotland keypti félagið 13 ára gamalt gufuskip, Kong



Galia, fyrsta skipið þar sem Júlíus var fullgildur stýrimaður. Myndirnar af Patriu og Galíu eru fengnar frá Handels og Søfartsmuseet.

Tryggve, sem kom fyrst til Íslands vorið 1904. Skipstjóri var Emil Nielsen sem verið hafði með Scotland í strandinu við Færeyjar skömmu áður.

Kong Tryggve fórst í hafís austur af Langanesi í mars 1907 er skipið var á leið frá Húsavík til Seyðisfjarðar.

Árin 1906 og 1907 bættust við tvö skip e/s Kong Helge og e/s Sterling. Sterling var með rými fyrir 86 farþega á tveimur farrýmum, það var 1030 rúmllestir, smíðað 1890. Það var raflýst og með 800 ha gufuvél og gekk 10-11 sjómílur á klukkustund. Sterling var aðallega í ferðum á milli Kaupmannahafnar og Reykjavíkur og varð árið 1917 fyrsta strandferðaskip íslenska ríkisins þegar Landsjóður keypti það frá Svíþjóð 27 ára gamallt. Thorefélagið keypti svo e/s Ingolf árið 1907 og tók F. T. Schiøtz sem var með Kong Inge í strandinu við Flatey þar við skipstjórn. Schiøtz lét af skipstjórn af heilsufarsástæðum haustið 1912 og tók þá Júlíus Júlíniússon við skipstjórn á Ingolf.

Árið 1909 fól Alþingi Birni Jónssyni ráðherra að semja við Thorefélagið til 10 ára um millilanda siglingar og strandferðir við Ísland. Félagið fékk 60 þúsund árlegan ríkisstyrk gegn því að halda uppi að minnsta kosti 20 ferðum milli Kaupmannahafnar og Íslands, fjórum ferðum frá Hamborg og Leith, auk strandferða kringum landið. Að fengnum þessum styrk lét Thorefélagið smíða tvö skip í Helsingör Jernskibs og Maskinbyggeri til strandferðanna. Skipin voru

sambland af vöruflutninga- og farþegaskipum og þóttu henta vel til þessara notkunar. Skipin voru systurskip, 442,51 brt. reg. tonn, rúmuðu 72 farþega, 40 á fyrsta farrými og 32 á öðru farrými. Þau gátu flutt um 260 tonn af vörum og ganghraðinn um 10 – 11 sjómilur.

Fyrra skipið sem fékk nafnið

ir og eftir aldamótin 1900 og langt fram á öldina voru skipafréttir í blöðum og síðar í útvarpi. Svo segir í frétt í Akureyrarblaðinu Norðra 11. febrúar árið 1910: „Ingólfur (skipstjóri F. Schiøtz) kom í fyrrakvöld vestan að. Hann hafði og allmiklar vörur hingað. Mikið hefir verið bætt fyrsta farrúm á Ingólfi og er í

tók þar skipstjóraþróf með góðum vitnisburði, hefir verið 8 ár yfirstýrimaður á stóru gufuskipi, en er nú ráðinn skipstjóri á Austru eða Vestra, enda hefir hann lagt fé í Thorefélagið.“

Svo virðist að ferð Júlíusar sem II. stýrimaður á Ingólfi hafi verið einskonar kynnisferð fyrir það sem koma skildi í þjónustu Thorefélagsins.

Gufuskipafélagið THORE.

Fyrstu ferðum til Reykjavíkur og Vesturlands næsta ár (1906) verður hagað þannig:

- ferð. Kong Inge frá Kaupmannahöfn 9. janúar.
- ferð. Kong Trygve frá Kaupmannahöfn 1. febrúar.

Reykjavík, 27. nóvember 1905.

Afgreiðsla Thorefélagsins.

Austri var sjósett 18. janúar 1910. Síðara skipið fékk nafnið Vestri og var sjósett 19. febrúar eða mánuði síðar. Bæði skipin voru svo afhent D/S Thore 30. mars 1910. Þó svo að skipin væru ætluð til strandferða voru þau einnig í millilandaferðum þegar svo bar undir.

Skipafréttir

Það þóttu viðburðir og frétt-næmt þegar skip komu til hafnar færandi vörur póst og farþega og getið var um skipa-komur í blöðum þess tíma fyr-

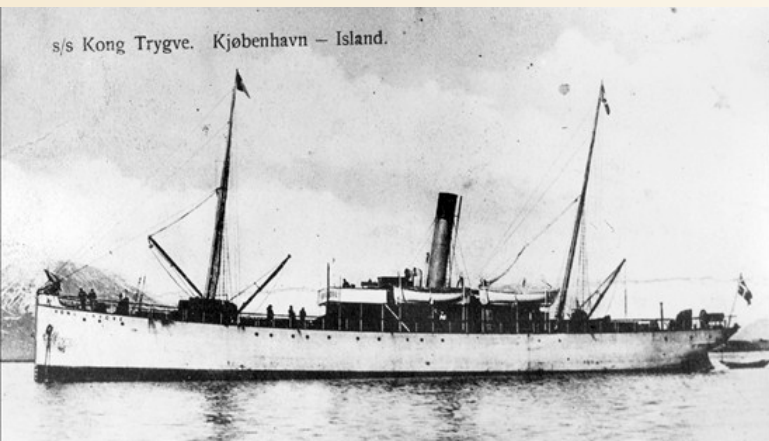
alla staði vel viðunandi, þótt það sé fremur lítið í svo stóru skipi. Þar geta verið 36 farþegar mest, og mun þá nokkuð þröngt, ágætt rúm mun þar vera fyrir 20. Borðsalur stór er í yfirbyggingu skipsins, en svefnklefar með góðum rúnum neðanundir. Skyldukostur er á 1. farrými og er nú kr. 3.50 á dag, og fyrir það verð fá farþegarnir mikinn og góðan mat. Annað farrúm er lítið og fremur leiðinlegt og þyrfti endurbóta við, enda kvað skipstjóri það í ráði að endurbæta það. Kælirúm og kælingarvél er komin í skipið. Eigi þarf að fráfælast skipshöfnina á Ingólfi. Skipstjórinn gagnkunnugur hér og hefir almennt getið sér vinsældir, sama er að segja um stýrimenn og bryta að það eru liprir menn og kunnugir hér á landi. Ingólfur er talinn gott sjóskip og hefir fremur góðan gang, fer 9 og jafnvel 9 1/2 mílu á vöku í hægviðri.

Með Ingólfi er nú Júlíus Júlíniússon, sem annar stýrimaður. Hann ólst upp hjá foreldrum sínum hér í bæ, fór ungur í siglingar og var nokkur ár háseti á Skálholti. Fór svo á sjómannaskólann í Höfn og

síðar skipstjóri á Gullfossi, 1. stýrimaður og Þorvaldur Jónsson 2. stýrimaður, Ásgeir Jónsson, síðar stýrimaður og skipstjóri hjá Eimskipafélaginu, var þar háseti. Um aðra Íslendinga í áhöfn er því miður ekki kunnugt.

Á Vestra var skipstjóri N. P. Nielsen sem áður var stýrimaður á Sterling en I. stýrimaður var Guðmundur Kristjánsson frá Haukadali í Dýrafirði. Guðmundur tók svo við skipinu árið eftir og mun þá Kristján bróðir hans hafa verið 1. eða 2. stýrimaður. Bjarni Jónsson síðar skipstjóri hjá Eimskip var þar háseti, að minnsta kosti eitt árið sem skipið var í förum við Ísland en ekki er vitað um nöfn annara Íslendinga á skipinu.

Það þóttu mikil og góð umskipti fyrir Íslendinga að fá íslenskar áhafnir á skipin. Júlíus þótti traustur og ábyggilegur í samskiptum lét sér annt um farþega og varð mikil breyting til batnaðar á samskiptum farþega og áhafna póstskipanna sem nú töluðu sama móðurmál frá því sem áður hafði verið, oft með leiðinda árekstrum og misskilningi. Töluvert er getið um skipin í blöðum þess



Kong Tryggve fórst í hafís austur af Langanesi í mars 1907 er skipið var á leið frá Húsavík til Seyðisfjarðar.

tíma árin 1910 – 1912 og ekki kannski tilefni til að geta þeirra allra en nokkrar um-sagnir koma þó hér:

Austri Seyðisfirði 30. apríl 1910:

„Austri“ (skipstjóri Júlíus Júlíusson), kom að norðan í dag. Fylgir nákvæmlega áætlun þrátt fyrir allt óveðr-ið. Allmargt farþega, þar á meðal Halldór Albertsson póstaðgreiðslum

Gjallarhorn á Akureyri 13. október 1910:

Austri (Júlíus Júlíusson) kom hingað í fyrradag á áætluðum tíma eins og vant er, og hafði þó fengið vont veður oftast. Hann er hið eina af „Thore“skipunum er hingað koma sem heldur áætlun. – Nú undanfarið hef-ir „Vestri“ verið að hringla fram og aftur um Húnaflóa og virðist sú ráðsmennska lítt afsakanleg. Er mælt að margir skólapiltar hafi ætlað að nota ferð hans hingað og má nærri geta hve bagalegur þessi flækingur er þeim, meðal annars.

Eins og gengur og lengi hefur verið lenska á Íslandi blandast pólitik í málin sýnist sitt hverju eftir því hvar þeir eru staddir í stjórnmalunum. Blaðið Ísafold tekur upp hans kann fyrir Thorefélagið og ekki síður skipið Austra og skipstjóra og áhöfn hans eftir að Heimastjórnarblöðin sem svo eru nefnd hafa skrifað óvægilega um Thorefélagið og skip þess.

Ísafold 23. september 1911 birtir grein sem nefnist Thorefélagsskipin. (Stafsetning blaðsins látin að mestu halda sér):

„Þau hafa lengi leikið þá list, Heimastjórnarblöðin, að niða skip Thorefélagsins á allar lundir og finna þeim alt til foráttu. — Það er auðvitað íslenzkur maður, sem er aðalmaðurinn í Thorefélaginu, og er ef til vill þar að finna skýringuna á þessum atlotum blaðanna. Af sömu ástæðu er það líklega, að í einu Heimastjórnarblaðanna var sérstaklega veizt að s t r a n d f e r ð a b á t n u m Austra.— Þar er sem sé íslenzkur maður skipstjóri. Árásagreinin hermdi frá því,

að óhreinlæti megnt ætti sér stað á skipinu, skipverjar væru durtstlegir, ilt fæði og fleira af því tagi. Þessu má eigi láta ómótmælt, því að þetta er svo fjarri öllum sanni. — Mun óhætt að vitna til allra óhlutdrægra manna, sem á Austra hafa farið, um, að skipverjar á Austra eru hinir viðkunnaðlegustu menn, og sjálfur er skipstjórinn, hr. Júlíus Júlíusson, hinna íslenzku sjómannastétt til sóma og fyrirmyndar um dugnað, reglusemi og lipurð. Og betur að vér ættum marga hans líka. Vér áttum nýlega kost á að kynnað vistarverunni á skipsfjörl á ferð kring um landið, og var ekkert að henni að finna. Á öðru far-rými, sem sakað hefir verið um óhreinlæti, var ekkert þvílíkt að sjá. Sjálf er skipið þægilegt og fer vel í sjó, ekki stærra skip.“

Gjallarhorn 22. maí 1912:

Ludvig Jónsson hafnsögu-maður á Djúpavogi fór með síðustu ferð „Austra“ til Reykjavíkur til þess að leita sér lækninga og fór svo heimleiðis aftur með „Austra“. Þegar skipið var undan Reykjanesi, varð hann bráðkvaddur. Skipherran Júlíus Júlíusson lét smíða utan um líkið, er hann kom til Vestmannaeyja og flutti það síðan til Djúpavogs. Á leiðinni hafði hann og leitað samskots til styrktar ekkju hins látna, og námu þau kr: 189.55 er skipherran sendi henni þegar líkið var flutt í land. Var það hugulsemi mikil, og drengilega af sér vikið, bæði af þeim er gáfu og ekki síður skipherranum er var forgöngumaður sam-skotanna.

Það fer ekki á milli mála að oft hefur verið þröngt á þingi á Vestra og Austra þegar mikill fjöldi farþega var í ferðunum og dæmi um það eru eftirfarandi tilvitnanir.

Ísafold 25. september 1912: Austri kom úr strandferð á sunnudag með 4- 500 farþega hingað til bæjarins. Austri fór aftur austur og norður í fyrrakvöld

Ísafold 2. nóvember 1912: Austri kom úr strandferð, hinna síðustu, þ. 31. f. m. með ósköpin öll af farþegum.

