

VÍKINGUR

SJÓMANNABLAÐIÐ

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

Gledileg Jól



Traustur félagi skipaþjónustunnar

Skeljungur veitir alhliða þjónustu í sjávarútvegi

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



Skeljungur

GOTT ÁR AÐ BAKI

Það hefur gengið vel hjá Félagi skipstjórnarmanna á árinu 2025, ég er ánægður með árið sem er senn að líða og fer bjartsýnn inn í nýtt ár. Ég trúi því að það skipti máli hvernig maður nálgast hlutina.

Við erum þrjú á skrifstofu félagsins, ég undirritaður, Páll Ægir Pétursson og Jóna Brynja Birkisdóttir, við vinnum vel saman með stjórn félagsins sem fundar fyrsta fimmtudag hvers mánaðar. Helstu verkefni okkar á árinu voru að klára kjarasamning fyrir hafnissögumenn í febrúar, fyrir skipstjórnarmenn hjá Landhelgisgæslunni í júní og við Hafnarsóknastofnun í ágúst. Á árinu 2024 hafði verið skrifað undir aðra samninga, þannig að nú eru allir okkar kjarasamningar í gildi til ársins 2028, nema hjá fiskimönnum til 2033. Það er enginn verkefnaskortur þó búið sé að semja, því alltaf eru einhver mál sem fylgja þarf eftir í tengslum við hvern samning, sérkjarasamningar, bókanir og fleira.

Fagræð um siglingar

Við Páll Ægir áttum í febrúar sl. fund með Eyjólf Ármannssyni, innviðaráðherra til að ræða við hann málefni sjávarútvegs og siglinga. Við höfum barist fyrir því undanfarin ár að koma á Íslensk alþjóðlegri skipaskrá, þannig að Íslensk millilandaskip sigli undir íslenskum fana. Í dag eru aðeins fimm millilandaskip mönnuð Íslendingum eftir að Lagarfoss var seldur í júlí sl., skipin eru skráð í Færeyjum. Ástæðan er að íslensk stjórnvöld hafa ekki lögleitt skipaskrá sem er samkeppnishæf við erlendar skipaskrár, þessu viljum við að stjórnvöld breyti. Við erum siglingaþjóð í miðju Atlantshafi, skipin okkar eiga að vera skráð á Íslandi og sigla á íslenskum fana. Ef til stríðsátaka kemur, þá geta ríki tekið yfir þau skip sem sigla á þeirra þjóðfana, við eigum ekkert skip á íslenskum fana. Þetta er með öðrum orðum þjóðaröryggismál. Eyjólfur Ármannsson innviðaráðherra skipaði Pál Ægi Pétursson formann Fagræðs um siglingar sl. vor. Það er mjög gott að hafa öflugan formann í Fagræðinu sem vinnur að öryggis- og hagsmunamálum sjómanna. Í framhaldi skipaði stjórn félagsins Heimi Karlsson skipstjóra á Dettifossi í fagræðið og Tryggva Eiríksson skipstjóra á Baldvin Njálssyni til vara.

Aðalfundur var haldinn þann 30. maí sl.

Þar var samþykkt tillaga um að Visir, félag skipstjórnarmanna á Suðurnesjum sameinast Félagi skipstjórnarmanna. Um 160 félagsmenn voru í Vísi, þar af um 60 starfandi sem njóta nú fullra réttinda í FS. Skrifstofu Vísis í Reykjanesbæ var lokað þann 1. október, þá lét Jóhannes Jóhannesson formaður formlega af störfum. Sameiningin hefur gengið vel, við á skrifstofunni erum að kynnast fyrrum Vísis mönnum hægt og bitandi. Í félaginu eru nú rétt rúmlega 900 félagsmenn, þar af eru rúmlega 500 félagar virkir greiðandi félagsmenn.

Samvinna við stjórnvöld

Undanfarin ár hafa stjórnvöld gefið út núll kvóta í djúpkarfa. Með samvinnu ráðuneytisins, okkar skipstjóra, SFS og fyrirtækja náðist

árangur, þannig að gefinn var út 3.800 tonna kvóta á síðasta fiskveiðiári, til þess að hægt væri að stunda veiðar á gulllaxi og grálúðu, en djúpkarfi veiðist sem meðafli við þær veiðar. Ennþá hefur ekki verið gefinn út kvóta í djúpkarfa fyrir yfirstandandi fiskveiðiár, en nefnd er að störfum í ráðuneytinu til að útfæra leið til að hægt verði að halda áfram veiðum á grálúðu og gulllaxi. Fulltrúi félagsins í nefndinni er Pálmi Gauti Hjörleifsson skipstjóri á Kaldbak.

Laun sjómanna á fiskiskipum byggjast á fiskverði. Lágmarks fiskverð á þorski, ýsu, ufsa og karfa er ákvarðað í úrskurðarnefnd sem fundar einu sinni í mánuði. Í nefndinni eiga sæti fulltrúar Verðlagsstofu skiptaverðs, sjómanna, SFS og LS. Ferlið er samkvæmt kjarasamningi, í stuttu máli miðað við um 80% af vegnu meðalverði síðustu þriggja mánaða á fiskmörkuðum mínus sölukostnaður 5%. Einnig tekið mið af útlutningsverði afurða og hráefnishlutfalli í fiskvinnslunni. Úrskurðarnefnd vinnur sífellt að því að endurbæta þetta ferli.

Við treystum því að Verðlagsstofa skiptaverðs muni fá allar upplýsingar um útlutningsverð afurða þannig að tryggt sé að hlutur okkar sé réttur. Við höfum margt bent stjórnvöldum á mikilvægi þess að öll gögn séu uppi á borðum þannig að gagnsæi sé tryggt. Mér finnst við vera að þökast í rétta átt hvað skilning á þessu varðar.

Haustfundur Félags skipstjórnarmanna og Verðandi í Vestmannaeyjum

Með sameiningu FS og Vísis, eru félög skipstjórnarmanna aðeins tvö í landinu, árlegur haustfundur félaganna var haldinn föstudaginn 12. september sl. Á fundinum var farið yfir mál sem eru efst á baugi, svo sem áform stjórnvalda um að hætta að greiða jöfnunarframlag til lífeyrissjóða vegna örorkubyrði og áform um að taka af hjónum heimild til samsköttunar, þessu hef ég mótmælt harðlega og mun halda því áfram. Farið var yfir mögulegar afleiðingar af hækkun veiðigjalda, á fiskverð ofl. Þá fórum við Jóna Brynja yfir málefni Verðlagsstofu skiptaverðs, fiskverðsmál og fleira. Páll Ægir Pétursson kynnti fyrir okkur stöðu menntamála, málefni Fagræðs um siglingar, Þjóðaröryggisráðs ofl.

Húsnæðismál félagsins

Stjórnin ákvað á síðasta ári að ráðast í endurnýjun á eldri íbúðum félagsins. Í fyrra voru keyptar tvær nýjar íbúðir á Akureyri og ein íbúð seld. Í janúar 2025 var keypt sumarhús í Skorradal. Seldar hafa verið þrjár elstu íbúðirnar í Reykjavík, þ.e. í Ásholti nr. 26 og 36, og í Neðstaleiti. Í stað þeirra voru keyptar fjórar nýjar íbúðir í Borgartúni 24. Ákveðið var að selja sumarhúsin í landi Snorrastaða og í Brekkuskógi, ásamt íbúð í Strandgötu á Akureyri, það er í vinnslu.

Ég óska sjómönnum, fjölskyldum þeirra og öllum lesendum Víkingans velfarnaðar, gleðilegar jólahátíðar, árs og friðar.

Árni Sverrisson



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

Forsíðumynd: Bergþór Gunnlaugsson.

Efnisyfirlit

- 4 Kallinn í brúnni er Júlíus Sigurðsson, skipstjóri á Fjölni GK-757.
- 10 Heljarmennið fyrir vestan. Lárus Hagalínsson í Bræðratungu rifjar upp ótrúlega þrekaun bóndans á Norðureyri, Garðars Þorfinnssonar.
- 14 „Maður fór flesta daga niður á bryggju.“ Vestmannaeyingurinn Óli Gränz fer á kostum í bráðskemmtilegri ævisögu sinni sem Guðni Einarsson hefur skráð og Bókaútgáfan Hólar gefur út.
- 16 Þjóðverjarnir gera árás. Endurminningar loftskýtamannsins Kristjáns Jónssonar frá árunum 1939 til 1945. Annar hluti.
- 20 Ljósmyndakeppnin hefur getið af sér dagatal fyrir 2026. Vitjið þess sjómenn á skrifstofu Félags skipstjórnarmanna.
- 22 Goðafoss siglir í skítakalda og verður fyrir sjóskaða. Heiðar Kristinsson segir söguna í þessum 4. þætti um skipstjórnann Júlíus Júlíníusson.
- 28 Ljósmyndakeppnin.
- 30 Krossgátan er að venju á sínum stað.
- 31 Eini japanski togarinn er Ljósafell. Helgi Laxdal heldur áfram samantekt sinni um íslenska skuttogara. Að þessu sinni beinir hann sjónum að 13 skipum.
- 36 Líkön Njarðar S. Jóhannssonar af norðlenskum fiski- og hákarlaskipum og frásagnir af afdrifum þeirra er heiti nýrrar bókar sem Sigurður Ægisson er höfundur að.
- 40 „Vopnavæðing viðskipta.“ Hilmar Snorrason færir okkur heldur skuggalegar fréttir utan úr heimi.
- 44 „Þeir vaða áfram í vitleysu og kæruleysi og eru svo með stólpakjaft“, lýsti Magnús Runólfsson löndum sínum. Frívaktin er helguð endurminningum Magnúsar rituðum af Guðjóni Friðrikssyni.

Útgefandi: Völuspá útgáfa,

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

Ritstjóri og ábyrgðarmaður: Jón Hjaltason, sími 862 6515,

netfang: jonhjalta@simnet.is Byggðavegi 101b, 600 Akureyri.Auglýsingastjóri: Katrín Laufey Rúnarsdóttir, sími 856 4250 / sjomannabladid@gmail.com

Ritnefnd: Árni Sverrisson, Hilmar Snorrason og Jón Hjaltason.

Umbrot: Leturstofan / Prentun: Prentun.is

Aðstandendur Sjómannaþlaðsins Víkingans:

Félag skipstjórnarmanna og Skipstjóra- og stýrimannafélagið Verðandi.

Sjómannaþlaðið Víkingur kemur út fjórum sinnum á ári

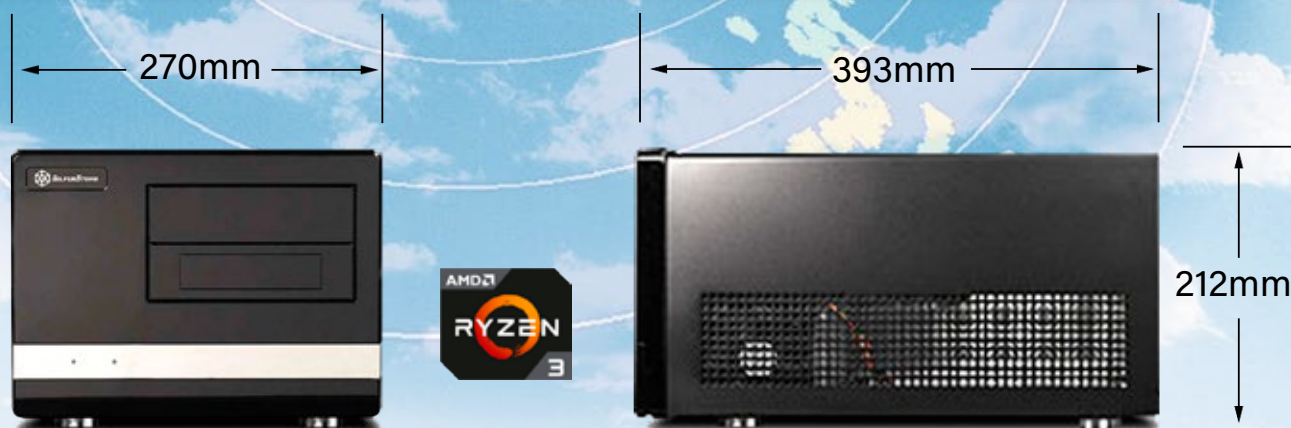
og er dreift til allra félagsmanna ofangreindra félaga.

ISSN 1021-7231

Siglingatölva fyrir TimeZero



Flytjum inn tölvur, sérstaklega framleiddar fyrir Brimrún, sem eingöngu eru saman settar úr einingum sem standast ítrustu kröfur um gæði. Auk þess að vera ætlað að ráða sem best við aðstæður til sjós og endast vel og lengi, nýta tölvurnar eiginleika TimeZero til fulls og halda uppi fullum samskiptum við önnur siglingatæki. Tölvurnar hafa fyllilega staðið undir væntingum sem hágæða vara sem uppfyllir sífellt vaxandi kröfur sem gerðar eru til tölvubúnaðar í dag. Tölvurnar er einnig hægt að fá án hefðbundna kassans, sbr. myndir hér að ofan og í stað hans sérstakan kassa til ísetningar í rekka. Staðalstærð rekka kassans er 3U.



Nú eru fáanlegar nýjar smátölvur mjög nettar 10x10 cm að stærð með netkorti auk þráðlauss netkorts og tvemur HDMI útgöngum, 4 USB-3 tengjum og einu USB-C tengi.



KALLINN Í BRÚNNI

JÚLÍUS SIGURÐSSON

Nafn, hvenær fæddur og hvar?

Júlíus Sigurðsson, fæddur í Grindavík 1971.

Maki: Hólmfríður Karlsdóttir.

Börn: 3 börn.

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

Ég byrjaði á sjó í kringum 15 ára aldurinn. Fór ekki í Stýrimannaskólann.

Hvaða ár laukstu skipstjórnarprófi?

Ég tók svokallað pungapróf í grunnskóla.

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

Ég var á hinum og þessum vertíðarbátum í Grindavík fyrstu árin. Fór svo á Hrafn Sveinbjarnarson í kringum 1994. Var á honum í um fjögur ár. Fór þá á Pétur Jónsson RE og var þar í átta ár. Svo á Guðmundi í Nesi í tvö ár. Árið 2006 réði ég mig sem skipstjóra á Daðey GK og hef verið þar síðan, er á þriðja bátnum og þriðju eigendunum. Ég verð að segja að Daðey er eftirminnilegust á ferlinum. Hvernig myndir þú lýsa skipinu sem þú ert á núna og hvað heitir það? Fjölur GK 757, 15 metra krókaflamarksbátur.

Eftirminnilegasti skipstjóri sem þú hefur siglt með?

Ég verð að segja Pétur Stefánsson, skipstjóri á Pétri Jónssyni.

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

Það mun vera Erlendur Sæmundsson (þó hann sé erfiður).

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

Ólafur Sigurðsson (Óli smali).

Hver er uppáhalds fiskurinn þinn að; -a- borða?

Bleikja.

-b- veiða?

Porskur.

Hvernig finnst þér best að matreiða fisk?

Steikja á pönnu.



Kallinn með stórþorsk.

Hver er furðulegasti fiskurinn sem þú hefur veitt?

Fengum einu sinni sverðfisk í trollið á flæmska.

Uppáhalds mið og af hverju?

Reykjanesröstin, hún biður upp á mikla spennu. Maður veit aldrei hvernig dagurinn endar þar.

Versta veðrið sem þú hefur lent í á sjó?

Við lentum oft í fárviðri á flæmska hattin-

um á Pétri Jónssyni þegar ég var þar.

Hefurðu upplifað ótvíræða lífshættu á sjó?

Ekki beint en hef farið nokkrar skrautlegar ferðir um innsiglinguna í Grindavík.

Eftirminnileg atvik, eitt eða fleiri?

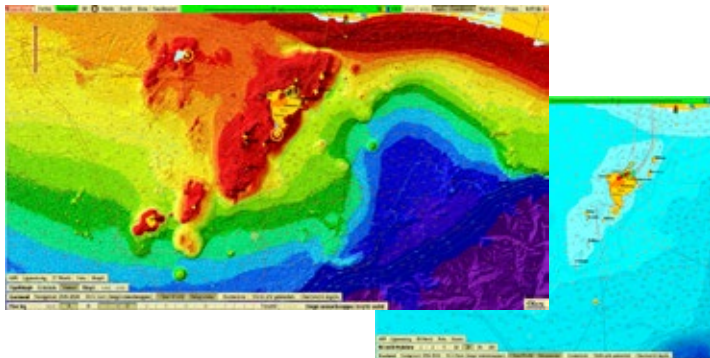
Ferð sem ég fór með Palla Jóa á Sighvati GK í janúar 1991 stendur upp úr.

Hver er mesta breyting siglingatækja sem þú hefur upplifað?

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®



TRANBERG LEITARKASTARAR

- ★ Nýr fjarstýrður LED leitarkastari.
- ★ Langdrægi allt að 2500m!
- ★ Öflugasti LED kastarinn á markaðnum?
- ★ Einnig fánlegir Xenon iskastarar.

JOTRON

NÝTT!



AIS SENDAR OG GMDSS NEYÐARBÚNAÐUR

- ★ Nýir AIS sendar á baujur — viðurkennd vara.
- ★ Vandaðir AIS sendar, vatnsheldir að 100m dýpi.
- ★ GMDSS neyðarbúnaður og fjarskiptatæki.
- ★ Full þjónusta á JOTRON neyðarbúnaði.

JRC

gæðatæki

– ekki sætta þig við annað!



JLR-41 GNSS/GPS KOMPÁS

- ★ Nýr mjög nákvæmur GNSS/GPS kompás.
- ★ Með stórum og björtum 6,5" snerti-litaskjá.
- ★ Gefur út pitch, roll og ölduhæðar leiðréttingu.

SAILOR®
COBHAM



FREMSTIR Í FJARSKIPTUM

- ★ Gæða talstöðvar sem hægt er að treysta.
- ★ Ný fjarskiptalína sem er einföld í notkun.
- ★ Talstöðvar með upptöku og endurspilun á skilaboðum.

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

Eftir að ég byrjaði sem skipstjóri er það straummælirinn sem er mesta byltingin.

Þín skoðun á kvótakerfinu og hvernig það hefur virkað?

Tel að kvóti sé besta stýringin sem við höfum. Held að sóknarmark mundi ekki virka. Þannig að ég er hlynntur kvótakerfinu.

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

Ágætlega en mín tilfinning er sú að það megi veiða töluvert meira af þorski.

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

Það er stór spurning, verðum að vona að þetta fari að leita jafnvægis.

Hefur þér tekist að vekja áhuga afkomendanna á sjómennsku?

Yngsti guttinn hefur brennandi áhuga.

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

Já hiklaust.

Að lokum fyrir tónlistaráhuga-menn, bíófara og bókaorma:

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

Alæta á tónlist.

b) Hvaða bók ertu að lesa núna?

Uppáhalds rithöfundur?

Hlusta mikið á storytel. Ætli ég verði ekki að segja Stefán Máni.

c) Uppáhalds kvikmyndin?

Uppáhalds leikari?

The Shawshank Redemption. Leonardo DiCaprio.



Ryðfrír stálbarkar

Barkasuða Guðmundar ehf.

fyrir

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

GLORIA®

Nýr Robus ofurkjarni

Kjarninn í hefðbundnum Helix kaðli er nylon en með nýjum Robus ofutógskjarna má ná sama styrk í mun grennri Helix kaðli og þar með minnka togviðnám trollsins og auka toghraða.

HELIX™ Robus

Streymi yfir kaðal fer lengri leið.
Meiri straumhraði = Minni þrýstingur

Pankraftur

Streymi undir kaðal fer styttri leið.
Minni straumhraði = Meiri þrýstingur

FLOTTROLL

PANTROLL

- Opnast fljótt við kast
- Meiri opnun í togi
- Heldur lögun vel í beygjum
- Hljóðbylgjur beinast inná við

Helix þantæknin er einkaleyfisvarin

HAMPIÐJAN

hampidjan.is

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

Fundir á milli hátíða verða:

Á Akureyri 29. desember kl. 14 til 16 á
Strikinu, Skipagötu 14.

Í Reykjavík 30. Desember kl. 14 til 16 á
Grand Hótel Reykjavík, Björn Berg verður
með erindi um lífeyrismál og starfslok,
fundurinn verður einnig fjarfundur.



Umhverfisvænar kælilausnir fyrir sjávarútveg og matvælaíðnað



Kæling



Vikurafli
cooling.is

LÁRUS HAGALÍNSSON, BRÆÐRATUNGU

ATBURÐIR DAGANNA SETTIR Í RAMMA



Freyja ÍS-364 - 1942.