S/S "VESTRI" - København - N R J L -
Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri
Bg. 126 Ses. 19. 2.1910 Afsl. 30. 3.1910
442,57 Brt. - 250,82 Net. - 76 + 264 Tdw.
146,6 x 25,8 x 7,8 - 30,6
60 NHK 300 IHK Værftet 12,25-19-31 18 lo knob
1 dæk 2 master skarp bov med glat lodret
stævn hækbygget med elliptisk s ejl
klinkbygget af staal.
1911 Ombygget
489,75 Hrt. - 281,84 Net. - x x 14,6
Ved Bilbre af 26. Marts 1910, ejtet af
A/S D/S Thore, København.
Kystfart på Island - Vestri = Vestenom.
Ved Skede af 22. November 1912, solgt til
Det Stavangerske Dampskibsselskab, Stavanger
Kr. 185.000 S/S "VESTRI"
4.12.1941: Bombet af alierede flyvere uden for
Tungenes - p.r. Stavanger - Oslo med stykgods -
Landsat i nærheden af Bøskinnene.

Lýsing og ferill e/s Austri frá Handels og söfartmuseum.

S/S "AUSTRI" - København - N R J H -
Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri
Bg. 125 Ses. 18. 1.1910 Afsl. 30. 3.1910
442,51 Brt. - 250,82 Net. - 76 + 264 Tdw.
146,6 x 25,8 x 7,8 - 30,6
1 dæk 2 master skarp bov med glat lodret
stævn hækbygget med elliptisk spejl
klinkbygget af staal.
60 NHK 300 IHK Værftet 12,25-19-31 18 knob
Ombygget i Helsingør 1911 -
7.2.1911: 489,75 Brt. - 281,84 Net. -
x x 14,6
Ved Bilbrev af 17. Marts 1910, ejtet af
A/S D/S Thore, København -
Kystfart på Island -
Ved skede af 25. November 1912, solgt til
Det Stavangerske Dampskibsselskab, Stavanger
Kr. 185.000 S/S "AUSTRI"
21. 2.1945: Sænket af alierede flyvere ved
Lervik på Stord p.r. Stavanger - Bergen med
stykgods og passagerer - 20 omkomne

Lýsing og ferill e/s Vestra frá Handels og söfartmuseum.

Ferð með Vestra frá Hólmavík til Ísafjarðar

Brot úr ferðasögu sem hér fer á eftir er kannski ekki dæmigerð haustferð en lýsir ágætlega erfiðu ferðalagi milli hafna. Samkvæmt sögumanni, Finni Jónssyni, hefur ekki mátt miklu muna að illa færi, sjá blaðið Vestra 12. nóvember 1912 (frásögnin er færð í nútíma stafsetningu og nokkuð stytt).

Frá Hólmavík fór Vestri til hinnar illræmdu hafnar á Blönduósi, sem er einhver versta höfn norðan og vestanlands. Þar varð Vestri að biða sólarhring án þess nokkuð yrði aðhafst. Þegar skipið fór frá Hólmavík var farþegum skipað að láta allan farangur upp á stjórnarpall. Gegndu því flestir en

sumir létu hann standa á þilfari. Þegar Vestri lagði af stað frá Reykjarfirði til Norðurfjarðar var heldur orðið þétt skipað um borð. Þeir sem þar komu til skips fengu ekkert rúm, enda voru þau löngu full og yfirfyllt. Þá var kominn hörku norðan-garður og sögðu menn að sjaldan brygði mæri vana sín-um því Vestri hefir jafnan fengið slíkan garð í síðustu ferðina á Húnaflóa á hverju sumri. Þegar út af Reykja-firði kom gerðist sjór ókyrr, tók skipið sjó á hleborða og hrukku þá út 2-3 farangurs-böggjar.

Á Norðurfirði var logn en brim nokkuð, landing er þar slæm en sjómenn þar knáir og vanir svaðilföllum úr hákarlalegunum, má telja Guð-

Sendum sjómönnum og fjölskyldum þeirra bestu kveðjur á sjómannadaginn



Virkt afl á vinnumarkaði

ÚTVEGSMANNAFÉLAG
SUÐURNESJA



Hvalur hf.



HAFNARFJARÐARHÖFN



SJÓMANNA- OG VÉLSTJÓRAFÉLAG GRINDAVÍKUR



VÉLAR og SKIP ehf.



SAMHERJI
ICE FRESH SEAFOOD



SÉREFNI

mund Pétursson þar einna fremstan í flokki. Ég tók mér far í land til mjólkurkaupa, en þar var litla mjólk að fá. Ég fékk þó eitthvað 6 potta af mjólk hjá konunni í Krossnesi. En þegar um borð kom ætluðu farþegar að svelgja mig upp með mjólkinni. En ég lét hana litt fala en skipti henni upp á milli stúlnanna sem sjóveikar höfðu verið og höfðu hennar mesta þörf. Þannig fór ég alls 5 ferðir til mjólkurkaupa. Á meðan við dvöldum á Norðurfirði var stolið talsverðu af peningum frá tveim farþegum, 140 kr. frá öðrum og 20 kr. frá hinum, að þeir sögðu. Þeir voru báðir við öl kvöldið áður en þeir söknuðu peninganna. Fleira smáhnúpl þótti verða vart við um borð, en ómögulegt var að hafa uppi á sökdólgnum, enda voru farþegar yfir 200 manns. Þeir sem misstu urðu því að hafa heimsku sína í heimgjald og máttu mest kenna um Bakkusar dýrkun sinni.

Morguninn sem við lögðum af stað frá Norðurfirði reis skipstjóri úr rekkju kl. 4 og



Ingolf, skip Thorefelagsins.

kvaddi menn til starfa. Var þá kaldsætt um borð, einkum fyrir þá er hvílt höfðu á bekkjum og kössum til og frá um skipið. Við fengum allgott veður vestur fyrir Horn en þá smajókst veðrið og kafaldið þar til kominn var blindhrið, afspyrnuveður og mikill sjór. Skipið svo hlaðið að báðar lestir voru troðfullar og auk þess 40-60 tonnur bundnar á þilfari. Mest allur farþegasfangur var á stjórnarpalli en nokkuð á þilfari og

var það bundið og skorðað eftir því sem við gátum. Nú sást ekkert út fyrir borðstokkinn nema öldurnar og brotsjóarnir sem seildust upp á stjórnarpall og struku sterkum greipum um skipið. Var þá flestum nóg boðið. Flest kvenfólkið mjög sjóveikt og sumir karlmennirnir litlu betri og ég þar á meðal. Allt sem laust var valt um koll, byltist niður á gólf og brotnaði, brot úr glösum, flöskum og bakkar dönsuðu um gólfið og skröltu innan um stúnur og hljóð hinna sjúku. Þannig var haldið áfram þar til skipstjóri hugðist kominn til Aðalvíkur. Mun hann hafa ætlað að leita þar hafnar því þar er lægi gott í austnorðan, en þá vorum við allt í einu komnir svo grunnt að ekki var nema 5 faðma dýpi. Braut þá fyrir framan og aftan skipið og landmegin var allt eitt grunnbrot. Mun þetta hafa verið á Rekavík. Leist nú skipstjóra ekki á blikuna og lét hann þegar setja fullan kraft á vélina og snúa skipinu undan. Sögðu menn að bróðir hans Kristján, sem er 2. stýrimaður hefði átt góðan þátt í því hve skjótt var við brugðið og vel farnaðist, enda er hann fyrirtaks sjómaður, harðgjör og snarráður.

Eftir þetta var haldið alldjúpt vestur fyrir Rit og inn með Grænuhlíð og lagst þar um dagsetur og var þá sama blindhriðin. Morguninn eftir var hriðinni létt og sáum við þá að við höfðum legið fram undan svo nefndum Bringum og lágu þar 3 botnvörpungar fyrir innan okkur. Var svo haldið beint til Ísafjarðar og höfðum við þá verið 6 sólar-

hringa frá Hólmavík.

Þegar við komum inn á pollinn var Botnia að blása til brottferðar og fóru sumir farþegar sem ætluðu til Reykjavíkur fram á það við skipstjóra að hann legði að hlið hennar. En það varð þó ekki og þótti þeim súrt í broti að verða að vera kyrrir á Vestra. Allmikið hafði tapast af farþegaflutningi eftir því sem ég hefi komist næst, um 20 stykki eða á að giska um 100 kr. virði og dettur mér í hug að varpa fram þeirri spurningu hvort það sé leyfilegt að hlaða milliferðaskip svo að ekkert rúm sé fyrir farþegaflutning nema á þilfari. Það hefir þó verið tíska að ætla farþegum rúm fyrir sig og dót sitt í lest. En það er illt að borga fult fargjald og fá þó hvorki að skjóta höfði undir þiljur né koma dóti sínu niður svo því sé óhætt fyrir sjógangi.

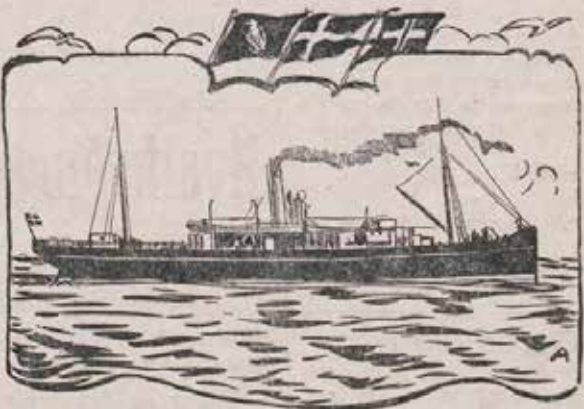
Útgerð Austra og Vestra hætt

Það fór nú svo að tap varð á strandferðunum hjá Thorefelaginu og félagið var að eigin ósk leyst frá samningunum frá áramótum 1912.

Talsverður vilji var fyrir því að landsjóður keypti skipin og jafnvel Sterling líka og hæfi útgerð þeirra við Ísland, auk millilandasiglinga. Ekki náðist samstaða um kaupin og voru skipin Austri og Vestri seld til Noregs haustið 1912, kaupandi var Det Stavanger Dampskibsselskab. Verð fyrir skipin var 185.000 fyrir hvort skip. Bæði skipin héldu nöfnum sínum og reyndust vel hjá norsku útgerðinni þau voru í notkun fram í seinni heimstyrjöld er þau fórust þá bæði

Strandferðabátarnir nýu.

Skip þessi heita »Austri« og »Vestri« og fer hvor fyrir þeim hluta landsins, er af nöfnunum ræður. Báðir eru þeir eins að stærð og allri gerð, 160 fet á lengd, 26½ fet á breidd og 17½ fet á hæð til efsta þilfars. Tvöfaldur botn er á þeim öllum og vatnsskjalfesta, er nemur 150 smálestum.



Þeir eru traustir að allri smíð. Fara 10½ viku sjávar í vökunni að jafnaði, en geta farið 11½ viku. Skipin eru skrásett 443 smálestir »brutto«.

Frystirúm er í þeim af nýustu gerð. Í fyrsta farrými eru 36 farþegarúm, í öðru 30. Kvenfólki er ætlað dyngja og kórlum reykingastofa á efsta þilfari. Í borðstofunni geta 24 menn setið til borðs. — Badklefar eru og í bátunum. Fyrsta farrými er mun betra en var í hinum gömlu.

Það er nýlunda á skipum þessum, að skipverjar eru flestallir íslenskir. Skipstjóri á »Austri« er Júlíus Júlíusson, frá Akureyri og stýrimaður Sigurður Pétursson frá Hrólfsskúla, er áður var stýrimaður á »Ingólfi«. — Á »Vestri« er skipstjóri N. P. Nielsen fyr stýrimaður á Sterling og stýrimaður Guðmundur Kristjánsson frá Haukadál í Dýrafirði.

Frétt úr blöðum árið 1910. Sagt frá komu Austri og Vestri.

af hernaðarvöldum við Noreg, Vestri hinn 4. desember 1941 og tókst að hleypa honum á land og muna allir hafa komist af en Austri fórst 21. febrúar 1945 og með honum 20 manns.

Þegar skipin fóru frá Reykjavík í síðasta sinn var haldið samsæti til heiðurs þeim Júlíusi Júlíníussyni skipherra og Sigurði Péturssyni stýrimanni á Austra og Guðmundi Kristjánssyni skipherra á Vestra þar sem meðal annars var flutt kvæði eftir Þorstein Erlingsson. Á Akureyri var Júlíus einnig kvaddur með samsæti er hann fór þaðan síðast og orti Matthías Jochumsson kvæði til hans (sjá Lögréttu 6.

sem skipin voru seld og verið nokkra hrið með Norðmönnum meðan þeir voru að kynna skipunum fór Júlíus heim til sín til Kaupmannahafnar. Nýr forstjóri var þá tekin við Thorefélaginu í stað Þórarins E. Tuliniusar, Hendriksen að nafni.