Það hafa verið sagðar sögur af hraustum heljarmönnum, þar á meðal af Guðmundi Justssyni er lengi bjó að Dröngum í Dýrafirði og skorti aldrei afl að sagt var, talinn sterkasti maður á öllum Vestfjörðum. En það leyndust víðar hraustir menn í Vestur-Ísafjarðarsýslu.

Árið 1930, var keyptur bátur frá Ísafirði til Suðureyrar, Freyja ÍS-364. Þetta reyndist happa skip. 1946, var sett ný vél í Freyju, 90 ha. June Munkteill 2. cl glóðarhausvél þungbyggð, framleidd í Svíþjóð og var fjórða vélin í skipið. Ólafur Friðbertsson var í fjórða ára skipstjóri á Freyju og Ásgrímur Jónsson vélstjóri. Á vetrarvertíð 1953, var Ólafur enn skipstjóri á Freyju. Ásgrímur var þá hættur fyrir fáum árum. Nýlega útskrifaður vélstjóri, Svanberg Finnbogason frá Efsta-Hvammi í Dýrafirði, var þá á Freyju frá 2. janúar 1953 til ársins 1954. Á þessum tíma voru bátar á Suðureyri hafðir í legufærum fram af Eyrinni ef ekki var sjóveður.

Vélarvana bátur

Einhverju sinni eftir brælundaga í febrúar eða mars veturinn 1953 var róið fram í Freyjuna því komið var sjóveður. Svanberg vélstjóri fór umsvifalaust ofan í vélarrúmið til að hita haus vélarinnar og tórna í áskotsstöðu. Þegar hausinn/tappinn var farinn að roðna var orðið tímabært að skjóta á vélina þrýstilofti til að fá hana til að snúast. Þá kom hið ótrúlega í ljós, loftkúturinn sem átti að geyma um 12 kg. þrýsting, var nánast tómur og enginn varaloftkútur í skipinu. Þar með var vonlaust að ná vélinni í gang. Þau voru því slæm tíðindin sem Svanberg færði Ólafi skipstjóra. Ólafur horfði á vélstjóran og vildi vart trú orðum hans en hjá því varð ekki komist, þetta var blákaldrur sannleikurinn.

Nú var sest á rökstóla og allar færar leiðir sem ófærar skoðaðar til að ná vélinni í gang svo komist yrði í róður sem fyrst. Loftkútur á lausu fyrirfannst ekki í þorpinu. Var ef til vill möguleika að fá annað skip upp að Freyju og tengja á milli? En

hvar átti að fá slöngu sem þyldi þrýstinginn? Hún var einfaldlega ekki til heldur, ekkert frekar en annar loftkútur. Bátarnir voru að tínast út hver á eftir öðrum en áhöfn Freyju sat um kyrrt í vandræðum sínum og sá enga leið til að gangsetja vélina.



Ólafur Friðbertsson skipstjóri, Suðureyri.

„Þetta gengur ekki, það hljóta að vera til einhver ráð,“ sagði Ólafur skipstjóri þungt hugsi. Engin sagði neitt. Allt í einu glaðnaði þó yfir Ólafi sem sagði og brosti út í annað: „Mér dettur eitt í hug drengir mínir, bóndinn á Norðureyri. Hann er til



Garðar Þorfinnsson, bóndi Norðureyri.

alls vís.“

Hinir litu hver á annan og voru alveg kjafstopp. Var karlinn ekki hér í heimi, hvílikt rugl að láta sér detta slíkt í hug. Það varð samt úr að Ólafur fór við annan mann, eflaust Karl Oddsson sem var um áráðir með Ólafi á Freyju, ofan í prammann og réru tvímenningarnir yfir að Norðureyri. Enn var smá súgur við eyrina svo þeir fóru í innri lendinguna og drógu prammann undan sjó. Gengu heim og gerðu vart við sig á glugga. Bóndinn, Garðar Þorfinnsson, kom óðara til dyra. Ólafur tjáði Garðari vandræði sín og spurði jafnframt hvort hann væri til í að hjálpa þeim að ná vélinni í gang.

Norðureyrarbóndanum, sem vildi ævinlega allt fyrir alla gera, brá við þessi slæmu tíðindi, hleypti nú brúnum, velti höfði en sagði fátt. Um síðir svaraði Garðar bóndi að hann sæi enga möguleika á að ná þessari 90, ha. vél yfir svo hún heldi áfram að snúast. Svipur Ólafs skipstjóra þyngdist þegar hann heyrði dóm Garðars. Þá sagði Garðar og brosti: „Það má svo sem reyna þetta Ólafur, þótt það sé hið óframkvæmanlega.“ Garðar hafði gaman af að reyna sig við það sem var í raun óvinnandi vegur.

Óvinnandi einum manni eða hvað?

Nú snaraðist Garðar inn að láta konu sína, Sigurlínu Sigurðardóttir frá Selárdal, vita að hann þyrfti að skreppa yfir að Suðureyri. Garðar kom óðara út aftur léttklæddur og fóru þeir svo hratt sem komst í prammann og réru hraustlega í morgunskímunni yfir í Freyjuna. Hafði nú Ólafur skipstjóri tekið gleði sína að mestu á ný og var með spaug á vörum. Þeir snöruðust um borð og Garðar hvarf

ofan í vélarrúmið þar sem Svanberg vélstjóri var fyrir. Þeir tóku tal saman og bóndinn Garðar skoðaði aðstæður, tók á þessu gríðarlega trölslega svinghjól, sem var eins og jarðfast bjarg í túni, sem engin leið var að hreyfa. Að lokum fór nú samt svo að svinghjól vélarinnar tók smátt og smátt að rugga.

„Við skulum velgja svinið vel,“ sagði Garðar við vélstjórann og glotti við tönn eins og Skarphéðinn forðum. Garðar fór nú að velta henni rólega fram og til baka með sí auknum þunga,

Nú var hausinn eða tappinn á fremri CL. hitaður á ný. Yfirleitt var látið duga að fá á hausinn rauðan lit en nú var hann látinn fara úr rauða svipnum yfir í náhvítan. Þá fyrst var allt tilbúið. Vélstjórinn og bóndinn töluðust við með augunum, lásu hugsanir hvors annars og vissu vita nákvæmlega hvað hinn átti að gera. Svitinn rann í stríðum straumi af bóndanum. Hann fækkaði enn fötum.

Vélstjórinn hafði hægri hönd á mótormlampanum og enn var loganum beint á tappann nábleikan. Nú var komið að því ómögulega á þriðju veltu vélarinnar í atrennu þessari. Garðar tók nú á öllu því sem hann átti að talið var. Vöðvarnir hnykluðust.

Svinið skal yfir, hugsaði hann, og viti menn, það sem talið var óvinnandi einum manni gerðist allt í einu, vélin fór yfir og sprengdi. Um leið tók skipið að nötra stafna á milli og bóndanum lá við falli og sá ekkert nema stjörnur. Til allrar hamingju náði vélstjórinn að grípa í svita-blauta nærskyrtu bóndans og verja hann falli sem hefði getað orðið hans bani þarna við vélina sem gekk með gríðar hávaða og skrykkjum.

Norðureyrarbóndanum ekki fisjað saman

Það fyrsta sem Garðar sagði þegar hann var að mestu komin til sjálfs sín voru þessi þrjú orð: „Fór hún yfir.“ Hann skynjaði ekki hávaðann eða annað í kringum sig, aðeins ein hugsun var í huga hans og spurningin: „Fór svinið yfir?“

Meðan á þessu stóð gekk Ólafur skipstjóri fram og til baka um þílfarið og fylgdist með afturljósum bátanna hverfa út úr firðinum, allir farnir í róður. En þegar vélin byrjaði skyndilega að rymja og báturinn að skekjast til snaraðist Ólafur inn í stýrishúsið þar sem hann kraup niður við vélarrúmslúguna en í því studdi vélstjórinn Garðar til uppgöngu. Ólafur tók við Garðari og studdi inn í bestikk skipstjóra og lagði hann þar í koju og breiddi yfir.

Svanberg vélstjóri fór aftur ofan í vélarrúmið til að ná aftari CL. í vinnslu. Vélina hafði aðeins gengið á þeim fremri. Sá aft-

ari tók strax við sér og varð þá strax þíðari og mýkri gangur.

Nú var Freyjan losuð frá legufærum, keyrð að bryggju og bundin þar. Sækja þurfti lóðabalana sem áhöfnin snaraði um borð. Á sama tíma fóru þeir Ólafur skipstjóri og Garðar, sem allur var að koma til, heim til Ólafs. Ólafur bað konu sína Guðrúnu að bera á borð fyrir Norðureyrarbóndann þann kjarnmesta mat sem hún ætti bestan. Kvaddi svo Garðar í skyndi og sagði: „Við sjáumst síðar, hafðu samband við landmenn mína þegar þú ert tilbúinn til að fara yfir. Þeir munu sjá um að fara með þig að Norðureyri.“ Þar með var Ólafur rokinn á sjóinn.

Sjóferðin lánaðist vel þó ekki væri langt farið í þetta sinn. Ólafur sá um að bóndinn á Norðureyri hefði ætíð góðan og riflegan soðmat til vors eða þar til hann fór sjálfur að róa sínum bát til fiskjar.

„Aldrei skilið hvernig þú gast gert þetta“

Síðla sumars 1953 var enn sett ný vél í Freyju „gömlu“, fimmta vélina í skipið. Sú var 240 ha. GM. dieselvél með rafstarti og sú síðasta í þetta farsæla skip.

Garðar og Sigurlína voru bændur á Norðureyri frá 1949 til 1956. Þau tóku við búi af Kristjáni Sigurðssyni, fósturfoður Garðars, og voru þar útvegsbændur frá



Svanberg Finnbogason, vélstjóri frá Efsta-Hvammi.

1953 til 1955.

Í september 1964, vel 11 árum síðar, hittust þeir félagar Garðar Þorfinnsson og Svanberg Finnbogason í sláturtíð á Þingeyri við Dýrafjörð. Garðar þá bóndi í Neðsta-Hvammi en Svanberg í heimsókn hjá foreldrum sínum sem þá voru fluttir frá Efsta-Hvammi til Þingeyrar.

„Aldrei hef ég skilið hvernig þú gast gert þetta,“ sagði Svanberg, (það er að koma vélinni yfir.)

„Þá ekki ég,“ svaraði Garðar og brosti. Þeir Guðmundur á Dröngum og Garðar á Norðureyri áttu það sameiginlegt að vera spakir stillinga menn. Þeir notuðu ekki krafta sína á samborgara sína né aðra menn, voru blíðir og ekki framagjarnir. En eitt sinn er Guðmundur var staddur á Ísafirði réðst að honum flokkur útlendra manna. Þá var Guðmundur tilneyddur að verja sig. Greip þann er fremstur stóð í lúku sér og notaði sem barefli á hina. Þó að liðsmunur væri verulegur hopuðu hinir erlendu menn, lögðu ekki í að nálgast heljarmennið frá Dröngum.

En eins og fyrr segir var Guðmundur talinn sterkasti maður á Vestfjörðum á sínum tíma, en hvor þeirra Guðmundur eða Garðar væri sterkari skal ósagt látið, en báðir höfðu þeir krafta í köggjum og Fullsterkan settu þeir auðveldlega á stall.



Glóðarhausvél með einum strokk. Sjáid tappan í hjólinu inn dreginn. Glóðarhausvélin í Freyju var tveggja strokka og mun stærri en þessar.



Vökvatæki ehf
Búðahella 4X - 221 Hafnarfjörður
Sími 861-4401
www.vokvateki.is - vt@vokvateki.is

Hönnun vökvakerfi - Sala - Þjónusta - Flytjum inn vörur frá öllum framleiðendum

Linde



Rexroth



Sauer Danfoss



Denison/Parker



Berarma



Dælur á lager - Berarma vængjadælur allt að 250 bar þrýstipól - Mjög hljóðlátar!

Fullkomin viðgerðarþjónusta



Vökvadælur
Vökvamótorar
Vökvakistur
Gírar og annar búnaður

Viðgerðir á búnaði sem hætt er að framleiða!

Poclain



Häggblunds



Valmet



Staffa



SAI



Intermot



Scanreco fjarstýringar



Flytjum inn og þjónustum Scanreco fjarstýribúnað.

Háklassa búnaður fyrir krefjandi aðstæður!

Skynjarar

Sick
Allen Bradley
Turck
ABB
Eaton
Siemens
Rosemount
Schneider og fl.

Danfoss OMR á lager með ryðfríum öxli og flangs. Málaðir.

Færibandamótorar í öllum stærðum á lager. Málaðir.

Perkins
Deutz
Eaton/Charlynn
Hawe
Hiab
Danfoss PVG
Rexroth lokar
Brevini lokar, spil og fl.

SAMHENTIR ÓSKA YKKUR GLEÐILEGRA
JÓLA OG FARSÆLDAR Á KOMANDI ÁRI



Samhentir

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

Á SNURVOÐ, FÆRUM OG SÍLD



Óli Gränz á mjög viðburðaríka ævi að baki. Hann fór snemma að vinna og hjálpa til við rekstur heimilisins vegna veikinda föður hans.

Óli Gränz er heiti endurminninga Carls Ólafs Gränz, iðnmeistara og gleðigjafa, frá Vestmannaeyjum. Hann fæddist í Eyjum 16. janúar 1941 og var áberandi í þegarhlífina. Óli segir frá æsku sinni og uppveiti, þátttöku í atvinnulífi og pólitík, einkamálum, þakkarastrikum og því þegar hann og Hjálmar Guðnason sáu upphaf Heimaeyjargossins. Bókin er 315 bls. og prýdd fjölda mynda. Guðni Einarsson skráði. Útgefandi er Bókaútgáfan Hólar.

„Maður fór flesta daga niður á bryggju og stundum oft á dag. Ég var á vappi niðri á Bæjarbryggju í lok maí 1956. Þar var verið að undirbúa Heimi VE 38 á snurvoð. Hann var gamall 18 brúttórúmlesta trébátur. Skipstjóri var gamall

kappi, Guðmundur Tómasson, er bjó á Bergsstöðum sem voru Urðavegur 24. Sonur hans, Ólafur Guðmundsson á Sveinstöðum, átti bátinn og gerði hann út. Aðrir í áhöfn voru mágur eigandans, kallaður Tóti í Bjarma, Þórarinn Ágúst Jónsson, en þar bjó hann lengi. Einnig var þar karl sem var kallaður Bjöss, hann var einhleypur og sjómaður í Eyjum í mörg ár, þar á meðal á Höfrungi VE með áðurnefndum Guðmundi Tómassyni skipstjóra. Ég kann ekki nánari deili á þessum mönnum.

Ég fór um borð í Heimi VE 38 til að rabba við karlana. Ég spurði hvort þá vantaði ekki mann á bátinn? Ólafur útgerðarmaður svaraði að bragði: „Okkur vantar kokk. Ef þú ert til í að skvera lúkarinn getur

þú fengið pláss sem kokkur.“ Ég sagðist vera til í það og spurði fullur áhuga hvenær ég gæti byrjað? „Í fyrramálið,“ svaraði Ólafur.

Ég mætti eldsnemma morguninn eftir í vinnugalla og með sköfur, skrúbba, sápulög og stóran klórbrúsa. Lúkarinn var mjög skítugur og illa lyktandi, enda hafði hann ekki verið þrifinn í mörg ár. Ég tók allar dýnur og rúmbotna úr kojnum og bar upp á dekk, svo fjarlægði ég gömul stígvél, sjóstakka og alls konar drasl. Síðan þvoði ég allt hátt og lágt og sótthreinsaði kojur, vegg, loft og gólf með klórblöndu. Að lokum málaði ég allan lúkarinn, skveraði eldavélina (kabyssuna), skipti um ljós í loftinu og lagaði ljósin í kojnum. Ég vann við þetta langa vinnudaga í um tvær vikur.

Standsetning mín á lúkarnum í Heimi VE 38 vakti mikla athygli og skipverjar voru mjög viljugir að sýna öðrum dýrdina. Margir komu að skoða lúkarinn og heyrði ég oft að þetta væri orðinn flottasti lúkarinn í Eyjaflotanum! Ég var sammála því, þótt ég hefði ekki skoðað alla hina lúkarana. Aldrei var minnst á að ég fengi eitthvað greitt fyrir þetta en ég fékk kokkspláss upp á hásetahlut.

Sumarið var skemmtilegt og oftast var gott sjóveður. Ég fékk ekki sérstakt hrós fyrir matseldina í fyrstu en eftir að mamma gaf mér uppskriftir og góð ráð fór það að lagast. Skipverjar voru orðnir mjög sáttir við það sem ég eldaði og bakaði þegar leið á sumarið.

Við veiddum mest af kola og þurftum að gera að hverjum einasta fiski. Menn bogruðu við þessa vinnu, tóku fiskinn upp af dekkinu, gerðu að og hentu honum niður í lest.

Þetta var ótrúlega léleg vinnu-aðstaða og ég vildi bæta úr henni. Ég smíðaði aðgerðarborð í réttri vinnuhæð og festi það við lunninguna. Borðið var líkt og stór skúffa og rúmaði því talsvert af kola. Fiskinum var mokað upp á borðið og svo stóð maður og gerði að og gat hent slóginu beint í sjóinn. Þessi nýja aðstaða gjörbreytti öllu vinnulagi og gerði aðgerðina mun léttari en áður.

Sjómenn á öðrum snurvoðarbátum gerðu grín að aðgerðarborðinu og spurðu hvort Óli Gränz væri að innleiða skrifstofusjómennsku í flotann? En það leið ekki á löngu þar til svipuð borð voru komin í hina snurvoðarbátana. Afköstin við aðgerðina jukust mikið og vinnan varð miklu léttari. Ég hugsaði þá að sá hlær best sem síðast hlær!

Mér féll afar vel að vera á sjó þrátt fyrir að vinnudagarnir væru stundum langir. Ég reyndi að hafa lúkarinn hreinan og finan allt sumarið. Ég fór heim með óhrein viskastykki og tuskur í þvott og kom svo með þau aftur hrein um borð. Sumarhýran varð frekar lítil en reynslan var mjög skemmtileg.

Mokaflí á handfæri

á Freyjunni VE

Eftir úthaldið á Heimi VE 38 sem sjókokkur fannst mér ég vera fær í flestan sjó. Sumarið eftir réði ég mig á handfæra-veiðar með Sigga á Freyjunni VE 260, Sigurði Ó. Sigurjónsyni frá Brekkuhúsi. Ágúst Matthíasson frá Litlu-Hólum átti helminginn í bátinum á móti Sigga. Freyja VE var 51 brúttólest eða nærri því þrefalt stærri en Heimir VE, byggð í Danmörku 1954 fyrir þá félaga Ágúst og Sigga. Siggi var kvæntur Jóhönnu Helgadóttur, hálfsystur pabba.



Óli var háseti á Freyju VE 260 sumarið 1957 á handfæraveiðum. Skipstjóri var Sigurður Ó. Sigurjónsson sem var kvæntur Jóhönnu Helgadóttur, fæðursystur Óla.

Það voru skemmtilegir karlar í áhöfninni. Dolli í Sjónarhóli, Adólf Magnússon, var vélstjóri. Einnig voru um borð þeir Trausti Sigurðsson á Hæli, Brekastíg 10, Bjóssi Snæ, Sveinbjörn Snæbjörnsson frá Reynivöllum, Kirkjuvegi 66, og Gústi slettó, Ágúst Guðjónsson, kokkur. Viðurnefnið fékk hann vegna sérkennilegs göngulags.

Við vorum á handfærum allt sumarið. Stærsta róðurinn fengum við út af Dyrhólaey þegar við drógum 27 tonn af ufsa á handfæri á tæpum sólarhring. Það var með ólíkindum mikil veiði. Við komum varla slóðunum út fyrr en það var fiskur á öllum járnum. Við enduðum með að fylla lestina. Ég hafði skínandi góðar tekjur þetta sumar sem kom sér vel fyrir fjölskylduna enda var pabbi þá orðinn óvinnufær að miklu leyti.

Það vakti athygli mína að allir um borð höfðu ákveðnar skoðanir á litunum á gúmmíbeittunni á önglunum og því hver röð þeirra ætti að vera á slóðunum, nema Siggí. Ég hnýtti alla slóðana fyrir hann og honum var alveg sama hvernig litirnir röðuðust. Samt fiskaði hann alltaf manna mest. Karlarnir höfðu gaman af að spila með mig og senda mig í ýmsar fyluferðir um borð. Siggí skipstjóri tók þátt í þessu sprelli og hugsaði ég honum þegjandi þörfina. Einu sinni vorum við á leið í land og kapteininn lagði sig frammi í

lúkar því að þar var hlýrra og notalegra en í skipstjóraklefanum í stýrishúsinu. Við Dolli áttum landstímið. Við Bjarnar-eyjarhornið sagði Dolli mér að fara fram í og ræsa karlinn. Ég stakk mér hálfum inn í kojuna og öskraði: Siggí, Siggí, þú verður að koma strax upp! Við erum að sigla á milli hafnargarðanna og ég bara batt stýrið!

Siggí vaknaði við vandan draum og í hönd fór ótrúleg atburðarás. Hann byrjaði á að stanga efri kojuna, enda engin slík í skipstjóraklefanum. Svo stökk hann fram úr en hitti ekki á bekkinn og datt á rassinn á lúkarsgólfinu. Þar spólaði hann í hrúgu af stígvélum undir borðinu og rauk svo upp stigann á sokkaleistunum en hitti ekki í öll þrepin og hrasaði í öðru hverju skrefi. Loksin komst hann upp á dekk og sá þá að Dolli stóð við stýrið og að enn var langt í innsiglinguna. Eftir þetta fékk ég frið fyrir allri stríðni.

Á þessum árum var engin salernisaðstaða um borð í þessum minni bátum. Menn sprændu bara yfir borðstokkinn og ef gera þurfti stærra þá brugðu menn sér aftur fyrir stýrishúsið og gerðu stykki sín í galvanísraða skólpfötu. Spotti var bundinn við handfangið á fótunni til að hægt væri að henda henni í sjóinn og skola úr henni innihaldið.

Algjör uppgrip á síldinni

Ég var á síld á Stíganda VE 77

sumrin 1961 og 1962. Helgi Bergvinsson aflakóngur var skipstjóri og útgerðarmaður Stíganda og einnig tengdapabbi minn. Hann var tregur að taka mig um borð því pláss hjá aflakónginum voru mjög eftirsótt. Svo féllst hann á að ég fengi pláss. Kæran mín, Sigríður Elinborg Helgadóttir, var á íþróttaskóla í Sønderborg á Jótlandi. Ég tók mjög lítið út yfir sumarið og mér fannst ég aldrei hafa séð eins mikla peninga og þegar ég fékk útborgað eftir hvert síldarúthaldið. Það voru algjör uppgrip og þetta létti mikið undir með okkur mömmu við rekstur heimilisins.



Óli og Sigurvin Þorkelsson, hásetar á Stíganda VE, voru að landa síld á Norðfirði þegar tekin var ljósmynd af þeim. Hún varð fyrirmynd frímerkis sem kom út 1963.

Seinna sagði Sigga kæran mín mér að pabbi hennar hefði hringt í Leu konu sína Sigurðardóttur og sagt að hann sæi ekki eftir að hafa tekið mig með á síld því ég væri duglegasti maðurinn á bátnum! Mér

þótti mikill heiður að heyra það. Við Helgi vorum mjög góðir vinir, alveg til æviloka hans. Mér þótt vænt um hann alla tíð og hann reyndist mér vel og var traustur vinur alla ævi. Helgi var mér sem besti faðir.

Við enduðum á frímerki

Við vorum að landa síld í Neskaupstað í júlí 1961 þegar ljósmyndari kom niður á bryggju. Hann sagðist vera á vegum Pósts og síma að taka myndir af atvinnulífinu. Síðan ætti að velja nokkrar myndir og teikna eftir þeim ný frímerki. „Kannski verður mynd af ykkur fyrir valinu,“ sagði hann við okkur Venna, Sigurvin Þorkelsson, föður þeirra Andrésar leikstjóra og knattspyrnukappanna Ólafs Þórs og Ásgeirs Sigurvinssona. Ein myndin af okkur að moka síld var gerð að frímerki að verðgildi 7,50 krónur og kom það út árið 1963. Þetta frímerki og annað að verðgildi 5 krónur voru gefin út að tilhlutan Matvælastofnunar Sameinuðu þjóðanna (FAO). Þau voru tileinkuð herferð Sp gegn hungri. Var gert ráð fyrir að um 100 lönd gæfu út frímerki í þeim tilgangi. Þetta var í þriðja skiptið sem Sp beittu sér fyrir frímerkjaútgáfu aðildarþjóðanna en áður höfðu komið frímerki að undirlagi Sp vegna

flóttamanna og malaríu. Þessi frímerki vekja upp góðar minningar um skemmtileg sumur og rifandi góðar tekjur.

Kristján Jónsson loftskeytamaður

Stríðssiglingar

II. hluti

Junkers 88

Sem fyrr segir fór ég af stað aftur í marslok 1942. Þegar kom fyrir Reykjanes var suðaustan stormur og hélst hann alla leiðina út. Guðmundur skipstjóri sagði oft: „Heita helvíti, við komumst aldrei út svona hlaðnir, andskoti, allt skipið á bóla kafi, heita helvíti.“ Svo hló hann bara og sagði fleiri skemmtisögur.

En áfram var haldið að sigla og þegar við komum frá Englandi seint í apríl frétti ég í Reykjavík að vinur minn Jens Pálsson hefði verið tekinn fastur og fluttur í fangelsi á Englandi. Mér brá mjög við þessi tíðindi og var harmi lostinn. Stríðið virtist vera að færast nær okkur, það lá eitthvað óhugnanlegt í loftinu. Meðan á inniverunni stóð var ég alltaf meira og meira hissa á að sjá allar þessar sandpokahleðslur í bænum, á Lækjargötu, við pósthúsið og víðar, loftvarnabyrgi um allan bæ eins og það væri von á einhverjum loftárásum eða jafnvel innrás í landið, hysterið var algert. Þetta fannst mér hlægilegt, sérstaklega eftir að Þjóðverjar réðust á Rússland, þá var gersamlega útilokað að þeir gætu hugsað um Ísland, þeir voru orðið alls staðar og réðu ekki neitt við neitt.

Snemma í júní 1942 vorum við á leið til Englands og vorum samskipa togaranum Surprise. Aðfaranótt 10. júní fannst okkur skipið vera orðið óvenju sigið að framan og talsverður sjór kominn í skipið. Farið var að athuga hver orsökinni væri. Datt mönnum fyrst í hug dekkleki og borið var smjörliki í rifurnar en þá kom upp úr dúrnium að lensa var inn í staðinn fyrir út. Uppgötvuðust þessi mistök fljótlega svo allt var í lagi en ég var beðinn að ljósmorsa yfir í Surprise meðan á þessu stóð til að biðja hann að hafa auga með okkur ef á þyrfti að halda. Notaði ég rautt gler í Aldislampann af því skuggsýnt var.

Daginn eftir um klukkan þrjú fór ég upp í brú til að drekka kaffi þeim til samlætis sem í brúnni voru. Þegar ég var kominn upp á brúarvænginn heyrði ég eitthvert hvíss, hélt að það væri að blása af katlinum en sá í sömu mund flugvél á stjórnbörða rétt hjá skipinu. Þetta var þýsk Junkers 88 og flaug hún mjög lágt, svo nálægt að maður sá karlana um borð í henni. Flug hún hratt fram fyrir skipið og snéri



Líkan af Verði, talgað af Kristjáni. Vörður var smíðaður í Þýskalandi árið 1921 og skráður á Íslandi árið eftir og hét þá Gulltoppur RE 247.

við svona 500 metrum fyrir framan okkur og flaug þá beint á móti skipinu í reyknium úr reykhláfnum.

Okkur brá talsvert, héldum að hún væri í árárhug en hún flaug yfir skipið á mikilli ferð, snéri síðan aftur við og endurtók þessar æfingar. Síðan flaug hún í þriðja skipið og þá yfir Surprise, dembdist sér allveg niður að honum en gerði ekkert, snéri svo við og kallaði mig upp með ljósmorselampa. Skipstjórinn bað mig að svara en ég var höndum seinni að skipta um gler, setja hvítt í stað þess rauða en þá flaug hún burt og hvarf okkur sýnum.

Þetta var á móts við Færeyjar. Við vorum ægilega forvitnir um hvað hún vildi okkur, kannski að bjarga mönnum af fleka eða í bátum af skipi eða flugvél sem hún hefði lent í orrustu við en það fengum við aldrei að vita. Þetta var að a.m.k. mjög óvenjulegt. Einnig dró þetta nokkurn dila á eftir sér því ég lenti í mikilli yfirheyrslu síðar um haustið og kem ég að því síðar.

Sæmundur var á „útíkikkinu“

Í byrjun júlí fékk ég nokkurra daga frí og notaði ég tækifærið til að ferðast með póstinum, Þorsteini Þorsteinsyni, ásamt vini mínum Kjartani Guðmundssyni tannlækni. Pósturinn var að sækja atkvæðaseðlana úr Austur-Barðastrandarsýslu og

voru það síðustu atkvæðin sem talin voru á landinu. Við fórum frá Patreksfirði á sunnudegi og vorum komnir til baka á fimmtudegi. Farið var til Brjánslækjar og þar kom á móti pósturinn úr austursýslunni. Var þetta stórkostlegur skemmtitúr, sólskin alla fimm dagana og hestarnir mjög góðir, sérstaklega Blakkur sem ég keypti síðar. Hann var ofsa viljugur en afar styggur. Þetta var fyrri kosningin sumarið 1942.

Eftir næsta Englandstúr var farin skemmtiferð með fólkið sem vann í frystihúsinu og aðra sem áhuga höfðu. Var þetta mjög ánægjuleg ferð í góðu veðri. Farið var til Bildudals og í Trostansfjörð, skógi vaxinn og naut fólkið ferðarinnar vel en var þar dvalið allan daginn áður en haldið var aftur til Patreksfjarðar. Þröngt var á þingi, um 200 manns voru um borð.

Fiskilestin hafði verið stækkuð á kostnað kolaboxanna um leið og brúin var brynvarin svo enn jókst ofhleðslan. Það var troðið í öll göt. Salan jókst einnig að sama skapi. Allt þetta sumar gekk allt vel, fiskirí var ágætt og salan í Englandi mjög góð. Þótt Bretar hefðu sett hámarksverð á fiskinn þá var bara meiru troðið í skipið, fækkað hillum í lestinni og minna ísað.

Seint í ágúst fórum við út sem oftast og auðvitað beint á Halann. Veðrið var gott



Breskir hermenn í Hvalfirði ljósmorsa yfir í skipalest sem er á leið frá Kanada til Englands. Líkt og Kristján gerði yfir í Surprise þegar Vörður tók að síga í sæ. Mynd: JH, einkasafn

og fiskiríði líka svo við vorum búnir að fylla eftir 5 eða 6 daga. Síðustu nóttina var sérstaklega góð veiði og dekkið orðið fullt snemma um morguninn og því var haldið af stað til Patreksfjarðar. Ég var vakinn kl. 06:00 til að taka við stýrinu sem ég gerði oft þegar mikið var að gera á dekkinu og eins á stími. Fyrsti stýrimaður, Sæmundur Auðunsson, var á vakt og vorum við tveir einir í brúnni. Fór vel á með okkur enda var hann einn besti vinur minn þá eins og síðar meðan hann lifði. Veðrið var gott, svo og skyggni. Sæmundur var á „útkikkinu“ til að sjá hvort nokkur tundurdufl sæjust á leiðinni á reki eins og oft kom fyrir. Tíminn leið því fljótt.

Um kl. 09:00 kom 1. vélstjóri, Jens Jensen, upp í brú til okkar til að drekka með okkur kaffi sem hjálparmatsveinninn var nýbúinn að koma með. Hann var líka mikill vinur okkar. Við spjölluðum margt og Sæmundur bað strákinn að fara aftur í og sækja vinarbrauð sem hann fullyrti að ættu að vera til en drengurinn marg þrætti fyrir og sagði þau ekki til. Við höldum honum uppi á snakki dagóðan tíma, þetta var 14 ára strákur í fyrsta túr og ansi skemmtilegur. Eftir góða stund sagði hann að karlarnir yrðu vitlausir ef hann færi ekki að kalla á þá í kaffi og þaut úr brúnni og aftur í. Þá var klukkan orðin um hálf tíu.

Þýskir gera árás

Sæmundur kom þá auga á flugvél á lofti um þrjár gráður á stjórnbörða og benti okkur á hana. Hún var dálítið langt frá en beygði í áttina til okkar og flaug beint á móti skipinu. Hún var stór og dökkleit á litinn svo ég sagði við strákana að þetta

væri þýskari, fjögurra hreyfla Focke Wulf FW 200. Ég hafði séð módel af henni um borð í Súðinni um sumarið. Þeir töldu það af og frá, þetta er Breti eða Ameríkani sögðu þeir og fóru að kíkja á hana í sjónauka og sögðu þetta vitleysu hjá mér. Síðan fór ég að kíkja líka og alltaf kom vélin nær og nær. Ég stóð í eina opna glugganum eins og bjáni, þá sá ég á henni krossana, járnkrossa neðan á vængjunum og kallaði það upp. Um leið byrjaði hún að skjóta úr mörgum vélbyssum og var hávaðinn ægilegur frá skothríðinni og fjórum mótorum og vélin komin niður undir möstur. Ég sagði við Sæmund að ég hlýpi aftur í klefa til að senda út neyðarkall áður en hún skyti niður loftnetin eða hitti skipið. Ég stökk aftur í eins og skot og niður í klefa, á leiðinni sá ég bunur út úr lýsistunnunum á keisnum eftir kúlur og mætti hásetunum við dyrnar inn í borðsal og sagði þeim að fara í skjól, það væri árás á skipið. Ég var búinn að þau æfa neyðarsendingu, vissi að ég yrði skít-hræddur ef við lentum í árás af einhverju tagi. Ræsti stöðina með annarri hendi en klippti á innsiglið með hinni. Svo sendi ég út á 500 khz, alþjóðlegri neyðarbylgju: AAA de TFBC German plane attacking position 20 mls NV from Bardi, Öndarfjörð. Vissi að loftskeytamennirnir í flugvélinni myndu hlusta og vita um leið að þetta var íslenskt skip. Allir loftskeytamenn vissu að TF þýddi Ísland. Flugvélin var þá að koma aftan að og byrjaði skothríðin af löngu færi.

Þegar ég var búinn að senda út á morse, sendi ég líka á tali á móðurmálinu svo okkar floti myndi heyra í okkur. Um leið heyrðist mikill gnýr og skipið beinlínis lyftist upp að aftan, ég var viss um að

þetta hefðu verið tvær sprengjur sem féllu nærri samtímis, skipstjórinn hélt þetta vera eina sprengju. Hún hefur fallið rétt fyrir aftan skipið og ekki hitt skotmarkið. Það sprakk botnstykkið á dýptarmælinum og leiðslur í vélarrúmi slitnuðu. Mér var ekki farið að lítast á blikuna, hún myndi hitta næst, hugsaði ég með mér og tók til bjargbeltið sem var undir koddanum og hafði það nálægt ef á þyrfti að halda. Ég var svo heppinn að hafa nóg að gera við að skipta við skip sem svoruðu okkur.

Í kúlnahrið, mannfall

Hásetarnir stóðu við klefadyrnar, sumir kríthvítir í framan. Ég bað skipin að halda til okkar ef ekkert heyrðist frá mér meira. Nú var allt rólegt um stund og við fylltumst hjartsýni, kannski var hún farin á brott aftur. Þá sagði einn hásetinn við mig að Sigurjón væri særður. Ég fór nú að flauta upp í brú og spyrja tíðinda og þeir sögðu flugvélin hafa flogið burt yfir Öndarfjörð og horfið þar sýnum. Þá fór ég upp í borðsal hásetanna og þar lá Sigurjón á borðinu og vinur minn, Friðmann Þorvaldsson 2. stýrimaður, var að stumra yfir honum, búinn að binda um sárið og var að telja úr ópíumglasi 20 dropa til að gefa honum. Sigurjón sagðist finna svolítið mikið til. Hann var kríthvítur og honum var auðsýanlega að blæða inn. „Gefðu honum allt úr glasinu, hann er að deyja.“

Skotið hafði komið í bakið á honum og í gegn út um kviðinn. Við höldum til Flateyrar með hann til lækni en hann andaðist þegar við vorum komnir inn á Öndarfjörð. Ég var búinn að tala við lækinn á Flateyri gegnum TFZ Ísafjardarráðið svo hann yrði viðbúinn strax og við kæmum. Síðan var stefnan sett á Patreksfjörð. Ég fór upp á brúarþakið. Þessi brot voru úr 20 mm fallbyssukúlum. Það voru kúlugöt um allt skip, frá hvalbak og aftur á bátapall. Reiðinn í frammastrinu skotin sundur og stórt gat á forhlerann eftir sprengikúlu.

Til Patreksfjarðar komum við um kl. 17:00. Var þar margt fólk á bryggjunni. Sigurjón Ingvarsson heitinn var lagður í kistu upp á bíl og ekið með líkið upp í kirkju. Skipshöfnin fylgdi á eftir en ég var eftir um borð. Þá kom útgerðarmaðurinn upp í brú, þar var einnig skipstjórinn. Hann spurði hvort við vildum ekki bara landa heima og hætta við að sigla. Ég varð dálítið hissa og sagði við hann: „Fyrir þetta fáum við hræðslupeningana og aldrei hef ég verið jafn laus við kvíða og núna. Svona kemur ekki fyrir nema einu sinni í túr samkvæmt tilviljunarlögmálinu og ég er mest hissa á því að ekkert skyldi koma fyrir áður, eftir nærri þriggja ára stríðssiglingar.“

Hann horfði bara á mig eins og ég væri hálf klikkaður. Þetta var að vísu dálítið óvenjulegt og það heima á Íslandsmiðum. Tveir eða þrír menn fóru alfarnir í land eftir þessa reynslu.

Skýrsla Þjóðverjans

Svo gerðist það löngu seinna er liðin voru 48 ár frá þessum atburði að ég, með aðstoð Þórs Whitehead prófessors, fékk í hendur skýrslu frá þýska flughernum frá þessum tíma en þar segir þýski flugmaðurinn frá ferð sinni þennan dag, 24. ágúst 1942. Hann segir tilgang ferðarinnar hafa verið að leita að skipalest, 17 fragtskip og 5 beitiskip til varnar, sem frést hafði af í nánd við Jan Mayen. Einnig átti hann að leita alla leið vestur að Ísröndinni við Grænland.

Flugvélin fór af stað frá Vernes flugvelli við Prándheim kl. 04:48 MEZ og lenti aftur á sama stað 17:34 eftir að hafa verið

varð vart við varnarskothríð. Í þriðju atrennunni sáuum við fyrst þjóðerni skipsins, á síðunni stóð skýrum stöfum nafnið ÍSLAND. Þá flugum við burt.“

Þessi tími, 11:40 var auðvitað Mið-Evróputími, tveimur tímum á undan okkar klukku. Það var furðulegt að hann skyldi halda að skipið væri 1000 tonn að stærð. Vörður var 317 lestir brúttó, rúmlega 44 metra langur. Þessar vélar, FW 200, sökktu 64 skipum í febrúar 1941 og sögðu menn þau skip helmingi stærri en þau raunverulega voru. Þetta kom í ljós eftir stríð. Flugmenn voru mjög óklárir að þekkja stærð skipa og svo ýktu þeir alltaf talsvert.

Ég skildi ekki hvað flugstjórinn meinti með að fyrri árásin hefði mistekist því það var þá sem þeir skutu hvað ákafast og Sigurjón heitinn féll. Hann var að bera lifrarkörfu á mótis við trollspilið þegar hann fékk skotið í sig. Tveir menn aðrir

voru á dekkinu að kúttu í körfu, þeir hentu sér niður vegna hávaðans en karfan var í tætlum á eftir. Það var heppilegt að hásetarnir skyldu flestir vera í kaffi, annars hefði kannski orðið miklu fleiri slys því að Þjóðverjarnir skutu svo neðarlega með vélbyssunum.

Við fórum af stað aftur frá Patreksfirði nóttina eftir og héldum til Reykjavíkur í venjulegt eftirlit hjá Tjallanum, innsigla stöðina og taka Guðmund siglingaskipstjóra. Við stoppuðum í sólarhring, sem var óvenjulegur lúxus.

Það var víst verið að biða eftir samferðaskipi, öðrum togara. Síðan var haldið til Fleetwood og salan var góð eins og vant var enda vel hlaðið skipið, við vorum alltaf með 20 til 30 tonnum meiri vigt en systraskipin og álíka stórir togarar.

„Steindauðir menn um borð“

Þetta var Patreksfjarðarstefnan. Þegar við komum til Fleetwood komu tollarar og þessir venjulegu eftirlitsmenn um borð og aldrei þessu vant fóru þeir að leita í loftskeytaklefanum, spurðu um bréf og myndavélar en hvort tveggja var bannað að hafa meðferðis. Bretarnir í Reykjavík reyndu oft að koma bréfum með togurunum til að sleppa framhjá skoðuninni. Ég sagðist hvorki hafa bréf né myndavél en mundi ekki eftir að Kjartan tannlæknir hafði gleymt sinni vél um borð. Var hún í

skúffu undir borðinu. Ég vonaði að þeir fyndu hana ekki. Þá ráku þeir augun í miða sem ég hafði skrifað á upp úr Grettis sögu, nokkra málshætti, svo sem, Ber er hver að baki nema sér bróður eigi og fleiri slíka en Grettis saga er full af slíku. Ég las allar Íslendingasögurnar í Englandssiglingunum á þessum tíma.