Skömmu síðar tók Júlíus svo við skipstjórn á Ingolf sem talið var besta skip félagsins. Ingolf hélt uppi ferðum til Íslands, aðallega frá Kaupmannahöfn á Austur- og Norðurlands hafnir og til Bretlands, Danmerkur og stundum Noregs. Ingolf lenti oft í slæmum veðrum en allt fór vel og Júlíus skipstjóri var í miklu álit sem fyrr. Minnstu munaði þó að

ættum að fara þar hjá. Svo var hann viss að engu skeikaði. Í slíkri þoku er nauðsyn á hinni mestu aðgæslu vegna áreksturshættu og orsakar hún oft alvarleg sjóslys ef yfirmenn skipsins hafa ekki auga á hverjum fingri. Júlíus lét Ingolf alltaf fara fulla ferð og þykir það ef til vill gapaskapur en þegar ég aðgætti allt um borð, fannst mér það hættu lítið. Hann lét valda háseta halda vörð í stafni og á stjórnþalli, var stöðugt annar hvor stýrimannanna og hann sjálfur var þar alltaf og sást þó hvorki á honum svefn né þreyta. Þegar komið var út úr þokunni og hann lagði sig

samlitt loft og haf svo maður verður fljótt þreyttur í augunum, af því að stara út í þennan litlausa geym sem er alt um kring. Ekkert hljóð heyrir heldur, nema skrandi argið í eimpípunni rétt yfir hausnum á okkur, svo sterkt að ekki er hægt að tala við einn samferðamanninn sem situr á móti mér hinu megin við borðið. Jú, nú heyrir annað org utan úr þokunni, annað eimpípuorg, fyrst er það framundan á bakborða, svo er það á hlið við okkur, sterkt og hljómmikið, og svo heyrir það veikara og veikara þangað til það hverfur. Skipin hafa farið hvert fram hjá öðru og allt gekk vel. En ef þau hefðu rekist á – ja, þá er óvíst hvort þessar línur hefðu komist til Norðurlands. Á Ingolf eru, meðal annars, sem farþegar, tveir Englendingar sem hafa verið vélameistarar á botnvörpum við Ísland og tveir norskir sjómenn, annar þeirra gamall selveidaskipstjóri, vanur svafílförum í ishafinu. Þessir fjórir standa oft við borðstokkinn, og tala saman. Norðmennirnir eru oftast á iði og segja hreystisögur af sjálfum sér og skeggræða um hvort þeir hafi nú heyrt eimskipsgorg framundan, eða á hlið, eða hvort það hafi verið vitleysa, það sé líklegast.

Meðal farþega á Ingolf er maður að nafni Sveinn Jónsson yfirlætislaus maður stilltur og athugull. Fyrir 25 árum fór hann til Ameríku og hefur verið þar síðan. Hann kvæntist þar íslenskri konu og átti með henni börn sem nú eru fulltiða og hefur þeim vegnað vel. Hann ætlar með Ingolf til Leith og þaðan áfram með skipi til Ameríku. Sveinn og höfundur þessa dagbókarskrifa ræða vitt og breytt og að lokum spyr höfundur hvort hann megi hafa samtali þeirra eftir og birta á prenti. Eins og yður þóknast, svarar viðmælandi. En bætið þá við, segir hann og horfir hvössum augum út í sót-svarta þokuna sem lá fast að borðstokknum, að einhver mesta ánægja sem mér hefur hlotnast í ferðinni er að hafa ferðast hérna með Ingolf undir stjórn þessa unga, duglega skipherra. Um það leyti sem ég fór af af Íslandi



Austri í Reykjavík.

nóvember 1912).

Það fór að kvisast út um sumarið 1912 að til stæði að Júlíus tæki við skipinu Ingolf eins og þessi frétt í Gjallarhorni 20. júní 1912 ber með sér:

„F. Schiötz, er stýrt hefir skipinu undanfarin ár, og jafnan getið sér bezta orðstýr og vinsældir, hefir sagt starfinu af sér sökum heilsubilunar, og kemur líklega ekki hingað oftar. Ráðið er að Júlíus Júlíníusson skipherra á „Austra“ taki við formensku á „Ingólfr“, enda væri það vel ráðið. Júlíus hefir staðið óaðfínnanlega í stöðu sinni á „Austra“, er dugnaðar og reglumaður í hvívetna, gættinn og áræðinn sjómáður og þaulkunnugur meðfram ströndum Íslands.“

Eftir að hafa siglt Austra til Stafangurs í Noregi þangað

illa færi er Ingolf varð vélarvana í aftakaveðri við Húsavík þar sem skipið lá við akkeri en vélstjórum tókst að gera við á síðustu stundu og allt fór vel.

Dagbókarbrot á ferðalagi

Eftirfarandi er ferðasaga farþega með Ingolf frá Íslandi til Leith sem birtist í Norðurlandi 27. júlí 1914. Ekki er vitað hver höfundur dagbókarinnar er en gæti verið Adam Þorgrímsson frá Nesi en hann tók við ritstjórn blaðsins árið áður.

„Færeyjar fólu sig í svarta þoku þegar við fórum þar hjá og úr því var þoka alla leið til Leith. Við gátum aðeins með naumindum grillt í Orkneyjar og var það mest vegna þess að skipherra var búinn að segja okkur nær því upp á mínútu, hvenær við

til svefns þá vorum við innarlega í Leith-flóanum. En besta öryggistækið gegn árekstri fannst mér eimpípan, sem Júlíus lét orga á tveggja mínútna fresti, enda segja sjómenn að ef hún er notuð samviskusamlega sé óhætt að fara allra sinna ferða þó þoka sé. Þegar fór að draga að Skotlandsströndum heyrðum við öskur annara skipa, stundum rétt hjá okkur, en ekkert sást. Daginn áður en við komum til Leith- flóann rakst „Ceres“¹ þar á annað skip og skemmdist talsvert þó ekki yrði slys af. Fátt held ég geti verið eyðilegra en vera á litlu skipi úti á reginhafi í slíkri svarta þoku. Stundum er eins og hún leggist fast utan að skipinu eins og hún ætli að merja það sundur, eða gleypa það í sig. Allt er

¹ Ceres eitt af skipum DFDS sem var í Íslandssiglingum.

dreyndi okkur ekki um að landi okkar yrði yfirmaður á póstskipunum, það voru allt Danir. Mér finnst ég standa í þakkarskuld við hann að hann hefur brotið ísinn og orðið fyrstur Íslendinga skipherra á eimskipi er flytur farþega og póst milli landa. Júlíus er góður Íslendingur og duglegur maður, segir höfundur. Hann á engum að þakka hvað hann er orðin nema sjálfum sér, dugnaði sínum og hæfileikum. Já hann er Íslendingum til sæmdar hvar sem hann fer, sagði Ameríkumaðurinn og horfði hróðugur upp á stjórn-pallinn þar sem íslenski skipstjórinn stóð í orustu við hafþokuna. Hann verður auðvitað skipherra á öðru hvoru nýja íslenska eimskipinu. Auðvitað, svaraði höfundur.“

Júlíus hættir á Ingolf og hjá Thore skipafélaginu

Eftir að fyrri heimsstyrjöldin braust út sumarið 1914 fór Ingólf fullfermdur af landbúnaðarvörum til Noregs og losaði þar á nokkrum höfnum og var skipið látið afskiptalaust af styrjaldaraðilum. Um haustið 1914 fór skipið slíka ferð til Noregs og áfram til Kaupmannahafnar, meðal annars með rjúpur. Skipið var komið til Kaupmannahafnar úr þessari ferð um miðjan desember og átti ekki að fara aftur til Íslands fyrr en um miðjan janúar. Í millitíðinni átti Ingólf að fara til Englands og lesta kolafarm til Borgundarhólms. Júlíus bað þá um jólafrí til að njóta hátíðanna með fjölskyldu sinni sem hann hafði ekki gert mikið af á ævinni. Því var hafnað af forstjóranum og hætti Júlíus í fússi með það sama því að uppsagnarfrestur



Austri kominn í norskan buning.

var enginn. Þeir skildu þó sáttir að kalla, Hendrisen og Júlíus, og urðu síðar góðir vinir.

Þarna hefur sjálfsagt spilað inn í að Eimskipafélagið, þá nýstofnað, átti tvö skip í smíðum sem átti að afhenda um vorið, það er 1915, og bauðst Júlíusi að vera skipstjóri á öðru skipinu en hafði ekki gert upp við sig að taka því en lét nú slag standa og tók boðinu. Þegar Júlíus var að afhenda skipið Pedersen stýrimanni sínum, sem nú tók við skipstjórninni, fannst honum allt í einu að hann myndi ekki sjá Ingólf framar. Kvöldið sem Ingólf lét úr höfn fóru þau Júlíus og Dagmar kona hans niður að höfn til að kveðja. Á heimleiðinni kom þessi sama tilfinning yfir Júlíus og hann sagði við konu sína: Við sjáum Ingólf ekki aftur né neinn sem þar er um borð.

Það varð heldur ekki því að skipið fóst á Norðursjónum á leið til Englands með allri áhöfn. Talið var að skipið hafi lent á tundurdufli. Þegar fréttin barst til Íslands óttuðust margir að Júlíus hefði verið um borð. Í Morgunblaðinu 15. janúar 1915 birtist þessi frétt:

„Eins og getið var um í blaðinu í gær, voru menn halfhræddir um að landi vor Júlíus Júlínusson, hefði verið skipstjóri á „Ingolf“ á ferðinni til Bretlands. Þó var eigi með öllu vonlaust um að hann hefði yfirgefið skipið degi eða tveimur dögum áður en það lét í haf. – Sem betur fer hefir sú orðið raunin á. Þann 21. desembermánaðar fékk stjórn Eimskipafélags Íslands símskeyti frá framkvæmdarstjóra félagsins, hr. Emil Nielsen, þess efnis að hann þann dag hefði ráðið Júlíus Júlínusson sem skipstjóra Norðurlandsskips félagsins sem er í smíðum í »Flydedokken« í Kaupmannahöfn. Daginn eftir, eða þann 22. desember, mun Júlíus hafa látið af stjórn Ingólfs og mátti það eigi seinna vera. Júlíus dvelur nú á loftskeyta-skóla í Svendborg og mun ætla að taka þar próf í loftskeytafræði. Skipstjóri á Ingolf var Petersen, sá sem lengi var stýrimaður á Sterling og er hann kunnur mjög hér á landi. Ingolf var fyrsta skipið, sem hann stjórnaði fyrir Thorefélagið. Hann var maður um fimmtugt og bauð

af sér hinn bezta þokka. – Síðast er Ingolf var á ferðinni hér við land, í nóvembermánuði, voru nokkrir Íslendingar meðal skipverja. Það er ólíklegt að þeir allir hafi verið farnir af skipinu. Líklegra að þeir hafi verið þar kyrrir, vegna þess að erfitt er fyrir Íslendinga að fá stöðu á erlendum skipum um þessar mundir. Hverjir og hve margir þeir voru er ekki vitað.“

Örlögin höguðu því sem sagt svo að í stað þess að starfsævin hjá Júlíusi yrði í Danmörku réðist hann til Eimskipafélags Íslands og starfaði þar að mestu þann tíma sem hann átti eftir að vera á sjó. Meira um það í framhaldi.

Við þessi skrif var stuðst við eftirfarandi:

Fyrsti íslenski skipakóngurinn og félag hans forveri Eimskipafélagsins eftir Jón Þ. Þór. Frjáls verslun 11. tbl. nóv. 2003.

Thorefélagið í grein eftir Guðmund Sæmundsson í Sjómannadagsblaði Reykjavíkur 1987

Íslenskir athafnamenn. Þeir settu svip á öldina. Útg. Íðunn 1987. Kafli um Þórarinn E. Tulinius eftir Gils Guðmundsson.

Skipstjórar og skip II. Útgefin 1986 eftir skipstjórana Jón Eiríksson og Jóhannes Ingólfsson.

Hart í stjórn: sjóferðasögur Júlíusar Júlínussonar eftir Ásgeir Jakobsson. Útg. Ægisútgáfan 1968.



Ingolf og skipherrann Júlíus Júlínusson.





Félag skipstjórnarmanna

Aðalfundur Félags Skipstjórnarmanna

Aðalfundur Félags skipstjórnarmanna verður haldinn föstudaginn 30. maí nk. á Grand Hótel í Reykjavík í salnum Hvammi kl. 14.00.

Dagskrá:

1. Skýrsla stjórnar um starfsemi félagsins á næst liðnu ári.
2. Endurskoðaðir reikningar félagsins og sjóða þess lagðir fram og bornir undir atkvæði.
3. Kjör fulltrúa félagsins í stjórnir ráð og nefndir eftir því sem við á.
4. Ákvörðun stjórnarlauna skv. 9. gr.
5. Önnur mál.

Tillaga um sameiningu Vísis félags skipstjórnarmanna á suðurnesjum við Félag skipstjórnarmanna borin upp til atkvæða.

ATH. Fundurinn verður einnig fjarfundur, slóð til innskráningar verður send félagsmönnum í tölvupósti.

Stjórnin



HULL OG GRIMSBY PÍLAGRÍMSFÖR FRÁ AKUREYRI

Hópurinn allur fyrir framan Sjóminjasafnið í Hull.