Þeim þótti þetta eitthvað skrítið og báðu mig að þýða. Ég kvaðst vera slæmur í ensku, auk þess væru þessir málshættir ill þýðanlegir. Þeir tóku miðann. Síðan skoðuðu þeir í veskið og fundu þar miða sem stóð á Duisburg am Rhein. Hann var í bakhólfinu í veskinu og ég var búinn að steingleyma þessum miða sem strákarnir úr Víkingi höfðu gefið mér í Kaupmannahöfn þegar þeir komu úr Þýskalandsför 1930. Þetta fannst þeim skrítið og ekki batnaði nú útlitið þegar þeir ráku augun í bók sem lá á borðinu, forsiðan með japönskum fána. Jóhann vinur minn Jónsson hafði lánað mér hana stuttu áður. Þetta var anti japönsk bók eftir einhvern Ítala.

Nú myndi ég liggja laglega í því ef þeir fyndu líka myndavélina sem ég hafði þrætt fyrir vegna þess að ég vissi að þeir myndu eyðileggja filmuna og ég tímði ekki að missa hana enda tilheyrði hún öðrum eiganda. Þetta voru myndir úr hinum skemmtilega Brjánslækjartúr. Eftirlitsmennirnir sögðust taka öll þessi grunsamlegu gögn og senda þau til London til athugunar. Daginn eftir komu þeir aftur og báðu margfaldlega afsökunar á ónæðinu, þetta hefðu reynst hinir ómerkilegustu pappírar. Síðan héldum við heim á leið í góðu veðri eftir ánægjulega dvöl í Fleetwood, fórum í sjósundlaug og til Blackpool á baðströnd og í bíó og auðvitað á bjórsjoppurnar eins og vant var.

Á heimleiðinni rákumst við á björgunarbáta í miðju hafi og fórum að þeim til athugunar. Þá sagði Guðmundur skipstjóri: „Heita helvíti, við komum ekki nálægt þessu, steindauðir menn um borð, andskoti, ekki snerta þá.“

Það kom þó upp úr dúrnunum að þetta voru danskir fánar sem lágu yfir þófturnar. Tveir hásetar fóru um borð í bátana og sáu að matarkassar voru ósnertir og neyðarblys líka sem sýndi að mönnunum hafði verið bjargað. Hirtu þeir blysin. Þegar við komum heim fréttum við að togarinn Júní frá Hafnarfirði hefði bjargað áhöfninni, um 20 mönnum daginn áður. Þetta var danskur flutningaskip sem kafbátur hafði skotið niður.

Við komum til Reykjavíkur 7. september og stoppuðum til þess 17.



Félagarnir, Kjartan Guðmundsson tannlæknir, Þorsteinn Þorsteinsson póstur og Kristján, lengst til hægri, eftir ferðina í Austur-Barðastrandarsýslu að sækja atkvæðaseðlana.

rúma 12 tíma á flugi.

Hann fann þessi skip aldrei en sá fjögur vopnuð varðskip á leiðinni. En staðarákvörðun þeirra var öll á dulmáli svo ekki varð séð á skýrslunni hvar þau voru. Síðan segir hann að þeir á flugvélinni hafi séð togara, um það bil 1000 tonn að stærð, sem gekk 6 sjómílur og stýrði 210 gráður.

Flugvélin var merkt F8+KL og hann telur upp áhöfnina, sex menn, flugstjóri Ofw Faje, tveir loftskeytamenn, vélstjóri, 2. flugstjóri og skytta aftur á.

Síðar lýsir hann árásinni: „Kl. 11:00 sáuum við hlaðinn togara og réðumst á hann í um 100 metra hæð framan frá en árásin misheppnaðist. Við gerðum aðra árás aftan að skipinu og köstuðum 2 SC 250 kg sprengjum í 20 metra fjarlægð en þær féllu of stutt, rétt aftan við skipið. Ekki

Traustur félagi yfir hátíðirnar

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



DAGATALIÐ ER KOMIÐ

Hin norræna ljósmyndakeppni sjómanna – Nordic Photo Contest For Seafarers – hefur getið af sér margan gullmolann. Suma þeirra fáum við almúginn aldrei augum litið, því miður, en aðrir birtast okkur í meðal annars Víkingi og öðrum norrænum sjómannablöðum.

Ein skemmtilegasta afurð keppinnar og kannski sú sem lifir lengst og flestir sjá er almanakið góða. Það er nú komið yfir hafið og til afhendingar á skrifstofu Félags skipstjórnarmanna í Pfaff-húsinu við Grensásveg 13 í höfuðborginni. Auk þess að halda reglu á dög-

um ársins færir almanakið okkur reglur keppinnar og rifjar upp hverjir standa að henni.

Síðast en ekki síst skal þess getið að okkar menn eiga þrjár ljósmyndir í dagatalinu en það eru þeir Ágúst Ingi Sigurðsson,

Davíð Már Sigurðsson og Guðmundur Birkir Agnarsson.



Þessi mynd Guðmundar Birkis er ein þeirra sem prýða dagatal Norrænu sjómannakeppinnar 2026.





VSV
VESTMANNAEYJAR
ICELAND

Gleðileg Jól

VINNSLUSTÖÐIN HF • HAFNARGATA 2 • 900 VESTMANNAEYJAR • VSV@VSV.IS • VSV.IS



HÁGÆÐA

SMURPUNGAR

SKF SYSTEM 24 LAGD 125/WA2 er sjálfvirkur smurpungur fylltur með SKF LGWA 2 feiti, sem hentar fyrir breitt hitastig og mikinn þrýsting. Hann er sérstaklega gerður fyrir rafmótora, færribönd, viftur og dælur.

Gasdrifnu SKF smurpungarnir eru fánlegir í mismunandi útfærslum – annaðhvort forfylltir með SKF smurefnum eða tómir, tilbúnir til að fylla með olíu. Með einfaldri virkjun og tímastillingu án verkfæra tryggja þeir örugga og nákvæma smurningu.

Helstu kostir:

- Sveigjanleg stilling á smurningu, 1–12 mánuðir
- ATEX Zone 0 samþykktir
- Gegnsætt ílát fyrir auðveldla sjónræna skoðun
- Fyrirferðarlítill hönnun fyrir þröng svæði
- Aukið öryggi og hagkvæmara viðhald

SKF®



Heiðar Kristinsson

JÚLÍUS JÚLINÍUSSON

SKIPSTJÓRI

4. hluti

Haustrferð til Íslands 1915

Priðja ferð Goðafoss frá Kaupmannahöfn til Leith og Íslands, stuðst við leiðarbók skipsins

Tollverðir finna vín

Goðafoss er í Kaupmannahöfn frá 18. september. Fyrst eru losaðar vörur frá Íslandi og síðan lestaðar vörur til Íslands sem lýkur laugardaginn 25. september. Það ber til tíðinda að hafnarverkamenn blása til verkfalls tvo eftirmiðdaga en skipverjar ganga athugasemdalaust í störf þeirra. Skipinu er gert ýmislegt til góða meðan legið er í höfninni, meðal annars eru dönsku fánamerkin máluð utanborðs. Þá er afskráður II vélstjóri og annar skráður í hans stað og 1 messadrengur. Að venju er farið í Refshaleöen þar sem bíða 250 fót af steinolíu – sem sett eru á þilfar – og pósturinn til Íslands. Lestun lýkur síðdegis og þá haldið af stað í þriðju ferð til Íslands með viðkomu í Leith. Djúprista við brottför er framan 12°00“ og 15°06“að aftan.

Kl. 07 að morgni sunnudags 26.9 er komin svört þoka siglt með hægri ferð og gefnar þokubendingar. Skipið nálgast Skagen-vitaskip og kl. 09:30 er stefnu breytt fyrir Skagen án þess að vitaskipið sjáist en þokumerki heyrast frá því. Mánudagsmorguninn er siglt framhjá brennandi skonnortu á stað 56°45'N, brd. 3°00' austur lgd. Engir menn sjást á skipinu eða í nánd við það. Veður hefur versnað nokkuð, komin norðan um 8 vindstig en ferðin gengur þó ágætlega. Skipið fer nú að nálgast land og kl.03:00: „hef strangar gætur á landi“, færir Ólafur stýrimaður í leiðarbókina. Kl. 08:00 land í auglýs. Kl. 12:00 er aðalvél stöðvuð, hernaðareftirlit kemur um borð til skoðunar og einnig lóðs. Eftir ýmsar tafir og snúninga er siglt inn á höfnina í Leith og bundið þar kl. 15:30. Eftir að skipið var bundið í höfn eru unnin ýmis skipstörf og tekið til á þilfari. Tollverðir finna 5 fl. vín og 21/2 pund tóbak hjá Bessa Einarssyni Bessi dæmist um 6£ sekt fyrir verknaðinn og málinu lokið.

Næsta dag, miðvikudag 29. september, hefst vinna við lestun á vörum til Íslands og lýkur síðdegis föstudaginn 2. október. Eftir lestun í Leith eru allar lestar fullar og þilfarið gjörnýtt. Þar eru meðal annars 500 kolasekkir. Daginn eftir er skipið fært úr höfninni og akkerað þar. Skipsbáturinn er settur á flot skipstjóri og hafnsögumaður fara í land. Kl. 14:00 kemur skipstjóri um borð með öll skipsskjöl og heimsigling hefst

Sunnudagur 3. október. Í tvígang, kl 03:40 og kl. 09:35, er skipið stöðvað af enskum herskipum. Í bæði skiptin er heimiluð sigling áfram eftir skamma töf. Komið upp undir Kirkwall kl. 13:45. Ekki er tekin lóðs en lóðsbátur siglir á undan Goðafossi inn á höfnina þar sem lagst er við bb. akkeri, 30 fm keðja í sjó. Eftirlitsmenn koma um borð og skoða skipskjöl sem tekur skamma stund. Skipið fær siglingaheimild og stefnan er tekin á Djúpavog. Ferðin gengur vel norður milli Orkneyja og framhjá Færeyjum en þá gerir þoku og gefnar eru þokubendingar.

Priðjudaginn 5. október er hádegisstaður samkvæmt leiðarreikningi 64°14'n brd og 12°11'v lgd. Það er hægur austlægur vindur og þoka. Gefnar eru þokubendingar. Skipið nálgast Hvalbak. Vegna þokunnar hefur ekki fengist athugaður staður frá því kl. 13:10 á

sunnudag þegar farið var framhjá Færeyjum, það er norður enda Suðureyjar í eins sjómílna fjarlægð.

Landtaka við sunnanverða Austfirði var vandasöm á þessum árum, þokur tíðar og straumar og nú þarf að fara að öllu með gát sem svo sannarlega er gert eins og eftirfarandi færslur í leiðarbók sýna glögglega.

Leiðarbók útdráttur

Kl. 15:00 er lóðað 75 faðmar leir og skel logg 40.

Kl. 16:00 lóðað 64 faðmar steinn logg 49. Kl. 16:00 Vélín sett á hæga ferð og skipinu snúið út vegna þoku. Stefnan sem var 38°V er nú S35°A. Þessari stefnu og ferð haldið til miðnættis og gefnar þokubendingar. Frá miðnætti er lónað áfram á sömu stefnu með sama hraða þar til kl. 02:30. Þá er lóðað og enn finnst engin botn. Vélín þá stöðvuð loggið tekið inn og skipið látið reka.

Undir morgun er á ný farið að þreifa fyrir sér eftir landkenningu enn er sama þokan og lítið sést frá skipinu.

Kl. 05:30 lóðað engin botn.

Kl. 05:45 lóðað engin botn. Vélín sett af stað með hægri ferð og stefnan sett rv. N29°V misvísun V26° segulskekkja V 3°. Veður SV 4 – 5 þoka, gefnar þokubendingar.

Kl. 07:10 lóðað 90 faðmar sandur og skel logg 92.

Kl. 08:00 lóðað 90 faðmar sandur og skel. Logg 94.

Kl. 09:00 lóðað 90 faðmar leir og steinn logg 99.

kl. 10:00 lóðað 76 faðmar dökkur leir logg 02.

Kl. 11:00 lóðað 70 faðmar finn leir logg. 05 þokunni léttir nú nokkuð og komin þokuslæða. Vélín sett á hálfa ferð.

Kl. 11:30 lóðað 60 faðmar steinn og leir logg 11.

Kl. 12:00 lóðað 70 faðmar leir og steinn logg 14. Rétt um kl. 12:00 kemur skerið Hvalbakur í auglýs.

Hádegisathugun kl. 12:00, Hvalbakur miðast í NNO fjarlægð ág.

1 sjómíla. Skipsklukkunni seinkað um 20 mín.

Parna er búið að lóna fram og aftur í þokunni í tæpan sólarhring þar til Hvalbakurinn sést og þá mjög skammt undan en djúpt er alveg upp í skerið og erfitt að varast það á þessum tíma. Svo ætla menn að halda því fram að ekki hafi verið farið með gát við siglingar á Goðafossi. Eftir að landsýn er fengin og örugg staðsetning er sett á fulla ferð í átt að Berufirði og lagst við Djúpavog kl. 15:30 við akkeri með 45 fm keðju í sjó.



Hvalbakur. Myndin er tekin úr gæsluflugvélinni TF SIF af Jóni Páli Ásgeirssyni og birt með hans leyfi.

Haustferð við Ísland

Skipið tekur fyrstu höfn á Djúpavogi 5. október 1915 kl. 15:30. Afgreiðslan á Djúpavogi gekk erfiðlega vegna veðurs og þoku og sem var forsmekkur þess sem koma skyldi í þessari ferð á austur- og norðurströnd landsins sem nú var að hefjast. Áætlun Goðafoss voru nánast allar hafnirnar frá Djúpavogi norður um land til Norður-fjarðar á Ströndum. Á fáum stöðum á þessari leið var hægt að leggjast að bryggju og afgreiðsla skipsins fór fram með uppskip-unarbátum við misjafnar aðstæður. Frá Norðurfirði var svo haldið sömu leið til baka og komið á margar sömu hafnirnar en nú til lestunar á farmi til útlanda.

Ferðin norður um gekk fremur erfiðlega, afgreiðsla skipsins var tafsöm vegna veðurs, bilun varð í öðrum gufukatli skipsins ásamt fleiri atvikum sem töfðu skipið. Sama á við um ferðina frá Norðurfirði til Djúpavogs þar sem komið var á margar sömu hafnir og á vesturleiðinni til lestunar.

Strax og skipið er lagst við akkeri er pósti skilað og hafin losun á þeim vörum sem fara eiga á Djúpavog losað í báta sem flytja vör-una í land. Nokkuð þarf að forfæra af farmi á þilfari til að komast að vörunni sem í land á að fara. Það er ágætis veður en gengur á með þoku samkvæmt leiðarbókinni. Um kvöldið er þokan orðin slík að bátarnir sem fluttu vöruna til lands rötuðu ekki lengur leiðina á milli skips og lands. Afferming hefst aftur árla morguninn eftir og lýkur síðdegis. Þá hefur dimmt mjög í lofti og hellirignir. Brottför er því frestað til morguns.

Föstudaginn 8 október kl 05:45 er loks haldið út Berufjörð og til Breiðdalsvíkur. Það er austsuðaustan stormur regn og dimmviðri, „stýrt eftir landþekkingu“ segir í leiðarbók. Sker og boðar sjást og er það fært í leiðarbók með ágiskaðri fjarlægð sem var algeng við-miðun á þessum árum. Lagst við bb akkeri á Breiðdalsvík með 60 faðma af keðju í sjó. Veður er þá suðaustan 8 til 10 vindstíg og dimmviðri. Blásið er í skipsflautu og upp úr kl. 08:00 kemur litill bátur að taka póstin og skömmu síðar uppskipunarbátur sem tekur 25 sekki af kolum, farþega og nokkurn varning. Skömmu síðar koma boð úr landi um að ekki sé fært að skipa farmi á land. Akkeri létt siglt út vikina og enn er landsýn stopul, „hafrót og fleygir í brotsjó“, segir leiðarbókin. Klukkustund síðar er „stýrt eftir landþekkingu inn Fáskrúðsfjörð.“ Ekkert pláss er við bryggju-na. Þar er gufuskjál fyrir. Því er akkerum kastað. Um kvöldið er settur næturvörður og beðið næsta dags með losun.

Þeir sem til þekkja á þessari siglingaleið geta líklega gert sér í hugarlund að í þessu veðri og skyggni hafi ekki verið neinir au-kvisar við stjórn á Goðafossi.

Næsta morgun, eða laugardaginn 9. október, er vinna hafin kl. 05:00 Þá kemur mótorskonnortan Njáll að síðunni og fermir allar Breiðdalsvíkur- og um helming af Stöðvarfjarðarvörum. Þá kemur

annar bátur upp að Goðafossi og tekur það sem eftir er. Meðal annars vörur til Fáskrúðsfjarðar. Um hádegisbil er skipið sjóklárt á ný en brottför engu að síður frestað sökum þoku. Það er svo á sunnudagsmorgun kl. 05:00 að létt er akkeri og haldið til Reyðar-fjarðar, Eskifjarðar, Norðfjarðar og Seyðisfjarðar og „vinna tafsöm vegna hellirigningar og storms“ segir í leiðarbók.



Togari liggur við endann á Sigfúsarbryggju. Á Norðfirði „lagt að og bundið við nýju bryggjuna, góð bryggja“ segir í leiðarbók um Sigfúsarbryggju. Myndin er frá árinu 1919, fengin frá Þórhalli Sofussyni Gjöveraa.

Frá Seyðisfirði er haldið á Vopnafjörð þar sem póstur fer á milli en ógjörningur að afgreiða skipið að öðru leyti vegna veðurs. Suð-austan 9 til 10 segir í leiðarbók. Frá Vopnafirði er haldið á Bakka-fjörð þar sem lagst er fyrir akkeri vegna bilunar í stb. katli sem varð lekur. Ketillinn tæmdur og ekki árennilegt að halda lengra án viðgerðar. Veðrið er ekkert að lægja, „ljótt útlit“ segir í leiðarbók. Sem skánar þó ögn þegar vélstjórum og vélaliði tekst að gera við ketilinn. Eftir miðnættið er haldið af stað fyrir Langanes og nú komið þökkalegt veður en hleypur þó í hvassviðri suma daga.

Goðafoss heldur nú til Þórshafnar, Kópaskers, Húsavíkur, Akur-eyrar, Siglufjarðar og Sauðárkróks. Til Sauðárkróks er komið á sunnudaginn 17. október kl. 14:40 og lagst við akkeri. Jafnskjótt hefst vinna við losun sem lýkur eftir miðnætti eða kl. 02. Þá er akkerum létt. Næsti viðkomustaður er Skagastönd.

Hlekkst á við Skallarif

Nú er siglt út Skagafjörð og fyrir Skaga. Annar stýrimaður kallar á skipstjórnann, sem er í kortahúsinu, að Kálfshamarsviti sýni hvítt. Þeir séu komnir úr rauðageiranum sem sýndi að skipið væri orðið frítt af grunnbrotunum út af Rífsnesi. Skipstjóri kom þá á stjórn-pallinn og sannreynði að vitinn var hvítur og eftir að búið var að ganga úr skugga um að vegalengdin frá staðnum kl. 05:30 hefði verið rétt, eða 10,0 sml., lét skipstjóri breyta kompásstefnunni í SSV $\frac{1}{2}$ V / S 02°Ö sem er stefnan um tvær sjómílar utan við Hofsgrunn sem er venjuleg siglingaleið inn Húnaflóa. Kl 06:45 sá skipstjóri grunnbrot þvert bakborðsmegin, ágiskað fjarlægð 1 til 2 sjómílar, og lét þá breyta stefnunni úr SSV $\frac{1}{2}$ V í SV = rv S 15°V. Þeirri breyttu stefnu S15°V er haldið í um 10 mín-útur, vegalengd um ein sjómíla, og þá sett á fyrri stefnu á ný enda samkvæmt vitanum og sjókorti ekki vitað til að nein hættu væri á ferðum. Kl. 07:10 rakst skipið tvisvar eða þrisvar sinnum í botn eða óþekktan hlut. Kálfshamarsvitinn sýndi hvítt þegar þetta skeði þannig að ekki átti að vera um grunn að ræða og skipið talið vera þrjár sjómílar frá landi. Skipstjóri kom þegar á stjórn-pall, stöðvaði vél og setti á afturábak til að stöðva skipið sem ekki missti ferð við snertinguna.