„Blessaður vertu, ég er búinn að heyrja þessa umræðu í meira en 30 ár að gaman væri að heimsækja ensku borgirnar Hull og Grimsby sem skiptu okkur svo miklu máli forðum þegar siglt var með fiskinn. Svo var talað og talað. Og sagðar sögur sem ekki er vert að hafa eftir. Auðvitað allt í einhverjum dýrðarljóma. Svo gerðist ekki neitt. Ekki fyrr en Easy Jet fór að venja komur sínar hingað til Akureyrar. Þá vaknaði enn og aftur hugmyndin um að heimsækja Humber svæðið og þá á þeim nótum hvort ekki væri tilvalið að fljúga beint frá Akureyri og til Manchester– með Easy Jet, en ekki hvað – og það– an áfram til Hull og Grimsby.“

BALDVIN, HLYNUR OG KRISTINN ÞÓR

Það er Sigfús Helgason, gamall togarajaxl, sem hefur orðið: „Við vorum að bauka

þetta saman í Húna, ég og Davíð Hauksson eldri sjómaður hér á Akureyri. Svóltið of-virkir báðir en vel minnugir á tal félaga okkar fyrir margt löngu um að heimsækja Bretana. Það var þó ekki fyrr en ég bar þetta í tal við systur mína sem búið hafði í Hull í 20 ár og ég aldrei heimsótt allan þann tíma, sem er skömm frá að segja, að alvöru hreyfing komst á málið.

Því hafið þið ekki samband við Baldvin Gíslason, ráðlagði hún okkur. Hann er kominn á eftirlaun og er öllum hnútum kunnugur á svæðinu eftir að hafa búið þar í áratugi og selt Bretum fisk. Hann myndi bara hafa gaman af þessu bróti ykkar.

Og það voru orð að sönnu. Ég hafði samband við Baldvin sem tók mér svo vel að í dag tel ég hann einn af mínum tryggustu vinum. Við vorum nánast í daglegu sambandi og alltaf óx umfang ferðarinnar en þeir feðgar, Baldvin og Hlynur sonur hans, sáu til þess að dagskráin ytra varð afar þétt. Og skiptust á margskonar skoðunarferðir, heimsóknir til mektarmanna og matarboð. Já, við vorum svo vel aldir að aðeins einu sinni keyptum við matinn ofan í okkur, annars borðuðum við ávallt í boði annarra. Þannig var skipulagið hjá þeim feðgum.

Þá má ekki heldur gleyma þætti Kristins Þórs Björnssonar hjá Verdy Travel. Algerlega ómetanlegur sá drengur. Kristinn sá



Sigfús umfaðmar feðgana Baldvin Gíslason og Hlyn son hans sem skipulögðu ferðina. En þess má geta að Baldvin varð 82 ára á meðan hópurinn stóð við í Hull. Lengst til vinstri er Jerry Thomson, safnstjóri Sjóminjasafnsins í Hull.

um allt er sneri að flugi, rútum og hóteli. Sem var ekki alltaf einfalt. Við Davíð höfðum í upphafi reiknað með svona 20, kannski 25 körlum mest, í ferðina en þetta varð sífellt umfangsmeira í höndunum á okkur og endaði í fjörutíu og tveggja manna hópi með tilheyrandi vaxtarverkjum. Og þá var Kristinn sannarlega betri en enginn, ekkert óx honum í augum og þjónustulundin óviðjafnanleg.“

TIGER ROSS OG SEAGOLD

„Á flugvellinum í Manchester stukkum við upp í rútu og svo var brunað í austurátt þar sem beið okkar ótrúlegt ævintýri. Við hittum borgarstjórnann í Hull sem gaf sér mjög góðan tíma með okkur. Já, og bauð til hádegisverðar.



Sigfús Helgason var formaður hópans er undirbjó ferðina. Hér afhendir hann sýningarstjóra síðutogarans Ross Tiger loftmynd af Akureyri sem Þorgeir Baldursson tók. Á milli þeirra tveggja er túlkur hópans, Ragnar Elíson, en að baki togarinn Ross Tiger.



Svo var haldið Íslendingakvöld. Lengst til hægri er önnur tveggja kvenna í hópnun, Svanhildur Thorstensen, þá Kristján Sævar Þorkelsson, Viðir Benediktsson, Brynjar Arnarson, Sævar Ingi Jónsson, Sigurður Davíðsson, Sigvaldi Torfason, Davíð Hauksson og Sigtryggur Gíslason. Gráhærði maðurinn í forgrunni er breskur.

Í Grimsby tók fjölmiðlafulltrúi hafnarinnar á móti okkur og leiddi um svæðið. Eða öllu heldur keyrði, því að höfnin þar nær ekki yfir neitt smá-flæmi. Og þarna sáum við slíkan bílaflota að ég hef aldrei annað eins séð enda Grimsby orðin aðalinnflutningshöfn bíla til Bretlands. Þar skoðuðum við togarann Ross Tiger sem á að baki nálega 30 ára útgerðarsögu, smíðaður 1957. Það er skemmtilegt að segja frá því að yngri mennirnir í hópnun ætluðu varla að trúa því að þarna hefðu menn unað sáttir við sitt, þannig sýndist þeim aðbúnaðurinn um borð í samamburði við það sem nú gerist. Þar hafa sannarlega orðið byltingarkenndar breytingar og er þá vægt til orða tekið.

Við heimsóttum líka Seagold sem er söluskristofa Samherja, staðsett nálægt Hull. Þar ræður ríkjum Gústaf Baldvínsson sem tók okkur afar vel, kynnti starfsemi fyrirtækisins sem er jafnvel enn meiri en ég átti von á og bauð að lokum til kvöldverðar.

BRETARNIR EINSTAKIR, ENGINN KALI, EINGÖNGU HLÝJA

„Fyrir utan hvað ferðin var skemmtileg þá er mér efst í huga sú gríðarlega virðing sem Bretar sýna útgerðarsögunni og mættum við læra af þeim. Minningarskildir um sjómenn sem hafa farist í hafi eru áberandi. Við heimsóttum tvo stór sjóminjasöfn, annað í Hull, hitt í Grimsby þar sem sögunni eru gerð frábær skil. Við annað þeirra, Hull Fishing Heritage Cent-



Ólafur Jakobsson og Árni E. Ingólfsson á brúarvængnum á Ross Tiger.

er, er mikil minningartafla sem á eru letuð nöfn sjómanna er aldrei sneru heim aftur. Þar á meðal nöfn 29 Íslendinga sem fórust með Field Marshall Robertsson í Halaveðrinu mikla í febrúar árið 1925.

Mér fannst líka alveg stórmerkilegt – svo ég bæti því nú við – að ræða við aldræða breska sjómenn um þorskastríðin. Við vildum fá þeirra sýn á þá atburði alla og það get ég sagt þér að hvergi bar á neinum kala til okkar Íslendinga. Þessir gömlu sjómenn frá Hull og Grimsby urðu margir fyrir því að stækkandi fiskveiðilögsaga okkar kippti hreinlega undan þeim fótunum. Þeir stóðu uppi slippir og snauðir, engin atvinna, engin framtíð og í mörgum tilvikum börnin á bak og burt þangað sem einhverja vinnu var að fá. Þessir gömlu sjómenn sögðu einfaldlega: Ef þið hefðuð ekki gert þetta hvernig væri þá staðan núna við Ísland?“

VIÐ ÆTLUM AFTUR

Borgarstjórinn í Hull, sem er óbreyttur leigubílstjóri með enga tengingu við pólitíkina, skemmtilegur karl, hafði á orði að við yrðum að koma aftur. Því? Jú, þeir í Hull eiga líka sinn minjatogara eða safnaskip, Arctic Corsair. Hann er stærri en sá í Grimsby, svona á við okkar gömlu Kaldbak og Harðbak, en togarinn er í slipp um þessar mundir á meðan þeir gera klárt fyrir hann í námunda við safnasvæði



Sæmundur Pálsson og Baldvin Gíslason ræða við aldraðan sjómann.



Skipstjórar með samanlagða hundrað ára starfsreynslu. Frá vinstri, Arngrímur Brynjólfsson, Þorsteinn Vilhelmsson, Ægir Franzson og Helgi Kristjánsson.



Sjóminjasafnið í Grimsby. Um borð í síðutogara á Íslandsmiðum.

borgarinnar. Sem á að verða tilbúið í apríl á næsta ári. Þá ætlum við að fljúga út, stoppa kannski tvo daga í Hull og vera viðstaddir þegar Arctic Corsair verður fleytt á nýjan stað. Síðan ætlum við að halda áfram og taka ferjuna yfir til Cuxhaven þar sem gamlir íslenskir togara-jaxlar áttu mörg sporin hér forðum. Ég er strax farinn að hlakka til.“



Um borð í Ross Tiger. Frá vinstri, Rúnar H. Jóhannsson, Sævar Ingi Jónsson, Heimir Tómasson og Þróstur Jóhannsson.

Talvagátan

Númeruðu reitirnir standa ætíð fyrir tiltekinn og sama bókstaf. Þannig fellur R í alla reiti númer 5, Á í alla reiti númer 20 og N í reiti númer 7. Aðrar vísbendingar er ekki hér að hafa. Góða skemmtun.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.		8.	9.	10.	11.
12.	13.	14.	15.		2.	6.	16.	11.	5.		14.
17.	10.	11.	5.		2.	5.	18.	7.	3.	14.	11.
19.	15.	10.	3.	5.		2.	3.	7.	8.	3.	5.
15.		3.	7.	3.		6.	14.	11.	5.		
5.	20.	7.		1.	21.	19.	11.		3.	1.	19.
R	A	N									
	12.	3.	16.	16.	1.		5.	20.		22.	10.
23.	3.		20.	1.	15.	24.		25.	26.	5.	3.
13.	10.	15.	5.		5.	3.	19.	27.	2.	2.	15.
10.	11.	2.	3.	5.		5.	27.	19.	15.		4.
28.		3.	5.	3.		1.	29.	19.	5.	3.	
15.	5.	5.		8.	27.	11.	5.	3.		7.	20.
5.	9.		16.	3.	30.	30.	11.		23.	3.	19.
	1.	31.	20.		30.	11.	5.	19.	11.		18.
1.	2.	9.		23.	3.	10.		27.	19.	15.	5.
1.	3.	5.	8.	3.			3.	32.	11.	7.	15.

Sendum sjómönnum og fjölskyldum þeirra bestu kveðjur á sjómannadaginn

SÓNAR
HEILDARLAUSN
Í SIGLINGATÆKJUM

 **Skeljungur**

Brimrún
FUDUNG

BEWI

 **Samhentir**

RUBIX

EIMSKIP
Yfir hafð og heim

HAMPIÐJAN
www.hampidjan.is

VÖLUSPÁ ÚTGÁFA




ESKJA

 **ÍSFELL**

VSV
VESTMANNAEYJAR
ICELAND


GILDI

 **VERDI**
FERÐASKRIFSTOFA

Helgi Laxdal

ÞYRILL, FYRSTA OG EINA OLÍU

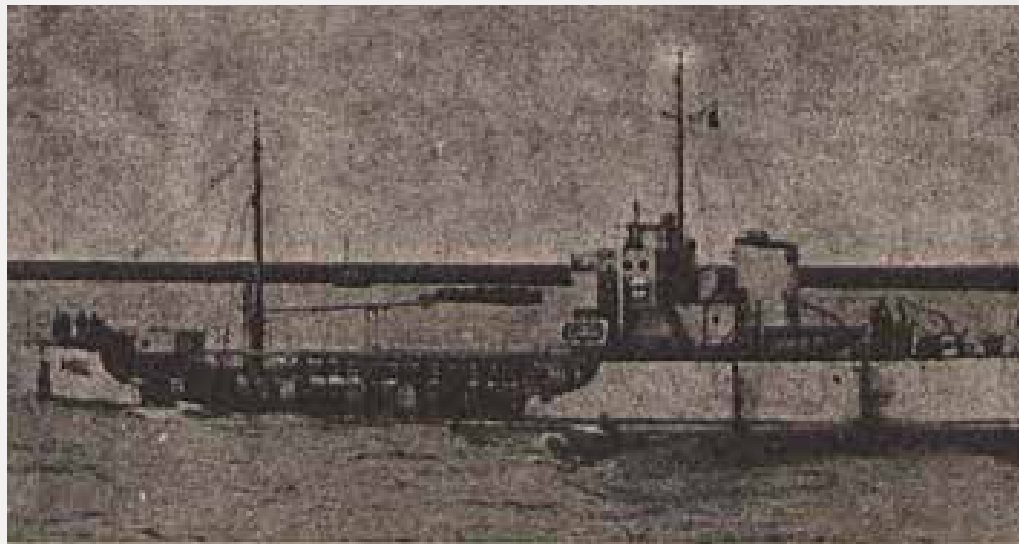
Olíuskipið Þyrill var smíðað í Pensacola Shipyard & Engineering Company í Pensacola í Flórída í Bandaríkjunum árið 1943, mitt í síðari heimsstyrjöldinni, eitt af fjórum raðsmíðuðum skipum sem fékk einkennið YO 127. Helstu stærðir: Lengd 51,8 m., breidd 10,0 m., dýpt 4,7 m., brl. 809 knúið 560 hõ. diesilvél frá Union. Að smíðinni lokinni kom það hingað til lands og fékk það verkefni, undir stjórn bandaríska hersins, að annast eldsneytisflutninga úr birgðastöð hersins í Hvalfirði í skip, sem komu til hafna við Faxaflóa. Við brottför meginherafla Bandaríkjamanna hér á landi í stríðslok 1945 var YO 127 skilið eftir í umsjá norskra aðila í Hvalfirði.