Kl. 07:13. Full ferð áfram á ný og sama stefna. Ekki sást þari eða önnur merki þess að skipið hefði tekið grunn og því talið líklegt að

um flak væri að ræða. Eftir áreksturinn voru öll botnræsi og seglfestu-kassar stíkaðir og fannst þá nokkur leki í botntanka 4 og 5. Öll ræsi (austurbrunnar í lestum) voru þurr. Veðrið var enn ekki orðið til ama, suðlægur vindur, skýjað loft en fór vaxandi. Kl. 09:00, lagst fyrir báðum akkerum við Skagaströnd. Skollið er á SSÖ stórvíðri og drífa.



Siglingaleið Godafoss frá Sauðárkróki fyrir Skaga samkvæmt leiðarbók skipsins.

Framanritað er byggt á sjóferðaskýrslu sem færð er í leiðarbók skipsins og endar svo: „Að framanskráður framburður er réttur erum vér undirritaðir fúsir til að staðfesta með eidi ef krafist verður.“ Undir skýrsluna rita nöfn sín Valdimar Árnason háseti, sem var við stýrið, Snorri Snorrason II stýrimaður sem var á vakt, Ólafur Sigurðsson I stýrimaður, sem hreinritar leiðarbókina, Hartvig Fabri I maskinmester og T. Júlíus Júlínússon skipstjóri.

Á meðan legið var á Skagaströnd var farið í botntanka og skemmdir kannaðar sem virtust töluvert miklar, dældir og bogin bönd. Á lekastöðum var gerð bráðabirgða viðgerð með tréflægum og hampi, stífað fast og steypt yfir með sementi og sandi.

Erfiðlega gekk að afgreiða skipið á Skagaströnd vegna veðurs og kl. 17:30 er vinnu við affermingu hætt og létt akkerum og siglt til Blönduóss. Veður er SV stórvíðri, skýjað loft. Stýrt er eftir landkenningu inn með ströndinni. Kl. 18:45, lagst við Blönduós. Póstur settur í land en ekkert unnið að losun farms vegna veðurs. Settur næturvörður fyrir nóttina.

Eftir að skipið hafði verið afgreitt við mjög erfiðar aðstæður vegna veðurs á Blönduósi og Hvammstanga var haldið á Borðeyri þar sem sjópróf vegna atviksins við Skallarif fóru fram.

Föstudaginn 22. október er settur aukaréttur Strandasýslu að beiðni Júlíusar skipstjóra um „að útnefna tvo hæfa menn og óvilhalla til þess að skoða skemmdir er skipið fékk á siglingu á leið hingað fyrir vestan Skagatá“. Tilnefndir eru skipstjórinn Hjalti Jónsson (Eldeyjar-Hjalti), sem var farþegi á Godafossi til Borðeyrar, og Ólafur Jónsson snikkari á Borðeyri. Síðdegis ganga þeir í verkið og meta skipið í alla staði fært til að halda áfram ferð sinni með farm og farþega.

Þá er aukarétturinn settur öðru sinni. Nú til að halda sjóferðarpróf. Kallaðir eru fyrir réttinn Júlíus skipstjóri, stýrimennirnir Ólafur og Snorri, Hartvig vélstjóri og Valdimar háseti. Fyrir þá alla er lagt fram eftirrit af dagbók skipsins sem þeir staðesta að sé rétt færð. Var þá ekki fleira tekið fyrir.

Ferðinni haldið áfram

Eftir skoðun á Borðeyri og úrskurð sýslumanns um siglingahæfi hélt Godafoss áfram ferð sinni samkvæmt áætlun kom þá á

Hólmavík, Kúvíkur og Norðurfjörð sem var síðasta losunarhöfn skipsins samkvæmt áætlun. Á Norðurfirði sneri skipið til baka til lestunar á vörum til útlanda en nokkur farmur var enn í skipinu sem ekki hafði tekist að losa sökum veðurs og var hann afgreiddur á viðkomandi hafnir á bakaleiðinni.

Hafnirnar á bakaleiðinni voru oftast sömu hafnir og á vesturleiðinni. Hafnirnar sem farið er á í bakaleið voru eftirfarandi:

Hvammstangi, skall á með SV stormi, varð að hætta lestun og fara af leggunni. Borðeyri, sæmilegt veður, lestun gekk nokkuð vel. Hvammstangi, komið í þriðja sinn í ferðinni til afgreiðslu, hægviðri og lestun gekk vel. Hólmavík, byrjað að lesta, hætt vegna veðurs, bleytukafald og hvass vindur. Byrjað aftur næsta dag og lestun lokið.

Blönduós, losaði nokkuð af vörum sem ekki tókst að losa á vesturleiðinni og lestaði. Nokkuð mikið brim við landið og varð að hætta afgreiðslu. Skagaströnd, mikið brim við landið, lestun gekk hægt og var hætt vegna myrkurs þegar leið á kvöldið. Byrjað aftur næsta morgun og lauk um hádegi.

Sauðárkrókur, hæg austan átt, lestað við báðar hliðar og gekk vel. Siglufjörður, stutt viðstaða, póstur og farþegar sett á land og nokkur kollý af vörum lestuð. Akureyri, lestað frá 3. október til 2. nóvembers og gekk vel. Húsavík, stutt viðstaða, póstur og nokkur kollí losuð og lestuð, gott veður.

Raufarhöfn, stutt viðstaða, póstur og nokkur kollí losuð og lestuð, gott veður.



Siglingaleið Godafoss frá Sauðárkróki fyrir Skaga samkvæmt leiðarbók skipsins.

Þórshöfn, póstur og nokkur kollí losuð og lestuð, 30 tonn kjöt, 63 pakkar fiskur, afgreiðsla gekk vel, gott veður.

Bakkafjörður, póstur og farþegar, losað 75 pk kol og 15 tonn steinolia frá Akureyri, engin lestun, afgreiðsla gekk ágætlega.

Vopnafjörður, losaðar vörur sem ekki náðist að losa á vesturleiðinni. Lestað 500 tonn kjöt og nokkrir ballar af ull, afgreiðsla gekk vel. Seyðisfjörður, losaðar vörur frá Akureyri, póstur í land og um borð tekin 30 tonn af kolum til skipsins, engin lestun, ágætt veður.

Norðfjörður, VSV stormur, ekki hægt að afgreiða skipið vegna veðurs, póstur en ekki annar farmur. Eskifjörður, skilað pósti og farþegum, lestað og losað lítillsháttar, veður hægur NV en gengur á með hviðum. Reyðarfjörður, skilað pósti og farþegum, lestað og

Sparaðu með Gildi



Séreignarsparnaður

Þú leggur til hliðar 2–4% af launum og færð 2% mótframlag (launahækkun) frá launagreiðanda.

Tilgreindur séreignarsparnaður

Af hefðbundnu 15,5% lífeyrisðgjaldi er hægt að ráðstafa 3,5% í tilgreinda séreign.*

*Vakin er athygli á því að greiðslur í tilgreinda séreign þýða að hefðbundin lífeyrisréttindi verða lægri en ella. Skoða þarf vel kosti og galla sparnaðarins áður en ákvörðun er tekin.

Veldu Gildi, það er:

- Fljótlegt:** Einfalt að sækja um á gildi.is.
- Þægilegt:** Launagreiðandi sér um innborganir.
- Ódýrt:** Enginn upphafskostnaður og lágur árlegur kostnaður.
- Sveigjanlegt:** Enginn binditími.
- Hagkvæmt:** Enginn fjármagnstekjuskattur af vaxtatekjum.

Sparnaðinn er hægt að nota skattfrjálst við kaup á fasteign og til að greiða niður fasteignalán. Hann erfist einnig til löngerfingja.

losað lítilsháttar, hægur vindur. Fáskrúðsfjörður, pósti og farþeg-um skilað, lestað og losað lítilsháttar, hávaðarok af norðaustri. Breiðdalsvík, hvassviðri NV, lestun gengur hægt, lestað kjöt í tunn-um með tveimur litlum uppskipunarbátum sem taka lítið í hverri ferð.

Frá Djúpavogi til Kaupmannahafnar

Viðstaðan á Breiðdalsvík er frá kl. 00:45 á laugardegi 6. nóvember og fram yfir hádegi á sunnudegi 7. nóvember. Lestaðar eru samtals 228 tonn af kjöti í vonsku veðri nær allan tímann. Raunar hefur veðrið verið slæmt og iðulega mjög vont á siglingaleið Goðafoss. Áfram er skítakaldi og á síðustu höfn skipsins áður en það lætur í haf, Djúpavogi, halda erfiðleikarnir áfram. Sökum veðurs gengur treglega að ferma skipið en loks er allt orðið sjóklárt og siglt út fjörðinn áleiðis til Lerwick og Kaupmannahafnar.

Goðafoss fékk vont veður strax í byrjun ferðar, norðan garri allt upp í 11 vindstig. Skipið streðar gegn vindi og stórsjóum og segir í leiðarabók: „Gekk uppá móti með hægri ferð. Skipið erfiðar hart og tekur mikinn sjó yfir“. Nokkrar skemmdir verða og jullan tapað-ist.

Hélt svo að mestu til Lerwick þar sem koma þurfti við til skoðun- ar að skipun breskra hernaðaryfirvalda. Goðafoss kemur svo til Lerwick um hádegi 11. nóvember þar sem stoppað er utan við tundurduflasvæðið og beðið eftir lóðs. Í leiðarabók segir svo:

„Kl.16:15 fékk lóðsinn um borð hélt inn sundið.“

„Kl. 16:50 kastaði akkerum á Lerwick bæði akkeri 60 fm keðja í sjó á bb akkeri og 70 fm á stb. Vindur norðan hvass skýjað loftvog 751. Setti akkerisljós og næturvörð alla nóttina. Um kvöldið voru öll skips og farmskjöl skoðuð öll skipshöfn og farþegar yfirheyrðir af hervaldsmönnum frá landi. Farm og skipsskjöl tekin í land til frekari rannsóknar.“

Á laugardag kl. 17:00 komu skipsskjöl og farmskrár um borð og heimild til að sigla. Áfram er þó legið við akkeri til næsta morguns þar sem ekki er talið ráðlegt að sigla í gegnum tundurduflabeltið í myrkrinu. Veður seinni hluta laugardags NNV stormur, haglé, loftvog 752.

Miklar tafir voru á ferðum íslensku skipana vegna þessa eftirlits sem stundum tók marga daga. Kl. 06:00 næsta morgun, sunnudag, er akkerum létt og haldið áfram ferðinni.

Eftir að farið var frá Lerwick tók svo við norðan- og norðvestan átt, 9 til 10 vindstig, sem hélt að strönd Noregs. Eftir það var skaplegt veður til Kaupmannahafnar þangað sem komið er 16. nóvember og segir svo í leiðarabók: „Kl. 1700 lagði að landi batt skipið inni á haven við Asiatick Plads skilaði pósti og farþegum vindur vestlæg-ur hægur loftvog 760.“

„Hamingja Júlíusar er innanborðs“

Fréttablöð þessa tíma fylgdust náið með skipasiglingum. Um sigl-ingu Goðafoss frá Djúpavogi til Kaupmannahafnar segir svo í blað-inu Norðurlandi 24. desember 1915:

„Pann 3. nóv. síðastliðinn fór „Goðafoss“ frá Akureyri austur um land til Kaupmannahafnar. Tók hann haustvörur á norður- og aust-urhöfnunum og lét í haf frá Djúpavogi fullfermdur. Þegar látið var frá landi, skall á norðaustanveður svo svæsið, að ekki varð komist austan við Færeyjar og varð að slá undan vestur fyrir þær. Þetta sama veður hélt alla leið til Shetlandseyja, en þar var staðið við í tvo daga á meðan Englendingar skoðuðu farminn.

Alla leið frá eyjunum og upp að Noregsströndum var norðanofvið-ur, síst betra en áður, svo að með sanni mátti segja, að sjórinn gerði sitt til að sýna skipinu, hvað hann mætti sín. Nokkrir farþegar voru með og mun þeim förin minnisstæð, eigi aðeins vegna ofvið-anna, heldur líka vegna annara hluta, sem vert er á að minnast.

„Goðafoss“ fer undurvel í sjó, og sá sem þetta ritar, þykist aldrei

hafa ferðast í skipi, sem betur hefir þolað storm og öldur. En far-þegar voru sérstaklega þakklátir skipstjóranum, hr. Júlíusi Júlíus-yni, fyrir það, hve annt hann lét sér um að þeim liði sem allra best á ferðinni sem hægt var. Hann var alltaf á stjórnpalli og kom ekki dúr á auga alla þá stund, sem skipið var í hafi, en þrátt fyrir það hafði hann alltaf jafnglatt viðmót og gamanyrði á reiðum höndum, til þess að hressa með hugi farþega sinna.

Í fyrra sumar ferðaðist maður nokkur á »Goðafossi« frá Akureyri til Khafnar. Þegar hann var að fara af stað, spurði einhver hann að, hvort hann óttaðist ekki sprengidúfl eða kalfbáta. „Nei, síður en svo,“ svaraði maðurinn, „því að ég hef Júlíus og hamingju hans innanborðs.“ Það er alveg óhætt að segja, að í nóvemberferðinni síðustu hefðu farþegar líka hver um sig getað tekið sér í munn þessi sömu orð, og skipstjórinn brást ekki heldur því góða trausti.“

Atvikið við Skallaríf skoðað

Viti var reistur á Skagatá árið 1913 og er hann notaður við stað-setninguna kl. 05:05 og 05:30. Hugsanlega og mjög sennilega hef-ur staðarákvörðunin verið fengin með fjöggra strika miðun sem mikið var notuð við siglingar á fyrri tíð og framundir okkar daga og þykir nokkuð góð. Siglingin frá þessum stað til kl. 06:30, þegar Kálfskamarsvitinn sýnir hvítt, byggir á þessari staðarákvörðun. Staðarákvörðunin kl. 06:30 er fengin með því að notast við stefnu og vegalengd frá kl. 05:30 og síðan línuna úr vitanum þegar hann skiptir litum sem telja verður allgóða staðsetningaraðferð. Þó svo að einhver skekkja hafi verið í staðarákvörðuninni og skipið verið nær landi er nær útilokað eftir að vitinn skiptir í hvítt að skipið lendi á grunnunum við Skallaríf. Í sjókortum sem notuð voru árið 1915 eru engin sker eða grunn á þessu svæði vestan við rauða ljós-geirann og heldur ekki í þeim sjókortum sem notuð eru nú. Skip-stjóri og stýrimenn töldu að skipið hefði rekist á óþekktan hlut í sjónum, ef til vill gamalt flak en ekki komið við skerin í Skallaríf-inu, og verður sú tilgáta að teljast mjög sennileg.

Árið 1913 var fyrst reistur viti á Kálfskamarsnesi. Það var áttstrent norsksmiðað ljóshús úr steypujárni sem nú er á Straumnesvita í Sléttuhlíð. Vitinn sýndi rautt og hvítt ljós þar sem rauði geirinn var austan við 004°, þ.e. yfir grunnin útaf Rifstanga, en hvíti geirinn leiddi örugga leið utan við grunninn. Seinna, líklega um 1920, var ljósinu breytt þannig að eftir það var líka rauður geiri yfir Hofsgrunni.

Núverandi Kálfskamarsviti var byggður árið 1940 en ekki tekinn í notkun fyrr en 1942 þar sem ekki tókst að afla ljóstækja í hann fyrr. Þessi nýi viti er á sama stað og sá eldri og ljósgeirarnir yfir grunnin útaf Rifstanga eins og í gamla vitanum. Ljóstækin voru keypt frá Englandi og einnig ljóshúsið. Gasljós var í vitanum fram til 1973 að hann var rafvæddur, magnað með 500 mm linsu.

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


FULLTINGI


BRIM

 ÍSFÉLAG

VÖLUSPÁ ÚTGÁFA


SJÓMANNABLAÐIÐ
VÍKINGUR

LETURSTOFAN

 RARIK


TRAF MEKATRONIK
SENTRALISTOFA


ESKJA


FISK
KAUP HF


GJÖGUR HF
GRINIVÍK

 Sjómanna- og
vélstjórafélag
Grindavíkur


LAUGARÁS  BÍÓ
BARA LÚXUS

 Landsvirkjun


VÉLAR
SKIP


FISK
SEAFOOD

 Faxaflóahafnir

 Veðurstofa Íslands


FMS


FISKMARKAÐUR
ÍSLANDS

Útvegsmannafélag
Suðurnesja

Ljósmyndakeppni Sjómannanna 2025



1

Fyrsta sæti: Elís Hólm Þórðarson.

Góð þátttaka var í ljósmyndakeppninni í ár en alls tóku 15 sjómenn þátt að þessu sinni og innsendar myndir voru 134. Það er gríðarlega ánægjulegt að sjá hversu góðar myndir okkar sjómenn eru að taka og verður að segjast að það var erfitt verk sem dóm-ararnir stóðu frammi fyrir. Nýtt dómarateymi tók við dómvörslu að þessu sinni en þau eru Gunnar Sverrisson ljósmyndari og Sig-ríður Guðný Sverrisdóttir listamaður og matsveinn.

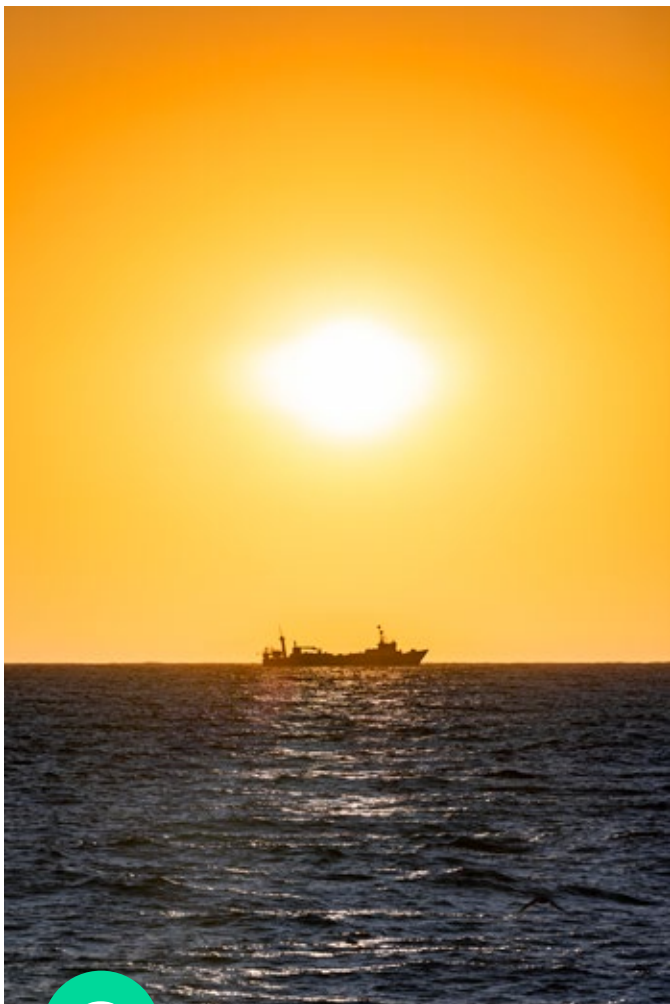
Niðurstaða þeirra var að fyrsta sæti hlyti mynd Elísar Hólm Þórðarsonar stýrimanns á Venusi NS. Í öðru sæti var mynd Péturs Axels Birgissonar netamanns á Hrafní Sveinbjarnarsyni. Í þriðja sæti var mynd Stefáns Þórs Friðrikssonar háseta á Hrafní Sveinbjarnarsyni.

Að venju hreppa vinningshafar bókaverðlaun að launum. Sjómannablaðið Víkingur óskar vinningshöfum til hamingju með sigurinn og þakkar öllum sem sendu inn myndir þakklæti fyrir þátttökuna. Auk þeirra þriggja vinningsmynda munu 12 myndir til viðbótar keppa á móti sjómönnum frá hverju hinna Norðurlanda í lokakeppninni sem fer fram í Kaupmannahöfn þann 6. febrúar næstkomandi. Þeir keppenda okkar sem munu eiga þar myndir, auk verðlaunahafanna þriggja, eru Halldór Jó-hannesson, skipstjóri á Rífsnesi, Sigurbjörn Árnason, kokkur á Skinney, og Guðmundur St. Valdimarsson, bátsmaður á Freyju. Í næsta blaði verður fjallað um niðurstöðu þeirrar keppni. Við þökkum öllum þeim sem tóku þátt í keppninni fyrir þátttöku þeirra og vonumst til að fleiri sjómenn verði duglegir við mynda-tökur um borð og ekki bara til að taka þátt í keppninni á næsta ári heldur líka til að skrá sögu síns skips í myndum.



2

Í öðru sæti varð mynd Péturs Axels Birgissonar.



3

Þriðja sætið hreppti Stefán Þór Friðriksson.



Meðal þeirra fimmtán mynda okkar manna sem verða í Kaupmannahöfn í febrúar næstkomandi er þessi sem Halldór Johannsson, skipstjóri á Rífsnesi tók.

BRÁÐSKEMMTILEGAR SÖGUR ÚR SÓLUNUM



Hvenær hafu
bændur mök?
Hvers vegna gat litla
stúlkan ekki bitið á jaxlinn?
Af hverjum var góð skítalykt?
Hvað þýðir DHL?

Svörin við þessum
spurningum og mörgjum
öðrum finnur þú í bókinni:
SEGIR MAMMA ÞÍN ÞAÐ?



BÓKAÚTGÁFAN HÓLAR
holabok.is / holar@holabok.is



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



Klettháls 15 | 110 Reykjavík | www.jonbergson.is | 588 8881

Krossgátan

H. E.	Skóla- setur á N-landi	Konu Karl fugl Fiskur	Kurfur Tómur	Limina	Sorga	Bæflis Tjón Tönn	Fyrir- tæki	Stríð	Bekktar	Samhl.	Tíma- bils	Otíð	Starfs- söm
Stór- fiska- roði													
Ódagot Róm		1.	>							Skinn á fiski Gljúfrin			
Smástu lifverur						Nýasti Áleggð Tala							
Glerið Mjöli					>					Greinir Greinir Limir			
Avöxtur Herða- sláin						>	2.						Gekk
Las- leiki					Grasið Börðust	v						Samhl. Heimska Ber	
Sömi			v	Verð Gata Ferdir	4.				Hjól- móður Draugur 'Att				
Fyrir- takis		v								Reik Gatins		v	
Dysja Æra		6.			3.			Mauk Belgist út þins	5.				
Mas Borgaði Getið					>		v		>				
H. E.	Sumum Stofnun	v				v	Útan Síður Bön			>	7.		
Hæð			Flýtir Hraðsl- una Furðar				>	8.					Stofla 10
'A litinn			9.			Tilberar Gugni							
'Att		A þessari Stundur Kúva Núll			Hlassinu Flana Maður				v		>		
Gamalt							Ruggað Umferð						
Beiskar Jurtar					>			v			Félag Band- vefur		v
Karl- fuglarnir Eins			10.				>			Hvili Ósamst.			
Kusk				Mynni Bláinu Fyrsti			>						
Brúkar Hvefðinn Tönn		v							11.			>	

Helgi Laxdal

ÍSLENSKIR SKUTTOGARAR

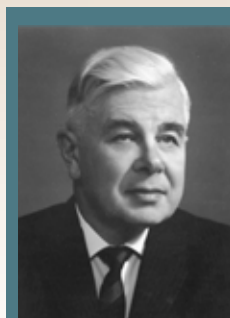
Samantekt um alla skuttogara sem skráðir hafa verið í íslenska skipaskrá

II. hluti

Nú ræðir um 13 skip, frá og með því ellefta, Bjarna Benediktssyni RE-210, til og með Stálvík SI-1 sem var 23. skipið sem skráð var. Skipin fá númer í sömu röð og þau koma á skrána sem munu fylgja þeim út umfjöllun mína. Reiknað er með að umfjölluninni ljúki með töflum af ýmsu tagi. Þar verði skipin flokkuð eftir framleiðslulandi og fleiru.



Ellefti skuttogarinn í eigu Íslendinga, Bjarni Benediktsson RE-210, Skr.1270, var skráður í íslenska skipaskrá 16. mars 1973. Skipið var smíðað hjá Astilleros Luzuriaga S.A. skipasmíðastöðinni í Pasajes de San Juan í Baskalandi, fyrir Bæjarútgerð Reykjavíkur. Lengd 60,06 m., breidd 11,60 m., dýpt 6,80 m., brl. 968,80, knúinn 2*1400 hð. Bazan Man dieselvéllum. Skipstjóri, Sigurjón Stefánsson, yfirvélstjóri Þórður Guðlaugsson. Sigurjón var áður skipstjóri á síðutogaranum Ingólfi Arnarsyni RE-201. Við komu Bjarna Benediktssonar RE fór Sigurjón ásamt áhöfn sinni yfir á Bjarna sem var fyrsti skuttogarinn í eigu Bæjarútgerðarinnar. Sigurjón hafði þó ekki alla með sér því að einn hásetinn var svo vinstri sinnaður og trúr sinni sannfæringu að hann neitaði að fara yfir á nýjasta og glæsilegasta skip útgerðarinnar en var áfram á Ingólfi sem með komu nýs Ingólfs Arnarsonar var nefndur Hjörleifur RE- 201



Skipið var nefnt eftir Bjarna Benediktssyni borgarstjóra Reykjavíkur 1940-1947 og síðar forsætisráðherra 1961 og 1963-70. Bjarni gegndi til viðbótar fjölda annarra trúnaðarstarfa sem of langt mál er að telja upp hér. Hann var fæddur 30. apríl 1908 og dáinn 10. júlí 1970. Sveinn Benediktsson, bróðir Bjarna, var formaður útgerðarráðs Reykjavíkurborgar á sinum tíma og helsti hvatamaður þess að Bæjarútgerð Reykjavíkur var stofnuð.



12

Tólfti skuttogarinn í eigu Íslendinga, Páll Pálsson ÍS-102 Skr.1274, var skráður í íslenska skipaskrá 21. mars 1973. Skipið var smíðað hjá Narasaki Shipyards, Muroran Japan, fyrir Miðfell h.f. Hnífsdal. Lengd 44,10 m., breidd 9,52 m., dýpt 5,50 m., brl. 461,56, knúinn 2000 hð Niiagata dieselvél. Skipstjóri, Guðjón Arnar Kristjánsson og yfirvélstjóri Kristján Pálsson.

Á árabílinu 1986-88 var sex af japönsku togurunum nokkuð breytt í Póllandi. Þeir voru lengdir að lágmarki um 6,6 m., skipt um brú, skipt um aðalvél og skrúfu svo það helsta sé nefnt. Páll Pálsson var einn af þeim. Seldur til Spánar í upphafi árs 2019 og nefndur Campello.



Skipið var nefnt eftir Páli Pálssyni, útvegsbónda og skipstjóra Heimabæ Hnífsdal, sem fæddur var 10. júlí 1883, dáinn 26 mars 1975. Fyrsti báturinn með þessu nafni var 15 brl. að stærð, smíðaður í skipasmíðastöð Marselliúsar Bernharðssonar, Ísafirði 1939. Alls eru skipin orðin 6 sem báru nafn Páls Pálssonar. Það síðasta skuttogari, smíðaður í Kína og kom til landsins í apríl 2018 1223 brúttótonn að stærð.

Afli Japönsku togaranna fyrstu 25 árin.

Nafn		Afli. T	Afli mt. T	Í % af mt.
Bjartur	NK-	89797	84246	6,59
Brettingur	NS-	74065	84246	-12,08
Hrísey	EA-	82154	84246	-2,48
Hvalbakur	SU-	84888	84246	0,76
Jón Víðalín	ÁR-	84888	84246	0,76
Ljósafell	SU-	84313	84246	0,08
Páll Pálsson	IS-	118896	84246	41,13
Rauðinúpur	ÞH-	67076	84246	-20,38
Sólbakur	EA-	74374	84246	-11,72
Vestmannacy	VE-	82007	84246	-2,66
		842458		
	Mt.	84246		

Í töflunni koma fram upplýsingar um afla japönsku togaranna fyrstu 25 árin í tonnum. Aftasti dálkurinn sýnir í % frávik einstakra skipa frá meðaltalinu. Þar kemur m.a. fram að afli Páls Pálssonar lá rúmlega 41% fyrir ofan meðaltalið. Heimild. Mbl mars 1998. Rétt er að taka fram að í aflatölum er ekkert tillit tekið til úthaldsdagafjölda né samsetningar aflans. Á árunum 1976-1978 var t.d. meðal úthaldsdagafjöldi japönsku skipanna 339,5 fyrir landið allt en hjá Páli 347 eða 2,36% fleiri, sem skýrir enganvegin aflamuninn. Megnið af nefndum tíma var Guðjón Amar Kristjánsson skipstjóri á Páli Pálssyni, þ.e. öll viðmiðunar ár kvótans, sem skýrir fyllilega einlæga afstöðu hans gegn kvótakerfinu. Heimild, skýrsla teknideildar Fiskifélags Íslands um svartoliðabrennslu, desember 1981

Í meðfylgjandi töflu er tilgreindur afli japönsku togaranna fyrstu 25 ári frá komu þeirra til landsins. Þar var Páll Pálsson hæstur undir skipstjórn Guðjóns eða 40% yfir meðalafla skipanna.



14

Fjórtdandi skuttogarinn í eigu Íslendinga, Bjartur NK-121, Skr.1278, var skráður í íslenska skipaskrá 17. apríl 1973. Skipið var smíðað hjá Niiagata engineering c.o. LTD Niigata Japan, fyrir Sildarvinnsluna f.h. Neskaupstað. Lengd 44,03 m., breidd 9,52 m., dýpt 5,50 m., brl. 460,58, knúinn 2000 hö Niiagata dieselvél. Skipstjóri, Magni Kristjánsson, yfirvélstjóri Sigurður Jónsson. Selt írönskum kaupanda 25. ágúst 2016, nefnt Artur og þá tekið af skrá. Bærinn á myndinni er Neskaupst



13

Þrettándi skuttogarinn í eigu Íslendinga, Guðbjartur ÍS-16, Skr.1302, var skráður í íslenska skipaskrá 3. apríl 1973. Skipið var smíðað hjá Flekkefjord slipp og maskinfabrikk, Flekkefjord, Noregi fyrir Hraðfrystihúsið Norðurtanga h/f Ísafirði. Lengd 43,74 m., breidd 9,52 m., dýpt 5,15 m., brl.407,33, knúinn 1750 hö Wichmann dieselvél. Skipstjóri, Hörður Guðbjartsson, yfirvélstjóri, Guðmundur Einarsson.

Þetta er þriðja skipið sem Flekkefjord slipp og maskinfabrikk, smíðar fyrir Norðurtangann Ísafirði. Áður komin Guðbjartur Kristján ÍS 280 og síðar Orri ÍS-20. Skipið var hannað af Bárði Hafsteinsyni, skipaverkfræðingi ásamt systurskipunum, Júlíusi Geirmundssyni ÍS 270, Bessa ÍS 410, Framnesi ÍS 708, Björgvini EA 311, Guðbjörgu ÍS 46 og Gylli ÍS 261, öll smíðuð í sömu stöðinni. Skipið var tekið af skrá og selt til Noregs snemma árs 1996.



Skipið er trúlega nefnt eftir Guðbjarti Ásgeirssyni föður skipstjóranna Ásgeirs og Harðar Guðbjartssona. Ásgeir var landsþekktur skipstjóri og aflamaður. Þekktastur fyrir skipstjórn á Guðbjörgu ÍS-46, sem var trúlega nefnd eftir móður hans, Guðbjörgu Pálsdóttur. Guðbjartur var fæddur 14. apríl 1899 í Ögursveit við Ísafjarðardjúp.



Á árinu 1965 fékk Sildarvinnslan Neskaupstað afhent tvö ný sildveiðiskip sem smíðuð voru í Austur-Þýskalandi, í heildina 18 skip, fyrir Íslendinga. Það fyrra, sem kom að vísu síðar, var nefnt Barði en hitt Bjartur, sem fékk einkennisstafina NK-121. Þessi Bjartur mun vera annað skipið í eigu Sildarvinnslunnar sem ber nafnið Bjartur. Nafnið mun bergmála hjartsynina sem ríkti hjá ráðamönnum Sildarvinnslunnar á þeim árum. Ekki án tilefnis, þá var mokveiði af sild, skammt undan landi, á hinu títtnefnda Rauðatorgi.



15

Fimmtándi skuttogarinn í eigu Íslendinga, Brettingur NS-50, Skr.1279, var skráður í íslenska skipaskrá 24. apríl 1973. Skipið var smíðað hjá Niiagata engineering c.o. LTD Niigata Japan, fyrir Tanga h.f. h.f. Vopnafirði. Lengd 44,10 m., breidd 9,52 m., dýpt 5,50 m., brl. 460,58, knúinn 2000 hö Niiagata dieselvél. Skipstjóri, Tryggvi Gunnarsson, yfirvélstjóri Unnsteinn Emils-son. Á árabílinu 1986-88 var sex af japönsku togurunum nokkuð breytt í Póllandi. Þeir voru lengdir að lágmarki um 6,6 m., skipt um brú, skipt um aðalvél og skrúfu svo það helsta sé nefnt. Brettingur var einn af þeim. Seldur til Englands á árinu 2007 og tekinn af skrá.



Skipið er nefnt eftir býlinu Brettingsstöðum á Flateyjarðal í Suður-Þingeyjarsýslu, sem var síðasta býlið í byggð á Flateyjarðal. Fór í eyði 1953. Einn af aðaleigendum skipsins og skipstjóri, Tryggvi Gunnarsson, fæddist þar og ólst upp. Skráður

ur eigandi var Tangi h/f Vopnafirði þaðan sem skipið var gert út en segja má að aðkoma Tryggva Gunnarssonar að útgerð á Vopnafirði sé upphaf núverandi útgerðarsögu Vopnafjarðar. Brettingur er eitt af mörgum nöfnum hvala en af þeim mun hafa verið nokkuð úti fyrir Brettingsstöðum í árunna rás. Í bókinni „Að breyta fjalli“ eftir Stefán Jónsson, fréttamað og rithöfund, rekur hann ættir móður sinnar til Brettingsstaða.



17

Sautjándi skuttogarinn í eigu Íslendinga, Ólafur Bekkur ÓF-2 Skr.1281, var skráður í íslenska skipaskrá 30. maí 1973. Skipið var smíðað hjá Niiagata engineering c.o. LTD Niigata Japan, fyrir Útgerðarfélag Ólafsfjarðar h.f. Ólafsfirði. Lengd 44,03 m., breidd 9,52 m., dýpt 5,50 m., brl. 460,58, knúinn 2000 hö Niiagata dieselvél. Skipstjóri, Ólafur Sæmundsson, yfirvélstjóri Jóhann Már Jóhannsson.

Á árabílinu 1986-88 var sex af japönsku togurunum nokkuð breytt í Póllandi. Þeir voru lengdir að lágmarki um 6,6 m skipt um brú, skipt um aðalvél og skrúfu svo það helsta sé nefnt. Ólafur Bekkur var einn af þeim. Sæberg h.f. Ólafsfirði kaupir skipið 1991 og nefnir Múlaberg ÓF-32. Tekið af skrá í nóvember 2023.



16

Sextándi skuttogarinn í eigu Íslendinga, Júní GK-345, Skr.1308, var skráður í íslenska skipaskrá 26. apríl 1973. Skipið var smíðað hjá Astilleros Luzuriaga S.A. skipasmíðastöðinni í Pasajes de San Juan í Baskalandi Spáni fyrir Útgerðarfélagið Júní Hafnarfirði. Lengd 64,06 m., breidd 11,60 m., dýpt 6,80 m., brl. 941,93, knúinn 60,06 m., breidd 11,60 m., dýpt 6,80 m., brl. 968,80, knúinn 2*1400 hö. Bazan Man dieselvélum. Skipstjóri, Halldór Halldórsson, yfirvélstjóri Óskar Guðjónsson. Hvalur h.f kaupir skipið á árinu 1986 og nefnir Venus HF-519. Selt til Grænlands á árinu 2013 og tekið af skrá.



Skipið er nefnt eftir landnámsmanninum Ólafi Bekk Karlsyni sem nam Ólafsfjörð vestan megin til Hvanndala og bjó að Kvíabekki sem er um 9 km. frá Ólafsfirði á leiðinni þaðan til Haganesvíkur. Á Kvíabekki var kirkjustaður til forna. Lárentius Kálfsson, Hólabiskup, stofnaði spítala fyrir presta á Kvíabekki í kringum 1330 sem var nokkurskonar elli- og örorkuhæli fyrir presta, eitt hið fyrsta sinnar tegundar á landinu.



18

Átjándi skuttogarinn í eigu Íslendinga, Rauðinúpi PH-160, skr.1280, var skráður í íslenska skipaskrá 4. júlí 1973. Skipið var smíðað hjá Niiagata engineering c.o. LTD Niigata Japan, fyrir Jökul h.f. Raufarhöfn Lengd 44,10 m., breidd 9,52 m., dýpt 5,50 m., brl. 460,58, knúinn 2000 hö Niiagata dieselvél. Skipstjóri, Hörður Guðjónsson og yfirvélstjóri Ágúst Geirsson. Seldur úr landi og tekinn af skrá í maí 1997. Myndin er af skipinu við bryggju á Raufarhöfn.

Í júní árið 1974 hófst brennsla á svartolíu um borð í hérlendum skuttogara er Rauðanúpi PH-160 var breytt til brennslu hennar. Á grundvelli reynslunnar um borð í Rauðanúpi var strax árið eftir hafist handa við að breyta á sama veg hinum japönsku skipunum níu, því síðasta, Drangey SK, í apríl 1976.



Fyrsti togarinn sem Bæjarútgerð Hafnarfjarðar eignaðist og nefndi Júní GK-345 var keyptur hingað til lands af útgerðarfélaginu Hauki árið 1920, 327 brl., sem var í eigu Péturs Thorsteinssonar og nefndur Ingólfur Arnarson RE-1. Skipið gekk kaupum og sölum fram til ársins 1934 þegar Bæjarútgerð Hafnarfjarðar keypti skipið frá Englandi og nefndi Júní. Alls eignaðist Bæjarútgerð Hafnarfjarðar fjóra togara sem voru nefndir Júní, tvo síðutogara og tvo skuttogara. Nokkur stærðarmunur er á þeim fyrsta og þeim síðasta sem var um 300% stærri.



Skipið er nefnt eftir Rauðanúpi, sem er 73 m hátt hjarg með stóra gígskál á Melrakkaslétu. Þar er mikið fuglalíf, meðal annars lundi og hafsúla, í rauðu bergi. Á Rauðanúpi er viti og endurvarpsstöð sjónvarps. Við norðausturhorn hans er drangurinn Karlinn sem er nærri jafnhár núpnunum. Drangurinn hefur til marga ára verið nefndur Jón Trausti eftir rithöfundinum Guðmundi Magnússyni sem tók sér skáldanafnið Jón Trausti. Hann dvaldi unglingsár sín á bænum Núpskötlu sem er austan Rauðanúps á eiði milli Kötluvatns og sjávar.



20

Tuttugasti skuttogarinn í eigu Íslendinga, Bessi ÍS-410, Skr.1313, var skráður í íslenska skipaskrá 20. ágúst 1973. Skipið var smíðað hjá Flekkefjord slipp og maskinfabrikk, Flekkefjord Noregi fyrir Álftfirðing h.f. Súðavík. Lengd 43,73 m., breidd 9,52 m., dýpt 5,15 m., brl. 407,33 knúinn 1750 hö Wichann dieselvél. Seldur til Færeyja á árinu 2000 og tekinn af skrá, þá kominn í eigu Hraðfrystihúss Gunnvarar á Ísafirði. Skipstjóri, Jóhann R. Símonarson og yfirvélstjóri, Bragi Ragnarsson.



Skipið er nefnt eftir fjallinu Bessa við Álftafjörð. Fjallið er hinumegin fjardarins frá Súðavík séð, nokkru innar með firðinum við mynni Hattardals út við fjörðinn. Fjallið fyrir ofan kaupúnið

Súðavík við Álftafjörð heitir Kofri. Í apríl 1969 var hleypt af stokkunum í skipasmíðastöð Marzelliúsar Bernharðssonar á Ísafirði fyrsta stálfiskiskipinu sem smíðað var í stöðinni, um 220 brl. að stærð. Skipið var nefnt Korfi ÍS-41 eftir fjallinu fyrir ofan þorpið og var lengst af gert út af Álftfirðingi Súðavík. Skipstjóri Jóhann R. Símonarson, síðar skipstjóri á Bessa, og yfirvélstjóri Gylfi Þórðarson.



19

Nítjándi skuttogarinn í eigu Íslendinga, Ljósafell SU-70, Skr. 1277 var skráður í íslenska skipaskrá 10. júlí 1973. Skipið var smíðað hjá Narasaki Shipyards, Muroran Japan, fyrir Hraðfrystihús Fáskrúðsfjarðar h.f. Fáskrúðsfirði. Lengd 44,10 m., breidd 9,52 m., dýpt 5,50, brl. 461,56, knúinn 2000 hö Niiagata dieselvél. Skipstjóri, Guðmundur Ísleifur Gíslason, yfirvélstjóri Gunnar Ingvason. Á árabílinu 1986-88 var sex af japönsku togurunum nokkuð breytt í Póllandi. Þeir voru lengdir að lágmarki um 6,6 m skipt um brú, skipt um aðalvél og skrúfu svo það helsta sé nefnt. Ljósafell var eitt þeirra. Ljósafell er eini japanski togarinn sem eftir á íslenskri skipaskrá. Á myndinni kemur togarinn nýr til hafnar á Fáskrúðsfirði á Sjómannadaginn 3. júní 1973.