Ríkisstjórnin keypti, 5. febrúar árið 1947, allar eignir Bandaríkjamanna í Hvalfirði af Sölunefnd setuliðseigna fyrir um 2 milljónir króna. Um var að ræða olíugeyma, hafnarmannvirki, olíustöð ásamt olíuskipinu YO 127. Í framhaldinu keypti Hvalur hf., sem var að hefja sína starfsemi í Hvalfirði, af ríkinu stærsta hlutann, svo sem bragga, skemmur viðlegukant og ketilhús með þremur nýtísku gufukötlum.

Reynt var að selja skipið innanlands, sem bar ekki árangur, því var Skipaútgerð ríkisins falinn rekstur þess. Áður en skipið var tekið í notkun fór fram allnokkur viðgerð á því, en frostskemmdir höfðu m.a. orðið á aðalvél þess, meðan það lá ónotað í Hvalfirði, ásamt fjölmörgu öðru sem þurfti að færa til betri vegar eftir leguna í Hafnarfirði. Skipinu var gefið nafn 4. nóvember 1947 og nefnt Þyrill, trúlega eftir fjallinu Þyrli í Hvalfirði.

Helstu verkefni skipsins á meðan það var í eigu Skipaútgerðar ríkisins var að flytja olíu og bensín á milli hafna innanlands ásamt lýsisflutningum héðan og til annarra Evrópulanda, aðallega Norðurlandanna.

Á árinu 1964 tók Einar Guðfinnsson h.f. í Bolungarvík, Þyril á leigu til að flytja síld frá veiðiskipum til vinnslu í landi. Hér var um tilraunaverkefni að ræða sem verkfræðingarnir Haraldur Ásgeirsson og Hjalti Einarsson höfðu veg og vanda af. Um undirbúning og niðurstöður tóku þeir saman skýrslu sem birtist í 22. tbl. tímaritsins Ægis 1964 sem gefið var út af Fiskifélagi Íslands, undir fyrirsögninni, Tilraunir



Þyrill á siglingu.

með síldardælu og síldarflutninga.

Forsagan er trúlega eitthvað á þessa leið, Árið 1963 lét Einar Guðfinnsson h.f. í Bolungarvík reisa síldarmjölsværsmiðju á þeim forsendum að undangengin ár hafði veiðst nokkuð af síld fyrir Norður- og Vesturlandi en segja má að sama árið hafi að stærstum hluta tekið fyrir þær veiðar þar sem síldin

færði sig sífellt austar og veiddist nú nær eingöngu fyrir Austurlandi.

Til þess að reyna að tryggja nýju verksmiðjunni hráefni var ráðist í að leigja Þyril og búa til síldarflutninga. Í lok skýrslunnar kemur mat tvímenninganna, verkfræðinganna Haraldar Ásgeirssonar og Hjalta Einarssonar, sem er á þá lund að verkefnið hafi á allan hátt

USKIPIÐ Í EIGU ÍSLENDINGA

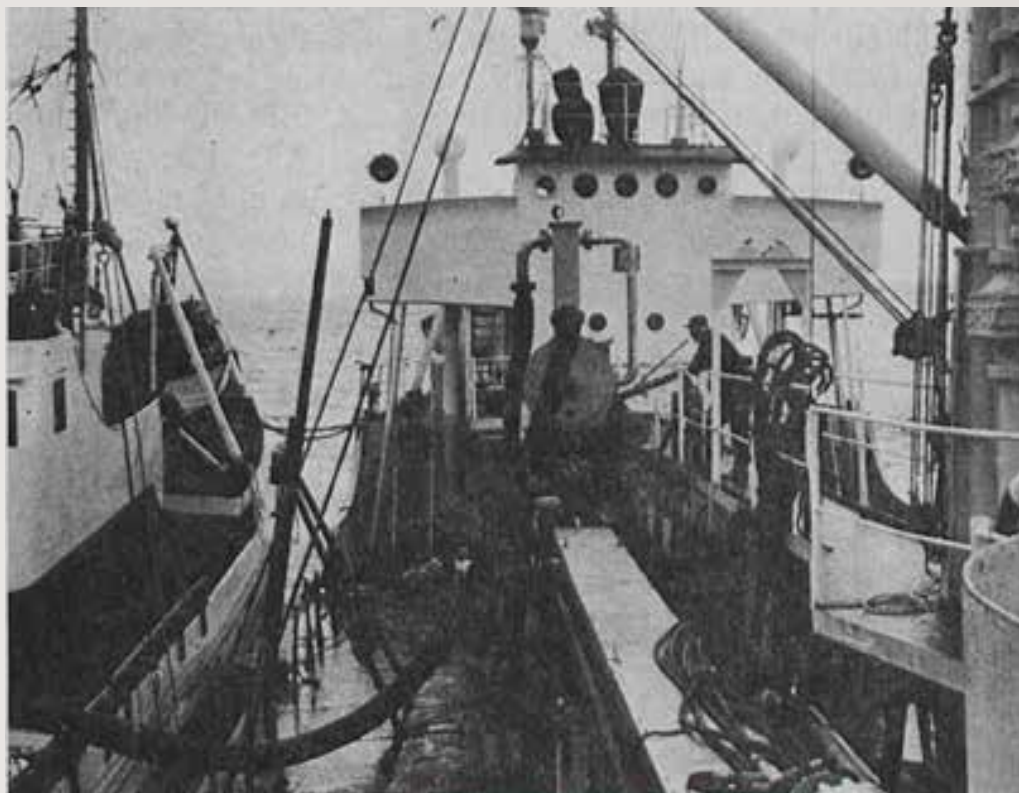
tekist nokkuð vel og hafi leitt í ljós að flutningur frá veiðiskipi í verksmiðju í landi sé mjög hagkvæmur frá nánast öllum sjónarhólum, engu að síður sé alveg ljóst að til þess að þróa og bæta allt verklag verði að halda þróunarvinnunni áfram. Til að mæta kostnaði benda þeir á að það sé að verða algengt að iðnaður af þessu tagi leggi 1-5% af framleiðslu verðmæti í rannsóknir en í niðurstöðum rannsókna felist ómæld verðmæti.

Í framhaldinu, eða 29. apríl 1965 var gengið frá kaupsamningi á milli Skipa-úngerðar ríkisins og fyrirtækjanna, Einars Guðfinnssonar h.f. í Bolungarvík og Fiskimjöls h.f. á Ísafirði um kaup á skipinu.

Í framhaldi var nafni skipsins breytt í Dagstjarnan og stofnað fyrirtæki með sama nafni til rekstrar skipsins. Þyrill landaði fyrstu síldinni til bræðslu í Bolungarvík 8. ágúst 1964, rúmum 6000 málum sem samsvarar um 900 tonnum. Dagstjarnan var í þessum flutningum næstu árin en þeim til viðbótar flutti skipið brennsluolíu og bensín á milli íslenskra hafna og lýsi til annarra landa, aðallega Norðurlandanna og landa innan Evrópu.

Segja má að á grundvelli þeirrar reynslu sem þarna fékkst hafi bæði síldarverksmiðjan Klettur í Reykjavík og Síldarverksmiðjur ríkisins hafið flutninga á síld frá veiðiskipum til vinnslu í landi. Fyrst síldarverksmiðjan Klettur sem keypti skip sem kom í gagnið haustið 1965 sem nefnt var Síldin með skráða burðargetu upp á um 3500 tonn. Um vorið 1966 keyptu síðan Síldarverksmiðjur ríkisins skip sem nefnt var Haförn með burðargetu upp á um 3700 tonn, sem kom í gagnið þá um haustið.

Í ágúst 1968 kaupir fyrirtækið Þyril h.f. sem var í eigu Sigurðar Markússonar skipstjóra og fleiri Dagstjörnuna til lýsis- og olíuflutninga sem það stundaði þar til það strandaði við Fuglafjörð í Færeyjum en þangað kom skipið til að sækja lýsisfarm sem fara átti með til Englands. Illa gekk að ná skipinu á flot, en tókst að lokum. Samkvæmt fyrirbyggjandi upplýsingum virðist þetta hafa verið síðasta áætlunarferð skipsins þar sem það var selt Van der Bosscherlo í Boom í Belgíu í brotajárn. Tekið af skrá 9. febrúar 1971.



Hér er verið að dæla síld úr veiðiskipi, sennilega Hafrúnu yfir í Þyril.



Löndun bræðslusíldar úr Þyrli í Bolungavík, í ágúst 1964.

KARL GUÐMUNDSSON

Nafn og hvenær fæddur og hvar?
Karl Guðmundsson, fæddur í Reykjavík 1963.

Maki: Einhleypur.

Börn: Guðmundur Halldór, Anna Kristín, Marlís Jóna og Hafsteinn Úlfar.

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

Byrjaði 15 ára sem messagutti og fór í Stýrimannaskólann 19 ára.

Hvaða ár laukstu skipstjórnarprófi?
1986.

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

Byrjaði á Skeiðsfossi og hef verið á sennilega um það bil 30 skipum síðan hjá Eimskip.

Hér koma mörg til greina, Brúarfoss2, Stuðlafoss, dönsku skipin Dettifoss og Goðafoss sem voru frábær skip og svo að sjálfsgöðu nýjasti Brúarfoss.

Hvernig myndir þú lýsa skipinu sem þú ert á núna og hvað heitir það?
Brúarfoss sem er gríðarlega gott og vand- að skip. Sterkbyggt og gott sjóskip.



Kallinn í brúnni.

Eftirminnilegasti skipstjóri sem þú hefur siglt með?
Hef verið svo heppinn að sigla með mörg-

um afbragðs skipstjórum og koma margir upp í hugann en ætla að nefna Ragnar Ágústsson sem ég sigldi með á fjórum skipum. Byrjaði hjá honum á Brúarfossi2 sem viðvaningur og var yfirstýrimaður hjá honum á Skógafossi þegar hann fór á eftirlaun. Mikill sjómaður og eftirminnilegur kall.

Hver er skemmtilegasti maður sem þú hefur verið með á sjó?
Guðmundur Kristinnsson, Smæli, kemur fyrst upp í hugann, Sérlega skemmtilegur kall og góður vinur.

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

Þessi er erfið. Nefni Steinþór Hreinsson, Lenna, sem er bátsmaður hér á Brúarfossi en við höfum siglt saman á mörgum skipum í yfir 40 ár. Traustur og góður sjómaður.

Hver er uppáhalds fiskurinn þinn að borða?
Borða ekki fisk.

Hvernig finnst þér best að matreiða fisk?
Borða ekki fisk.

Hver er skemmtilegasta höfnin sem þú hefur siglt til?

Aarhus er sérlega skemmtileg höfn og alltaf gaman að koma þangað.

Hvaða siglingar hafa þér þótt bestar?

Þær siglingar sem ég er á hverju sinni. Það er þó ekkert sem slær við siglingum á ströndinni á fállegri sumarnótt.

Versta veðrið sem þú hefur lent í á sjó?

Febrúar 2021 við Hvarf. Það var norðan átt milli 50 og 60 M/S niður með austurströnd Grænlands og niður til Nýfundnaland í viku og sjór eftir því. Reyndi að



Ég 15 ára messadregur á Skeiðsfossi.



Fyrstu jólin á sjó. Með föður mínum, Guðmundi H. Karlssyni skipstjóra á Skeiðsfossi 1977.



Félag skipstjórnarmanna

sendir félögum sínum
og fjölskyldum þeirra
bestu kveðjur
og hamingjuóskir
í tilefni
Sjómannadagsins.

Sendum sjómönnum
og fjölskyldum þeirra
bestu kveðjur á
sjómannadaginn



JÓN BERGSSON



ÞÆGINLEG &
ÖRUGG Á SJÓ
VIÐ ERFIÐUSTU
AÐSTÆÐUR



Enginn
málmur

100%
vatnsheld

Lipurt efni,
auðvelt að þrifa

Við til þæginda
við daglega
notkun

Sóli lokaður svo net
geta ekki gripið í stigvél

KLETTÁLS 15 | 110 REYKJAVÍK | WWW.JONBERGSSON.IS | 588 8881
f /JONBERGSSON i JONBERGSSON #JONBERGSSON

Sendum sjómönnum og fjölskyldum þeirra
bestu kveðjur á sjómannadaginn

LETURSTOFAN

komast fyrir Hvarf en varð að snúa við og liggja í vari í viku. Alvöru veður þar.

Hefurðu upplifað ótvíræða lífshættu á sjó? Var á Vikartindi þegar hann strandaði í Hofsfjöru í mars 1997.

Eftirminnileg atvik, eitt eða fleiri? Þegar við fórum að sækja Brúarfoss til



Systkini mín, Kjartan, Unnur og Þuríður, taka á móti mér þegar Brúarfoss kom frá Kína 2020.

Kína 2020 og siglingin heim og þegar við sigldum Selfossi til Manilla og skiluðum honum þar. Báðar ferðirnar eftirminnilegar.

Hver er mesta breyting siglingatækja sem þú hefur upplifað? GPS klárlega.