Skipið er nefnt eftir Ljósafelli, sem sumir kalla Ljósafjall í umgjörð fjallanna við Búðakaupúnið. Norðan megin Fáskrúðsfjarðar rétt innan við þorpið Búðir er drottning fjallanna við Fáskrúðsfjörð,

Hoffell, austar er Búðafell og enn austar Ljósafell. Útgerðin á í dag einnig uppsjávarskipið Hoffell sem er nefnt eftir drottningu fjallanna við kaupúnið Búðir.



21

Tuttugasti og fyrsti skuttogarinn í eigu Íslendinga, Drangey SK-1 Skr.1276, var skráður í íslenska skipaskrá 10. september 1973. Skipið var smíðað hjá Narasaki Shipyards, Muroran Japan, fyrir Útgerðarfélag Skagfirðinga h.f. Sauðárkróki. Lengd 44,10 m., breidd 9,52 m., dýpt 5,50 m., brl. 461,56, knúinn 2000 hö Niiagata dieselvél. Skipstjóri, Guðmundur Árnason, yfirvélstjóri, Páll Pálsson. Skipið fór í svipaða yfirhalingu og systurskipin sex sem fór fram í Þýskalandi '86. Nýja aðalvélina var frönsk frá Crepelle, um 2200 hö. Tekið af skrá í mars 2011



Skipið er nefnt eftir Drangey, hamraeyju á Skagafirði, sem á árum áður var nefnd vorbæra Skagfirðinga en þangað sóttu þeir bæði egg og fugl á vorin. Sömuleiðis er eyjan þekkt fyrir það að þar dvaldi sakamaðurinn

inn Grettir Ásmundarson, síðustu 3 ár æfi sinnar, ásamt bróður sínum Illuga og þrælnum Glaumi. Hann var veginn þar 1031.

22



Tuttugasti og annar skuttogarinn í eigu Íslendinga, Hvalbakur SU-300 Skr 1275, var skráður í íslenska skipaskrá 11. september 1973. Skipið var smíðað hjá Narasaki Shipyards, Muroran Japan, fyrir Hvalbak h.f. Stöðvarfirði sem var einnig í eigu Brekðalsvíkinga. Lengd 44,10 m., breidd 9,52 m., dýpt 5,50 m., brl. 461,56, knúinn 2000 hö Niiagata dieselvél. Skipstjóri, Einar Árnason, yfirvélstjóri, Einar Jóhannsson. Árið 1977 kaupir Hraðfrystihús Fáskrúðsfjarðar h.f. skipið og nefnir Hoffell. Meitillinn Þorlákshöfn kaupir skipið á árinu 1997 og nefnir Jón Vídalín. Selt til Íran í apríl 2016 og tekinn af skrá. Í dag siglir skipið undir írönskum fána og ber nafnið Avash.



Skipið er nefnt eftir Hvalbak, sem er litil eyja útaf Austurlandi sem telst austasti landpunktur Íslands. Hvalbakur er 35 km frá meginlandinu. Hún er 200 metra löng, 100 metra breið og hæst rís hún í 5 metra hæð. Eyjunnar er ekki getið í eldri heimildum og kemur fyrst fyrir á kortum 1761 en ætla má að hún hafi verið þekkt lengur.

23



Tuttugasti og þriðji skuttogarinn í eigu Íslendinga, Stálvík SI-1, Skr. 1326, var skráður í íslenska skipaskrá 25. september 1973. Skipið var smíðað hjá Stálvík h.f. Garðahreppi, fyrir Þormóð Ramma h.f. Siglufirði og er fyrsti skuttogarinn sem smíðaður er af íslenskri skipasmíðastöð. Lengd 43,43 m., breidd 9,06 m., dýpt 5,05 m., brl. 313,99, knúinn 1750 hö Wichmann dieselvél. Skipstjóri, Hjalti Björnsson, yfirvélstjóri, Agnar Þór Haraldsson. Fór í brotajárn til Danmerkur í ágúst 2005 og tekið af skrá. Myndin er af skipinu við bryggju á Siglufirði.



Skipið er nefnt eftir stöðinni þar sem það var smíðað. Stálvík var fyrsti skuttogarinn smíðaður á Íslandi og fór smíðin fram árið 1973 í Stálvík hf. Garðabæ. Stálvík starfaði í um 27 ár, á árabílinu 1961-1988. Starfsmenn allt að 220 manns. Smíðuð voru 50 fiskiskip, þar af sex skuttogarar. Myndin sýnir

bómukrana hífa stýrishús (brú) á nýsmíðaðan skipsskrokk stöðvarinnar úr stáli. Um var að ræða stærsta stálfiskiskip sem smíðað hafði verið á Íslandi, til þess tíma. Sæhrímní, eigandi Hraðfrystihúsið Jökul hf. Keflavík. Apríl 1964.

GLEÐI LEGA HÁTÍÐ

VÍKINGUR SJÓMANNABLAÐIÐ

VÖLUSPÁ
ÚTGÁFA

LETURSTOFAN

LANGT VAR RÓIÐ OG ÞUNGUR SJÓR



Um eða upp úr 1850 er komið nýtt og öflugt hákarlaskip að Látrum á Látraströnd við utanverðan Eyjafjörð austan til, 38 fet á lengd, 11 fet og 4 tommur á breidd og 4 fet á dýpt. Jónas (1821–1897), einn af sjö börnum Jóns Jónssonar (1791–1865) úr Fjörðum og Jóhönnu Jóhannsdóttur (1797–1865) frá Grenivík, sem þangað höfðu flust árið 1822, mun hafa smíðað það. Þetta er Látra-Felix. Hér má sjá líkan Njarðar af því fleyi.

Ein af hinum fjölmörgu bókum sem kemur út fyrir þessi jólin fjallar um tvö íslensk þorskveiðiskip og 24 hákarlaskip á 17., 18. og 19. öld, sem flest voru smíðuð og gerð út í Fljótum í Skagafirði, en sviðið nær þó að hluta einnig að austanverðum Eyjafirði, og vestar, að Skagaströnd. Hún nefnist Langt var róið og þungur sjór. Og undirtitillinn er: Líkón Njarðar S. Jóhannssonar af norðlenskum fiski- og hákarlaskipum og frásagnir af afdrifum þeirra. Höfundur er Sigurður Ægisson.

Enginn núlifandi Íslendingur þekkir betur til báta- og skipasögu Norðlendinga fyrr á öldum en umræddur hagleiksmaður, Njörður, enda hefur hann um árabíl leitað heimilda og grandskoðað það sem fundist hefur. Hann hefur á síðustu árum fengist við það í fristundum að smíða líkón gamalla, sögufrægra fiski- og hákarlaskipa á téðu landsvæði og skrá þannig ævisögu þeirra á nýjan og athyglisverðan hátt, í hlutföllunum 1 á móti 12. Og handverkið er ekkert venjulegt, heldur allt unnið ofan í minnstu smáatriði. Þetta er forsaga og grundvöllur bókarrinnar.

Skipin, sem um er fjallað, eru Álka, Bæringur, Blíðhagi, Bliki (1), Bliki (2), Farsæll (1), Farsæll (2), Fljóta-Víkingur, Gestur, Haffari, Hákarl/Haffríuin, Háski, Hermóður, Hraunaskipið, Hreggviður, Hyltingur, Jóhanna, Lati-Brúnn, Látra-Felix, Marianna, Óskin, Skagaströnd, Svarfdælingur, Uggi, Víkingur og Vonin.

Njörður, sem er fæddur á Siglufirði 4. apríl 1945, hefur búið þar alla tíð og á ættir að rekja til mikilla skipasmiða og hákarlasjómannna í Fljótum. Einn þeirra, langafi hans í móðurætt, Kristján Jónsson í Lambanesi, var t.d. á Fljóta-Víkingi í um áratug, þar sem róið var allt norður fyrir Kolbeinsey.

Dalrún Kaldakvísl, sem ritar einn kaflann, Hákarlamennsku, er doktor í sagnfræði og hefur kynnst líkönun Njarðar og á ekki orð til að lýsa hrifningu sinni á þeim. Hún segir orðrétt í skrifti sínu:

„Ég hélt til fundar við téðan hákarlaskipslíkanasmið, Njörð Sæberg, einn allhvassan vetrardag fyrir norðan. Við mæltum okkur mót í Siglufjarðarkirkju, þar sem málverk af sjómönnum í sjávarháska hangir fyrir ofan altarið. Ég var

með viðtalsupptökubúnað í farteskinu en Njörður var með fagursmíðuð hákarlaskipslíkón sín; smágerð segl skipslíkananna þöndust í norðanvindinum er hann ferjaði þau úr bílnum inn í kirkjuna. Ég gangsetti upptökubúnaðinn, hljóðupptökutæki og kvikmyndavél, svo ég mætti fanga raust Njarðar og ásýnd hákarlaskipslíkananna. Fyrst í stað var þögn er Njörður raðaði líkönunum á borðið, líkt og hann væri að leggja á söguborð. Síðan lygndi Njörður aftur augunum og hóf frásögn sína, augu sem hann opnaði eingöngu í frásögn sinni þegar hann fór höndum um skipslíkónin. Ég hafði lesið fjölda lýsinga hákarlaformanna á hákarlaskipum sem þeir stýrðu og treystu á; lýsingar sem vitnuðu um djúp tilfinningatengsl formanna við skip sín. Í viðtalinu mátti greina að hákarlaskipslíkanasmiðurinn Njörður, líkt og gömlu hákarlamennirnir, bjó að djúpstæðum tengslum við hákarlaskipin. Hann reifaði af virðingu og hlýhug löngu liðna daga hákarlaskipanna er þau klufu öldurnar með fullfermi af hákarlslifur, fögur smíði sem minnti á skúlptúra á sjávarfletinum. Síðan greindi hann bljúgur frá skapa-



Framsækið fyrirtæki í sjávarútvegi



eskja.is

dómi hákarlaskipanna, sem sum hver grotnuðu í flæðarmálinu á meðan önnur hurfu í undirdjúpin. „Loksins birtast hin sögulegu hákarlaskip ljóslifandi fyrir augum mér,“ sagði ég upprifin við Njörð er hann handlék finsmíðaðan skipskjöl með grófum höndum sínum. Njörður notaði hákarlaskipslíkönin sem sviðsmynd er hann rifjaði upp feikimargar undraverðar fortíðarsagnir af hákarlaveiðum, hákarlaskipsmíðum og hákarlaskipshrakningum. Þær munnlegu sagnir Njarðar hverfðust um fyrri alda nær-sveitunga hans og forfeður sem stunduðu hákarlaveiðar: „Langafi minn sem fæddur var árið 1854 sagði mér margar sögur af því þegar hann var í hákarlalegum,“ sagði Njörður er hann rifjaði upp orð langafa síns sem hann heyrði á sem lítill drengur: „Ég settist á rúmstokkinn hjá honum og hann klappaði mér og sagði mér ýmsar sögur af hákarlaveiðum Fljótamanna.“ Söguleg stund, hugsaði ég, sagnfræðingurinn, er ég heyrði á sögumanninn Njörð Sæberg sem býr að hafdjúpu minni og goðkynjaðri listhneigð. Söguleg stund, kæri lesandi, sem þú munt upplifa með lestri þínum á þessari einstöku bók um listalíkön Njarðar.“

Í bókinni er að auki að finna nokkur kort, þar á meðal af helstu bæjum í Fljótum og Sléttuhlíð sem þessari útgerðarsögu tengjast og hákarlamiðinum sem þessir garpar sóttu á. Sum þeirra er einungis að finna í gömlum textalýsingum, en bókarhöfundur fékk aðstoð Landhelgisgæslunnar til að staðsetja þau, eftir því sem hægt var, og var í sambandi við Hafrannsóknastofnun vegna hins sama.

Bókin er um 270 blaðsíður að stærð og kemur fyrir sjónir almennings á átt-ræðisafmælisári Njarðar.



Njörður S. Jóhannsson hjá leifum gamallar sjóbúðar á kambinum upp af Hraunakróki í Fljótum.



Veturinn 1866–1867 smíðaði Jón Christian Stephánsson þennan áttæring fyrir Einar B. Guðmundsson, bónda og alþingismann á Hraunum í Austur-Fljótum. Skipið var ætlað til hákarlaveiða og almennra fiskveiða og gekk undir nafninu Hraunaskipið.

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



FÉLAG
SKIPSTJÓRNARMANNA

HAMPIÐJAN

www.hampidjan.is



HAFNARFJARÐARHÖFN
PORT OF HAFNARFJÖRDUR



Síldarvinnslan hf

sæplast®

 **ÍSFELL**

Simberg

www.simberg.is



SAMHERJI

ICE FRESH SEAFOOD

LANDSSAMBAND
smábátæigenda



UMBÚÐAMIÐLUN



SJÓMANNASAMBAND
ÍSLANDS

 **Landsvirkjun**

**VERK
VEST**

Virkt afl á vinnumarkaði



VERDI
FERÐASKRIFSTOFA



Vélsmiðja
Orms & Víglundar



HVALUR HF

Reykjavíkurvegi 48, Hafnarfirði



Kópavogshöfn

Hilmar Snorrason skipstjóri

Utan úr heimi

Stóri bróðir fylgist vel með

Það er eins gott að brýna vel fyrir áhöfn sinni að kasta engu í sjóinn og þá sérstaklega í sænskri landhelgi en nýlega stöðvaði sænska strandgæslan flutningaskip, undir fána Líberíu, eftir að rusl fannst á floti í sjónum. Skipið var á leið frá Rússlandi til Indlands, nálægt eyjunni Fårö, þegar flugvél strandgæslunnar sá á eftirlitsflugi rusl fljótandi á sjónum og eftir að það hafði verið veitt upp úr sjónum kom í ljós að það tilheyrði skipverja á skipinu en var ekki hluti af sorpi skipsins.

Þegar skipið lagðist fyrir akkeri við Gautaborg fór strandgæslan um borð og tók skýrslu af áhöfninni. Sá sem braut af sér játaði að hafa hent ruslinu og fékk sekt sem jafngildir „50 dagsektum“ eins og þarlendir kölluðu það. En samkvæmt sænskum lögum eru dagsektir venjulega á bilinu 5 til 100 Bandaríkjadalir, sem í þessu tilfelli hefði verið margfaldað með 50. Hvorki skipið né skipstjórinn voru talin bera ábyrgð og leyfði strandgæslan skipinu að halda fór sinni áfram.

Talsmaður strandgæslunnar sagði atvikið „frekar óvenjulegt“ þar sem þau bregðast venjulega við stórum mengunum frá skipum en yfirvöld lögðu áherslu á að þótt brotið væri smávægilegt sýni það hve strangt eftirlit er við sænsku strandlengjuna. Markmiðið er að koma í veg fyrir mengun frá svokölluðum „skuggaflota“ og vernda umhverfi Eystrasalts.

Náðu skipstjóra sem olli tjóni

Kínverski skipstjórinn Wan Wenguo sem er 43 ára var á síðasta ári úrskurðaður í gæsluvarðhald í Hong Kong grunaður um að hafa valdið verulegum skemmdum á gasleiðslu og fjarskiptakapli í Eystrasalti í október 2023.

Wenguo var skipstjóri á gámaskipinu NewNew Polar Bear sem er í kínverski eigu og sigldi undir fána Hong Kong. Grunur er um að skipið hafi skaddað Balticconnector-gasleiðsluna sem tengir Eistland og Finnland auk fjarskiptakapals í eistneskri lögsögu. Saksóknarar í Hong Kong halda því fram að skipið hafi dregið akkeri sem olli skemmdunum og að skipstjórinn hafi ekki tryggt nægilegt öryggi né skilað daglegum skýrslum til útgerðarinnar. Hann er ákærður fyrir eitt brot á eignaspjöllum og tvö um brot á siglingarlögum Hong Kong.

Wan fór ekki fram á lausn gegn tryggingu og verður áfram í varðhaldi fram að réttarhöldum. Málið hefur vakið mikla athygli þar sem Balticconnector er lykillleiðsla fyrir gasflutning milli ríkjanna og tengist öryggisspennu í Eystrasalti. Finnisk og eistnesk yfirvöld rannsaka málið, en kínversk stjórnvöld fullyrða að skemmdirnar hafi orðið af völdum storms og ekki viljaverk.



Matsonia, í eigu Matson, siglir milli vesturstrandar Bandaríkjanna til Kína og hefur orðið fyrir hækkun kinnverskra hafnargjalda. Ljósmynd: Matson skipafélagið.

Flakkað á milli siglingafána

Flaggaflökkun hefur náð meti það sem af er ársins samkvæmt nýjum gögnum frá Clarksons Research og Windward. Tíð fánaskipti skipa eu nú orðin venjubundin í svokölluðum skuggaflota og endurspeglar djúpar stjórnmálalegar spennur sem móta alþjóðlega skipaumferð á þessu ári. Samkvæmt Windward eru um 57% olíuskipa undir viðskiptaþvingunum og eru þau annaðhvort ranglega skráð eða alls ekki skráð í gagnagrunni Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar (IMO).

Fyrirtækið hefur einnig greint 12 svíksamlegar skipaskrár sem eru starfandi um þessar mundir. Afrískar skipaskrár hafa vaxið mest, einkum vegna skuggaflotans sem flytur rússneska, íranska og venesúelska olíu. Skipaskrá Benín hefur vaxið um nær 50.000% árið 2025 og skipaskrá Gambíu um 574%. Kómoreyjar urðu snemma árs meðal 30 stærstu fánaríkja heims, en hafa síðan minnkað úr 9,9 milljónum brúttótonna í 7,8 milljónir eftir að stjórnvöld hófu hreinsun á alþjóðlegri skipaskrá sinni. Á sama tíma hefur Líbería tekið forystu í heiminum sem stærsta fánaríki skipa með yfir 50 milljónum brúttótonna meira en Panama.

Sérfræðingar lýsa þróuninni sem hluta af „vopnavæðingu viðskipta“. Samkvæmt Xclusiv Shipbrokers hefur siglingastarfsemi breyst úr því að vera hlutlaus leið viðskipta yfir í að verða tæki í ríkjavaldi.

Minna en búist var við

Áhrif kínverskra hafnargjalda á bandarísk skip hafa reynst minni

en búist var við. Í nýrri skýrslu Linerlytica kemur fram að þrátt fyrir að Peking hafi frá og með 14. október útvíkkað gjöldin til að ná yfir skip sem eru í eigu eða rekstri fyrirtækja þar sem bandarískir ríkisborgarar eiga að minnsta kosti 25%, hafi áhrifin verið lítil. Félögin Maersk og Hapag-Lloyd, sem starfa saman í Gemini-samstarfinu, beindu tveimur bandarískum skipum sínum á Trans-Pacific TP7/WC5 leiðinni frá kínverskum höfnum til að forðast gjöldin. Aðeins bandaríska skipafélagið Matson hefur orðið fyrir áhrifum af þessum mótráðstöfunum Kína gegn gjöldum sem bandaríska viðskiptaráðuneytið setti á kínversk skip sem koma til hafna í Bandaríkjunum.

Linerlytica bendir á að bandarísk skip í rekstri frönsku útgerðarinnar CMA CGM, sem er dótturfélagið APL (American Prudent Line) séu undanþegin gjöldunum þar sem CMA CGM byggir mörg skip sín í Kína. Samt sem áður hefur málið haft áhrif á flutningsverð milli Shanghai og vesturstrandar Bandaríkjanna sem hækkaði um 32% frá 10. október og náði 1.936 Bandaríkjadöllum fyrir 40 feta gám, en flutningsverð til austurstrandarinnar hækkaði um 16% í 2.853 dali á 40 feta gám. Búist er við að enn frekari hækkan sé væntanleg þar sem flutningsaðilar nýti sér mikla bókunaraukningu fyrir væntanlegar tollahækkunar á kínverskum innflutningi. Á sama tíma hótar Donald Trump forseti Bandaríkjanna að setja 100% viðbótartolla á kínverskan innflutning í kjölfar þess að Kína takmarkaði útflutning á sjaldgæfum jarðefnum. Spurningin er sú hvar þetta endar enda eru það neytendur sem borga brúsann.

Komu úr felum öllum að óvörum

Það ríkir afar sérstakt ástand í siglingaheiminum gagnvart skipum þeirra ríkja sem hafa verið að flytja olíufarma sem sæta viðskiptahömlum. Skipafloki National Iranian Tanker Company (NITC) hefur aftur hafið svokallaðar „myrkar aðgerðir“ eftir óvenjulegt þriggja daga tímabil í október síðastliðnum þar sem flest skipin sendu út AIS-samskiptamerki.