Hvaða breytingar hafa helstar orðið á flutningum síðan þú hófst farmennsku? Breytingin frá því að lesta allt í lausu og yfir í gámvæðinguna.

Hver er mesta byltingin í farmennsku sem þú hefur upplifað á þínum ferli? Allt flutningaferlið og aðbúnaðurinn hef-

ur breyst mikið. Allir í stöðugu sambandi við alla hvenær sem hver vill, er mikil breyting. Og eins og einhver snillingurinn sagði þá var það bylting þegar teyjulökin komu.

Hvernig sérðu framtíð kaupsiglinga frá Íslandi fyrir þér?

Held að íslensk skipaskráning sé forsenda öruggra siglinga til og frá landinu. Það eru blikur á lofti í heimsmálunum svo þetta er nauðsynlegt sem aldrei fyrr núna.

Hefur þér tekist að vekja áhuga afkomenda á sjómennsku?

Hafsteinn Úlfar sonur minn hefur verið á skipunum hjá Eimskip og er í Stýri-



Brúarfoss við komu til Reykjavíkur.



Ahöfnin á Brúarfossi við afhendingu skipsins í Kína.

mannaskólanum og stefnir á að ljúka námi þar á næsta ári.

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

Hiklaust. Þetta er skemmtilegt og krefjandi umhverfi og eins og við siglum orðið einn túr um borð og næsti í fríi er þetta mjög vænlegur kostur sem ég mæli með.

Að lokum fyrir tónlistaráhugamenn, bíofara og bókaorma:

Hvers konar tónlist hlustar þú helst á? Uppáhalds tónlistarmaður (hljómsveit)? Er stór notandi af tónlist og hlusta á allskonar. Í grunninn er ég þó mest í 60s og

70 rokki. Doors, Deep Purple, Led Zeppelin.

Hvaða bók ertu að lesa núna? Uppáhalds rithöfundur?

Er að lesa Veisluna í farangrinum eftir Hemingway. Laxness er frábær.

Uppáhalds kvikmyndin? Uppáhalds leikari?

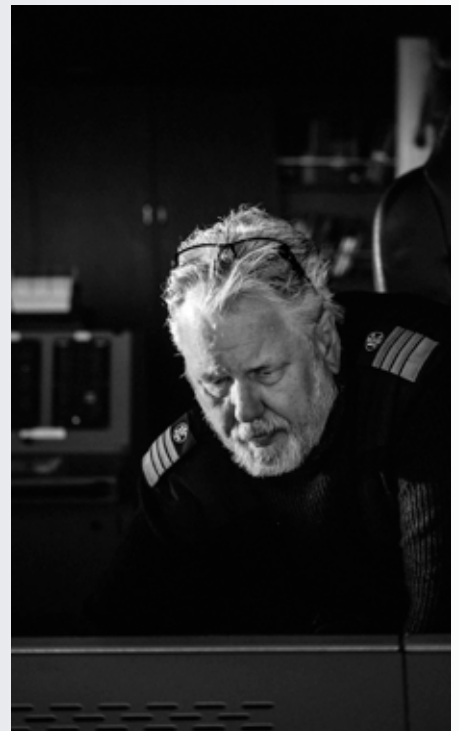
Horfi mest á myndir byggðar á sannsögulegum atburðum. Þá kemur fyrst upp í hugann The Doors eftir Oliver Stone sem veitir frábæra innsýn inn í feril Doors. Val Kilmer í hlutverki Jim Morrison er einhver besti leikur sem ég hef séð.



Karl með skipstjórnunum Guðmundi Kristinssyni og Matthíasi Matthíassyni á góðri stundu.



Karl með börnun sínum. Talið frá vinstri, Guðmundur Halldór, Anna Kristín, Karl í miðið, Marlis Jóna Þórunn og Hafsteinn Úlfar.



Karl í djúpum þönkum.

Ryðfrír stálbarkar

fyrir

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

Barkasuða Guðmundar ehf.

Sendum sjómönnum
og fjölskyldum þeirra
hamingjuóskir
á sjómannadaginn



STERLING, FYRSTA STRANDFERÐASKIPIÐ Í EIGU ÍSLENDINGA



Sterling í Reykjavíkurhöfn líklega upp úr næstsíðustu aldamótum, Esjan og Engey í baksýn. Greinilegt er að húsakostur Reykvíkinga hefur breyst verulega frá því að myndin var tekin.

Farþega- og flutningaskipið Sterling var tveggja þilfara, með tvö möstur smíðað úr stáli í skipasmíðastöð S&H Morten & Co Leith, smíðanúmer 61 fyrir Östlandske Lloyd Oslo. Afhent í desember 1890 og nefnt Sterling.

Lengd 62.19 m., breidd 8.90 m., dýpt 5.98 m., brl. 1030. Lengd vélarúms 12.23 m., eða um 20% af heildarlengd skipsins. Knúið 148 NHK, 820 IHK gufuvél. Farþegafjöldi 86, þar af um helmingur á fyrsta farþými. Í lýsingu á skipinu er tekið fram að það sé raflýst sem bendir til að það hafi ekki verið alengt á þessum árum.

Árið 1906 flyst eignarhald skipsins yfir á A/S Gangar Rolf

Kona,

söm lengið hefir influensuveikina og sém vill taka að sér að kenna 2 unglingspiltum innan fermingar og sém jafnframt getur hjókræð heimilisfólkina ef veikindi bera að höndum, ókast í vist á gott kaupmannsheimili á Seyðisfirði. Verður að fara suður með Sterling. Tilboð ásamt hæfileikavottorði leggist inn á afg. blaðsins í lokuðu umlagi merkt „Kona“.

Efni þessarar auglýsingar er greinilega barn sins tíma þar sem hér er um kyngreinda auglýsingu að ræða sem brýtur órugglega í bága við jafnrétti kynjanna. Til viðbótar er viðkomandi gert að ferðast með Sterling sem gengur of nærri frelsi einstaklingsins og frjálsri samkeppni.

V/Fred Olsen. Í janúar 1907 kaupir A/S Tore Kaupmannahöfn skipið en selur síðan í

desember 1915 útgerðarfélaginu A/S Aremis sem nefnir skipið Themis fyrir milli-göngu skipasalans Otto Hellsten í Stokkhólmi.

Landssjóður kaupir skipið í júlí 1917 og gerir aðallega út til strandferða við landið. Sterling er þar með fyrsta strandferðaskip íslensku þjóðarinnar.

Á meðan A/S Thore átti skipið var það aðallega í siglingum á milli Kaupmannahafnar og Reykjavíkur, sem lauk 1914 vega heimsstyrjaldarinnar. Framkvæmdastjóri félagsins

og einn af eigendum þess var Íslendingurinn Þórarinn E. Thulinius

Þau urðu afdrif skipsins að það strandaði við Brimnes í Seyðisfirði 1. maí 1922.

Allir um borð björguðust en skipið eyðilagðist.

ROTTURNAR FLYKKTUST Í LAND

Í áhöfn skipsins við strandið voru 28 manns: í brú 4, skipstjóri og þrír stýrimenn. Í vélarúmi 7, yfirvélstjóri, tveir vélstjórar og 4 kyndarar. Á þilfari 6, bátsmaður og 5 hásetar.

Rösk stúlka,

söm er vön að ganga um beina, getur fengið stöðu sem frammistöðustúlka á o.s. Sterling.

H.F. Eimskipafélag Íslands.

Ætli ungt fólk, dagsins í dag, viti hvað það er að vera röskur, dreg það í efa.



ÞORSTEINN LOFTSSON, vélstjóri og vélfræðiráðunautur Fiskifélags Íslands. Fæddist 14. nóvember 1890 að Krossi í Ölfusi. Hann lauk prófi frá Vélstjóraskólanum í Reykjavík 1915. Hann var vélstjóri á skipum Eimskipafélags Íslands hf. 1918-1926 og á varðskipunum 1926-31.

Hann var við smíði á Ægi 1 og síðan yfirvélstjóri skipsins en Ægir var fyrsta íslenska alvöru skipið knúið diesilvél.

Hann átti sæti í siglingadómi frá stofnun 1947 til 1961, hann var sömuleiðis eftirlitsmaður hjá vélbátaráðgjafafélaginu Gróttu, sat í sjó- og verslunardómi Reykjavíkur frá 1941 til 1961. Hann var vélfræðiráðunautur Fiskifélags Íslands ásamt því að vera kennari og forstöðumaður mótornámskeiða félagsins frá árinu 1931 þar til hann féll frá 26. september 1961. Hann samdi margar þeirra kennslubóka í vélfræði, sem kenndar voru við námskeiðin.

Eldhús 3, bryti og 2 matsveinar. Þjónusta 6, 4 þjónar og 2 þernur. Til viðbótar var símritari um borð að viðbættum einum manni án sérstakrar stöðu. Samkvæmt skrá skipstjóra skipsins, Þorólfs Beck, voru farþegarnir 30 auk fjögurra barna. Í byggðarsöguritinu Múlaþing, sem kom út á árinu 1996, fjallar Sigurður Magnússon frá Þórarinsstöðum nokkuð ítarlega um strandið. Í grein hans kemur fram að hann telji að farþegafjöldinn vantalinn sem hann byggir að nokkru á farangri farþeganna sem síðar kom í leitirnar.

Arcturus	331	50	7	?	?	?	1858	1867	DFDS
Phoenix f.f	721	60,15	7,17	4,51	120 NHK#	?	1864	1881	DFDS
Laura f.f	1049*	68,02	8,11	6,34/4,30	750 ihk#	120-/46/44/30	1882	1910	DFDS
Botnia f.f	1322	86,62	9,03	4,58	1050 ihk	171-/71/50/50	1904	1934	DFDS
Flora f.f	818	63,2	8,4	4,5	99 NHK	42-/20/22	1905	1917	BDS
Sterling	1030	62,19	8,9	5,98	820 ihk	86-/43/43	1907	1914	Torre
Uranus	601	49,3	7,4	4	250 ihk	?	1908	1908	BDS
Lyra f.f	1474	73,6	10,5	4,7	1180 ihk	85-/51/34	1921	1939	BDS
Sirius	962	63,3	8,7	6,1	750 ihk	&70-/24/22/24	1921	1925	BDS
Nova f.f	1382	70,5	10,4	6,6	900 ihk	56-/22/34	1925	1939	BDS

Helstu tæknilegu stærðir þeirra skipa sem færuð okkur varninginn heim, í timaröð. Táknin í Töflunni: * Tonn. # Gufuvél og segl. & Strandsiglingar. DFDS, Det forenede Dampskibs Selskab. BDS, Det Bergenske Dampskibsselskab. Torre, skipafélag m.a. í eigu Þórarins E. Thulinus.

Hann telur að farþegarnir um borð hafi verið a.m.k. 50 og gefur upp nöfn þeirra, en samkvæmt þeim upplýsingum hefur heildarfjöldi um borð verið nær 80 manns í stað um 60 manns.

Í grein hans kemur einnig fram að þegar skipið lá við bryggju á Eskifirði að kvöldi 30. apríl, daginn fyrir siglingu þess til Seyðisfjarðar, hafi bæði skipsmenn og einnig þeir sem áttu leið um höfnina nálægt skipinu tekið eftir stöðugum straumi af rottum sem fóru frá borði. Glöggir telja að rottarnar hafi fundið á sér það sem framundan var og verið að forða sér.

Annar vélstjóri um borð, sem í dag er titlaður fyrsti vélstjóri, var Þorsteinn Loftsson sem síðar starfaði sem vélfræðiráðunautur og vélfræðikennari hjá Fiskifélagi Íslands. Hann réði sig til félagsins árið 1931 og starfaði þar til dauðadags árið 1961 eða í full 30 ár. Hann samdi m.a. kennslubækur í vélfræði fyrir mótornámskeiðin sem Fiskifélagið starfræki frá árinu 1915 og fram til ársins 1966.

Í gögnum um strandið koma laun áhafnarnarinnar fram, að frátöldum skipstjóranum, eins og þau voru skráð í skipshafnarskrá lögreglustjórans í Reykjavík.

Eins og áður hefur komið fram keypti Landssjóður strandferðaskipið Sterling í júlí 1917. Áður eða í maí sama ár hafði Landssjóður keypt tvö skip, Borg, 762 brl. og Villemoes 775, brl. Bæði skipin voru í millilandasiglingum

ásamt því að sigla á ströndina eftir þörfum. Eftir að Sterling strandaði við Brimnes í Seyðisfirði 1. maí 1922 sinnti Villemoes alfarið strandsiglingum þar til að fyrsta strandferðaskipið, smíðað fyrir Íslendinga, sem bar nafnið Esja, kom til landsins þann 19. apríl 1923, 749 brl.

Skipið var vel búið að mati kunnáttumanna þess tíma með þrískipt 118 farþega rými. Alls urðu Esjurnar þrjár. Önnur í röðinni kom til landsins í september 1939 um 1350 brl. Sú fjórða og síðasta var smíðuð í Slippstöðinni á Akureyri um 700 brl., tekin í gagnið í maí 1971. Skipin sem landsstjórnin eignaðist voru öll rekin af Eimskipafélagi Íslands hf. sem stofnað var 17. janúar 1914 þar til Skipaúngerð ríkisins tók við rekstrinum sem stofnuð var í desember 1929 og slitið á árinu 1992.