NITC er önnur stærsta útgerð tankskipa í heiminum. Af 88 skipum undir íranska fánanum hófu 52 að senda út AIS-merki dagana 12.–14. október en skip útgerðarinnar hafa löngum látið ógert að senda frá sér staðsetningar með þessum hætti. Það þótti því forðæmalaust að samstilling AIS merkja frá skipum á mörgum svæðum kæmu allt í einu inn. Skipin voru staðsett víða eða frá Kharg-eyju í Íran og Indónesíu til hafna nálægt Kína og siglingaleiða um Singapúr sundið. Að minnsta kosti níu stærstu olíuskip NITC voru þá staðsett innan svæðis í Malasíu sem er þekkt fyrir fljótandi birgðageymslur og umskipun á olíu milli skipa sem háð er bandarískum refsiaðgerðum.

En þetta stutta „gegnæstímabil“ stóð skamma stund því að fáeinum dögum síðar hurfu merkin aftur og frá 17. október voru samkvæmt TankerTrackers.com öll NITC-skip nema eitt aftur „myrkvuð“ í AIS-kerfinu. Ástæðan fyrir þessu stutta sýnileikatímabili er óljós, en hún átti sér stað innan við þremur vikum eftir að Sameinuðu þjóðirnar virkjuðu aftur viðskiptaþvinganir á Íran með svokölluðum snapback-ákvæðum. Tímabilið féll einnig saman við hertar aðgerðir yfirvalda í Malasíu gegn ólöglegum umskipunum á olíuförum milli skipa í hafi. Mun þetta vera í fyrsta sinn í sjö og hálft ár sem íranskt olíuskip sendir raunveruleg AIS-merki án þess að falsa staðsetningu sína. NITC-skip hafa lengi notað hafsvæði austur af Malasíu sem hluta af flókinni flutningakeðju sem felur í sér undanskot frá alþjóðlegum refsiaðgerðum. Skipafloki NITC hefur hingað til talist meðal myrkvuðustu og erfiðustu skipum til að rekja á heimsvísu.

Nýtt hraðamet

Gámaskip í rekstri kínverska fyrirtækisins Sealegend Shipping lauk nýlega ferð frá Austur-Asíu til Evrópu um Norðurslóðir án þess að fara hefðbundnar siglingaleiðir um Súezskurðinn eða Góðrarvonarhöfða. Þetta er að vísu ekki í fyrsta sinn sem sú leið



Siglingaleið Istanbul Bridge á nýju meti. Ljósmynd: Internetið.

er farin en það sem var merkilegt við þessa var að hún tók aðeins 20 daga og 22 klukkustundir sem er minna en helmingur þess tíma sem venjulega tekur að sigla milli Kína og Norður-Evrópu. Að vísu hefði skipið geta verið sólarhring fyrr í höfn en á síðasta hluta leiðar skipsins, frá Novaya Zemlya og til Felixstowe, var hraðinn minnkaður úr 17 hnútum og niður í 13,5.

Istanbul Bridge, sem sigldi undir fána Líberíu, lagðist að bryggju í Felixstowe í Bretlandi 13. október, eftir 7.500 sjómílna siglingu frá Ningbo-Zhoushan í Kína um Norðursiglingaleið Rússlands. Þetta var fyrsta reglubundna gámaferð frá Kína til Bretlands um Norðurslóðir og stýtti siglinguna um meira en 50% miðað við hefðbundna 11.000 sjómílna leið í gegnum Súezskurðinn sem tekur oft 40 til 50 daga. Rútan hefur fengið nafnið China–Europe

JRC **SIMRAD** By KONGSBERG **KONGSBERG**

JOTRON Performance for Life

Hytera

Sperry Marine

Óskum viðskiptavinum okkar gleðilegra jóða og farsæðlar á komandi ári.
Þökkum viðskiptin á árinu sem er að líða

Askalind 2
201 Kópavogur **Simberg** www.simberg.is
Sími: 414-4414 simberg@simberg.is



Istanbul Bridge fór Norðurslóðaleiðina á nýju meti. Ljósmynd: Frá Ships Monthly

Arctic Express en skipið, sem er í Ice-1 ísflokknum, sigldi án aðstoðar ísbrjóta en það tók aðeins fimm daga að sigla Norðurleiðina en lítil ísþekja var á leiðinni þannig að hægt var að halda 17 hnúta meðalhraða á þeirri leið. Það er enn lítil umferð um Norðurslóðaleiðina en aðeins voru farnar um 100 ferðir árið 2024 samanborið við 13.000 ferðir um Súezskurðinn. Að minnsta kosti þrjú önnur gámaflutningaskip voru á leiðinni á sama tíma en kínverska útgerðin NewNew Shipping sendi fimm skip á svæðið í sumari með það markmið að slá metið frá 2023 en þá voru farnar 13 ferðir.

Fyrsta gámaskipið til að fara þessa leið var Venta Maersk árið 2018 en flest vestræn skipafélög hafa síðan dregið sig út úr þeim

siglingum vegna umhverfis- og stjórnmálalegra áhyggja. Því hafa kínversk skipafélög styrkt stöðu sína á Norðurslóðum en fyrir Suður-Afríku vekur þessi þróun spurningar um framtíð umferðar um Góðrarvonarhöfða.

Útgerðarmaður handtekinn

Búlgarísk yfirvöld hafa handtekið Igor Grechushkin, sem er rússneskur-kýpverskur skipaeigandi, sem lengi hafði verið eftirlýstur í tengslum við sprengingu sem varð í vörugeymslu í Beirút árið 2020. Grechushkin var skráður eigandi skipsins Rhosus sem sigldi undir fána Moldóvu og flutti 2.750 tonn af ammóníumnitrati til Beirút árið 2013. Eftir að skipið var kyrrsett þar var farmurinn skilinn eftir í vörugeymslu en þann 4. ágúst 2020 sprakk hún í einni stærstu sprengingu í sögunni sem ekki var kjarnorkusprenging. Sagt var frá þessu atviki í 3. tbl. Víkingsins árið 2020 í Utan úr heimi. Við sprenginguna létust yfir 200 manns, þúsundir slösuðust, og stór hluti líbönsku höfuðborgarinnar Beirút varð rústir einar.

Interpol gaf út alþjóðlega handtökuskipun (rauða tilkynningu) á hendur Grechushkin og skipstjóra Rhosus skömmu eftir sprenginguna en báðir komust hjá handtöku í mörg ár. Rannsóknin í Libanon stöðvaðist vegna pólitískra afskipta og tilraunir til að ákæra háttsetta embættismenn runnu út í sandinn sem gerði málið að tákni refsileysis valdhafa landsins. Samkvæmt líbönskum réttaryfirvöldum var Grechushkin handtekinn á flugvellinum í Sófíu í síðustu



Iran Harsin var meðal skipa sem létu sjá sig í skamman tíma á AIS.

viku eftir að hafa komið með flugi frá Kypur. Líbónsk yfirvöld er nú að undirbúa framsalsbeiðni til Búlgaríu svo hægt verði að rétta yfir honum og tryggja réttlæti fyrir fórnarlömbin en slíku hafði bæði forseti og forsætisráðherra landsins lofað.

Lóðsað frá landi

Danmörk er fyrsta landið til að samþykkja og hefja tilraun með fjarstýrða leiðsögn skipa sem felur í sér að hafnsögu- eða leiðsögumaður (lóðs) þarf ekki lengur að fara um borð í viðkomandi skip. Tilraunin er þróuð af DanPilot og tæknifyrirtækinu Danel-ec og hefur verið samþykkt af dönsku almannavörnum. Ólíkt hefðbundinni leiðsögn, þar sem lóðs fer um borð og leiðbeinir skipinu í gegnum ákveðin siglingasvæði gerir þetta kerfi þeim kleift að stýra skipum fjarstýrt með rauntímagögnum sem berast

frá skipinu til stjórnstöðvar.

Tilraunir með fjarlóðsun skipa frá landi mun fara fram í borginni Randers og mun standa yfir í 18 mánuði og ná yfir um 50 siglingar í gegnum Kattegat og vestanvert Eystrasalt. Aðeins skip sem ekki þurfa lögbundna leiðsögn munu taka þátt í tilraunum en að sögn DanPilot eykur þessi aðferðarfræði öryggi lóðsa sem ekki þurfa að sinna því hættulega starfi að fara að og frá borði skipa við erfiðar aðstæður á hafi úti.

Tæknin þarf sannarlega á sterku netöryggi að halda til að tryggja örugga notkun og ef tilraunin skilar góðum árangri gæti fjarleiðsögn orðið útbreidd í Danmörku og síðar öðrum löndum.



ÍSFELL

VÍKINGUR SJÓMANNABLAÐIÐ

Frívaktin



Sólþurrkaður fiskur betri og konurnar útteknari. Mynd: JH, einkasafn

Árið 1983 kom út Togarasaga Magnúsar Runólfssonar skipstjóra, skráð af Guðjóni Friðrikssyni. Afskaplega fróðleg og á köflum stórskemmtileg. Magnús átti að baki langa feril á sjónum, fæddur 1905, byrjaður á sjó 15 ára gamall, skipstjóri á íslenskum og breskum togurum, í siglingum á stríðsárunum og seinast hafn-sögumaður í Reykjavík. Magnús andaðist í febrúar 1988.

Togarasaga Magnúsar Runólfssonar er bók sem vert er að mæla með. Lítum á fáein brot af því sem þeim fór á milli, Magnúsi og Guðjóni Friðrikssyni. Þess má geta að enginn rithöfundur hefur hlotið hin Íslensku bókmenntaverðlaun oftari en Guðjón.

„Heldra fólkinu þótti mikil skemmtun að fara með járnbrautarlestinni sem flutti grjót ofan úr Öskjuhlíð í hafnargerðina og við heyrðum stöðugt pípið í eimreiðinni. Eimlestarstjórnarnir þóttu voðalega montnir og voru alltaf að þeyta eimpípurnar.“

„Frostaveturinn 1918 var eldi ekki haldið við á nóttunni í Miðhúsum þrátt fyrir hörkugadd. Vaskastellið á borðinu uppi var beingaddað á hverjum morgni og vatnið í því botnfrosið. Það þætti kaldranalegt núna að fara langar leiðir út á kamar í slíri veðurhörku.“

„Sólþurrkaður fiskur var álitinn betri vara heldur en sá sem þurrkaður var í húsum. Sá síðarnefndi var ekki eins harður og gegnumþurrkaður eins og hann gat orðið í sólinni. Á móti kom að hægt var að þurrka í húsunum allan veturinn og í ótiðarköflum á sumrin.“

Um tímann á milli heimsstyrjalda: „Enginn þorði að gera kröfur til neins af ótta við að missa vinnuna.“

„Á þessum árum var enginn íslenskur togaraskipstjóri álitinn maður með mönnum nema hann gæti veitt í landhelgi.“

„Hér á Íslandi er alltaf verið að gaspra um hafrannsóknir og fiskileit en ekki virðist mega á það minnst að fá upplýsingar hjá mönnum sem hafa stundað veiðarnar. Engum er treystandi nema fiskifræðingunum sjálfum.“

„Líklega er ég fyrsti Íslendingurinn sem kastar trolli á Grænlandsmiðum en rúmum 10 árum áður hafði Tryggvi Ófeigsson farið með dori skip þangað og fiskað á línu.“

„Kveldúlfur er albesta fyrirtækið, sem ég hef unnið hjá, og þar

var aldrei neitt rex eða röfl með neitt. Það var alveg sama við hvern bræðranna maður átti, Hauk, Kjartan eða Rikharð Thors. Ef einn var búinn að segja eitthvað stóð það, hvort sem það var rétt eða rangt. [...] Þeir skiptu sér aldrei af því hvar skipstjórnarnir voru eða hvað þeir voru að gera. Þeir voru sjálfráðir með veiðiskapinn. Aldrei voru aðfinnslur og skammir og viðmótið alltaf jafn eðlilegt.“

Seinni heimsstyrjöldin skellur á haustið 1939 og Atlantshaf verður vígvöllur. Og verð á fiski frá Íslandi kemst í hæstu hæðir: „Fyrst í stað voru menn æstir að komast með til að fá smápénust-uppbót en svo fóru sumir að slá slöku við og nokkrir stungu alveg af strax, oft sjálfir yfirmennirnir á togurunum. Ég skammast mín nú alltaf fyrir það – að þeir skyldu vera fyrstir til þess. Fjölmargir fastráðnir skipstjórnar ruku í land og sendu hina og aðra skarfa með skipin sem hefðu aldrei undir öðrum kringumstæðum komið til greina.“

„Vegna matvælskorts af völdum stríðsins í Bretlandi rauk verð á íslenskum fiski fljótlega upp úr öllu valdi og auk þess voru sífellt gerðar minni kröfur til gæða hans. Þá var nú græðgin fljót að segja til sín hjá Íslendingum. Bretinn var farinn að kaupa á toppverði hvaða skít af fisktegund sem var.“

„Ég ofhlóð á þessum árum eins og aðrir og hafði jafnmikinn áhuga á því. Þetta var þáttur í tíðarandanum. En undirniðri vissi maður að hann var ekki réttur“

„Ég sigldi togurum öll stríðsárin og ég get fullyrt að þeir voru oft á tíðum ekki sjófærir nema í blíðskaparveðri.“

„Í júlí 1940 tilkynnti breska flotamálaráðuneytið að bresk tundurdufl hefðu verið lögð alla leið frá Orkneyjum til Íslands, á 750 km löngu svæði, og frá Íslandi til Grænlands, á 1200 km löngu svæði.“

Loftskeytataki voru gerð upptæk í íslensku togurunum og „auðvitað lagt út sem alger drullusökksháttur af Bretum og varð að miklu hitamáli heima“, segir Magnús. En þetta var ekki gert að ástæðulausu, bendir hann á. Íslenskir loftskeytamenn höfðu talað gáleysislega sín á milli og því var gripið til þessara ráðstafana. En því fór fjarri að landar hans sýndu þessu nokkurn skilning. Og Magnús segir: „Svona er það alltaf með Íslendinga og er ég þar ekki að undanskilja mig. Þeir vaða áfram í vitleysu og kæruleysi og eru svo með stólpakjaft.“

„Fyrir stríð var venjan að togaraflotanum var lagt yfir sumarmanuðina en sumir fóru þó á síld. Á stríðsárunum var aldrei stoppað nema vélarbilanir yrðu.“

Um skipstjóra ofanverðar 20. aldar sem reiða sig alfarið á tækna: „Þessir strákar eru orðnir hálfgerð vélmenn.“

Um aflakónga: „Oft eru þessir toppmenn frekar grunnhyggirnir, a. m. k. engir andlegir víkingar. Þeir bara álpast á þetta, finna það á sér eða dreymir fyrir því.“

„Það er ekki hægt að vera ríkur með því að vinna alltaf fyrir opnum tjöldum og þurfa að sýna alla launamiða.“

Um fiskifræðina og fiskifræðinga hafði Magnús þetta að segja: „Ég tel að nógur fiskur sé í sjónum og gefa eigi fiskveiðar frjálsar fyrir Íslendinga innan landhelginnar. Það er eins og þessir fiskifræðingar geri sér ekki grein fyrir því hvers konar óhemjuflæmi sjórinn er. Stundum er engu líkara en að þeir séu að tala um einhvern drullupoll.“

„Ef ég ætti að ráða mundi ég leggja hafrannsóknarskipunum og leyfa sjómönnunum að veiða óáreittir eins og þeir hafa gert hingað til.“

„Ég legg til að safnað verði saman öllum skýrslum fiskifræðinga frá liðnum árum og blaðaviðtölum við þá og borið saman. Þá kemur í ljós að ekki stendur steinn yfir steini af því sem þeir hafa sagt. Það er allt tóm vitleysa enda vita þeir lítið meira en aðrir sem aldir eru upp við sjómennsku. Þeir eru bara að fikra sig áfram en við höfum ekki efni á svona lúxus, að eyða milljörðum í svona lagað sem ekkert gefur af sér nema bölvunina.“



Reykjavíkurhöfn. Loftskeytataki voru gerð upptæk í íslensku togurunum en ekki að ástæðulausu útskýrir Magnús. Mynd: JH, einkasafn

„Fiskifræðingarnir eru stétt sem eru að berjast fyrir sínum hagsmunum. Þetta er atvinnuspursmál þeirra.“

Að lokum sagði heiðursmaðurinn og skipstjórinn Magnús Runólfsson: „Ég nýt hvíldarinnar vel eftir langan ævidag á sjónum.“

Lausn krossgátu

H. E.	Skóla- setur N-landi	Konu Karlfugl Fiskur	Kurfur Tömun	Limina	Sorga	Barefús Tjón Tönn	Fyrir- taki	Stríð	Þekktar	Samhl.	Tíma- bils	Otið	Starfs- söm
Stór- fiska- rodi	H	A	K	A	R	L	S	S	K	R	A	P	I
Öðagoti Róm	A	^{1.} S	A	R	A	U	S	T	U	Skinn fiski Gljúfrin	R	O	Ð
Smæstu litverur	F	R	U	M	U	R	Njásti Neggid Tala	Y	N	G	S	T	I
Glerið Mjöli	R	Ú	Ð	A	N	K	O	R	N	I	Greinir Greinir Limir	I	N
Avöxtur Herda- sláin	A	N	A	N	A	S	S	^{2.} J	A	L	I	Ð	Gekk
Las- leiki	L	A	R	A	Grasid Böndust	S	T	Ö	R	I	N	Samhl. Heimska Ber	T
Sómi	Æ	R	A	Verð Gæta Ferdir	^{4.} S	K	A	L	Hjól- maður Draugur Att	N	A	F	I
Fyrir- takis	K	A	U	P	L	A	N	D	S	Reik Gatins	R	A	F
Grafu Æra	U	^{6.} R	Ð	A	^{3.} O	Ð	A	Mauk Belgiet yf. þins	^{5.} K	A	S	S	A
Mas Borgadi Getið	R	A	U	S	G	A	L	T	O	R	K	I	Ð
H. E.	Sumum Stofnun	Y	M	S	U	M	Litan Sibur Bæn	Ú	T	V	^{7.} A	N	I
Hæð	A	S	Flýttir Hraðsl- ana Furðar	A	S	I	^{8.} O	T	T	A	N	N	Staflla 10
A litinn	R	A	U	^{9.} T	T	Tilberar Gugni	S	N	A	K	K	A	R
Att	N	Þessari stundu Kúri Náll	N	Ú	Hlassinu Flana Maður	Æ	K	I	N	U	A	N	A
Gamalt	A	L	D	R	A	Ð	Ruggað Umferð	R	O	R	R	A	Ð
Beiskar Jurtar	S	Ú	R	A	R	R	E	Y	R	S	Félag Band- vefur	K	A
Karl- fuglarnir Eins	A	R	^{10.} A	R	N	I	R	Ð	Ð	Hvíli Ósamst.	S	I	T
Kusk	F	I	S	Hynni Bláinu Fyrsti	O	S	L	A	U	F	I	N	U
Brúkar Hvefsinn Tönn	N	O	T	A	R	T	I	R	^{11.} R	I	N	N	G

Lausnarorð: ^{1.}S ^{2.}J ^{3.}O ^{4.}S ^{5.}K ^{6.}R ^{7.}A ^{8.}T ^{9.}T ^{10.}A ^{11.}R



Við óskum samstarfsaðilum um land allt
gleðilegra jóla og farsældar á komandi ári.
Með þakklæti fyrir ánægjuleg samskipti
á árinu sem er að líða.

Við sjáum um búnaðinn – svo þú getir einbeitt þér að verkefnunum.

HD er eitt öflugasta iðn- og tækniþjónustufyrirtæki landsins, með yfir 200 starfsmenn á sex starfsstöðvum. Með áratuga reynslu, sérhæfðri þekkingu og öflugum tækjakosti, leysum við fjölbreytt og krefjandi verkefni í öllum iðnaði.

Við tryggjum öryggi, áreiðanleika og skilvirkni í rekstri viðskiptavina okkar.
Fagmennska sem veitir hugarró.



IDAN
fræðslusetur

MÁLMSUÐUDAGURINN 2026

19. febrúar TAKIÐ DAGINN FRÁ

DAGSKRÁ:

Símenntun í málmsuðu • Kennarar frá Cranfield háskólanum í Bretlandi kynna meistaranám í suðuverkfræði. • Hilmar Brjann, meistaranemi við skólann, deilir reynslu og tækifærum. • Jacob Bailey, suðuverkfræðingur hjá TÜV, verður á svæðinu til spjalls. • Uppistand og léttar veitingar

www.idan.is