VILLEMOS: Skipið var smíðað árið 1914 hjá Porsgrunds Mek. Verksted í Porsgrund í Noregi, fyrir A/S D/S Jyden (J.

Strandferðaskipið „Sterling“.

Það glædnadi heldur yfir mönnum víðsvegar um landið þegar það fréttist að „Sterling“ ætti að fara strandferðirnar. Skipið var orðið þekt sem skemtilegt fólksflutningaskip, eftir því sem hjer gerist; höfðu menn trú á að það mundi enn gefast vel. Það spilti heldur ekki um að yfirmenn skipsins áttu að vera íslenskir. En best af öllu er þó það, að alt fór sem ætlað var, skipið er komið og yfirmennirnir eru íslenskir. Það kemur sér oft vel fyrir farþegana að geta talað við skipshöfnina; þeir fá oft miklu betri aðbúð fyrir bragðið.

Þetta kemur fram í blaðinu Skeggja, blaði frjalslyndra manna í Vestmannaeyjum október 1917 í tilefni af fyrsta strandferðaskipi Íslendinga, Sterling. Nokkuð er fjallað um að í skipinu sé bara eitt farrými, fyrsta farrými, en þeir sem hafi ekki ráð á að vera þar þurfi annað hvort að kuldrast í lestinni eða vera á opnu þilfari. Greinin endar með eftirfarandi boðskap: „En að hið eina strandferðaskip landsins hafi aðeins eitt farrými, það er með öllu ófært, og má ekki viðgangast til lengdar.“

Villemoes) í Esbjerg og var við sjósetningu nefnt Villemoes, virðist hafa verið nefnt eftir eigandanum. Nafninu hélt skipið þar til Eimskip keypti það um 1930 og nefndi Selfoss. Á árinu 1943 var skipið leigt til Bandaríkjanna og sigldi þá á vesturströnd Græn-



Sterling á strandstað við Brimnes í Seyðisfirði í maí 1922.

lands. Talið er að íslenskt skip hafi ekki komið til vesturstrandar Grænlands frá því á miðöldum þar til Selfoss sigldi þangað. Skipið hóf aftur Evrópu-siglingar í stríðslok og sinnti þeim þar til það var selt til Belgíu í brotajárn árið 1956 eftir farsæl 39 ár í eigu Íslendinga. Geta má þess að skipið var aldrei búið ratsjá og þar um borð voru gufukatlarir kyntir með kolum til síðasta dags en Selfoss var síðasta skipið í eigu Eimskipa sem þannig var búið.

BORG: Skipið var smíðað hjá Grangemouth & Greenock Dockyard Co. Ltd. í Greenock Skotlandi árið 1902. Eftir að hafa skipt nokkuð oft um eigendur, eða sex sinnum, eignaðist Kveldúlfur h.f. skipið í maí 1917 og nefndi Borg. Aðeins fimm dögum síðar keypti Landssjóður skipið af Kveldúlfi sem hélt nafninu Borg.

Ekki virðist hafa verið um fasta tímáætlun skipsins að ræða. Þess í stað var auglýst hvenær það yrði á viðkomandi stöðum, eins og fram kemur í auglýsingunni hér til hliðar.

E.S. STERLING

(strandferðaskip landssjóða)

far tilhvar í strandaferð austur og norður, kring um land,

miðvikudag 24. apríl, kl. 10 árdegja.

Tekið á móti vörum þannig:

A morgun, föstudag:

til Þorshafnar, Húsfala, Dyrafjarðar, Örnudarfjarðar, Isafjarðar, Norðurfjarðar, Reykjarfjarðar.

A laugardag 26. apríl:

til Hólmsvíkur, Hóðeyrar, Hvammtanga, Hóndhús, Hangastrandar, Kállefamsvíkur, Sæðikrúka, Akur-
eyrar og Hólsvíkur.

A mánudag 22. apríl:

til Kópavæðs, Þórshafnar, Bakkaufjarðar, Vopnaufjarðar, Borgarfjarðar, Seyðisfjarðar, Norðfjarðar, Reyðarfjarðar, Flakrabæjar, Hvaldalsvíkur, Djúpsvígs og Vatnsmannseyja.

H.f. Eimskipafél. Íslands.



ÞÓRÓLFUR BECK skipstjóri fæddist á Sómastöðum við Reyðarfjörð 16. febrúar 1883. Stýrimannaskólinn 1903-04. Farmannapróf frá Bogö í Danmörku 1907. Hóf sjómennsku á opnum bátum frá Austfjörðum 1900, háseti og skipstjóri. Á kúttum frá Reykjavík. Sigldi á erlendum kaupskipum sem háseti og stýrimaður til 1917 þá stýrimaður hjá Eimskip til 1921. Var skipstjóri á Sterling eins og komið hefur fram. Tók við skipstjórn á fyrstu Esjunni sem kom til landsins í apríl 1923 þar til hann féll frá 3. júní 1929.

BRYGGJURÖLT

Myndir: Jón Kr. Friðgeirsson

Jón Kr. var á kajanum. Það var verið að færa Vigra RE frá löndunarbryggjunni hjá Granda á legustað. Já, rýma bryggjuplássið fyrir erlendu skipi sem komið var að ná í frosinn fisk. Annars er framtíð Vigra nokkuð á huldu. Búið er að segja upp áhöfninni, alls fimmtíu og tveimur sjómönnum. Það hefur reyndar legið lengi í loftinu að skipinu yrði lagt. Það er komið nokkuð til ára sinna, smíðað 1992 í Flekkufirði í Noregi fyrir Ögurvík hf.

Pegar togarinn kom heim til Íslands þetta haust 1992 sagði Sigurjón Valdimarsson, þáverandi ritstjóri Sjómanna-bladsins Víkings, að Vigri væri „fullkomnasti frystitogari íslenska flotans“ – svo hnýtti Sigurjón við: „og þó víðar væri leitað.“

Síðan hefur mikið vatn runnið til sjávar og margt er breytt í heimi hér. Tækninni hefur fleygt fram og stríð í Evrópu hamlað eðlilegum samskiptum þjóða. Líka á hafinu sem hefur bitnað á íslenskum útgerðarfirmatækjum. Það er haft eftir Guðmundi Kristjánssyni að hérland stjórnvöld hafi komið í veg fyrir að Brim, núverandi eigandi Vigra, fengi „að veiða stóran hluta síns þorskkvóta í Barentshafi á árinu [2024]“, svo vitnað sé beint í orð forstjórans sem lesa má á heimasíðu Brims. Þessi orð vöktu forvitni ritstjóra vors. Hann reyndi því að hafa samband við Guðmund, sem í lok pistils síns býður fróðleiksfús-um að hringja í sig eftir nánari upplýsingum, en allt kom fyrir ekki. Ritstjórinn fór bónleiður til búðar (eða nánar til tekið, í símann).

Í bili vitum við því ekki hver verða örlög Vigra. Hann er enn að veiðum, svo herma okkur nýjustu fréttir. En hversu lengi hann verður í þjónustu Brims kemur væntanlega í ljós innan ekki mjög langs tíma.





Ef Ava er eitt skipa Eimskipafelagsins sem siglir reglulega vestur um haf. Ljósmynd: Hilmar Snorrason

Hilmar Snorrason skipstjóri

Utan úr heimi

Meira af Kínaskattinum

Í síðasta blaði sagði ég frá fyrirhuguðum skatti sem setja á á kínversk smíðuð skip sem og skip í eigu kínverskra eigenda er koma til hafnar í Bandaríkjunum. Samtök kínverskra skipaeigenda hafa verið í samskiptum við Bandaríkjastjórn vegna þessa en um miðjan apríl lagði viðskiptaráðherra Bandaríkjanna fram tillögu um að öll skip sem eru byggð og í eigu Kínverja og koma í höfn í Bandaríkjunum þurfi að greiða sérstakt gjald fyrir hverja ferð. Tillagan kemur í kjölfar margra mánaða rannsóknar sem Biden-stjórnin hóf á því hvort kínversk skipasmíði ógni þjóðaröryggi Bandaríkjanna.

Aætlunin hefur líka áhrif á skip frá öðrum löndum svo sem sérstakt gjald fyrir öll bílaflutningaskip sem ekki eru smíðuð í Bandaríkjunum en sigla til hafna þar í landi. Samtökin sögðu í yfirlýsingu á opinberum WeChat-aðgangi sínum tveimur

dögum síðar að aðgerð Trump-stjórnarinnar væri „veruleg mismunun“ og að samtökin mótmæli harðlega ásökunum Bandaríkjanna sem byggjast á röngum staðreynðum og fordómum.

Samkvæmt svokallaðri 301-beiðni mun gjaldið taka gildi eftir sex mánuði. Önnur aðgerð sem takmarkar aðgang erlendra skipa sem flytja fljótandi jarðgas (LNG) mun taka gildi eftir þrjú ár. Eftir fyrstu sex mánuðina verður gjaldið fyrir kínversk skip \$50 fyrir hvert nettótonn og það mun síðan hækka smám saman á þriggja ára tímabili.

Tíminn að renna út!

Það logar bókstaflega í regluverkinu – frá og með júní 2025 ganga í gildi stífari reglur um slökkvibúninga á skipum ESB ríkja en frá þeim tíma mega aðeins slökkvibúningar sem standast nýjustu öryggisstaðla (EN469:2020 – Level 2) vera keyptir fyrir skip innan Evrópusambands-

ins. Þetta eru umfangsmestu breytingar á reglum um eldvarnabúnað skipa í tvo áratugi. Nýju MED-reglurnar (EU 2024/1975) krefjast þess að allir nýir slökkvibúningar bjóði upp á hámarks vernd þar á meðal gegn rafbílaeldum, rafhlöðum og eldsvoðum í lokuðum rýmum. Eldri Level 1 slökkvibúningar mega vera áfram í notkun – en verða að endurnýjast þegar þeir slitna.

Viking, sem er leiðandi framleiðanda öryggisbúnaðar á sjó, hvetur eigendur og rekstraraðila til að framkvæma áhættumat og yfirfara vottanir áður en eftirlitsaðilar (hafnarriíkiseftirlitið) banka upp á. Einnig þarf að uppfæra öryggisstjórnunarkerfi (SMS) skipa. Sem sagt: kaupið rétt, verið viðbúin – og brennið ekki upp á pappírnum.

Rýmka reglur um LNG skipaeldsneyti

Bandaríska orkumálaráðuneytið hefur

aflétt regluverkslegum hindrunum fyrir notkun fljótandi jarðgass (LNG) sem skipaeldsneytis sem gæti flýtt fyrir orkuskiptum í siglingaiðnaðinum. Nýja ákvörðunin dregur til baka fyrri reglur frá desember 2024, sem skilgreindu LNG-færslur milli skipa sem útflutning ef móttökuskiptið var skráð erlendis. Fyrirtæki sem buðu upp á slíka þjónustu þurftu því að fá sérstakar útflutningsheimildir en með breytingunni fellur þessi krafa brott þegar um er að ræða LNG-afyllingar í bandarískum höfnum, á bandarísku yfirráðasvæði eða á alþjóðlegum hafsvæðum. LNG hefur verið í mikilli sókn sem skipaeldsneyti en fjöldi LNG-knúinna skipa gæti tvöfaldast í yfir 1.200 skip fyrir árið 2028, en árið 2024 voru 67% allra nýpantaðra flutningaskipa hönnuð fyrir notkun á LNG eldsneyti. Með þessari ákvörðun styður orkumálaráðuneytið við grænni orkuskipti í siglingaiðnaðinum í ljósi síharðnandi útblástursreglna. Þetta gæti leitt til aukinnar notkunar LNG sem eldsneytis skipa framtíðarinnar.

Stækkandi höfn

Arkhangelsk-höfn í norðurhluta Rússlands hefur þróað í lykilmíðstöð fyrir gámaviðskipti einkum í samstarfi við Kína. Árið 2024 fjölgaði siglingum kínverskra gámaskipa umtalsvert, úr einni ferð árið áður í tíu, en heildarfjöldi flutningaeininga (TEU) jókst úr 380 í 13.500. Þróunin er drifin áfram af kínverskum skipafélögum eins og NewNew Shipping Line og EZ Safetrans Logistics sem hafa komið á fót reglubundinni siglingaleið eftir Norðurleiðinni milli Rússlands og Kína. NewNew Shipping Line lauk 17 ferðum yfir svæðið á síðasta ári.

Árið 2025 er gert ráð fyrir tvöföldun á komu skipa til Arkhangelsk eða að minnsta kosti 20 skipum. Rússnesk stjórnvöld stefna einnig á aukið samstarf við fyrirtæki í Malasíu og Indlandi til að fylla skarð vestrænna skipafélaga sem hafa dregið sig út úr svæðinu af pólitískum og umhverfislegum ástæðum. Flutningamagn hafnarinnar jókst um 30% á síðasta ári og náði 6 milljónum tonna en núverandi afkastageta hennar er 11 milljónir tonna.

Þá eru áætlanir um nýja höfn um 70 km frá Arkhangelsk sem gæti tekið við stærri skipum allt að 75.000 dwt og gámaskipum allt að 5.000 TEU. Þrátt fyrir vaxandi umsvif reiða mörg skipafélög sig enn á eldri ísklassa gámaskip en rússnesk og kínversk fyrirtæki vinna að því að byggja ný ísklassa skip til að lengja þjónustutímann yfir veturinn og vorið.

Varahlutir prentaðir um borð

Skipafélagið Hyundai Merchant Marine (HMM) hóf nýlega tilraun með að búa nýjasta skip útgerðarinnar, HMM GREEN, með 3D prentara. Uppsett 3D prentkerfi, sem kallast „3D Printing Digital Workshop“ notar málmduft til að framleiða hluti úr ryðfríu stáli sem tryggir nægjanlegan styrk og endingu. Með verkefninu stefnir HMM að því að meta hvernig kerfið virkar við aðstæður um borð í skipi og möguleika áhafnar til að búa til varahluti fyrir viðhald beint um borð. Er það sýn útgerðarinnar að með þessu móti geti



Nýjar reglur um slökkvibúninga um borð í skipum innan Evrópusambandsins taka brátt gildi. Ljósmynd: Hilmar Snorrason

áhöfnin framleitt nauðsynlega hluti eftir þörfum sem myndi minnka birgðakostnað og draga úr viðhaldstöfum og auka kostnaði. Er þetta verkefni hluti af tæknipróunarstarfi útgerðarinnar í samstarfi við, meðal annars, skipasmíðastöð skipsins HD Hyundai Heavy Industries, HD Korea Shipbuilding & Offshore Energy, Korean Register (KR), og flokkunarfélagið American Bureau of Shipping (ABS). Þess má geta að HMM Green er 9.000 gámaeiningaskip sem lokið var við smíði á í byrjun þessa árs.

Risar í samstarf

Þetta eru spennandi tíðindi fyrir þá sem fylgjast með þróun flutninga og skipaflutninga. Maersk og Hapag-Lloyd AG hafa nú hafið samstarf sitt undir nafninu Gemini Cooperation, og lofa að samstarfið bjóði upp á sveigjanlegra net í sjóflutningum – með markmið um yfir 90% áreiðanleika í áætlunum þegar samstarfið

verður að fullu komið í gagn. Um er að ræða samstarf sem nær til um 340 skipa og fyrstu siglingarnar hófust 1. febrúar sl. Þetta þýðir mögulegar stórar breytingar fyrir alþjóðlega viðskiptavinum og afhendingarkeðjur með meiri nákvæmni og betri tengingum á lykilleiðum heimsins.

Strandaðir sjómenn

Sextán indverskir sjómenn eru nú strandglópar um borð í tveimur skipum og hafa þeir neyðst til að lifa við ómannúðlegar aðstæður án launa. Mál þeirra undirstrikar alvarlegt og vaxandi vandamál innan alþjóðlega siglingaiðnaðarinnar.

Samkvæmt Alþjóðasambandi flutningaverkamanna (ITF) eru Indverjar algengasta þjóðernið meðal sjómanna sem eru yfirgefnir um borð í skipum sínum með 411 skráð tilvik á þessu ári sem þegar hefur farið fram úr heildarfjölda síðasta árs, sem voru 401. ITF vinnur ötullega að því að verja réttindi yfirgefninna sjómanna og tekur á meira en 100 málum á ári sem hafa áhrif á yfir 1.000 sjómenn á heimsvísu.

Skipin tvö sem hér um ræðir heita Sea-shine 7 og Sunshine 7 og eru stranda-glópar í Sameinuðu arabísku furstadæmum en þau eru áberandi dæmi um þessa hættulegu þróun. Um borð í Sea-shine 7 glíma sex indverskir áhafnarmeðlimir við mjög háan hita án loftræstingar og eiga yfir 40.000 dollara inni í vangoldnum launum og á Sunshine 7, sem er 1.100 tonna tankskip til vatnsflutninga, hafa 10 indverskir sjómenn verið án nægilegs matar og kælikerfis í meira en

20 mánuði og á áhöfnin þar yfir 35.000 dollara inni í vangreiddum launum. Þessi vandamál eru beintengd þægindafánaútgærdum enda sigla skipin undir fánum landa með veikari reglur sem og að komast hjá vinnulöggjöf og sköttum. Slík skráning veitir eigendum nafnleynd en skilur sjómenn eftir berskjaldaða gagnvart misnotkun. Af þeim 116 skipum sem hafa verið yfirgefin árið 2025 eru 75% með skráningu í þægindafánaríkjum. Fulltrúi Sjómannasambands Indlands benti á að margir indverskir sjómenn séu fullkomlega ómeðvitaðir um aðstæður um borð áður en þeir taka við starfi þar sem sumir greiða meira að segja fyrir að fá vinnu sem gerir þá sérstaklega berskjaldaða fyrir misnotkun.

Þægindafánar

Hvernig komu þessir fánar til spyrja eflaust einhverjir sig. Í dag snýst þetta um skjóta afgreiðslu og að skráning skipa og veðsetningar liggi fyrir innan sólarhrings að því gefnu að öll skjöl liggi fyrir. Þetta er krafa eins af þeim afkastameiri skipaskrármálum í dag sem eru virkar í að sækja sér meiri burðargetu. Fyrir margt löngu síðan komu fram kvartanir um siglingayfirvöld sem lokuðu um helgar og sinntu ekki tímabeltismun og því vildu skipa-eigendur aðrar lausnir. Því tóku svokallaðir þæglægir eða opnir fánar forystuna og buðu þjónustu allan sólarhringinn, alla daga ársins og skráðu skipið áður en áhöfnin hafði náð

í málninguna úr málningakompunni og krotað upp heimahöfnina á skutinn. Kaupskipasiglingar vinna ekki á skrifstofutíma heldur er hér um sólarhringsstarfsemi að ræða eins og við vitum. Fjöldi skráningafána fyrir alþjóðlegar siglingar hefur aukist með skráningarhöfnum sem jafnvel færustu landfræðingar klóra sér í höfðinu yfir. Það er ekkert leyndarmál hvers vegna stjórnvöld í afskekktum eyjaklössum eða smárikjum í Afríku hafa haslað sér völl í skráningu skipa því það skilar tekjum, líkt og póstrímerki gerðu áður, nema nú er um

meira fé að ræða. Sumir gætu haldið því fram að nauðsynlegt sé að hafa viðeigandi þekkingu við inngöngu á skipaskrármarkað en lögfræðingar og skipasérfræðingar eru til staðar til að annast framkvæmdina. Það má færa fyrir því rök að í frjálsum markaði eigi öll ríki að hafa tækifæri á slíku svo lengi sem þjónustan sem boðið er upp á uppfylli ákvæði Alþjóðasiglingamálastofnunar (IMO) og Alþjóðavinnuálastofnunarinnar (ILO). Gleymum ekki að það eru oft sömu þægindafánarnir sem hafa verið aftur og aftur bendluð við tilvik, sem hér hefur verið sagt frá þar sem áhafnir eru yfirgefnar ólaunaðar og eigendur hafa flúið ábyrgð. Það er raunar hægt að snúa skipaskrá úr lágum gæðaflokki upp í viðurkenndan alþjóðlegan staðal á ótrúlega skömmum tíma en Belize náði að bæta orðspor sitt með því að setja háa staðla, innleiða strangt eftirlit og losa sig nánast

kvöldgöngu nýlega sem mér fannst alveg við hæfi að kæmi hér á síður blaðsins. Hún er ættuð frá Aran-eyjunni á Írlandi sem í raun á þínulitla tengingu við Ísland. Þaðan var ferja seld til landsins árið 2005 sem fékk síðan nafnið Sæfari og þjónar nú Hrísey og Grimsey sem ég held að lesendum blaðsins sé vel kunnugt um. Á eyjunni hafa konur þrjónað í gegnum tíðina peysur með svokölluðu Aran eyjamynstri. Aran-mynstrið hefur djúpar rætur í lífi og menningu sjómanna á Aran-eyjunum og tenging þeirra við sjóinn er bæði hagnýt og táknræn. Peysurnar, sem voru hluti af vinnufatnaði sjómanna, voru þrjónaðar úr ómeðhöndlaðri ull sem gerði peysurnar vatnsfráhrindandi og hlýjar jafnvel þegar þær urðu blautar. Eitthvað sem við íslenskir sjómenn þekkjum frá okkar ullafratnaði. Peysurnar voru með mismunandi mynstri en sagan segir að hver fjölskylda hafði



Ferjan Óliean Arann, nú Sæfari, þjónaði eyjunni þar sem hver sjómannsfjölskylda hafði sitt peysumynstur. Ljósmynd: Hilmar Snorrason

á einni nóttu við draslskipin sem höfðu leitað skjóls undir fánanum. Orðspor skiptir máli því að það er verðmætt og borgar sig á endanum. Lengi hefur verið barist fyrir því að koma upp íslenskum skráningafána þannig að skip í íslenskri eigu sigli á íslenskum skráningafána en sem slíkur þurfa að vera ákveðin gæði í boði sem því miður íslensk stjórnvöld hafa ekki innleitt á réttan hátt eða með réttu móti.

Árann peysurnar

Írskur nágranni minn sagði mér sögu í

haft sitt eigið mynstur sem var ætlað til að bera kennsl á druknaða sjómenn sem fundust. Í þjóðsögum og frásögnum frá Aran-eyjum er sagt að ef sjómaður druknaði og rak á land, var hægt að þekkja hann aftur út frá mynstrinu á peysunni þar sem hver fjölskylda hafði sitt einstaka mynstur. Þetta hefur eflaust verið ýkt í sumum sögum en endurspeglar samt tengingu peysunnar við líf og dauða sjómannsins. Síðar urðu peysurnar tákn fyrir virðingu fyrir sjómönnum og fjölskyldulífi þeirra. Tákn um kærleika, umhyggju og von.

Sendum sjómönnum og fjölskyldum þeirra bestu kveðjur á sjómannadaginn



Kópavogsbær



Síldarvinnslan hf



GJÖGUR HF
GRENIVÍK



RARIK

JÓN BERGSSON



Simberg

Lausn tainagátu

1. S	2. T	3. A	4. F	5. R	6. Æ	7. N		8. G	9. 'O	10. L	11. I
12. V	13. Ö	14. Ð	15. U		2. T	6. Æ	16. P	11. I	5. R		14. Ð
17. 'I	10. L	11. I	5. R		2. T	5. R	18. Ú	7. N	3. A	14. Ð	11. I
19. K	15. U	10. L	3. A	5. R		2. T	3. A	7. N	8. G	3. A	5. R
15. U		3. A	7. N	3. A		6. Æ	14. Ð	11. I	5. R		
5. R	20. A	7. N		1. S	21. Ý	19. K	11. I		3. A	1. S	19. K
	12. V	3. A	16. P	16. P	1. S		5. R	20. A		22. E	10. L
23. H	3. A		20. A	1. S	15. U	24. M		25. b	26. O	5. R	3. A
13. 'O	10. L	15. U	5. R		5. R	3. A	19. K	27. E	2. T	2. T	15. U
10. L	11. I	2. T	3. A	5. R		5. R	27. E	19. K	15. U		4. F
28. D		3. A	5. R	3. A		1. S	29. Y	19. K	5. R	3. A	
15. U	5. R	5. R		8. G	27. E	11. I	5. R	3. A		7. N	20. A
5. R	9. 'O		16. P	3. A	30. B	30. B	11. I		23. H	3. A	19. K
	1. S	31. J	20. A		30. B	11. I	5. R	19. K	11. I		18. Ú
1. S	2. T	9. 'O		23. H	3. A	10. L		27. E	19. K	15. U	5. R
1. S	3. A	5. R	8. G	3. A			3. A	32. X	11. I	7. N	15. U

TIL HAMINGJU MEÐ DAGINN SJÓMENN

VSV
VESTMANNAEYJAR
ICELAND

VINNSLUSTÖÐIN HF

HAFNARGATA 2

900 VESTMANNAEYJAR

VSV@VSV.IS

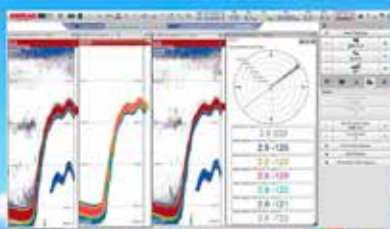
VSV.IS

SIMRAD
By KONGSBERG

*Óskum sjómönnum og
fjölskyldum þeirra
til hamingju með daginn*



KONGSBERG



Simrad CP100 straummalir



Simrad ES80 dýptarmalir

JOTRON

Sperry Marine

JRC

Hytera

Simrad 5450i Ipsun

ZODIAC

Askalind 2
201 Kópavogur

Simberg
Sími: 414-4414

www.simberg.is
simberg@simberg.is



Gleðilega hátíð sjómenn

Við erum betri saman

